



CRO Luchthaven Rotterdam

Onderwerp: inventarisatie onderwerpen luchthavenbesluit

Datum: 16 december 2019

In de vergadering van de CRO van 26 september 2019 is afgesproken te inventariseren wat de CRO in het nieuwe luchthavenbesluit opgenomen zou willen zien.

De secretaris heeft daarom een uitvraag gedaan met aan alle leden van de CRO de vraag:

- Welke onderwerpen zou u graag in het luchthavenbesluit opgenomen willen zien?
- Heeft u per onderwerp ook al een idee over een concrete invulling? Zo ja, welke?

Er zijn vijf reacties binnengekomen. Deze zijn hieronder integraal weergegeven.

1. reactie BRR:

Geachte heer Struch,

Uw vraag naar inbreng voor een luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport waarderen wij. Mede namens de andere leden van de BRR hierbij mijn reactie. De leden van de BRR vinden het nog te vroeg om het gesprek over de inhoud van het luchthavenbesluit aan te gaan. In de aanloop naar een te nemen luchthavenbesluit hecht de BRR allereerst aan afspraken tussen belanghebbenden over de inrichting van een goed proces. Aan de luchthaven, als aanvrager van een nieuw luchthavenbesluit, willen wij in eerste instantie de ruimte laten om hierin initiatief te nemen. Pas daarna zien wij een basis om het gesprek over de inhoud aan te gaan met de luchthaven en relevante partijen in de omgeving.

Overigens is de denkrichting van de BRR-leden al enige tijd bekend. Deze vindt u in het advies dat wij oktober 2017 uitbrachten aan de minister. Zodra de concept luchtvaartnota bekend is, zullen wij bezien of dit aanleiding is voor een hernieuwde oriëntatie.

Met vriendelijke groet,

Klaasjan de Jong

Secretaris BRR

2. reactie NMZH:

Onderwerp	Belang	Mogelijke oplossingen
Overlast geluid algemeen	Terugdringen van hinder en verstoring (mens en natuur)	Kleinere geluidsruimte opnemen in LHB
Nachtvluchten	Terugdringen van slaapverstoring en verstoring 's nachts	Opnemen van limiet voor aantal nachtvluchten in LHB Minder uitzonderingen op nachtrecht (huidige omzettingsregeling artikel 4, lid 2 t/m 4)
Pieken geluid randen van de dag	Terugdringen hinder binnen kaders van geluidsruimte	Opnemen van extra voorwaarden in LHB voor gebruik luchthaven randen van de dag, uitbreiding nachtrecht
Pieken geluid gedurende jaar	Tegengaan van hinder geconcentreerd in bepaalde maanden van het jaar	Opnemen van voorwaarden in LHB tbv verdeling van geluidsruimte gedurende het jaar
Helikopters	Geen toename hinder bij aanhouden groei maatschappelijk verkeer	Geen gescheiden geluidsruimtes, handhaving van normen
Luchtkwaliteit	Terugdringen gezondheidsschade door luchtvervuiling door luchtvaart (m.n. ultrafijnstof)	Normen voor ultrafijnstof in LHB (wordt nu onderzoek naar gedaan i.o.v. I&W)
Routeafwijkingen	Terugdringen van extra hinder en verstoring door afwijkingen van vliegroutes	Limieten opnemen in LHB voor maximaal aantal afwijkingen van vliegroutes
Winst stillere vliegtuigen	Winst die behaald wordt door stillere vliegtuigen ten goede laten komen aan omgeving	Gebruiksruimte limieten op zowel maximale hoeveelheid geluid en aantal vluchten en wat dit laatste betreft 50/50 regels toepassen mbt stillere vliegtuigen

Klimaat	Terugdringen CO2 emissies, behalen van doelen Parijs	<p>Kleinere geluidsruimte opnemen in LHB</p> <p>Limieten stellen voor maximale hoeveelheid uit te stoten CO2</p>
Natuur en biodiversiteit	Bescherming en versterking natuur	<p>Nagaan hoe in LHB op te nemen ruimtelijke beperkingen samen kunnen gaan met bescherming en herstellen biodiversiteit (met in het bijzonder aandacht voor Important Bird Areas in de omgeving van de luchthaven)</p> <p>Nagaan wat de omvang is van stikstofemissies en hoe die zich verhouden tot de KDW's van N2000 gebieden in de omgeving (en daaruit conclusies trekken tbv LHB)</p>

3. gezamenlijke reactie bewonersvertegenwoordigers (Rotterdam, Lansingerland, Schiedam)

Reactie op vraag naar aandachtspunten bij nieuw LHB voor RTHA

Van: De CRO-bewonersvertegenwoordigers van Rotterdam, Lansingerland en Schiedam.

08 december 2019

Aan ons als bewonersvertegenwoordigers in de CRO-RTHA is via een uitvraag door de secretaris van de CRO gevraagd welke onderwerpen wij (en de overige CRO-leden) in een nieuw luchthavenbesluit voor RTHA opgenomen willen zien en daarbij zo mogelijk ook ideeën over invulling aan te geven. Deze suggesties zullen meegenomen worden in een notitie ter bespreking in de CRO-vergadering van 19 december 2019.

Wij willen aan dit verzoek voldoen. Vooraf echter stellen wij dat we enkele algemene punten zullen schetsen en in de verdere discussie over een nieuw luchthavenbesluit onze ideeën nader vorm willen geven. De door ons genoemde punten zijn niet limitatief en geven ook geen mate van prioritering aan. Ook zullen individuele bewonersvertegenwoordigers uiteraard nog eigen punten en nuanceringen kunnen inbrengen. Wij gaan er van uit dat de luchthaven ook zijn onderwerpen voor het nieuwe luchthavenbesluit zal inbrengen en op 19 december a.s. aan zal geven hoe men de procedure verder ziet.

De uitvraag is gericht op een nieuw te nemen luchthavenbesluit, niet op wijziging van de huidige omzettingsregeling. Wij gaan er dan ook van uit dat een procedure voor de totstandkoming van een luchthavenbesluit zal worden gevolgd gebaseerd op de dan geldende procedures. In het kader van de binnenkort te verschijnen Luchtvaartnota 2020 – 2050 zal daar nadere invulling aan gegeven worden. Naar wij begrepen hebben uit de gesprekken in de Klankbordgroep zal daarbij in de besluitvorming grote waarde gehecht worden aan het bestaan van regionaal draagvlak en zal er een interactief proces plaats moeten vinden waarbij de belangen van omwonenden zwaarwegend zijn. In dit kader willen wij opmerken dat er in 2016 / 2017 na een uitgebreide verkenning door Joost Schrijnen is geconcludeerd dat er geen draagvlak in de regio is voor groei buiten de (toentertijd) vergunde geluidscontouren.

In deze reactie willen wij zeven specifieke aandachtspunten aangeven die in lijn zijn met hetgeen door de stichting ABReL in de landelijke Klankbordgroep Luchtvaartnota is ingebracht.

Bij het opstellen van een nieuw luchthavenbesluit voor een regionale luchthaven van nationaal belang moeten ten minste de volgende voorwaarden worden meegenomen:

- Een gezond en veilig woon- en leefklimaat in de directe omgeving van de luchthaven moet gegarandeerd zijn.
- Regulering (en handhaving) van de vluchten dient aan de hand van duidelijke en begrijpelijke normen te gebeuren.
- In het luchthavenbesluit wordt, analoog aan de regeling bij Lelystad Airport, opgenomen wat het maximale aantal vliegbewegingen van groot handelsverkeer is dat in enig gebruiksjaar mag worden afgewikkeld.
- De geluidscontouren die onderdeel zijn van het luchthavenbesluit worden transparant, eenduidig en voor een ieder begrijpelijk vastgesteld en handhaving vindt plaats aan de hand van meerdere handhavingpunten op locaties waarvan de relevantie voor een ieder begrijpelijk is.
- De berekening van de geluidsbelasting moet (i.t.t. de huidige Lden-systematiek) zo zijn ingericht, dat concentraties (pieken) van vliegbewegingen in de vroege ochtend en late avond worden voorkomen.

- De luchthaven is écht gesloten tussen 23.00 en 07.00 uur. Dit betekent dat de extensieregeling, zoals die bij Lelystad is voorgesteld wordt geïmplementeerd, zodat alleen vertragingen die optreden tijdens de laatste vlucht aanleiding kunnen zijn om de sluitingstijd van 23.00 uur te overschrijden.
- Bij de aanvraag van een nieuw luchthavenbesluit moet de meerwaarde van de luchthaven voor de gehele regio helder en objectief vast te stellen zijn. Niet alleen een economische onderbouwing in de vorm van een MKBA is daarbij vereist; er moet een integrale afweging plaatsvinden van alle invloeden die de luchthaven op de omgeving heeft (inclusief gezondheid en welbevinden van direct omwonenden).

4. individuele reactie bewonersvertegenwoordiger Lansingerland mw. T. v.d. Coevering

Luchtvaartnota 2020-2050

- Omdat is aangegeven dat in de Luchtvaartnota veiligheid centraal zal worden gesteld, dient ook gekeken te worden naar de luchtverkeersleiding. Het lijkt er op dat men deze gaat centraliseren en meer op afstand laat werken. Dat kan werkbaar zijn bij kleine vliegveldjes in b.v. Scandinavië waar maar 2 of 3 vliegtuigen op een dag landen, maar vormt een reëel gevaar in ons land, waar het luchtruim overvol is en RTHA nu al last heeft van het Schipholverkeer.
- De onveiligheid neemt alleen maar meer toe als er spreiding ontstaat en b.v. Eelde, Maastricht en Lelystad vluchten van Schiphol overnemen en dus ook het aantal vliegbewegingen boven Nederland toe neemt.
- Nodig zijn duidelijke en handhaafbare normen/afspraken.
- Hinderbeperking heeft prioriteit boven groei van het luchtverkeer.
- Verzekeren van een rustperiode voor de omwonenden heeft prioriteit, d.w.z. minder nachtvluchten.
- Op Regionale Luchthavens, zonder uitzonderingen, (behalve maatschappelijk verkeer) stoppen met vliegbewegingen in de randen van de nacht (06.00-07.00 uur en 23.00-24.00 uur).

Vliegen in de randen van de nacht is een disbalans in het evenwicht tussen economie en kwaliteit van de leefomgeving.

- Voor alle luchthavens in Nederland een uniform kader van toelaatbare activiteiten.
- Milieugevolgen (w.o. overlast voor de omgeving) mogen nooit veroorzaakt worden door concurrentie tussen luchthavens.
- Het milieuaspect dient zeer serieus meegenomen te worden. Bevorderen dat voor korte vluchten (binnen Europa) er een afname is van het aantal vluchten ten gunste van het O.V.
- Voornoemde afname dient niet zonder meer opgevuld te worden met vakantievluchten. Deze afname dient ten goede te komen aan de gezondheid van omwonenden.
- Het mag niet zo zijn dat maatschappelijke vluchten geen doorgang kunnen vinden omdat er geen geluidsruijme meer is.
- Maar het beschikbaar stellen van een aparte geluidsruijmen voor maatschappelijk en commercieel verkeer mag er niet toe leiden dat daardoor een groei van het

commercieel verkeer wordt bevorderd.

- Er dient goed beschreven te worden, bij toekomstige aanvragen, voor een nieuw luchthavenbesluit welke draagvlakprocedure wordt gevolgd. Denk daarbij naast een MER aan een MKBA.

5. individuele reactie bewonersvertegenwoordiger Rotterdam dhr. J. Schendstok

INLEIDENDE OPMERKINGEN BIJ DE INBRENG VAN VOORSTELLEN VOOR HET LUCHTVAARTBESLUIT RTHA van J.R.H. SCHENDSTOK.

1. De voorstellen in de onderliggende Nota borduren voort op de gezamenlijk gedragen inbreng van de bewoners-vertegenwoordigers CRO-RTHA van 8 december 2018. Deze inbreng: 'Reactie op vraag naar aandachtspunten bij nieuw LHB voor RTHA' heeft dan ook mijn instemming.

2. De feiten en omstandigheden opgesomd in de Nota in hoofdstuk 1,

“ Inleiding, Verantwoording” vormen de grondslag en verantwoording voor de voorstellen die op detailniveau in hoofdstuk 2. “Voorstellen voor het nieuwe Luchthavenbesluit RTHA” zijn uitgewerkt. Deze feiten en omstandigheden refereren aan enquêtes, erkend wetenschappelijk onderzoek (Harvard University, CE Delft, Natuur en Milieufederatie, DCMR, RIVM c.s.), wet- en regelgeving, beleidsnota's en standpunten van de Nederlandse Overheid en aan richtlijnen en aanbevelingen van gerenommeerde Organisaties zoals The World Health Organisation, WHO. De resultaten en bevindingen van deze instanties zijn niet te veronachtzamen.

3. Bewonersvertegenwoordigers zijn verrast en voelen zich voor een voldongen feit gesteld met het verzoek van de secretaris van de CRO: Eerder was in de CRO een andere procedure afgesproken en bovendien is ons bijzonder weinig tijd gegund om aan het verzoek te voldoen. Dat vraagt om een mogelijkheid om alsnog na de gestelde datum met een (aanvulling op een) voorstel voor de CRO-vergadering in te dienen.

Verder vragen wij om een toelichting waarom de afspraken op deze wijze zijn gewijzigd.

4. Wij hebben gelezen dat het verzoek is gericht aan alle CRO- RTHA leden: Wij verwachten dat in elk geval RTHA ook tijdig een overzicht van zijn voorstellen of mogelijk een conceptvoorstel voor een nieuw LHB voor de vergadering van 19 december a.s. zal voorleggen.

Wat de inbreng van de bestuurders in de CRO- RTHA betreft: in dit kader beschouw ik de op 28 november j.l. ingediende en door de Gemeente-raad van Rotterdam aangenomen motie “Neem overlast door luchtvaart- lawaai serieus” als een inbreng door het bestuur van Rotterdam.

5. Ik verzoek deze nota integraal en onverkort aan de leden van de CRO – RTHA te doen toekomen voor de bespreking van het voorgestelde agendapunt 8 tijdens de vergadering van 19 december aanstaande.

VOORSTELLEN VOOR HET NIEUWE LUCHTHAVENBESLUIT RTHA

Nota voor de vergadering van CRO- RTHA 19 december 2019.

1. Inleiding, Verantwoording. (Blz. 1 – 6).

(De voorstellen voor het Besluit leest u vanaf blz. 8).

De huidige Omzettingsregeling RTHA is dringend aan revisie toe:

- a. In de Inleiding van de Memorie van Toelichting van de 'Omzettings-regeling luchthaven RTHA' ingegaan op 1 mei 2013, wordt de regeling aangemerkt als een 'soort overgangsbesluit' voor de luchthavenbesluiten die voor luchthavens op grond van de nieuwe regeling moeten worden vastgesteld. In de MvT van de Omzettingsregeling staat daarover:

“Artikel XIII van de wet RBML noemt als termijn waarbinnen een luchthavenbesluit moet worden vastgesteld een periode van 5 jaar na inwerkingtreden van de wet RBML”.

Volgens het Besluit 'Inwerkingtreden' van 26 mei 2010 is de Wet RBML (met terugwerkende kracht) op 1 november 2009 in werking getreden.

Het Luchthavenbesluit RTHA had derhalve op 1 november 2014 moeten zijn vastgesteld, anders op 1 november 2016 als de verlenging met 2 jaar genoemd in het vervallen artikel I onder K van de Wet RBML toepasbaar zou zijn geweest.

Reeds in 2010 heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vastgesteld dat RTHA gezien haar ligging in een dichtbevolkt gebied de grenzen van zijn capaciteit nu wel heeft bereikt. Tot heden is de oude en achterhaalde regelgeving echter nu nog steeds van kracht: RTHA heeft daarmee een forse groei kunnen realiseren en is feite nalatig een Regeling te treffen op grond van de Wet en uitgaande van de huidige tijdgeest.

- b. De huidige handhavingsregels: “Regels en grenswaarden” in artikel 4, 5 en 6 van de Omzettingsregeling RTHA zijn inadequaat, onvolledig en ontoereikend en daardoor ondeugdelijk als de handhavingsregels tot doel zouden hebben overlast en hinder te voorkomen of te beperken.
 - Inadequaat: de geluidsnormen zijn een berekend gemiddelde aan in een jaar te verwachten aantallen starts en landingen en geproduceerd vliegtuiggeluid: Mensen ervaren geluidshinder niet als een gemiddelde per jaar, maar beleven aantal, geluidpiekbelasting, en geluidsduur van passerende vliegtuigtoestellen als hinder of overlast.
 - Onvolledig: Emissie van giftige en luchtverontreinigende stoffen (CO1, CO2, NOx, fijnstof, roet en ultrafijnstof) is niet opgenomen in de huidige Omzettingsregeling. Dat is in strijd met artikel 8:17 vierde en vijfde lid van de Wet luchtvaart waarin is bepaald dat grenswaarden met betrekking tot het door het luchthavenluchtverkeer veroorzaakte belasting ten aanzien van veiligheid, geluid en lokale luchtverontreiniging niet worden overschreden.
 - Ontoereikend/ Ondoelmatig: Het stelsel in de Omzettingsregeling draagt het paradox in zich dat gerealiseerde 'hinderbeperkende' maatregelen de toename van het aantal vluchten faciliteert met als resultaat meer geluidsoverlast en dat zal dus juist tot meer hinder leiden. (een 'Catch 22').

De “hinderbeperkende” maatregel leidt niet tot het verlagen van de gestelde geluidsgrensnorm, maar wel tot een verkleining van de berekende geluidsbelasting en dat vergroot de geluidsruimte die weer kan worden 'aangevuld' waardoor meer vluchten kunnen worden geacommodeerd binnen de capaciteitsgrens. Men ervaart dan niet een hoger gemiddelde geluidsvolume door het toegenomen vliegverkeer, maar men wordt vaker blootgesteld aan vliegtuiggeluid: De toename van het aantal

waarnemingen van hinder wordt ervaren als meer overlast (sounds nosier: higher SEL= Sound Exposure Level)*)

De huidige Handhavingsregeling leidt dan niet tot hinderbeperking, maar tot een toename van hinder door meer geluidsoverlast.

- c. Het Luchtvaartbesluit is een regeling van de Overheid.
- De zorg van de Overheid is gericht op de bewoonbaarheid van het land en de verbetering van het leefmilieu (Grondwet artikel 21)
 - De Hinderwet (en aanverwante regelgeving) is vastgesteld met de overweging dat in het belang van het milieu en de volksgezondheid het noodzakelijk is regels op te stellen inzake het voorkomen of beperken van hinder (Hinderwet 1 mei 2017).

*) $(\sum 2 \times L_{max} = 75 \text{ Lden} = \sum 3 \times L_{max} = 75 \text{ Lden} ; 3 \times L_{max} 75 \text{ Lden} > \text{SEL})$

Bron: Boeing corporation. Uit: 'Managing the impacts of aviation noise'.

De Omzettingsregeling voldoet niet aan deze premissen, en is daardoor ondeugdelijk. Het nieuwe Luchtvaartbesluit RTHA zal echter wel aan de opdracht in de Grondwet en de Hinderwetgeving moeten voldoen.

- d. Men moet worden doordrongen van het feit dat een Hindervergunning wordt afgegeven om het fundamenteel recht op rust, stilte en gezonde lucht van de bewoners te mogen doorbreken tot aan de gestelde norm.
- Wetenschappelijk onderzoek van gerenommeerde instituten (ik noem slechts Harvard University, WHO, RIVM, GGD Rijnmond) heeft aangetoond dat de schade aan gezondheid en leefbaarheid door luchtvervuiling en geluid vele malen ernstiger en omvangrijker is dan men zich ooit heeft gerealiseerd: De huidige Handhavingsregels bieden daar geen bescherming tegen en het beperkende effect daarvan is ver beneden de maat. Langdurige en chronische blootstelling aan milieu-gerelateerde oorzaken verhoogt de ziektelast, leidt tot een lagere kwaliteit van leven en verhoogt de kans op vroegtijdig overlijden.
 - De grootste milieu-gerelateerde gezondheidsbedreiging in Nederland wordt veroorzaakt door Luchtvervuiling.
 - Geluid vormt na luchtvervuiling de grootste milieu-gerelateerde gezondheidsbedreiging in Nederland.
 - Als in de toekomst het (lucht)verkeer blijft groeien zal het schadelijke effect van vooral geluidsoverlast aanmerkelijk toenemen: Er zullen meer mensen wonen in geluidszones en (daardoor) zullen meer mensen worden blootgesteld aan (luchtvervuiling en) geluid.

Dit heeft tot gevolg een toename van gezondheidsverlies, een verlies aan 'Quality of life' en voortijdig overlijden door geluidsoverlast (uitgedrukt in Disability Attributed Life Years: 'DALY 's'). *)

De grensnormen van de huidige handhavingsregelingen bieden geen dan wel onvoldoende bescherming tegen milieu-gerelateerde ziektelast en dienen al daarom te worden aangepast.

*) RIVM: 'Trends in de milieu-gerelateerde ziektelast in Nederland 1980-2020', (2005).

- e. De mate van hinder, overlast en (gezondheids)schade die wordt/ kan worden veroorzaakt door de bron moet als uitgangspunt en rekeneenheid voor de normstelling in het nieuwe Luchthavenbesluit RTHA worden opgenomen.

Daarvoor zijn door gezaghebbende Organisaties, zoals Harvard University, the World Health Organisatie van de UN en de EU, de nodige maatstaven ('DALY'S), aanbevelingen en richtlijnen opgesteld die de grondslag zouden moeten vormen van het normenstelsel in het nieuwe Luchtvaartbesluit RTHA.

- De aanbevelingen van de WHO ("Strong recommendation !) voor geluid door vliegverkeer strekken tot een gemiddelde geluidsnorm overdag van maximaal 45 dB(A) L-den en 's nachts van 40 dB(A) L-night

- *"For average noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by aircraft **below 45 dB L-den** as aircraft noise above this level is associated with adverse health effects".*

- *"For night noise exposure the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by aircraft during night time **below***

***40 dB L-night** as night –time aircraft noise above this level is associated with adverse effects on sleep." *)*

f. RTHA heeft zich in het verleden (1956 – 2010) gepresenteerd en geprofileerd als een 'gespecialiseerde' zakenluchthaven, maar heeft – tegen de wens van de omwonenden - zich nadien verder ontwikkeld tot een commerciële luchthaven voor hoofdzakelijk vakantiebestemmingen. RTHA heeft de ambitie uitgesproken het aantal vluchten, vakantie- bestemmingen en passagiers verder te willen uitbreiden – zeer tegen de wens van de (meeste) omwonenden.

Dat laatste blijkt uit de enquêtes van de Gebiedscommissies van Hillegersberg- Schiebroek en Overschie gehouden in 2017.

g. De vraag rijst of RTHA en haar providers gezien hun ambities zich (voldoende) bewust zijn van de risico's voor gezondheidsschade, hinder en overlast waaraan zij de bewoners/omwonenden blootstellen bij een verdere uitbreiding van het aantal vluchten.

*) WHO: 'Environmental Noise Guidelines for the European Region'. 2018.

h. Er is in elk geval geen sprake van dat deze ambities te rijmen zijn met "het verbeteren van het leefmilieu" (Grondwet) en "het voorkomen en beperken van hinder" (Premisse Hinderwet).

i. In De Nota van Toelichting in het (Ontwerp) Wijziging Aanwijzingsbesluit RTHA van 2010 worden de beperkingen van de luchthaven onderstreept:

- *"Gegeven het feit dat Rotterdam The Hague Airport zich bevindt in een dichtbevolkte regio biedt de geluidszone van de luchthaven een beperkte capaciteit".*

- *"Rotterdam the Hague Airport heeft de ambitie om zich als zakenluchthaven verder te ontwikkelen. Hiervoor is ook een*

convenant met de Schiphol Groep ondertekend. Rotterdam the Hague Airport heeft de laatste jaren een sterke groei doorgemaakt, met meer dan één miljoen passagiers vanaf 2005. **“De grenzen van de capaciteit (met name de geluidsruimte) zijn nu wel bereikt”**. (sic!).

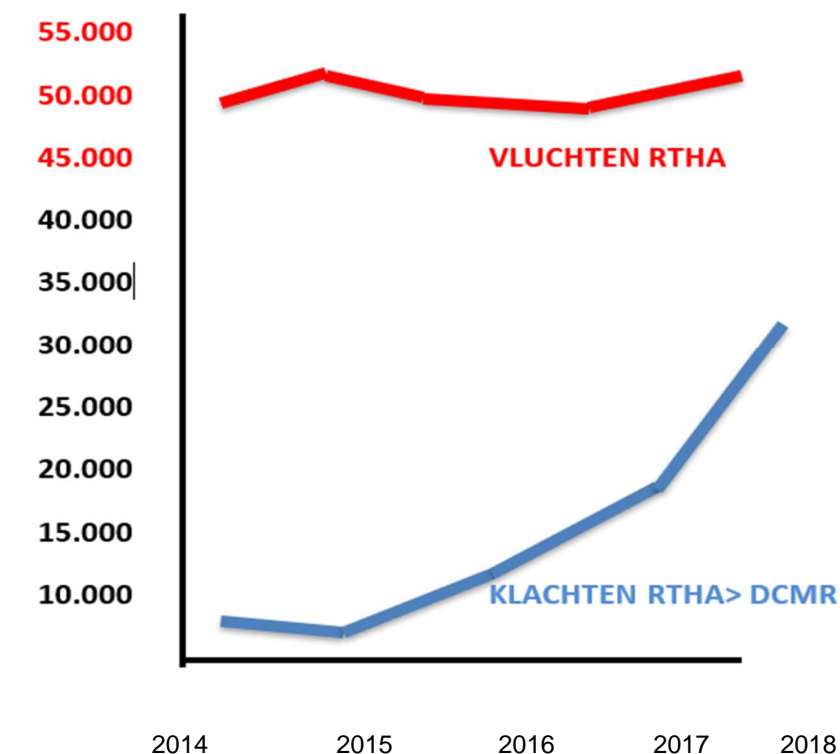
- j. RTHA heeft de rechtvaardiging van zijn bestaansrecht verlaten en ondanks de in de MvT genoemde restrictie op de gestelde ambitie en de daarin genoemde beperkingen van zijn capaciteit, zijn groei onverminderd voort-gezet en heeft in november 2019 het aantal van twee miljoen passagiers bereikt: En niet als ‘gespecialiseerde zakenluchthaven’ maar nagenoeg volledig door te groeien in de commerciële sector voor vakantievluchten. Onlangs heeft Transavia het aantal vluchten vanaf RTHA uitgebreid met acht nieuwe vakantiebestemmingen; RTHA heeft afgelopen jaar de capaciteit van zijn terminal verdubbeld.
- k. Verder in de MvT (Ontwerp) Wijziging Aanwijzingsbesluit RTHA het volgende over het beperken van het aantal (sic!) nachtvluchten:
- *“Bij de uitvoering van het aanwijzingsbesluit zal de Minister een afsprakenkader hanteren om de omgeving voldoende zekerheid te bieden dat er inzicht en toezicht is op het **aantal nachtvluchten**. De invoerset ten behoeve van het MER-alternatief dat de basis vormt voor het besluit (alternatief 4c met **849 nachtbewegingen**) is het **uitgangspunt**. Uitgaande van dit aantal zal het nachtelijk gebruik – in aansluiting op het vigerende aanwijzingsbesluit en het daarop gebaseerde handhavingsvoorschrift – blijvend worden gemonitord teneinde tijdig maatregelen te kunnen nemen om mogelijk ongewenste ontwikkelingen hierin bij te sturen”*.

Ook hierin schiet de huidige Omzettingsregeling tekort: het aantal nachtvluchten neemt zondermeer toe van 493 in 2009 tot 1029 in 2018. Als maatregelen zijn genomen om ongewenste ontwikkelingen hierin bij te sturen hebben die in elk geval geen enkel effect gehad.

- l. Dit alles heeft geleid tot een explosie van klachten over het aantal vluchten, het geluidsniveau, de ophoping en snelle opeenvolging van starts in de vroege ochtend en landingen in de avonden, afwijkende routes en vliegbewegingen en laag vliegende toestellen vanaf en naar RTHA: Kortom: klachten over geluidshinder, overlast en een signaal van een dreigende toename van ziektelast door hinder veroorzaakt door het vliegverkeer van en naar RTHA:

	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>
Aantal klachten	7.298	6.856	12.770	16.120	34.688
Aantal melders	888	884	852	1.087	1.504

Bron: DCMR



m. En dan de motie “Neem overlast door luchtvaartlawaai serieus” ingediend en aangenomen tijdens de Raadsvergadering van de Gemeente Rotterdam op maandag 28 november j.l over het “Actieplan geluid 2019 - 2023”: zie de Bijlage bij deze notitie. (Blz. 14).

- De strekking en het doel van deze motie moet herkenbaar worden teruggevonden in de formulering en in de regelgeving van het nieuwe Luchthavenbesluit RTHA.

CONCLUSIE :

De rechtvaardiging van de luchthaven zich als ‘klein zakenluchthaven’ te vestigen op de vlakte van Zestienhoven nabij een dichtbevolkt gebied, laat niet toe dat RTHA is uitgegroeid tot wat het nu is.

Gerenommeerd wetenschappelijk onderzoek heeft geleid tot het inzicht dat luchtvervuiling en geluid – ook door vliegverkeer - levensbedreigende schade kan toebrengen aan mensen, in elk geval aan de omwonenden van de Luchthaven

→ Verdere groei van RTHA is uit dat oogpunt onverantwoordelijk en daardoor ontoelaatbaar.

De explosieve toename van klachten over hinder en overlast veroorzaakt door vliegverkeer vanaf en naar RTHA duidt op ongenoegen en protest tegen de ontwikkelingen en de ambities van RTHA en op een roep om bescherming door de Overheid. Ook de Luchthaven heeft hierin een zorgplicht.

Deze feiten en omstandigheden dienen de grondslag te vormen voor het nieuwe Luchtvaartbesluit.

2. Voorstellen voor het nieuwe Luchthavenbesluit RTHA.

De voorstellen worden beschrijvend weergegeven.

a. HET GEBRUIK VAN DE LUCHTHAVEN

Re: artikel 4, 5 en 6 van de huidige Omzettingsregeling:

NIET TOEGESTAAN:

- Nachtvluchten in de periode van 23:00 – 07:00 uur plaatselijke tijd.
- Alle vluchten in de periode 10:00 – 13:00 uur en in de periode 16:00 – 18:00 uur.
 - Invoeren 'rustperioden'.
- Alle luchtvaarttoestellen / vluchten die op de Handhavingspunten van Baankop 06 en Baankop 24 bij het landen of opstijgen een berekende (of gemeten) geluidspiek produceren van **90 dB(A) of meer**. Dit geldt voor het baangebruik van 07:00 – 6:59 uur gedurende de gehele baangebruiksperiode.
 - Weren luidruchtige toestellen, stimuleren 'stillere motoren'
- Luchtvaarttoestellen / vluchten in de periode van 18:00 – 23:00 uur die op de Handhavingspunten aan Baankop 06 en Baankop 24 bij het landen of opstijgen een berekende (of gemeten) geluidspiek produceren van **75 dB(A) of meer**.
 - Slaaperperiode van kinderen; Stimuleren 'stillere motoren'.

UITZONDERINGEN HIEROP:

- Zoals opgenomen in de huidige Omzettingsregeling RTHA

BEHALVE

voor de vluchten beschreven in de volgende onderdelen van Artikel 4:

GEEN UITZONDERING VOOR VLUCHTEN BESCHREVEN IN:

- Artikel 4, vierde lid onder b, c, e, f, g en h.

GEEN UITZONDERING VOOR:

- Zakenjets,
- Helikopters niet ingezet voor reddingsacties of

hulpverlening,

- Privé vliegtuigen, (in eigendom of bezit van personen of

verenigingen/stichtingen) van welk gewicht of grootte

dan ook.

Toelichting 1.: Het is niet te verdedigen dat vanwege vertragingen van starts vanaf de luchthaven van vertrek - vanuit het buitenland - om welke reden of oorzaak dan ook (!) de omwonenden van RTHA het slachtoffer worden van verlate landingen en geconfronteerd kunnen worden met geluidsoverlast tijdens de ongewenste uren met name 's nachts.

In de desbetreffende bepaling in de Omzettingsregeling is sprake van het ontbreken van 'slachtofferbescherming' en van het voorbijgaan aan de zorgplicht van de desbetreffende luchtvaartmaatschappij en de ontvangende luchthaven.

De oorzaak of schuld van de verlate landingen ligt dan ook duidelijk niet bij de door geluidsoverlast getroffen omwonenden en de oorzaak, reden of schuld kan en mag daarom niet op hen worden afgewenteld in de vorm van het overtreden van het nachtrecht.

Deze vertraagde starts komen dan ook volledig voor risico en rekening van de desbetreffende luchtvaartmaatschappij die zijn schade moet zien te verhalen bij de veroorzakende partij van de vertraging dan wel erin moet berusten (in het geval van b.v. noodweer of een technische storing aan zijn toestel).

De verlate binnenkomst van het toestel op de Luchthaven na het tijdstip van 23:00 uur is – behoudens gevallen van nood, spoedeisendheid en veiligheid – in feite onrechtmatig jegens de omwonenden en dat rechtvaardigt niet de uitzondering op de regel.

Toelichting 2.: *Niet duidelijk is waarom toestellen en vluchten in*

de categorie van artikel 4, vierde lid onder f, g en h van de Omzettingsregeling uitgezonderd zijn van de verbods- en beperkende bepalingen voor het baangebruik op RTHA. Hun belang rechtvaardigt niet daarvan te worden uitgezonderd in die zin dat wordt toegestaan dat ze op de meest ongewenste uren- met name 's nachts - gebruik mogen maken van de start/landingsbaan en daardoor gedurende die periode geluids- en andere vormen van overlast mogen veroorzaken. De zingeving van deze uitzondering ontbreekt: De genoemde vluchten en toestellen worden niet ingezet voor een maatschappelijke taak en ze hebben geen functie die als urgent kan worden aangemerkt of prioriteit zou moeten hebben. Voor de omwonenden geldt dat vliegtuiggeluid 's nachts

- zondermeer- zeer hinderlijk is en dat ze daartegen moeten worden beschermd. (Grondwet en Hinderwet).

b. GELUIDSHINDER: DE HANDHAVINGSPUNTEN

i. Re: Artikel 7 van de huidige Omzettingsregeling: ligging van de Handhavingspunten.

- De ligging van de huidige handhavingspunten moet opnieuw worden nagemeten op vliegfrequentie, geluidsbelasting en de daadwerkelijke vliegroutes van de luchtvaartuigen en vastgesteld op de meest gevoelige coördinaten en meest voorkomende vliegroutes van en naar de luchthaven.

Toelichting: *Er is aanleiding te betwijfelen of met name de HHP's*

4 (Schiebroek) en 5 (Overschie) op de meest gevoelige coördinaten zijn vastgesteld, omdat geluidsmetingen (Casper) in die gebieden een beduidend hogere geluidsdruk aangeven dan de berekende geluidsdruk op de HHP's. Bovendien dringt de conclusie zich op dat het aantal klachten over geluidsoverlast van bewoners uit met name Hillegersberg en Schiebroek duidt op een hogere geluidsbelasting dan men uit de berekende geluidsbelasting van HHP 4 zou afleiden.

- Het aantal HHP's rondom en in de nabijheid van de Luchthaven moet worden uitgebreid om een correct en zo volledig mogelijk beeld van de geluidslast in het gebied rondom de luchthaven te verkrijgen.

Toelichting: *Zie ook de toelichting in het voorgaande punt.*

Geluidsmetingen van elders geplaatste en van mobiele geluid-gevoelige meetapparatuur (Casper/ Explane, e.a.) duiden op hogere geluidsproducties van stijgende en landende luchtvaartuigen vanaf en naar RTHA dan uit de berekeningen vanaf de vaste HHP's zouden blijken. Uit deze waarnemingen rijst de vraag of de coördinaten waarop de bestaande zes HHP's zijn vastgesteld een voldoende dekkend en objectief beeld geven van de door het luchtverkeer van RTHA geproduceerd geluid en het door de omwonenden waar-genomen geluidsniveau in het gebied rondom de luchthaven.

c. DE MAXIMUM GRENSWAARDEN VAN DE HHP's

i.i Re: Artikel 7 De Grenswaarden voor de geluidsbelasting op de

Handhavingspunten.

- De grenswaarden van de maximaal toegestane geluidsbelasting van de Handhavingspunten aan Baankop 06 en aan Baankop 24 worden vastgesteld op **55 dB(A) L-den** inclusief meteotoeslag.
- De grenswaarde van de maximaal toegestane geluidsbelasting van alle overige Handhavingspunten wordt vastgesteld op **45 dB(A) L-den** inclusief meteotoeslag.

➤ Dit geldt in elk geval voor de HHP's 3 (Berkel en Rodenrijs),

4 (Schiebroek), 5 (Overschie) en 6 (Schiedam) en vervolgens ook voor de nieuw te plaatsen HHP's bedoeld in punt 2. b. i., tweede bullit.

Toelichting: In navolging van de 'strong recommendation' van de WHO: Zie 1. Inleiding, onder e, tweede bullit van deze notitie.

- Het gemiddelde van de geluidsbelasting op de HHP's wordt ten behoeve van de controle op het baangebruik en voor de toets op mogelijk geluidshinder en mogelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarden regelmatig tussentijds berekend volgens de 'invoerset' (zonder meteotoeslag).
 - Voor de vaststelling van de geluidsbelasting op elk HHP als criterium voor de toets op de vastgestelde grenswaarden wordt de gemiddelde geluidsbelasting **tweemaal per jaar** over een periode van **zes maanden baangebruik** achteraf berekend voor de toestand op de data 31 oktober en 30 april van elk jaar.
 - Het resultaat van de berekende gemiddelde geluidsbelasting op de data 31 oktober en 30 april over de achterliggende zes maanden op elk HHP wordt afgezet tegen de grensnormwaarde van 55 dB(A) L-den voor de HHP's 06 en 24 aan de Baankoppen en tegen de grenswaarde van 45 dB(A) L-den voor de overige HHP's.
 - Bij (dreigende) overschrijding van de geluidsgrenswaarden volgens de berekeningen op 31 oktober of 30 april dient RTHA, naast de vereiste melding aan ILenT, in elk geval de volgende maatregelen te nemen om verdere dreiging of overschrijding te voorkomen:

* Het reguleren van het baangebruik voor de komende 11 maanden

* Het niet toekennen van de onbenutte slots van de achterliggende periode van 12 maanden.

Toelichting: Met het voorstel om het criterium voor de toets op overschrijding van de geluidsgrensnorm tweemaal per jaar vast te stellen op 31 oktober en 30 april wordt hinder door vliegtuiggeluid in de zomermaanden beperkt. Het overhevelen van slots van de winterperiode naar de zomerperiode veroorzaakt overbelast baangebruik in de zomer maanden waarmee de dreiging van overschrijding van de geluidsgrensnorm van 55 resp. 45 dB(A) vanaf 1 mei toeneemt.

O RTHA mag alleen reeds verstrekte slots intrekken bij een dreigende overschrijding van de grensnorm.

O *Overschrijding van de grensnorm dreigt indien het aantal uitgegeven slots de baancapaciteit voor de desbetreffende periode (in casu van zes maanden) te boven gaat.*

- Zolang gevlogen wordt onder de grenswaarde/ capaciteitsgrens leidt het implementeren en invoeren van 'hinderbeperkende' maatregelen tot een **verlaging van de grenswaarde van de HHP's** met het aantal dB(A) L- den dat door de hinderbeperkende maatregel wordt gerealiseerd.

Toelichting: *Anders is geen sprake van een hinderbeperkende maatregel.*

d. GRENSNORMEN VOOR (LOKALE) LUCHTVERVUILING

De Wet Luchtvaart bepaalt in artikel 8:17 , vierde en vijfde lid het volgende over de regels van het luchthavenverkeersbesluit met betrekking tot veiligheid, geluid en lokale luchtverontreiniging:

*"4. De regels bevorderen het realiseren van een **beschermings niveau**, waarbij de in het besluit beschreven grenswaarden met betrekking tot de door het luchtverkeer veroorzaakte belasting ten aanzien van (...) lokale luchtverontreiniging niet worden overschreden.*

5. Het besluit bevat in ieder geval: (...) de grenswaarden voor de emissie van de stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken".

In het nieuwe Luchthavenbesluit RTHA mag deze bepaling niet ontbreken.

- RTHA wordt verzocht het nodige te verrichten om een gedegen en sluitende bepaling in het Luchtvaartbesluit op te kunnen nemen voor het realiseren van een beschermingsniveau ten aanzien van door luchtvaart veroorzaakte lokale luchtverontreiniging.

Gedacht kan worden om meetapparatuur voor CO1, CO2, NOx, e.a. en voor roet, fijnstof en ultra fijnstof op verschillende plaatsen op de vereiste hoogten aan beide kanten langs de landingsbaan, op de baankoppen 06 en 24, en op kritieke plaatsen in de directe omgeving van de Luchthaven te plaatsen om de uitstoot van het vliegverkeer te kunnen bepalen.

Voor het vaststellen van de normen dient onderzoek (RIVM e.a.?) te worden verricht bij voorkeur voor het stellen van landelijke normen.

- Indien bij het indienen van het Besluit de vereiste bepaling om aanvaardbare redenen daarin nog niet is opgenomen (b.v. normen kunnen nog niet worden vastgesteld; meetapparatuur is nog niet nauwkeurig genoeg), mag de redactie van het nieuwe Luchtvaartbesluit RTHA er niet toe leiden dat de invoering, implementatie en uitvoering van en controle op de uitvoering van dergelijke regels wordt/ kan worden op- of tegengehouden.

e. HINDERBEPERKENDE MAATREGELLEN

- RTHA moet in het Luchtvaartbesluit opnemen dat de Luchthaven verplicht is beproefde hinderbeperkende en beschermende maatregelen te implementeren en uit te voeren/ te doen uitvoeren.
 - Dat geldt voor zowel het beperken van geluidshinder als van (lokale) luchtvervuiling.
 - Het gestelde in 2.c. ii, laatste bullit is hier onverminderd van

Toepassing: Hinderbeperkende maatregelen moeten leiden tot evenredige verlaging van de grensnorm, anders is geen sprake van hinderbeperking.