

Ministerie voor Infrastructuur en Waterstaat (I&W)
T.a.v. de heer Ing. R. Tieman (minister)
Postbus 20011
2500 EA DEN HAAG

Datum: 8 december 2025
Betreft: reactie op de aanvraag voor een nieuw Luchthavenbesluit (LHB) voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA (OLO 7795805, DCMR zaaknummer 2322886))

Geachte heer Tieman,

Met deze brief geven wij als bewonersvertegenwoordigers in de Commissie Regionaal Overleg (CRO) Rotterdam The Hague Airport (RTHA) u onze eerste beoordeling van de door de luchthaven RTHA ingediende aanvraag.

Uitgangspunten

Als bewonersvertegenwoordigers is het onze taak het woon- en leefklimaat rondom de luchthaven te beschermen en te verbeteren. Het gaat in overwegende mate om het voorkomen van schade door:

- geluidsoverlast en hinder (slaapverstoring);
- de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen met risico's voor de gezondheid van omwonenden.

Dit is samen met de bewonersvertegenwoordigers bij andere regionale luchthavens van nationaal belang uitgewerkt in de volgende uitgangspunten:

- Een volledig ongestoorde nachtrust voor omwonenden van een luchthaven van tenminste acht aaneengesloten uren. Bij de luchthaven moet een strikte sluiting in acht worden genomen tussen 23.00 uur en 07.00 uur op werkdagen en tussen 23.00 uur en 08.00 uur op zaterdag en zondag. Tijdens die uren wordt er van en naar de luchthaven niet gevlogen en worden geen andere geluidshinder veroorzakende activiteiten ondernomen.
- Daarnaast moeten dergelijke activiteiten in de periode voor 09.00 uur en na 21.00 uur zoveel mogelijk worden vermeden.

De aanvraag voldoet niet volledig aan deze uitgangspunten. Wel zien wij dat de voorgestelde aanpassingen op onderdelen een verbetering zijn ten opzichte van de huidige Omzettingsregeling. De luchthaven geeft aan dat die aanpassingen worden aangevraagd om meer evenwicht te brengen tussen de belangen van de luchtvaart en de wensen van de omwonenden. Als bewonersvertegenwoordigers vinden wij dat zij daarmee nadrukkelijk een poging in de goede richting doet. **Na het afwegen van alle voor- en tegens willen wij de luchthaven de kans geven haar intentie ook in realiteit om te zetten. Het is ook in het belang van omwonenden om nu een stap in de goede richting te zetten.**

Daar plaatsen we wel de volgende kanttekeningen bij:

1. Het is voor omwonenden cruciaal, dat de gevraagde toepassing van de aantalsnorm (met als referentiejaar 2019) ook daadwerkelijk in het LHB wordt opgenomen. De enige uitzondering blijft het maatschappelijk verkeer.
2. Het evaluatiemoment na vijf jaar moet duidelijk en bindend worden vastgelegd. Een tussentijdse evaluatie na drie jaar is passend. Vooraf moeten de meetcriteria helder zijn: per wijk doelen voor Lden, Lnight en NA60, CO2 op well to wake basis, de gebruikte databronnen en wie verantwoordelijk is voor meting en publicatie. Gebruik minimaal de GGD-monitor, DCMR- en ILT-rapportages en LVNL-data.

Koppel aan de evaluatie een automatische bijsturingsplicht en als drempels niet worden gehaald kan geen gebruik worden gemaakt van de beoogde innovatieruimte. In de aanvraag lijkt de luchthaven op voorhand die innovatieruimte aan te vragen wat natuurlijk niet het geval kan zijn. Wij zijn er op tegen dat er al een voorschot op de toekomst wordt genomen.

3. Een belangrijk punt van overlast is het veelvuldig afwijken van de voorgeschreven routes. In sommige situaties wordt in meer dan 90 procent van de gevallen afgeweken. Wij vinden dat, net als bij Schiphol, een maximumpercentage moet gelden tot 6000 voet. Naar onze mening mag dit niet boven de 3 procent uitkomen. LVNL moet zich daar, samen met de airlines, dan ook aan houden.
4. Door de luchthaven wordt een aantal uitzonderingen aangevraagd op de openings- en sluitingstijden. Alhoewel dat in strijd is met onze wens van 8 uur aaneengesloten nachtrust, willen wij dit vooralsnog aanvaarden, mits uw ministerie daaraan de gebruikelijke voorwaarde verbindt dat overschrijding alleen kan als de vertraging wordt opgelopen tijdens de laatste vlucht. Het doorrollen van vertragingen door de dag heen, met als gevolg overschrijding van de sluitingstijd van 23.00 uur, moet worden voorkomen.
5. De voorgestelde beperking van vluchten voor 09.00 en na 21.00 uur is op zich aanvaardbaar, maar mag niet leiden tot extreme concentraties. Een reeks van tien starts tussen 07.00 en 09.00 uur leidt tot extra hinder. De capaciteitsdeclaratie moet hier duidelijkheid in geven. Hierbij willen wij uitgaan van het feitelijk op dit moment uitgevoerde aantal van 7. Wij zien geen noodzaak om hier "groeiruimte" (3 vluchten) op te nemen.
6. Een bron van zorg is voor ons de acceptatie van de voorgestelde restricties binnen de vigerende internationale regelgeving. Mocht om die reden (een deel van) het aangevraagde besluit onhaalbaar zijn dan is dat van invloed op onze beoordeling van het uiteindelijke LHB.

Als het gaat om de uitstoot van Zeer Zorgwekkende Stoffen hebben wij in het verleden aandacht gevraagd voor het gebruik van loodhoudende brandstof door de kleine luchtvaart. Hoewel er aandacht is voor loodhoudende brandstof binnen de sector is er nog steeds geen verbod. Om op andere punten regels te kunnen stellen aan uitstoot, is aanvullende regelgeving nodig. Deze moet op het evaluatiemoment of zoveel eerder als mogelijk zijn geïmplementeerd.

In de kamerbrief van 25 april 2025 heeft uw voorganger, de heer Madlener, de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek dat de Expertgroep heeft uitgevoerd naar de diverse onderzoeken over luchtkwaliteit en gezondheid in relatie tot de Luchtvaart. Daaruit bleek dat deze onderzoeken belangrijke tekortkomingen vertonen, die hersteld moeten worden voordat op basis daarvan beleid kan worden geformuleerd. Wij dringen er bij u op aan één en ander met voortvarendheid op te pakken. Als het gaat om het nemen van maatregelen pleiten wij ervoor om naast het z.s.m. verbieden van loodhoudende brandstof ook in het nieuwe Luchthavenbesluit maatregelen voor te schrijven, zoals die in het LHB voor GAE zijn opgenomen rondom het APU-gebruik en het taxiën.

In de aanvraag wordt gesteld dat de innovatieruimte alleen door fossielvrije luchtvaart (waterstof en/of elektrisch) of door vluchten die volledig op duurzame brandstoffen vliegen kan worden gebruikt. Ook op dit punt laat de aanvraag ruimte voor interpretatie. De luchtvaartsector is niet geheel vrij gebleken van "greenwashing" en bij het vaststellen van het LHB moet er een duidelijke definitie op tafel liggen van wat onder fossielvrije luchtvaart wordt verstaan.

Verder vragen wij de luchthaven om na te denken over een laagdrempelige voorziening waarmee omwonenden kunnen worden geïnformeerd over (on)voorzienbare gebeurtenissen op de luchthaven. Als bewonersvertegenwoordigers merken wij dat het belangrijk is om, ter voorkoming van onnodige onrust in de omgeving bij bewoners, een dergelijke voorziening te ontwikkelen. Denk daarbij ook aan omwonenden die minder digitaal vaardig zijn.

In het verleden publiceerde de luchthaven bijvoorbeeld het avondweerbericht, waardoor omwonenden vooraf wisten of er die avond wel of niet over hun woningen zou worden gevlogen.

Bij een nieuw LHB is goede monitoring onmisbaar. Wij zullen ILT vragen duidelijk te maken hoe toezicht en handhaving worden geborgd, ook richting LVNL en airlines. Klachtenregistratie is daarbij een belangrijk instrument, maar wij benadrukken het belang van een proactieve aanpak om hinder te voorkomen.

Afsluitend

Wij vertrouwen erop dat de aanvraag en onze reactie het mogelijk maken om te komen tot een LHB dat een betere balans kent tussen de belangen van de luchtvaart en de omgeving. Wij blijven bereid constructief mee te denken bij de verdere uitwerking, zodat een evenwichtig LHB tot stand kan komen. Een afschrift van deze brief hebben wij gezonden aan de luchthaven RTHA, CRO RTHA, de betrokken gemeenteraden en Provinciale Staten.

Hoogachtend,
Namens de bewonersvertegenwoordigers in de CRO RTHA:
Dirk Breedveld, Marcel Houtkamp en Dennis Thoen,

De plaatsvervangend bewonersvertegenwoordigers:
Manon Luiting en Ronald Klooster

Voor deze,
Dennis Thoen (bewonersvertegenwoordiger Lansingerland)

