



Retouradres: Postbus 70012 3000 KP Rotterdam

Ons kenmerk:
Bijlage(n): 3

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
o.v.v. Rotterdam The Hague Airport
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum: 6 maart 2023

Onderwerp: Concept Notitie reikwijdte en detailniveau 2022 van RTHA

Geachte minister,

De wijkraden Hillegersberg en Schiebroek hebben kennisgenomen van de concept Notitie reikwijdte en detailniveau 2022 van Rotterdam The Hague Airport (RTHA) ten behoeve van de aanvraag van een luchthavenbesluit (concept-NRD). Beide wijkraden hebben besloten hierbij gezamenlijk een zienswijze in te dienen. Gelet op de formele termijnstelling voor het indienen van 8 maart 2023 hebben wij besloten om de zienswijze rechtstreeks in te dienen en deze tevens in afschrift te sturen aan het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad van Rotterdam.

Onze zienswijze is een vervolg op eerdere aan het college en de gemeenteraad van Rotterdam uitgebrachte adviezen van 30 mei 2022 en 28 november 2022. Deze adviezen zijn als bijlagen toegevoegd en maken daarmee onderdeel uit van onze zienswijze. Dat betekent dat wij een algemene uiteenzetting over onze zorgpunten met betrekking tot het functioneren van de luchthaven en de inzet van RTHA voor de toekomstige ontwikkeling niet nogmaals opnemen, maar volstaan met een verwijzing naar bijgevoegde eerder uitgebrachte adviezen.

In algemeenheid moeten wij tot onze spijt constateren dat de door de wijkraden aangedragen zorgpunten die grotendeels, zeker in essentie, maar ook in concreto worden onderschreven en uitgedragen door het gemeentebestuur van Rotterdam, alsmede de besturen van omliggende gemeenten en de provincie Zuid-Holland onvoldoende zijn meegenomen in de concept NRD. De belangen, zorgpunten en aandachtspunten van bewoners die direct te maken hebben met de effecten van RTHA en het daarmee verbonden vliegverkeer zijn zeker niet op gelijke voet meegenomen, laat staan meegewogen in de concept-NRD die voornamelijk uitgaat en als referentiekader hanteert wat de vliegtuigsector, de vliegmaatschappijen als belang inbrengen. Ten onrechte worden dan ook alternatieven die het waard zijn om te worden onderzocht met onvoldoende onderbouwing terzijde geschoven. Zo wordt niet een ontwikkeling van het vliegveld meegenomen waarbij de overlast wordt gereduceerd tot een dusdanig niveau waarbij nog steeds sprake kan zijn van een rendabel vliegveld. Dat is dus geen groeiscenario, maar een scenario gebaseerd op beheerste ontwikkeling waarbij evenwicht van belangen voorop staat. Een benadering die ten onrechte niet wordt meegenomen. Hier wordt later verder op ingegaan.

Onderstaand volgen wij de concept-NRD en geven paginagewijs en per onderdeel onze reactie.

Hoofdstuk 1 Inleiding

1. Pagina 3, paragraaf 1.2.
Bij regels over het gebruik van de luchthaven gaat het niet alleen om geluidhinder, maar ook om regels met betrekking tot vliegveiligheid, externe veiligheid en luchtverontreiniging (artikel 8.44 Wet Luchtvaart). Het gaat om evenwichtige, gelijkwaardige vereisten die ook als zodanig genoteerd dienen te worden.
2. Pagina 7, paragraaf 1.7.1.
De onafhankelijke verkenner Joost Schrijnen heeft in 2017 met betrekking tot de ontwikkeling van RTHA vijf regionale doelen geformuleerd¹ en aangegeven dat: 'Een samenhangende invulling van deze doelen van belang is'. Deze samenhangende invulling met aandacht voor de vijf regionale doelen komt in de scenario's van het concept-NRD niet terug. Een onderbouwing van de toegevoegde waarde voor de regio, per scenario dient dan ook ingebracht te worden.
3. Pagina 7, paragraaf 1.7.1.
De verkenner heeft bij zijn onderzoek in 2017 geconstateerd dat er geen draagvlak is voor verdere groei van de luchthaven. Hij heeft dit zelf vervolgens opgeschreven als zijnde 'geen groei van de geluidscontour'. Op deze wijze is de vraag echter nooit gesteld aan respondenten bij het uitvoeren van onderzoek.

Met betrekking tot de respondenten kan namelijk niet verondersteld worden dat zij kennis hebben van de Lden dB(A) systematiek en de forse groei van het aantal vliegbewegingen die de Lden systematiek mogelijk maakt binnen de geluidscontour. De BRR heeft deze conclusie van de verkenner ongewijzigd overgenomen, overigens zonder daarbij de vijf samenhangende regionale doelen expliciet over te nemen en - wat belangrijker en relevanter is - zonder erbij stil te staan dat hier een systeemgedachte is geponeerd die niet aansluit bij de beleving van respondenten.

De hier opgenomen stelling in het concept-NRD dat er draagvlak is voor de groei van het aantal vluchten binnen de geluidscontour is niet empirisch vastgesteld. Het vragen of handhaving van de geluidscontouren wordt ondersteund zonder daarbij aan te geven welke ruimte die biedt voor de groei van het aantal vliegbewegingen, is niet correct en gebaseerd op het verstrekken van onvoldoende relevante informatie bij het stellen van de vraag.

De stelling in het concept-NRD komt ook niet overeen met het huidige standpunt van o.a. de gemeente Rotterdam en de Wijkraden waar wel degelijk over een maximaal aantal vliegbewegingen wordt gesproken. De 'ontwikkelruimte' verderop in het concept-NRD heeft dan ook geen grond in de vragen die daadwerkelijk aan omwonenden zijn gesteld zonder duiding van de context en de feitelijke relevantie en gevolgen. Daarmee wordt op zijn minst de indruk gewekt dat gezocht is naar hanteerbare antwoorden in een vooraf beoogd en bedoeld betoog. Het hanteren van de stelling dat er draagvlak is voor groei van het aantal vluchten bij omwonenden, gemeenten en provincie is derhalve onjuist. Het gebruik daarvan moet om die reden achterwege worden gelaten.

4. Pagina 8, paragraaf 1.7.2.
Er wordt gesteld dat op sommige onderdelen van het EPP-consensus is, maar dat is zeer arbitrair en voor zover aan de orde ook zeer beperkt. Het EPP mag absoluut niet als een gezamenlijk plan gezien worden. Er zijn enkele kleinere hinderbeperkende maatregelen voorgesteld, maar het EPP bevat geen oplossing voor de werkelijke hinder zoals door DCMR gerapporteerd. Zo worden de openingstijden niet werkelijk aangepast en gaat er juist vaker gevlogen worden, vooral in de toch al veel te drukke zomermaanden.

¹ (zie https://www.cro-rotterdam.nl/uploads/dossiers/luchthavenbesluit/adviesverkenner_rtha.pdf, pagina 23)

In de slotlinea wordt aangegeven dat het participatietraject inclusief de reflecties worden gebruikt als basis voor de alternatieven. Een fraai uitgangspunt, waaraan helaas niet wordt vastgehouden bij de feitelijke alternatieven en bespreking daarvan. Zo is een alternatief met gereduceerd aantal vluchten om overlast te verminderen bij voorbaat niet meegenomen op basis van de veronderstelde opdracht dat het rijksbeleid vereist dat gewerkt wordt aan groei van het aantal vliegbewegingen en derhalve een vermindering niet zou passen bij het rijksbeleid waarvan moet worden uitgegaan bij het aanvragen van een nieuw luchtvaartbesluit. Het is van betekenis dat bij de beoordeling van het concept-NRD de veronderstelling dat die opdracht als onbespreekbare eis er ligt van tafel wordt gehaald. Dit in samenhang met een verduidelijking van het relevante rijksbeleid.

Hoofdstuk 2 Kaders, alternatieven en autonome ontwikkeling

5. Pagina 9.

De hier opgenomen opsomming is arbitrair. Als voorbeeld kan gewezen worden op de laatste bullet. Deze is niet op RTHA van toepassing want op RTHA zijn geen geplande nachtvluchten, zo stelt de luchthaven altijd. De bullets 3 en 7 t/m 11 zijn van algemene strekking en niet specifiek voor RTHA. Ze moeten vervallen of worden aangevuld. Zo moet bijv. de bullet betreffende het sturen op grenswaarden worden aangevuld met de opmerking uit de Luchtvaartnota, dat zolang dit sluitende stelsel van grenswaarden niet beschikbaar is, het mogelijk is om te sturen op andere parameters, zoals maximum aantallen vliegtuigbewegingen per jaar, per seizoen en per dag. (zie ook onder punt 3).

6. Pagina 10.

Hier worden de nodige opmerkingen gemaakt over het regionaal draagvlak en het EPP. Met name de constatering dat er overeenstemming is over minder hinder is **feitelijk volkomen onjuist**. Het EPP bevat wellicht een aantal geringe verbeteringen waar niemand op tegen kan zijn, maar er wordt geen weging aan deze verbeteringen gegeven. Het zijn vooral verbeteringen die de sector weinig pijn doen. En ja, onder de omzettingsregeling had men nog veel meer kunnen groeien, maar deze regeling mag nu eenmaal onder de Luchtvaartnota helemaal niet meer beschouwd worden.

Daarnaast bestrijden wij dat het EPP een document is 'waarin de belangen, standpunten en meningen van deelnemende partijen naar voren komen'. Het is juist op dat punt onvolledig door het ontbreken van hetgeen door de verschillende bewonersvertegenwoordigers is betoogd.

Op pagina 10 wordt ook gesteld dat er overeenstemming is over het feit dat een kleinere geluidscontour de uitkomst is van het participatietraject. **Dit is ook onjuist**. De door ADECS berekende nieuwe geluidscontour wordt als ongeloofwaardig betiteld door bijvoorbeeld de bewonersvertegenwoordiger van Lansingerland die het gehele MGA-traject heeft geparticipeerd. Zij omschrijft dit zeer duidelijk en gedegen in haar lezenswaardige eindrapport van 15 november 20220. Zie ook de bijlage: '*Gewogen en te licht bevonden-bew. vert. Lansingerland*'.

Interessant overigens ook om in haar rapportage te lezen dat: 'Helaas is een eerder hoofdstuk over Piekbelasting (aan het eind van het rapport) en de daarbij behorende figuren in de definitieve versie van het ADECS-rapport weggelaten. Dit weggelaten was tegen de wens van de bewonersvertegenwoordigers'.

Ten opzichte van de huidige operatie die door steeds meer omwonenden als zéér overlastgevend wordt beschouwd (zie ook de jarenlange explosieve stijging van klachten) stelt de sector dat sprake is van een 'ontwikkelruimte' (groei) van bijna 9.000 vliegbewegingen (ruim 10.000 met meteo marge). Dit zal leiden tot een forse toename van hindermomenten (en afname van rustmomenten) in de directe omgeving van de Luchthaven.

Dat bij het EPP-hinderbeperking centraal staat en dat daar consensus over zou zijn, is ook in tegenspraak met de openbare reflectie van de bewonersvertegenwoordigers Lansingerland en Schiedam inzake het EPP, de bewonersvertegenwoordigers Rotterdam die om die reden uit het participatietraject gestapt zijn en onder andere ook de beide bijgaande adviezen van de Wijkraden Schiebroek en Hillegersberg. Het EPP is vooral een groeiplan, een recept voor veel meer klachten. En in ieder geval geen hinderreductieplan.

7. Pagina 10, 5^e alinea.

Hier wordt gesteld dat aanpassing van de openingstijden niet haalbaar was en is voor de luchtvaartsector. Dat is echter niet op transparante wijze onderbouwd en bewonersvertegenwoordigers zijn het hier ook niet mee eens. De '3-slag' (het vliegtuig dat 's morgens vertrekt doet door de dag heen 3 bestemmingen aan en komt 's avonds weer op hetzelfde vliegveld terug) die verondersteld wordt komt niet overeen met de huidige praktijk van vliegbewegingen.

Sowieso is ook geen inzage geweest in Verlies- en Winstrekeningen van de Luchthaven of van de Luchtvaartmaatschappijen. Dat er ruimte moet zijn voor 'ontwikkeling' (groei) en hoeveel ruimte dat zou moeten zijn, is een opvatting waar participanten en gemeente- en wijkraden niet in zijn meegenomen. De geuite zorgen 'over de relatie tussen de vermindering van overlast en de ruimte voor het verdienen van groei' delen we, maar wij vermoeden dat onze zorg omgekeerd is ten opzichte van die van RTHA. Wij zetten de vermindering van overlast voorop en bezien vanuit die inzet de mogelijkheden van groei. Daar waar RTHA uitgaat van de noodzaak (zelfs opdracht ingevolge rijksbeleid) van groei van het vliegverkeer en de vermindering van overlast als afgeleide beziet. Er is in ieder geval geen sprake van een evenwichtige benadering van belangen en gevolgen. Aangegeven moet worden dat dit anders moet en kan bij de vervolgstappen die moeten worden ondernomen.

8. Pagina 10, paragraaf 2.2.

In deze hele paragraaf wordt niets gemeld over het aantal klachten dat exponentieel gestegen is de afgelopen jaren (met uitzondering van de twee corona jaren). Dit zou ook onderdeel moeten zijn van deze paragraaf, met daarbij een analyse hoe hun plan rekening houdt met het klachtenpatroon in de dag en in de seizoenen.

9. Pagina 13 paragraaf 2.3.1.

Hier moet worden toegevoegd, dat een nieuw LHB dat een een-op-een vervanging is van de huidige Omzettingsregeling in strijd is met het vigerende beleid uit de Luchtvaartnota 2020-2050. Dit als referentie opvoeren is dan ook niet realistisch en geeft een vertekend beeld. De aanwijzing moet zijn dat een andere correcte en realistische referentie wordt opgenomen.

In de beschrijving valt op de passage: 'Richting het zichtjaar zal op basis van autonome ontwikkeling vlootvernieuwing plaatsvinden. De hierdoor ontstane ruimte kan geheel worden ingevuld met extra vliegverkeer'.

Niet alleen wordt hier uitgegaan van een niet realistische referentie, maar ook wordt een niet onderbouwde autonome ontwikkeling van de vloot daarin meegenomen. Dat betekent twee keer een referentieopbouw die leidt tot een extra hoog aantal mogelijke vliegbewegingen, waardoor feitelijk elk onderzocht alternatief wel moet leiden tot een gunstigere uitkomst waarmee mooi weer kan worden gespeeld richting bewoners, gemeenten en provincie over hoe goed rekening wordt gehouden met het element minder hinder en overlast. De gehanteerde referentiesituatie is daarmee niet alleen een niet bestaande gefingeerde referentie, maar verbergt op die manier ook dat het concept-NRD in de alternatieven wel degelijk telkens uitgaat van feitelijke groei ten opzichte van de feitelijke situatie en daarmee in de beoordeling daarvan eenieder op het verkeerde been zet. Het is dan ook belangrijk dat aanwijzingen worden gegeven vanuit welke realistische referentiesituatie moet worden uitgegaan.

10. Pagina 15, derde en vierde alinea.

Hier wordt gesteld dat vlootvernieuwing aantoonbaar minder hinder conform de Luchtvaartnota oplevert. Deze stelling is uiteraard de kern van de gehele discussie!

De Luchtvaartsector blijft (op zich begrijpelijk vanuit hun perspectief) strikt vasthouden aan de benadering dat *hinder* gelijk staat met *berekende hinder* en dat stillere vliegtuigen een garantie zijn voor minder hinder.

In de Luchtvaartnota is al nadrukkelijk gesteld, dat dit uitgangspunt ernstige tekortkomingen kent en dat zolang deze niet zijn verholpen aanvullende afspraken nodig zijn. Inmiddels wordt breed in de regio, door deskundigen (TU Delft: Joris Melkert) en door Alders in de Aldersbrief uit 2019 erkend, dat deze stelling van de luchtvaart 'vals' is. Ten onrechte wordt op die manier geen aandacht besteed aan de *geconstateerde en ervaren hinder* bij omwonenden. Dat behoeft aandacht in opvolging op deze zienswijze om te voorkomen dat dit verschil in benadering en de daarmee samenhangende effecten en beoordelingen daarvan net als bij het EPP tussen wal en schip belanden.

In dat verband vragen wij u om voorafgaand aan het MER-onderzoek ook na te gaan in hoeverre, ook gezien de uitkomsten van het recente RIVM-onderzoek², van 21-02-2023, de Ministeriële Rekenregels op dit punt aanvulling behoeven. Wij denken dan onder meer aan het effect dat meer vliegen (= meer hindermomenten) met iets minder lawaaige vliegtuigen heeft, namelijk meer hinder in de omgeving.

Verder missen we hier een uitwerking van aantallen vluchten in de seizoenen en een bijbehorend plafond. Dit om te voorkomen dat het vooral nog drukker wordt in de zomer. Het gaat niet om het gemiddelde over een heel jaar, maar nadrukkelijk over de feitelijke situatie in de piekmaanden voor het vliegverkeer die gelijklopen met de overlast gevende maanden voor de omwonenden.

Ook missen we een passage over het meten of berekenen van hinder als het gaat om 'aantoonbaar minder hinder' en mist de stelling dat stillere vliegtuigen in de randen van de dag voor minder hinder zorgen een onderbouwing. De vraag is wat hier de betekenis is van 'aantoonbaar'. Gaat het om papieren berekeningen of om door omwonenden effectief waarneembaar minder hinder? De verminderde geluidsproductie heeft op de grond en in de slaapkamer niet een wezenlijk effect. Dat betekent dat omwonenden er nog steeds wakker van worden. Bovendien is de gezondheidsschade is niet alleen gekoppeld aan de randen van de dag. Er is geen empirische onderbouwing van deze stelling, die dan ook van tafel moet. Nu ook het RIVM recent concludeert, dat de huidige methode om geluidshinder rond vliegvelden te voorspellen niet langer voldoet, kan deze, zonder aanpassingen, niet meer gebruikt worden bij de MER.

11. Pagina 15 paragraaf 2.3.3.

Minder emissies: is dit per passagier of per vliegbeweging? En is dit alleen tot 900 meter hoogte (de eerste paar minuten van de vlucht) of over de hele vlucht gemeten?

Hier dient ook toegevoegd te worden dat onder de Luchtvaartwet de Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) helaas nu nog geen beperkingen hebben (indicatoren ontbreken nog).

De Luchtvaartwet moet daar nog op aangepast worden, maar wat ons betreft is het van groot belang dat de bestaande kennis en relevante indicatoren daarover bij deskundigen wel in een MER worden meegenomen. Een aanwijzing daartoe is relevant en op zijn plaats.

12. Pagina 16 paragraaf 2.3.5.

Hier wordt gesteld dat de belangrijkste prikkel voor de gebruikers van de luchthaven voor vlootvernieuwing ontbreekt als zij hiermee geen ontwikkelruimte verdienen. Opvallend dat een beter draagvlak onder omwonenden geen prikkel is, althans niet genoemd wordt. Ook minder klachten wordt niet genoemd als prikkel. De vraag of vlootvernieuwing niet op andere wijze kan

² <https://rivm.openrepository.com/bitstream/handle/10029/626472/2022-0007.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

worden gerealiseerd, bevorderd of wellicht zelfs afgedwongen wordt niet besproken, terwijl de relevantie voor die vraag wel degelijk bestaat en voor omwonenden navenant belangrijk is.

Verder wordt in de derde alinea een voorspelling gedaan over welke vliegtuigen erin gezet zullen gaan worden om alsnog aan de blijkbaar autonome vraag (waarom dan toch al die advertenties?) te voldoen. In elk geval goed om in de MER dit scenario te berekenen, als dan ook het aantal piekmomenten (L_{max}) inzichtelijk worden gemaakt en niet alleen een L_{den} berekening.

13. Pagina 16, paragraaf 2.3.6.

Ook hier in de eerste regel de onjuiste mededeling dat het participatietraject als uitkomst heeft dat het minder hinder oplevert en zal leiden tot krimp van de geluidscontour. Zowel de bewonersvertegenwoordigers die tot aan het einde aan tafel hebben gezeten als degene die zijn uitgestapt, delen deze stelling niet. Integendeel. Zie hierboven onder meer onder punt 6.

14. Pagina 16, paragraaf 2.3.6.

Hierbij moet een vraag worden gesteld over de zogenaamde historische rechten. De sector claimt dat daarbij sprake is van een zakelijke werking die ook geldt tegenover derden. Dit is niet juist. Die werking beperkt zich tot de sector zelf en bepaalt slechts de rangorde tussen Airlines. Het is niet zo, dat hieruit voortvloeit dat het de overheid niet is toegestaan om via een LHB beperkende voorwaarden te stellen, die tot minder beschikbare slots leiden. Een aanwijzing om de juiste weergave van de betekenis van historische rechten op te nemen is hier aan de orde.

15. Pagina 16, paragraaf 2.3.6.

Bij de opmerking dat reductie van het aantal vluchten voor commercieel verkeer niet betaalbaar is moet een kanttekening worden geplaatst. In de huidige situatie betaalt het commercieel verkeer het leeuwendeel van de operationele kosten van de luchthaven en liften andere gebruikers voor een prikkie mee. Zo is de overheid nauwelijks geld kwijt aan de verschillende maatschappelijke taken die vanaf de luchthaven worden uitgevoerd. Op het moment dat de overheidsbijdrage naar rato van het gebruik wordt vastgesteld, verandert het verdienmodel van de luchthaven fundamenteel.

Overigens wordt hier gesproken over de omvang van de vaste kosten, een rendabele exploitatie en het niet kunnen halen van het noodzakelijk kwaliteitsniveau (wat dan ook is) zonder enige onderbouwing. Op geen enkele wijze is inzage verkregen of beschikbaar in V&W-rekeningen van de luchthaven en/of participanten. Het zijn daarmee stellingen die niet bevestigd of tegengesproken kunnen worden. Het niet meenemen van een alternatief dat leidt tot een aantal vliegbewegingen beneden het niveau van gebruikersjaar 2019 is dan ook niet onderbouwd.

Vanuit het perspectief van overlast voor omwonenden is het juist goed om een alternatief mee te nemen waarbij vermindering van overlast als uitgangspunt wordt genomen. Opbouw van het alternatief kan plaatsvinden door uit te gaan van een reële vergoeding voor maatschappelijke vluchten, basisniveau van de luchthaven zelf en beperkte aanvulling met commerciële luchtvaart om te komen tot een stabiele, rendabele luchthaven. Een dergelijk alternatief bij voorbaat af te doen als het in gevaar brengen van een gezonde financiële soliditeit van de luchthaven is zonder onderbouwing niet juist. Een dergelijk alternatief blijft ruimte bieden voor spoedeisend verkeer, waaronder het spoedeisend helikopterverkeer en ander maatschappelijk vliegverkeer.

16. Pagina 17, 1^e alinea.

Hier wordt gesteld dat RTHA voornamelijk in concurrentie is met andere vergelijkbare regionale luchthavens binnen Europa en slechts in beperkte mate met luchthavens binnen Nederland. Dat lijkt wel te kloppen: zowel reizigers als luchtvaartmaatschappijen zoeken de laagste kosten. De vraag rijst dan ook of het vooral toeristische RTHA wel zo'n belangrijke regionale functie vervult of dat reizigers vooral kijken waar het ticket voor hun bestemming de laagste

prijs heeft. Waarom fors hogere havengelden reductie van gebruikruimte niet kan compenseren wordt niet onderbouwd. Het lijkt erop dat het aanbod van vliegverkeer voor de luchthaven(s) in Nederland een noodzakelijk uit te voeren recht is. Dat is onzin, er is geen recht op een start en landing op een Nederlands vliegveld of waar dan ook. Als er geen ruimte is of wordt geboden, dan zal voor de niet essentiële commerciële vakantievluchten binnen Europa gezocht worden naar andere vervoersmogelijkheden. Die zijn er zeker en daar zijn ook Europese voorstellen voor. Deze alinea is niet onderbouwd en daarmee niet handhaafbaar als onderbouwing voor het al dan niet meenemen van alternatieven.

17. Pagina 17, conclusie.

Hier wordt gesteld (zonder onderbouwing dus niet vanuit een transparante V&W rekening) dat krimp niet mogelijk is vanwege de noodzaak voor een gezonde financiële exploitatie van de luchthaven. Daarbij moet worden opgemerkt, dat in de huidige situatie het commercieel verkeer ruwweg minder van 50% van de geluidsruimte gebruikt, maar wel voor meer dan 80% bijdraagt aan de financiële exploitatie van de luchthaven.

Het maatschappelijke verkeer gebruikt eveneens bijna 50% van de geluidsruimte, maar draagt voor slechts enkele procenten bij aan de financiële exploitatie. Meegenomen moet worden wat de consequenties zijn van een hogere overheidsbijdrage in de exploitatie van de luchthaven naar rato van het gebruik van de geluidsruimte door het maatschappelijk verkeer. Dit moet worden uitgewerkt in een alternatief 5, zoals hiervoor al bepleit, waarbij de vergrote overheidsbijdrage ertoe leidt dat het aantal vliegtuigbewegingen groot commercieel verkeer kan worden verminderd en alleen kan worden afgewikkeld binnen beperktere openingstijden (bijv. 08.00-21.00 uur) op de luchthaven. Dit moet ook bij de MKBA nadrukkelijk naar voren komen.

18. Pagina 17, paragraaf 2.3.8.

Goed dat hier is opgenomen dat optimalisaties slechts beperkt mogelijk zijn. Hinderbeperking heeft geen goed trackrecord tot op heden, de mogelijkheden zijn dan ook beperkt inderdaad.

19. Pagina 18, paragraaf 2.5.

Wordt hier de markt vraag vanuit de sector bedoeld of vanuit de reiziger? Bij ons zijn geen reizigers bekend die geen vluchten kunnen boeken in NL of dat er lange wachttijden zijn om een vlucht te kunnen boeken. Wellicht is het zo dat steeds meer aanbod leidt tot een steeds lagere prijs om steeds meer mensen steeds vaker te laten vliegen. De ontwikkelruimte wordt gebaseerd op de slots aanvragen niet op de reisbehoefte. Overigens, RTHA gaat er sowieso niet over met welke type vliegtuigen er gevlogen gaat worden door de maatschappijen in de toekomst, behoudens in het geval dat bepaalde toestellen vanwege grootte, vervuiling en/of herrie mogen worden geweerd. Daar waar dat niet het geval is, is het van belang inzicht te hebben in het effect van iets grotere vliegtuigtypes waar het gaat om de feitelijk ervaren hinder, omdat het inzetten daarvan kan leiden tot beperking van het aantal vliegbewegingen dat in ieder geval bijdraagt aan hinderbeperking. Het is dus de vraag of de bij voorbaat veronderstelde negatieve werking en balans van grotere vliegtuigen op de feitelijk ervaren overlast bij omwonenden wel klopt. Onderbouwing, niet alleen theoretisch, maar ook empirisch is hierbij van belang.

20. Pagina 19, paragraaf 2.6.

Het sturen op het profiel van zakenluchthaven is inderdaad niet direct mogelijk op grond van de EU-regelgeving, zoals die sinds het begin van deze eeuw vigerend is. Er zijn echter wel mogelijkheden om hieraan indirect sturing te geven. Zakelijk verkeer (BA) maakt namelijk maar beperkt gebruik van de faciliteiten (zoals een stationsgebouw) die voor groot verkeer benodigd zijn. Het commercieel verkeer kan dus worden ingedamd door daarvoor geen faciliteiten te creëren. Het is grondgebied van de gemeente die hierop via het omgevingsplan invloed kan uitoefenen. Het opnemen van wijzigingen in de lengte van de baan, etc., kan hier ook van invloed op zijn, maar bepaalde vormen van BA hebben de huidige lengte nodig. Denk daarbij aan regeringsvliegtuigen. Daarnaast heeft verkorting van de baan ook gevolgen voor de uitwijkfunctie van RTHA ten behoeve van Schiphol. Wat dat laatste betreft, als dit van zo'n

groot belang is, dan is het ook redelijk dat Schiphol voor die zekerheidstelling een vergoeding geeft. Dat vermindert de noodzaak om voor een dekkende exploitatie vroeg in de ochtend en later op de avond commerciële vluchten te hebben, hetgeen bijdraagt aan een zichtbare (hoorbare) bijdrage aan de overlastbeperking.

Uit de RTHA-cijfers van 2022 blijkt dat vooral het toeristische profiel weer gegroeid is. Ook een 'ontwikkelruimte' zal vooral hiervan in het teken staan. Er is geen noodzaak om die welhaast autonome groei te faciliteren, aangezien het regionaal niet om van betekenisvolle vluchten gaat en zeker niet vanuit het perspectief van vermindering van overlast.

21. Pagina 19, paragraaf 2.7.

Het is goed dat gewerkt wordt aan een luchtruimherziening. Sinds enkele maanden is niet alleen sprake van plotselinge aanpassing van de routes, die niet alleen voor extra overlast zorgen, maar ook voor overlast op delen van Hillegersberg en Ommoord die voorheen geen overlast hadden. Al langer is sprake van een veelheid routeafwijkingen op last van veiligheid verband houdend met vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol. De luchtruimherziening moet aan deze stelselmatige, in ieder geval waarneembaar toegenomen vluchtafwijkingen in niet vastgelegde banen een einde maken.

22. Pagina 20, paragraaf 2.8.

In het overzicht opgenomen in tabel 3 is de voorgenomen ontwikkeling van Metrolijn E Randstadrail waar het vooral gaat om capaciteitsuitbreiding, dus meer metrostellen per uur, niet meegenomen. Voor omwonenden is het belangrijk deze wel mee te nemen.

Hoofdstuk 3 Milieueffecten

23. Pagina 21, paragraaf 3.2.

Bij het overzicht plaatsen wij de volgende kanttekening. Geluid stopt niet bij de contourgrenzen, temeer daar veelal routeafwijkingen plaatsvinden (zie punt 21). Groei van het aantal vluchten zal mensen binnen de contouren, maar gelet op onze contacten met bewoners in buurgemeenten tot aan Gouda en Zoetermeer toe, ook tot (ver) daarbuiten raken.

24. Pagina 22, paragraaf 3.3.1.

Bij de geluidsbelasting hoort ten behoeve van bestuurders en andere belanghebbenden ook inzichtelijk te worden gemaakt wat het aantal piekbelastingen is (L_{max}). Ondanks het verzoek van bewonersvertegenwoordigers is dit bij de rapportage van ADECS weggelaten. Het is belangrijk ook een te verwachten seizoenpatroon op te nemen per scenario, zodat op basis van deze inzichten in hinder- en rustmomenten ook een plafond voor de zomer- en winter gesteld kan worden.

25. Pagina 23, paragraaf 3.3.6.

Gaat het hier om CO₂-emissie per passagier of per vliegbeweging? Het laatste geeft een realistischer beeld als vliegtuigen meer passagiers kunnen vervoeren. En tellen de emissies over de gehele vlucht mee of alleen tot 900 meter hoogte (de eerste paar minuten van de vlucht en de overige uren niet)?

26. Pagina 23, paragraaf 3.3.9.

Gezondheid, zie ook onder punt 11. Hier dient toegevoegd te worden dat onder de Luchtvaartwet de Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) helaas nu nog geen beperkingen (normeringen) hebben. De Luchtvaartwet moet daar nog op aangepast worden, zo gaf de minister onlangs aan. Wat ons betreft moeten deze wel in een MER meegenomen worden en wordt toevoeging bepleit.

Hoofstuk 4 Bijlagen

27. Pagina 26, paragraaf 4.2.

In deze tabellen missen we de meteo toeslag, die tot op heden op RTHA altijd wordt vol gevlogen. Het aantal vluchten komt dan significant hoger uit. Verder heeft niemand een glazen bol wat het aandeel 230-240 zitters zal zijn. De laatste berichten zijn dat er juist meer wordt ingezet op 230-240 zitters dan dat deze tabel aangeeft.

Slot

28. Uit de concept-NRD blijkt duidelijk, dat deze geheel is vormgegeven vanuit het uitgangspunt dat het businessmodel van grootgebruiker Transavia gerespecteerd moet worden. Daarbij zijn de huidige openingstijden met bijkomende extensieregeling essentieel. Zonder een plafond aan het aantal vliegbewegingen per jaar en per seizoen en per dag te stellen, zal de overlast van RTHA nog meer toenemen dan nu al het geval is. De eerdere zienswijzen vanuit de wethouder, het college, de gemeenteraad en de wijkraden leggen voor een groot deel al de vinger op de zere plek met betrekking tot wat er mis is en wordt gemist in deze concept-NRD.

Afschrift van deze zienswijze wordt toegezonden aan het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam, de gemeenteraad Rotterdam en de wijkraad Overschie.

Met vriendelijke groet,



Jero de Hoog
Voorzitter Wijkraad Hillegersberg



Ton van Eijsden
Voorzitter Wijkraad Schiebroek

Met vriendelijke groet,



Edith Wolvers
Wijkraadcoördinator Hillegersberg en Schiebroek