

Reactie op Voorlopig Pakket Participatietraject

- Boterzacht en eenzijdig
- Leidt niet tot oplossing van de overlast
- Drie trends van belang voor de gemeente Rotterdam
- Waar gaat het nu in essentie over en drie vragen aan de gemeente Rotterdam

Boterzacht en eenzijdig

- Geen harde criteria en doelstellingen. Veel vage omschrijvingen zoals 'maximale inspanning' , 'we streven naar' , 'we minimaliseren' 'we stimuleren' 'er is meer tijd nodig voor onderzoek en uitwerking'
- Geen intentie om de echte oorzaak van overlast aan te pakken:
 - bedrijfsmodel van de luchtvaartmaatschappijen staat niet ter discussie
(is zoveel mogelijk vluchten op een dag persen, waarmee kans op tijdsoverschrijding in de avond groot is)
 - idem voor het bedrijfsmodel van de luchthaven
(is zoveel mogelijk vluchten faciliteren, liever een hoger aantal dan nu, gezien groeidoelstelling NV Schiphol en streven om toeristenluchtvaart van locatie Schiphol over te plaatsen naar de regio)
 - Business jets mogen 's nachts blijven komen, zonder argumentatie wat het belang daarvan is.
Het woord business jet suggereert iets belangrijks, maar iedereen die het geld er voor over heeft kan er één huren
- Technocratisch rapport zonder aandacht voor de menselijke aspecten van dit vraagstuk

De belangrijkste uiting van dat laatste is het onderwerp: gezondheid. Waar staat dat? Nergens. Niet als onderwerp, niet als woord. Een serieus verwijt aan alle auteurs van dit stuk en meer nog aan de gemeente Rotterdam, als participant, die kennelijk het belang van gezondheid van omwonenden in Rotterdam niet belangrijk genoeg vindt om mee te wegen.....

Leidt niet tot oplossing van de overlast

- Huidige regeling wordt geprolongeerd: opening van 7.00 – 23.00 uur. Argument: anders kunnen de luchtvaartmaatschappijen niet voldoende retourvluchten maken op één dag.
- Vanaf het begin van de ‘nieuwe’ regeling worden uitzonderingen ingebakken:
 - positievluchten (dus lege vliegtuigen) mogen tussen 06.30 en 07.00 uur blijven binnenkomen: het aantal wordt ‘geminimaliseerd’
 - late aankomsten worden gereguleerd door een puntensysteem waardoor vertragingen niet meer voorkomen. Deze toverformule is er nog niet, er wordt niet onderbouwd of dat juridisch kan, of dat in EU-verband al ergens functioneert. RTHA is daarin ook afhankelijk van de strengere extensieregeling van Schiphol die invloed heeft op RTHA, conform luchtvaartnota 2020-2050.
 - wat de luchthaven en luchtvaartmaatschappijen in ruim 10 jaren samen niet hebben kunnen oplossen, wordt binnenkort door een magisch puntensysteem wel opgelost?
- Helaas staat er ook in dit voorstel geen regeling die vliegtuigen verbiedt op zaterdag of zondag voor 09.00 uur te starten of te landen, waardoor omwoners eenmaal per week ongestoord zouden kunnen uitslapen... m.a.w. ook nu zijn uitzonderingsregels eenzijdig in het voordeel van de luchtvaarsector.
- De hoop is erop gevestigd dat luchtvaartmaatschappijen gaan investeren in stillere vliegtuigen. Enige normering hiervoor ontbreekt. Helaas, straalvliegtuigen van de volgende generatie zijn ook niet stil. Omwonenden gaan ook wakker worden van deze zogenaamde ‘stille’ vliegtuigen.
- Samenvatting: de veranderingen zijn marginaal en het aantal vluchten stijgt ! Overlast zal niet verminderen, klachten blijven binnenstromen. Het probleem wordt niet aangepakt.

Drie belangrijke trends die van invloed zijn

- Aantal omwonenden in de directe omgeving van RTHA neemt toe, het aantal mensen dat overlast gaat ervaren zal stijgen, ook bij dit voorstel
- Draagvlak voor blijvende krimp van de luchtvaart onder de Nederlandse bevolking is sterk toegenomen (bijlage 6 bij luchtvaartnota 2020 – 2050, oktober 2020, cijfers zijn vergelijking met 2019):
 - 14% vindt groei acceptabel
 - 28% kiest voor stabilisatie
 - 8% heeft geen mening
 - 49% is voor krimp

opmerkelijk: waar de participanten in het overleg geen voordeel zien in krimp (zie de collegebrief), ziet de Nederlandse bevolking dat wel ... Stof tot nadenken voor het bestuur van de stad Rotterdam.

- Het vertrouwen van de bevolking in de Nederlandse overheid is laag en dalende
 - tekortschietende bescherming van burgers (Groningen, Kindertoeslagen, Tata Steel)
 - mbt luchtvaart: foutieve berekeningen Lelystad en tekortschietende vergunningen Schiphol
 - lage opkomst bij gemeenteraadsverkiezingen

Luchthavenbesluit: waar gaat het over?

Wat is een luchthavenbesluit?

In het luchthavenbesluit wordt vastgelegd waar een luchthaven ligt

hoe lang en breed de landingsbaan is

en welk luchtverkeer gebruik maakt van de luchthaven

In een luchthavenbesluit staan ook de regels en grenswaarden waar de luchthaven zich aan moet houden.



Het laatste is zeer operationeel. Wat ziet de gemeente Rotterdam als passende grenswaarden?

Uitgangspunten bij mijn vragen

(volgende pagina)

- Zachte heelmeesters maken stinkende wonden. Er is een trendbreuk nodig met het verleden om tot échte oplossingen te komen.
Dat vraagt om leiderschap van de overheid en dus ook van de gemeente Rotterdam.
- Meer papier is niet nodig, er is voldoende onderzocht en geschreven. Papier is geduldig, de omwonenden van de luchthaven zijn dat al lang niet meer.
- De belangenverschillen tussen de oorspronkelijke participanten zijn onoverbrugbaar. Een voorkeursscenario zoals beoogd in dit participatietraject wordt niet bereikt en daarmee ligt er een traject voor ons waarin participanten voor eigen belang blijven vechten.

In het belang van de stad en het vertrouwen van de bewoners in het stadsbestuur is het nodig dat de gemeente Rotterdam een eenduidige keuze maakt in dit lastige dossier en dat communiceert, nu het nagestreefde breed gedragen voorkeursscenario niet mogelijk blijkt.

Vragen aan de gemeente Rotterdam

Wat zou de gemeente Rotterdam doen als u het bevoegde gezag zou zijn voor het nemen van een Luchthavenbesluit (LHB)? Wat zou u als gemeente Rotterdam beslissen in het brede belang van de stad en de inwoners van Rotterdam? Wilt u eerst die denkoefening aangaan met alle informatie uit dit participatieproces en dan de volgende vragen beantwoorden?

- Is de gemeente Rotterdam bereid om bij het Ministerie van Infrastructuur te bepleiten: de stop van de groei van het totaal aantal vluchten op RTHA en de stop op de groei van het aantal vluchten in de commerciële luchtvaart met de opgave een geluidsreductie van 1,5% per jaar te realiseren?
- Is de gemeente Rotterdam bereid spreiding aan te vragen van de nachtluchtvaart, periodiek roulerend over alle Nederlandse luchthavens, in plaats van alle last bij Rotterdam te leggen zoals in het verleden ooit besloten?
- Is de gemeente Rotterdam bereid om een nieuw LHB bij het Ministerie van Infrastructuur te bepleiten waarin sluiting van de luchthaven voor alle luchtverkeer (exclusief calamiteiten) onverkort en volledig tussen 23.00 uur en 07.00 uur wordt gehandhaafd?

Helder, eenvoudig, handhaafbaar en biedt perspectief voor geleidelijke reductie van overlast