Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, directie Participatie
betreft Rotterdam The Hague Airport

elektronisch ingediend via www.platformparticipatie.nl/rtha

Rotterdam, 3 maart 2023.

De luchthaven RTHA heeft het voornemen om een aanvraag voor een luchthavenbesluit in te dienen. Door middel van dit schrijven wil ik mijn zienswijze kenbaar maken op het door initiatiefnemer opgeleverde concept-NRD.

Inleiding
Het ingediende rapport met beschrijving van de voorgenomen activiteiten is op meerdere punten strijdig met de Wet Luchtvaart en strijdig met doelstellingen uit de Luchtvaartnota 2020-2050. Dit is des te meer opmerkelijk aangezien de Staat der Nederlanden grootaandeelhouder is van de initiatiefnemer, welke geacht mag worden te handelen binnen vigerend overheidsbeleid. De voorgenomen activiteiten houden tevens onvoldoende rekening met de belangen van omwonenden. In het navolgende geef ik hiervoor verdere onderbouwing.

Algemeen

A. In de aanvraag wordt melding gemaakt van **historische rechten** van luchtvaarmaatschappijen (de klanten van initiatiefnemer). Het wettelijk kader van een luchthavenbesluit kent geen historische rechten toe aan luchtvaartmaatschappijen. De indruk wordt door initiatiefnemer gewekt dat in het verleden toegekende rechten (bij voorbeeld positievluchten tussen 06.00 en 07.00 uur en late aankomsten tussen 23.00 en 01.00 uur) onvervreemdbare rechten zijn. De wettelijke basis hiervoor ontbreekt.

B. De initiatiefnemer heeft het voornemen om **gescheiden geluidsruimte** aan te vragen voor het spoedeisende verkeer en anderzijds voor het overige verkeer. Initiatiefnemer maakt niet duidelijk welk probleem daarmee wordt opgelost en dit voornemen is daarmee niet relevant voor het MER onderzoek.

C. Het **aantal klachten** over de luchthaven is sterk gegroeid de laatste jaren. De initiatiefnemer noemt dit niet in het NRD-rapport en neemt het niet mee in overwegingen. Dit terwijl de Luchtvaartnota beschrijft dat vorming van geluidsbeleid beter moet aansluiten op ervaringen van bewoners. Geregistreerde klachten (tijdstippen en type toestel) zijn daar een goede indicator voor als referentie in het MER.

D. In het NDR-rapport wordt het jaar 2019 gebruikt als **referentiejaar** voor de grote luchtvaart en de periode 2019 – 2021 als referentie voor *business aviation.* Voor beide groepen luchtvaartverkeer waren dat de piekjaren. Op deze manier wordt door initiatiefnemer een hoog referentieniveau voorgesteld wat niet eerder heeft bestaan.

E. De door initiatiefnemer gepresenteerde jaarcijfers laten geen differentiatie zien binnen een kalenderjaar. De activiteiten die RTHA de laatste jaren heeft ontwikkeld en wil voortzetten laten een sterk **seizoenspatroon** zien. In de maanden mei – oktober vinden maandelijks de meeste vluchten plaats. Binnen dat patroon laten de **weekenden duidelijke pieken** zien. De zomermaanden zijn de periode dat omwonenden ramen in hun woningen hebben openstaan waardoor geluid indringender wordt ervaren. In weekenden verblijven omwonenden meer dan op weekdagen in en rondom huis. De pieken in het aantal vluchten op weekenddagen hebben daardoor extra effect op ervaren hinder en op een groter aantal personen. Cijfers tonen aan dat het aantal te **laat binnenkomende vluchten** tijdens de zomermaanden aanzienlijk hoger is dan daarbuiten. Dat geldt in absolute aantallen en ook procentueel.

Economische aspecten

A. Regionale luchthavens hebben volgens de luchtvaartnota 2020-2050 primair een rol voor het versterken van de regionale economie. RTHA functioneert in aantallen passagiers voornamelijk als luchthaven voor recreatief verkeer (vakantie, familiebezoek en verblijf in tweede huis in het buitenland). Het betreft voornamelijk Nederlandse ingezetenen die elders geld gaan besteden. Door middel van deze vluchten bereiken vrijwel geen buitenlandse ingezetenen Nederland. **Vluchten met een recreatief doel versterken niet de regionale economie** en vormen geen gegronde basis voor groei van het aantal vluchten zoals voorgenomen door initiatiefnemer.

B. De initiatiefnemer beschrijft dat RTHA voornamelijk in concurrentie is met andere vergelijkbare regionale luchthavens binnen Europa en daarom geen tariefsverhoging kan doorvoeren. Dat is strijdig met de beschrijving door initiatiefnemer dat de vraag het aanbod ruim overstijgt en dat passagiers juist kiezen voor RTHA vanwege de ligging. Kortom, er is **ruimte voor tariefverhoging** waardoor er financieel economische haalbaarheid van exploitatie is bij een gelijk aantal vluchten. Dit in tegenstelling tot wat de initiatiefnemer in het rapport stelt.

C. Initiatiefnemer verzoekt in een nieuw luchthavenbesluit toestemming voor verlate vluchten tussen 23.00 uur en 01.00 uur. Dat is de voortzetting van de bestaande praktijk. Het wordt gemotiveerd als noodzakelijk vanwege het business model dat de twee point-to-pointmaatschappijen, die de belangrijkste klanten van RTHA zijn, hebben gekozen. **Een luchthavenbesluit is niet in het leven geroepen ter bescherming van een zelfgekozen business model van luchtvaartmaatschappijen**. De gevraagde uitlooptijden zijn daarom niet gerechtvaardigd.

Milieu

A. Initiatiefnemer verwoordt een voorkeur voor een scenario met ontwikkelingsruimte. De luchtvaartnota 2020 -20250 spreekt eenduidig over **reductie van geluid én reductie van de uitstoot van schadelijke stoffen** als doelstellingen. Een scenario waarin groei van vluchten mogelijk is, voldoet niet aan het doel van de beperking van uitstoot van schadelijke stoffen. Het bijmengen van bio-brandstoffen (SAF) levert onvoldoende resultaat in het terugdringen van CO2-uitstoot, mede gezien de zeer beperkte beschikbaarheid van bio-brandstoffen de komende decennia die opgewekt kan worden met groene energie (bron: Factsheet Duurzame alternatieven voor kerosine, NLR en TU Delft 2021).

B. Initiatiefnemer schetst een groeiscenario waarin tijdens de eerste 12 jaar de geluidscontour groeit. Vanaf 2035, het zogenaamde zichtjaar, zal deze mogelijk krimpen, afhankelijk van (onzekere) investeringen in stillere vliegtuigen. Dit leidt in eerste aanleg met zekerheid tot toename van geluid en later misschien tot afname van geluid. Netto ontstaat er vrijwel geen verbetering van de huidige situatie. **De luchtvaartnota is eenduidig dat afname van geluidsoverlast een belangrijk doel is en van toepassing op de gehele planperiode**.

Gezondheid

A. Rotterdam heeft binnen Nederland te maken met een zeer slechte luchtkwaliteit. Dit heeft **gevolgen voor de longfunctie** van steeds meer omwonenden. Recente wetenschappelijke onderzoeken en inzichten van longspecialisten tonen aan dat dit zeer zorgwekkende lange termijn consequenties heeft op gezondheid, zonder uitzicht op herstel. Recente inzichten over de invloeden van ultrafijnstof en de constatering dat luchtvaart in grote mate bijdraagt aan uitstoot van de Zeer Zorgwekkende Stoffen (**waaronder kankerverwekkende stoffen**) maken duidelijk dat een groeiscenario van RTHA zo dicht bij de bebouwde omgeving onevenredig veel schade toebrengt aan de gezondheid van omwonenden.

B. Een **ongestoorde nachtrust** is een belangrijke basis voor gezondheid van mensen. Naast de uitstoot van schadelijke en Zeer Zorgwekkende Stoffen is ervaren geluidsoverlast tijdens de avond en nacht een oorzaak van gezondheidsproblemen. In het voorstel van initiatiefnemer zullen er vluchten zijn op tijdstippen die algemeen tot uren van nachtrust worden gerekend. Dat is strijdig met de luchtvaartnota 2020- 2050 waarin geformuleerd is dat luchthavens dienen te werken aan een beter leefklimaat voor de omgeving. Het voornemen van initiatiefnemer voldoet daar niet aan.

Zienswijze

De hiervoor beschreven overwegingen leiden tot de volgende zienswijze voor een uit te voeren MER:

1. Baseer het MER op het gemiddelde van het aantal vluchten in de periode 2017 – 2021 voor zowel het segment commercieel verkeer als het segment *business aviation.*
2. Baseer het MER op een scenario zonder groei van het aantal vluchten, aangezien met de huidige technologie en mede met de beperkte beschikbaarheid van SAF er geen realistisch uitzicht is op vermindering van CO2-uitstoot en andere schadelijke stoffen zoals de luchtvaartnota voorschrijft. Tevens gaat er geen positieve werking uit op de regionale economie door meer vakantievluchten vanaf RTHA te laten plaatsvinden.
3. Het MER dient nadrukkelijk aandacht te besteden aan de effecten op luchtkwaliteit en gezondheid als resultaat van uitstoot van vervuilende en kankerverwekkende stoffen door de luchtvaart. Dat geldt voor het aantal vluchten op het niveau van de hierboven onder 1. genoemde aantallen en aangevuld met een krimpscenario om effecten te kunnen vergelijken.
4. Baseer het MER op vluchttijden op de luchthaven strikt gelimiteerd tussen 07.00 en 22.30 uur met een maximale uitloop van 30 minuten voor verlate vluchten tot 23.00 uur. Jaarlijks is het aantal late aankomsten gelimiteerd tot 200 vluchten binnen de aangegeven uitloop van maximaal 30 minuten.
5. In het weekend starten vluchten niet voor 09.00 uur en is er vóór 9.00 uur geen binnenkomend vliegverkeer.
6. Baseer het MER op een dusdanige verdeling van de vluchten gedurende het jaar waarin drie aaneengesloten maanden niet meer mogen bedragen dan 30% van het jaarlijkse aantal toegestane vluchten. Het aantal geplande vluchten tijdens dagen in het weekend en feestdagen is gemaximeerd op 120% van het gemiddelde tijdens de weekdagen in de betreffende maand.
7. Geregistreerde klachten over de afgelopen vijf jaren worden meegenomen als referentiepunten in het MER, als aanvulling op gehanteerde modellen voor geluidsberekening.

   N.B. Bij de totstandkoming van deze zienswijze is sterk gekeken naar regels rondom **regionale luchthavens elders in West Europa** en andere luchthavens die dichtbij de bebouwde omgeving liggen. Veel regionale vliegvelden kennen een vroeger sluitingstijdstip, met daarbij maximaal een half uur c.q. één uur uitlooptijd.

   London City Airport, wat evenals RTHA dichtbij de bebouwde omgeving ligt, kent een strikte sluiting om 22.30 uur, waarbij het laatste half uur uitsluitend bestemd is voor een gelimiteerd aantal late aankomsten. London City Airport is **wekelijks volledig gesloten van zaterdag 13.00 uur tot zondag 12.30 uur** om in het weekend rust te bieden aan omwonenden. Daarmee worden belangen van omwonenden erkend en meegewogen naast uitsluitend de belangen van de luchthaven en de klanten van de luchthaven.

Wim van der Mik
3 maart 2023