

INLEIDING

Met deze notitie reageer ik op het proces en het resultaat van het Onderhandelingstraject naar een 'voorkeursscenario' ten behoeve van de aan het bevoegde gezag, de Minister van I&W, door de luchthaven Rotterdam The Hague Airport (RTHA) nog in te dienen aanvraag voor een Luchthavenbesluit.

Op 12 April 2022 is het 'Tussenresultaat' van dit proces, onder de naam "Voorlopig Pakket Participatietraject RTHA" (VPP) op de website www.luchthavenbesluit.nl voor het publiek openbaar gemaakt. Daaraan voorafgaande (!) was het VPP Tussenresultaat aangeboden aan onder meer de Gemeenteraden van Rotterdam, Schiedam en Lansingerland en aan de Minister van I&W die het nog voor 12 april aan de Tweede Kamer heeft doorgestuurd met een begeleidende aanbiedingsbrief.

Er is veel, heel veel tegen de gevoerd procedure en de inhoud van dit rapport in te brengen:

En met name het feit dat hier geen sprake van een participatietraject in de betekenis van 'Burgerparticipatie'.

- Dit 'Traject' is niet meer dan een overlegplatform waar in de samenstelling van partijen een disbalans is in kennis, deelname en machtsverhoudingen tussen de participanten en waar de deelnemende bewoners in een achtergestelde positie verkeren.
- De procesbegeleiders verdienen niet het predicaat "objectief".
- Bepaalde resultaten zijn bij voorbaat vastgelegd of uitgaande van onbewezen vooronderstellingen uitgewerkt tot een vooringenomen resultaat.
- Het proces is gestuurd naar het verwezenlijken van de wensen van de luchtvaartsector ten koste van de belangen van de omwonenden van de Luchthaven.
- Uitvoering van het "VPP Tussenresultaat" zal leiden tot een forse toename van het Commerciële (vakantie)luchtverkeer van RTHA en tot veel meer geluid- en ander overlast voor de omwonenden van de Luchthaven.
- Opbrengsten van de luchtvaartsector, de 'airside' activiteiten, komen niet toe aan de regio: Geen één van de vliegtuigmaatschappijen die RTHA aandoen heeft een vestiging in de regio waar de opbrengsten worden geboekt, met uitzondering van de Duitse maatschappij TUI die een bijkantoor heeft in Rijswijk Zuid-Holland.
- De ligging zeer dichtbij woongebieden en het gebruik van de luchthaven RTHA bezorgt onvermijdbare overlast. RTHA vormt daardoor een belemmering voor woningbouw in gebieden van de omliggende Gemeenten nabij de luchthaven.
Hier is de principiële keuze aan de orde:
'Maximeren van het aantal vakantievluchten of woningen bouwen'.

Het "VPP Tussenresultaat" heeft geen wettelijke grondslag: De deelnemers aan het 'Traject' zijn rechtstreeks door de procesorganisatie uitgenodigd en participeren op persoonlijke titel en op eigen verantwoordelijkheid; ze zijn niet benoemd. Noch het 'Traject', noch het Tussenresultaat heeft bestuursrechtelijke of staatsrechtelijke status en op het Tussenresultaat is geen overeenstemming bereikt tussen de deelnemers aan het 'Traject': het is ook geen overeenkomst naar Burgerlijk Recht.

Wat is dan de waarde van dit 'VPP-Tussenresultaat'?

Wat doet een rapportage met deze (dis)kwalificaties bij een Commissie, De Provincie, de Gemeenteraad of bij de Tweede Kamer? Waar gaat u over debatteren?

De inhoud en dit Tussenresultaat van het gelopen proces is niet vastgesteld, staat niet vast en de deelnemende bewoners hebben hun instemming aan dit Tussenresultaat onthouden.

Ik geef u in overweging te beoordelen of dit traject gezien al zijn gebreken, onvolkomenheden en vooringenomenheid nog moet worden voortgezet op kosten van de gemeenschap.

NADERE TOELICHTING

"PARTICIPATIETRAJECT" ? ?

= **De gang naar het resultaat, het proces/ 'het Traject' is geen participatietraject.**

Dit VPP-voorlopig pakket heeft de pretentie het resultaat te zijn van een participatietraject in de betekenis van Burgerparticipatie.

Het doel van Burgerparticipatie is dat burgers, in dit geval de aan het 'Traject' deelnemende bewoners/ omwonenden van de Luchthaven, als achtergestelde partij met inspraak invloed kunnen uitoefenen op het resultaat.

Dat is hier niet het geval.

Er zijn voorwaarden verbonden aan deelname en aan de deelnemers aan dit 'Traject', onder meer de zogenaamde 'spelregels':

Onder deze 'spelregels' is sprake van een besloten overleg waar geheimhouding is vereist over de inbreng/ opties van de deelnemende partijen en de onderhandelingen daarover: Raadpleging met de achterban- de bewoners/ omwonenden van de luchthaven in de Gemeenten Rotterdam, Schiedam en Lansingerland - werd volgens de 'spelregels' niet toegestaan: De omwonenden mochten niet betrokken worden bij de onderhandelingen en mochten tijdens de onderhandelingen niet door de aan 'het Traject' deelnemende bewoners geïnformeerd worden over het verloop en de vermoedelijke uitkomst daarvan of over de inbreng en standpunten van de andere partijen.

Dan moet worden vastgesteld dat de bewoners van deze gemeenten niet zijn betrokken bij dit proces en geen invloed hebben kunnen uitoefenen op de onderhandelingen en het (Tussen)resultaat. Het komt dan neer op het inzicht en de inzet van de persoon die aan dit traject deelneemt en aan de mogelijkheden die de voorwaarden en begeleiding van het proces hem bieden om met inspraak invloed uit te kunnen oefenen op het resultaat.

Die waren er niet of nauwelijks.

Dat is dan ook één van de redenen dat de 'bewonersvertegenwoordigers' van Rotterdam – uit protest en demonstratief - 'uit dit proces zijn gestapt'. [Zie Bijlage 1: 'Verantwoording en Toelichting'](#)

De overgebleven deelnemende bewoners-'vertegenwoordigers' van de gemeenten Schiedam en Lansingerland hebben geen volmacht gekregen om namens de bewoners van Rotterdam te spreken of te onderhandelen; die is hen nadrukkelijk onthouden.

Ook de ambtelijke deelnemer van de Gemeente Rotterdam spreekt niet namens de bewoners van Rotterdam: Zijn deelname is gelegitimeerd vanuit de Gemeente als privaatrechtelijke deelnemer aan het 'Traject'. Dan kan ook niet bevestigd worden dat deze ambtelijke deelnemer de belangen van de Rotterdamse bewoners heeft behartigd.

= De machtsverhoudingen in het 'Traject'

De deelneming van partijen aan het 'Traject' bestond uit: 2 bewoners, 2 vertegenwoordigers natuurbescherming, 15 deelnemers die het voortbestaan met groei van de luchthaven voorstaan waarvan 11 direct werkzaam bij/verbonden aan het luchtvaartbedrijf, 4 adviseurs/ kennisdragers waaronder van het Ministerie I&W, en 11 deelnemende ambtenaren van omliggende gemeenten.

Kan er dan nog worden gesproken van 'gelijkwaardigheid van partijen'? : Dat is immers een van de beginseluitgangspunten van het "Mutual Gains Approach" (MGA) – methode waaraan het proces onderworpen zou moeten zijn. En dan als in het 'VVP- Tussenresultaat' wordt gesproken over 'meerdere participanten' die over een bepaalde inbreng van de bewoner-participanten hebben tegengestemd? Is dat dan een 'meerderheid'? En heeft in een participatietraject de 'meerderheid' het laatste woord, en wel zo dat de inbreng van de 'minderheid' onbespreekbaar wordt en hun invloed beknot?

Kan in een Burgerparticipatietraject in de ware zin van het woord de stem en de mening en daarmee het uitgesproken belang van de achtergestelde partij daarmee zomaar worden geëlimineerd? Wat is dan zijn invloed op het te bereiken resultaat van dit 'Traject'?

De vraag rijst of de beginselen van Burgerparticipatie onder deze omstandigheden zijn gerespecteerd.

= Het begrip Burgerparticipatie

Het begrip en de maatschappelijke betekenis van 'Burgerparticipatie' is inmiddels wereldwijd erkend en ingeburgerd en in diverse wetgeving ontleend aan de uitgangspunten van "Citizen Participation" dat is ontworpen en uitgewerkt door Sherry Arnstein in haar artikel : "A Ladder of Citizen Participation" [Zie hiervoor Bijlage 2a](#)

Dit "MGA- Traject" wordt uitgaande van de beginselen van Citizen Participation/ Burgerparticipatie ge(dis)kwalificeerd als "non participation" en "Tokenism" = Symboliek *) en staat helemaal onderaan deze 'Ladder of Citizen Participation'. ([Zie de ladder in Bijlage 2b.](#))

*) Tokenism: " something that a person or organization does that seems to support or help a group of people who are treated unfairly in society, such as giving a member of that group a seemingly important or public position, but which is not meant to make changes that would help that group of people in a lasting way".

"Symboliek": De deelname van achtergestelde partijen is puur symbolisch om de kwalificatie "Burgerparticipatie" te claimen die (door het bevoegde gezag) wordt verbonden aan de erkenning van bepaalde processen waar inbreng en invloed van de achtergestelde participanten vereist is, maar 'de facto' niet aan hen wordt toegekend.

Niet alleen daarom moet de status van dit 'Traject' en de voorgewende betekenis van dit Tussenresultaat worden afgewezen als een product dat gevolgen kan hebben voor de rechten van bewoners die niet eens de gelegenheid hebben gekregen daarin het woord te doen laat staan hun oordeel daarover uit te spreken; En nog minder dat hun mening enig invloed heeft gehad op het resultaat.

De conclusie is dan : Hier is geen sprake van 'Burgerparticipatie'.
Het VVP Tussenresultaat heeft daarom geen enkele publiekelijke waarde .

Het heeft ook geen juridische waarde: er is sprake van een tussenresultaat waarvan nadrukkelijk is gesteld dat hierover (nog) geen overeenstemming bestaat.

Er kan dan niet worden gesproken over Draagvlak voor dit Tussenresultaat: Er is zeker geen draagvlak voor de suggestie in de stelling blz. 4 : "Het VPP geeft een basis geeft voor een voorkeursscenario voor de formele aanvraag Luchthavenbesluit door RTHA".

Deze "Basis" bevat volgens de bewoners/ omwonenden teveel "absolute breekpunten "

= Hoe is het mogelijk dat dit 'VPP-Tussenresultaat' aan het landelijke en lokale bestuur wordt aangeboden als een door hen te bespreken en te beoordelen rapport?

Dit Tussenresultaat heeft geen wettelijke status: het berust niet op een bestuursrechtelijke of staatsrechtelijke grondslag of regeling. Er is niet eens een finale overeenstemming door de participanten bereikt en er is dus niet eens sprake van een overeenkomst naar Burgerlijk Recht.

De gepretendeerde status van dit Traject is niet alleen opgeblazen en overtrokken, maar onjuist en onterecht.

Vanuit een bestuursrechtelijk en juridisch gezichtspunt kan dit 'Traject' geen afdwingbaar resultaat afleveren en heeft het resultaat daarvan geen betekenis.

Waarom ligt dit product dan bij u op tafel?

Mogelijk omdat het Ministerie van I&W, de Provincie Zuid- Holland en de Gemeenten Rotterdam, Schiedam en Lansingerland medefinancier zijn van dit 'Traject', dat wordt bekostigd uit gemeenschapsgeld

Dan zou u daarover met elkaar in discussie moeten gaan.

= De Begeleiding van het MGA- traject door' Wesselink van Zijst Strategisch Omgevingsmanagement' en 'Viridis Business Advisory' is niet objectief te achten

RTHA is initiatiefnemer en medefinancier van dit 'Traject' en RTHA heeft de organisaties uitgezocht die het proces moeten begeleiden naar een 'door alle partijen gedragen resultaat'.

RTHA doet als deelnemende partij binnen het' Traject' actief mee aan de besluitvorming voor het te realiseren eindproduct: een advies aan RTHA dat de naam draagt "Voorkeursscenario" dat mede is opgesteld door RTHA.....

De procesbegeleider van Viridis Business Advisory heeft een aantal jaren als zzp-er gewerkt voor TUI en vervolgens daarna voor RTHA. Vanuit die functie heeft hij als woordvoerder van de luchthaven RTHA als lid deelgenomen aan de besprekingen van de Commissie Regionaal Overleg RTHA (CRO-RTHA).

Er is in de begeleiding en bij de controle op de naleving van de spelregels en afspraken veel 'tolerantie' getoond aan de luchtvaartsector:

De opties en resultaatvoorstellen van de luchtvaartsector werden drie maanden na de afgesproken sluitingstermijn ingeleverd voor de fase waarin de opties van alle deelnemende partijen zouden worden besproken. Desondanks en ondanks protest van onder meer de bewoners- 'vertegenwoordigers' heeft de procesbegeleiding ermee ingestemd dat deze alsnog werden toegelaten tot de besprekingen. Volgens de voorwaarden van het 'Mutual Gains Approach'- methode zouden zij daarvoor moeten worden uitgesloten van verdere deelname aan het proces. (Ref: Laurence Susskind, grondlegger van MGA, en Frans Evers, Nederlands expert.) Dat is 'natuurlijk' niet gebeurd.

De opties van de luchtvaartsector werden niet alleen alsnog aanvaard door de procesbegeleiding, maar werden voorgedragen als uitgangspunt voor het resultaat, ook al stonden deze opties en suggesties niet vast als “feit” en aantoonbaar gebaseerd waren op vooronderstellingen en veronderstellingen ofwel als wenselijkheden:

- Het ‘verdienmodel’ van de vliegsector waar van 07:00 – 23:00 uur en nog daarna moet worden gevlogen om te kunnen renderen dient zondermeer als uitgangspunt voor de verdere bewerking van het uiteindelijke resultaat. Daaraan wordt niet getornd, ook al leidt dat tot geluidhinder en ander overlast met name aan de ‘randen van de dag.’
- Tariefverhoging van vliegtickets als compensatie voor de versmalling van de openingstijden (optie van de bewoners) werd afgewezen.
- De onbewezen vooronderstelling dat ‘stillere motoren’ in de nieuwe generatie vliegtuigen leiden tot minder geluidsoverlast is als onbeproefd en onbewezen standpunt en als uitgangspunt voor de toekenning van een toename van het aantal vliegbewegingen in het VVP opgenomen.
- Het tegenbewijs dat stillere vliegtuigen binnen de bestaande L -den systematiek leiden tot een exponentiële toename van het aantal vliegbewegingen zonder waarneembare afname van het geluidniveau en daarmee tot veel meer geluidsoverlast is ten onrechte niet in het Tussenresultaat opgenomen.
- De claim van de Commerciële vakantievliegsector op de huidige gebruiksruimte werd uitgaande van een onjuiste voorstelling van zaken en een drogredenering door de procesbegeleiding zondermeer geaccepteerd, ondanks dat zij op de hoogte waren gesteld dat de gebruiksruimte van RTHA is bestemd voor ‘zakelijk vliegverkeer’.

In het Aanwijzingsbesluit 2001 is de geluidsruimte voor de luchthaven extra opgehoogd en deze ruimte werd bij Besluit (!) bestemd voor (de verdere ontwikkeling van) Zestienhoven/ RTHA als *“zakenluchthaven ’ met een beperkte ruimte voor vracht- en vakantieluchtverkeer’ (sic!).*

Dit uitgangspunt en doelstelling is herhaald in het Aanwijzingsbesluit 2010 en met de 1 op 1 overdracht van het Aanwijzingsbesluit 2010 in de Omzettingsregeling 2013 niet gewijzigd, niet aangepast en de geluidsruimte is niet formeel herbestemd voor de “Grote luchtvaart” dat heden ten dage nagenoeg volledig het vakantievliegverkeer verzorgt.

Het “Commerciële vakantieluchtverkeer” heeft derhalve slechts een geringe claim op de totale gebruiksruimte en die beperking kan niet zonder wijziging van de geldende besluiten worden verruimd ten behoeve van het Vakantievliegverkeer.

Anno 2019 is 80 % van het aantal vluchten van RTHA vakantievliegverkeer en slechts 5% is aan te merken als “Zakelijk vliegverkeer”.

- Onjuist en onaanvaardbaar is daarom het gestelde in het VPP Tussenrapport dat *“ het maatschappelijk verkeer in de huidige omzettingsregeling een significant deel van de commerciële ruimte heeft opgebruikt”*. Ook is onjuist in het VPP Tussenresultaat dat *“ de Commerciële luchtvaartsector de facto haar vergunde rechten uit het verleden heeft verloren.”* Het is juist andersom: Het Commerciële vakantievliegverkeer heeft in de loop der tijd het grootste deel van de per Besluit (!) aan het ‘zakelijk vliegverkeer’ toegewezen gebruiksruimte zich toegeëigend, en pretendeert ten onrechte dat deze ruimte aan hen is vergund.

De consequenties van deze onjuiste voorstelling van de rechten van het Commerciële vakantievliegverkeer zoals voorgesteld in het VPP Tussenresultaat zijn dan onterecht, onaanvaardbaar en mogelijk zelfs onrechtmatig:

Onbewezen vooronderstellingen en aannames, verzwegen effecten en onterechte claims zouden dan moeten dienen als uitgangspunt voor de verdeling van de “verdiende groei” op grond van de capaciteitsdeclaratie van het gebruiksjaar 2019 als referentie. [Zie hiervoor Bijlage 3, de toelichting en citaten uit de Aanwijzingsbesluiten van 2001 en 2010, na de Tabel.](#)

= Is dan sprake van instemming van de deelnemende bewoners voor dit VPP Tussenresultaat?

Als men het VPP Tussenresultaat, waar zulke nadelige effecten voor de omwonende uit voortvloeien met enige kennis van zaken leest, dan kan men niet voorstellen dat omwonenden van de luchthaven ooit daarmee hebben kunnen instemmen:

En als in het rapport of in de begeleidende aanbiedingsbrief wordt gesuggereerd dat de deelnemende bewoners met dit Tussenresultaat hebben ingestemd (Quod non!) dan is argwaan op zijn plaats en moet men niet zich niet blindstaren op de inhoudelijke resultaten, maar zich afvragen uitgaande van welke systematiek dit resultaat is bereikt en op welke wijze het proces is aangestuurd.

Ik verwijs nogmaals naar de [tweede Bijlage](#) bij deze notitie: het artikel van Sherry R. Arnstein: “The Ladder of Citizen Participation”.

Bekijk de onderkant van de ladder in [Bijlage 2b](#).

= Het VPP-Tussenresultaat is gestuurd in het voordeel van de vliegtuigsector;

Bepaalde resultaten, voorwaarden en standpunten zijn reeds [bij voorbaat vastgelegd](#) nog voordat over de opties werd onderhandeld. Verder werden resultaten en voorwaarden “*door meerdere participanten*” bepaald en tegenvoorstellen van met name de ‘bewonersvertegenwoordigers’ (de minderheid) werden verworpen en niet verder behandeld.

De projectbegeleiding heeft in deze gevallen de beginselen van Burgerparticipatie niet adequaat bewaakt waardoor het resultaat - het VPP Tussenresultaat - niet kan worden aangemerkt als tot stand gekomen middels Burgerparticipatie.

Het Tussenresultaat is ook op inhoudelijke gronden onacceptabel.

Wij kunnen ons dan ook niet verenigen met de ‘Constateringen van de Procesbegeleiding’ op blz. 4 in de begeleidende notitie bij het VPP Tussenresultaat.

=Waaruit blijkt in dit VPP-Tussenresultaat de erkenning van democratische waarden en de keuzen en besluiten van het bevoegd gezag als uitvloeisel van het democratisch proces?

- De besluitvorming over de vijf regionale doelen in de brief van de Bestuurlijke Regionale Regiegroep (BRR) van 18 april 2017 naar aanleiding van het Rapport van de ‘verkenner’ Joost Schrijnen waarin (onder meer) scheiding van de geluidsruimte in een deel voor het ‘Maatschappelijk spoedeisend verkeer en een deel voor het Commerciële vakantievliegverkeer werd afgewezen.

- De verschillende aangenomen (!) moties van Gemeenteraadsleden van Schiedam, Lansingerland en Rotterdam en gedane toezeggingen van de Gemeenteraad waarin werd gesteld dat (activiteiten van) de Luchthaven niet mocht(en) groeien: Verdere groei van de Luchthaven zou niet mogen worden gerealiseerd.
- Idem de moties waar voorstellen en aanbevelingen werden gedaan om krimpscenario's te onderzoeken, en waarbij in bepaalde gemeenten zelfs volledige sluiting van de Luchthaven werd voorgesteld. *)
- *)- Afdoeningsvoorstel motie "De vlucht vooruit" , 28 april 2020, 20bb3010 (R'dam);
- Afdoeningsvoorstel motie "van groei verdienen naar overlast verminderen" 30 april 2020, 20bbb4359 (R'dam);

Die zien we niet terug in dit VPP Tussenrapport. Deze moties en toezeggingen zijn in het 'Traject' niet inhoudelijk besproken.

Zelfs democratische waarden en op democratisch-politieke wijze tot stand gekomen besluiten zijn in dit Tussenresultaat verloochend.

= Zijn zogenaamde 'stillere vliegtuigen' dan ook stiller, in de betekenis dat ze minder geluidsoverlast veroorzaken?

Nee! Het vooringenomen standpunt dat de nieuwe toestellen van Boeing en Airbus als zogenaamde 'stillere toestellen' minder geluidsoverlast veroorzaken is door onderzoek en meetprocedures van gekwalificeerde ICAO-geluidsmetingen weersproken. ([Zie Bijlage 4](#)) De marges die aangeven in hoeverre een nieuw type toestel stiller is dan de te vervangen types geven weliswaar aan dat de nieuwere types in de berekeningen stiller zijn, maar doordat deze nieuwe types alle groter zijn om meer passagiers te kunnen vervoeren is hun startgewicht tot 28.000 kg zwaarder waardoor ze evenveel of zelfs meer geluid produceren dan de toestellen die ze moeten gaan vervangen.

Meer gewicht betekent meer motorvermogen en dus meer geluidhinder.

Berekeningen met 'stillere toestellen' laten zien dat een geringe geluidsvermindering in dB(A) L-den een grote toename van het aantal vluchten toelaat uitgaande van dezelfde geluidbelasting in de uitgangssituatie. En deze toename veroorzaakt juist meer geluidsoverlast.

Zie hiervoor de grafiek "Meer vliegen met stillere toestellen" [Bijlage 5](#). (Ontleend aan Ir. F.W.J. van Deventer: "Basiskennis geluidzoning Luchtvaart").

Volgens het VPP Tussenresultaat zou het gebruiksjaar 2019 moeten dienen als referentie voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven op grond van de bevindingen in het (nog uit te werken) 'voorkeursscenario'. ([Tabel van Bijlage 3](#)).

Een geluidafname van een niet voor het menselijk oor waarneembaar – 3 dB(A) – L-den geeft ruimte voor een toename van 100% van het aantal vluchten berekend op grond van de uitgangssituatie. ([Bijlage 5](#)). Volgens het 'VPP Tussenresultaat' moeten we uitgaan van het aantal vliegbewegingen van het Commerciële vakantievliegverkeer in 2019 = 21.000 vliegbewegingen: ([Tabel Bijlage 3](#)).

Alle nieuwe 'stillere toestellen' worden verondersteld een afname van – 3 dB(A) L-den te realiseren. De totale 'geluidbelasting' van alle toestellen berekend over een etmaal in L-den vermindert dus met – 3 dB(A) L-den en dat leidt tot ruimte voor een toename van 100% van het aantal vliegbewegingen van de uitgangssituatie. ([Grafiek Bijlage 5](#)).

Dat betekent voor RTHA dus ruimte voor een toename van 21.000 vliegbewegingen van Commerciële vakantievluchten boven de gekozen referentie van 2019. :

Het 'generieuze' aanbod in het VPP Tussenresultaat van de sector om 'slechts' 50% hiervan te benutten voor groei betekent een toegestane groei van 10.500 vliegbewegingen met slechts een geluidvermindering van – 3 dB(A). L-den berekend over een etmaal.

Dat komt neer op een toename van ongeveer 30 vluchten per etmaal op het huidige gemiddelde aantal van 60 per etmaal.

Het resultaat is: geen waarneembare vermindering van het geluid in de berekende L-den, maar wel veel meer waargenomen geluidsoverlast en dus veel vaker hinder door de exponentiële groei van het vliegverkeer.

Het gaat dus om wat NIET in het VPP Tussenrapport staat.

Overigens: Transavia verwacht pas omstreeks het jaar 2033 de oude vloot te hebben vernieuwd met 'stillere' (doch zwaardere) toestellen.

= Is het gebruiksjaar representatief voor het gebruik en de bezetting van de luchthaven RTHA?

[\(Bijlage 3\)](#)

Op blz. 10 van het VPP Tussenresultaat staat dat *"Meerdere participanten " (sic) zijn het er over eens dat het gebruiksjaar 2019 een goed beeld geeft van de daadwerkelijke productie qua passagiersaantallen, aantal vliegtuigbewegingen en de mate van ervaren hinder voor de omgeving";* Is deze kwestie daarmee afgedaan?

De bewoners hebben aangegeven dat 2019 een recordjaar is voor alle genoemde productiviteit vergeleken met voorgaande jaren, [\(Bijlage 3\)](#) en daarom juist niet representatief is.

Het passagiersvervoer (met groteretoestellen) en de geluidsoverlast is vanaf 2010 tot 2019 gestaag toegenomen.

Maar ook de voorwaarden en het gestelde over de omvang van de capaciteit van de Luchthaven in de Besluiten van 2001 en 2010 beletten dat het recordjaar van 2019 als referentie kan gelden.

Citaat uit MvT Aanwijzingsbesluit 2010: *"Rotterdam The Hague Airport heeft de laatste jaren een sterke groei doorgemaakt, met meer dan een miljoen passagiers vanaf 2005. De grenzen van de capaciteit (met name de geluidsruijme) zijn nu (2010) echter bereikt". [\(Toelichting na de Tabel in Bijlage 3\)](#).*

De mate van hinder heeft in 2019 ook het record bereikt van 62.650 klachten die bij DCMR zijn binnengekomen over geluidhinder en ander overlast door vliegbewegingen van de luchthaven: ([Zie Bijlage 3, laatste rij in de Tabel](#)).

Aan deze explosieve toename van het aantal klachten moet veel meer betekenis worden gehecht dan 'slechts' een indicatie voor de ervaren mate van hinder door vliegtuiggeluid en ander door deze sector veroorzaakte overlast.

= **Het effect van 'stillere toestellen' en de toekenning van de geluidsruimte aan de luchthaven met de Aanwijzingsbesluiten 2001 en 2010 op de berekening en toedeling van de geluidsruimte in het LHB**

Als sprake is van 'stillere toestellen' en dit is een structurele ontwikkeling, dan rijst de vraag of de geluidsreductie daardoor moet toekomen aan de vliegmaatschappijen dan wel aan de door geluidhinder geplaagde omwonenden.

Wat niet in het VPP Tussenrapport staat is : hoe wordt het 50% aandeel van de geluidsreductie dat niet aan de sector zou moeten worden toebedeeld verwerkt? Het verval: "Het blijft ongebruikt.." staat in het Tussenresultaat, (blz. 15) maar is dat in de systematiek van verdeling van een structureel resultaat consequent aan de 'gains' van meer vluchten voor de sector?

Het is niet duidelijk wat wordt bedoeld met "Het blijft ongebruikt.." maar vanuit de gedachte van een "uitruil"(Mutual gains) zou het structurele karakter van de 'ongebruikte geluidsreductie moeten worden verwerkt in een verlaging van de geluidgrensnormen bij de berekening van de te herziene grensnormen in het LHB RTHA.

In het voorgaande is gesteld dat de geluidgrensnorm in het Aanwijzingsbesluit 2001 uitgaande van het 'te verwachten aantal vliegbewegingen' van 25.000 voor de invoerset in 2001, extra is opgehoogd met 2.500 tot de rekeneenheid van 27.500 vluchten 'ten behoeve van de ontwikkeling van Rotterdam Airport als Zakenluchthaven'. (Zie de Toelichting en de citaten uit het AB 2001 van Bijlage 3). Een en ander als uitvloeisel van het 'onderhandelingsakkoord van 1998' tussen de Gemeente Rotterdam en NV Schiphol.

De uitwerking van dit akkoord is gehandhaafd in de besluiten van 2010 (AB 2010) en 2013 (OR 2013).

Aangezien de veronderstelde ontwikkeling tot een voor de economie van de regio belangrijke zakenluchthaven niet is gerealiseerd, dient dit aantal van 2.500 extra vluchten in mindering te worden gebracht in de berekeningen voor de nieuwe geluidsruimte van RTHA.

= **De gezondheidseffecten van vervuiling en ernstige geluidoverlast veroorzaakt door het vliegverkeer: De "Strong recommendations" van de World Health Organisation (WHO).**

Naast de hiervoor genoemde feiten die van invloed zouden moeten zijn op de hoogte van de opnieuw vast te stellen geluidsruimte, dienen ook in elk geval de gezondheidseffecten als gevolg van vervuiling en omgevingsgeluid van vliegtuiggeluid in de input voor de berekeningen van de maximale geluidswaarden te worden meegenomen.

Ondanks dat in het 'Onderzoeksrapport Joint Fact Finding RTHA' op blz. 159 aandacht is gegeven aan de WHO richtlijn voor toelaatbaar geluidsdruk is de '*Strong recommendation for protecting human health from exposure to environmental noise*', niet in het 'Traject' als optie besproken en niet in het VPP Tussenrapport opgenomen als een van de voorwaarden waar rekening mee moet worden gehouden bij het vaststellen van de geluidsnorm voor RTHA.

Het WHO advies voor vliegtuiggeluid luidt kortweg: "Strong recommendation for aircraft noise" *)

- L-den (Level day-evening night) : maximum 45 dB(A) gemiddeld per etmaal
- L-night (voor de nachtperiode van 22:00 – 07:00 uur) : maximum 40 dB(A).

*) uit: World Health Organisation (Regional Office Europe) :
Environmental Noise Guidelines for the European Region, 2019.
<http://.euro.who.int/pubrequest>

En dat is niet met zoveel woorden in het VPP- Tussenresultaat aan de orde gesteld.

Het gaat ook hier om wat NIET in het VPP Tussenresultaat is gezegd!

CONCLUSIE: De toentertijd aan Rotterdam Airport/ RTHA toegewezen extra geluidruimte 'om zich te ontwikkelen als zakenluchthaven', EN (50% van) de berekende structurele verlaging van de geluidproductie van de nieuwe vloot 'stillere vliegtuigen', EN de 'strong recommendation for aircraft noise' van de WHO, moeten worden opgenomen in de invoerset voor de herberekening van de geluidsruimte van RTHA in het nieuwe LHB. Dit zal dan moeten resulteren in een verlaging van de huidige geluidsruimte van RTHA.

≡ De aanwezigheid en het gebruik van RTHA als luchthaven belemmert noodzakelijke woningbouw in de gemeenten gelegen in de dichte nabijheid daarvan.

De luchthaven RTHA is gevestigd aan de grenzen van en dus zeer dicht bij het bebouwde en bewoonde gebied van drie gemeenten. Daardoor is geluidoverlast door vliegverkeer aan de omwonenden van de luchthaven onvermijdbaar.

Louter de aanwezigheid en het gebruik van de luchthaven leidt tot hinder en tot (zeer) ernstige overlast waar niets is tegen te doen. Hinderbeperkende maatregelen binnen de huidige Wet- en Regelgeving bieden geen soelaas of kunnen niet worden uitgevoerd of gerealiseerd.

Probleem is dat deze gemeenten te kampen hebben met een grote schaarste aan woningen- er is sprake van woningnood – en het weinige gebied waar nog woningen kunnen worden gebouwd bevindt zich letterlijk onder de vliegroutes van RTHA en daarmee onder de rook en geluidscorridors van de vliegbewegingen van de luchthaven. Deze gebieden zijn bij Wet aangemerkt als 'beschermingsgebieden'.

Bij deze situatie en dit effect van het luchtverkeer is de principiële vraag aan de orde: "Het maximeren van vakantievluchten of het oplossen van woningnood".

In het huidige wettelijke stelsel waarin de onderlinge samenhang en hiërarchie van de verschillende regelingen is vastgesteld, bepaalt (het gebruik van) de Luchthaven de geluidscontouren in het gebied op en in de omgeving van de start- en landingsbaan.

Uitgaande van de geproduceerde geluidsdruk van de toestellen die naar of vanaf de luchthaven op een bepaalde hoogte een bepaald gebied passeren wordt vastgesteld of in dat gebied sprake is van zodanige ernstige geluidshinder dat dit behoort tot de categorie 'beperkingsgebied' waarin geen woningen mogen worden gebouwd dan wel dat de desbetreffende gemeente slechts onder stringente met de Rijksoverheid overeen te komen voorwaarden daarin zijn woningbestand mag uitbreiden. Het gaat bij RTHA om een gebied van 220 KM2.

In gebieden, - gemeenten - in de Randstad waar woningnood heerst, zoals in Rotterdam, Schiedam en met name Lansingerland waar nauwelijks sprake is van voldoende locaties voor woningbouwprojecten, bestaat derhalve de situatie dat de schaarse ruimte voor woningbouw gesitueerd is in deze beperkingsgebieden. In een dergelijke situatie wordt op grond van de huidige regelgeving noodzakelijke woningbouw belemmerd want deze is in het wettelijke stelsel ondergeschikt aan het aanbieden en uitvoeren van vakantievluchten:

De onderhandelingen van de gemeenten met woningnood met de Rijksoverheid leiden ertoe dat woningzoekenden door omstandigheden gedwongen zich (laten) huisvesten in een gebied dat ongeschikt is voor bewoning vanwege door vliegverkeer veroorzaakte ernstige, schadelijke geluidshinder.

Dat behoort volgens de nieuwe (ontwerp) Omgevingswet dan tot de verantwoordelijkheid van de desbetreffende gemeente.

Hoe ethisch is het om mensen te laten wonen in gebieden waar sprake is van ernstige overlast?

Naast vermindering van overlast, luchtvervuiling en alle bedreigingen voor het recht op rust en de gezondheid, biedt (gedeeltelijke) sluiting van RTHA ook nog heel veel ruimte voor woningbouw opdat de woningbouwopgaven kunnen worden gerealiseerd en kan de woningkrapte van een 5-tal gemeenten in deze omgeving worden opgeheven.

Twee statements:

1. De luchtvaart heeft een bepalende invloed op de (mogelijkheden tot) woningbouw (zie Wet Luchtvaart artt 8.1 en 8.1a en het Besluit Burgerluchthavens); Aan de andere kant heeft de noodzaak tot woningbouw geen enkel effect op de gebruiksruimte en de contouren van de beperkingsgebieden rondom de luchthaven.
2. Er is wel dwang om meer woningen te bouwen (vanwege de woningkrapte) maar er is uitgaande van de huidige Wet- en regelgeving geen dwang om niet of minder te vliegen om geen of minder (geluid)overlast te veroorzaken teneinde (meer) woningbouw te kunnen realiseren.

Als het aantal vluchten van RTHA niet drastisch wordt ingeperkt, is voor het kunnen realiseren van een leefbare omgeving voor woningbouw zonder ernstige geluidsoverlast in de huidige beschermingsgebieden wetswijziging nodig.

TOT SLOT:

= De presentatie van het VPP- Tussenresultaat door de trajectbegeleiding aan het gezag en daarna aan het publiek, de bewoners.

Het VPP Tussenresultaat – waar de belanghebbende bewoners tot de openbare publicatie daarvan geen kennis van hadden - was eerder bij gemeenteraden en via Minister naar Tweede Kamer gestuurd dan openbaar gemaakt voor de bewoners waar het feitelijk om gaat

Hier is sprake van manipulatie, een affront tegen het publiek en van een uiting van minachting voor de belangen van de omwonenden.

De bewoners, de omwonenden 'mogen' nu achteraf hun oordeel over deze Tussentijdse rapportage geven in zienswijzen bij de behandeling van dit VPP Tussenresultaat door het politieke gezag.

Deze handelwijze is volledig in strijd met de beginselen van 'Citizen Participation'.

Dan rijst opnieuw de vraag over de status van dit VPP Tussenresultaat:

Dit VPP Tussenresultaat is via de Griffie aan u aangeboden en u bent kennelijk bereid om dit Tussenrapport in ontvangst te nemen en als kamerlid of gemeenteraadslid erover te debatteren.

Hier is sprake van een knap staaltje marketing en "Window dressing". Een stuk, zonder wettelijke grondslag en zonder publiekelijke status, komt terecht bij de Tweede Kamer en onder meer bij een Commissie van de Provincie en van de Gemeenteraad van Rotterdam, Schiedam en Lansingerland.

Vandaar de vraag : Wat doet dit Tussenresultaat bij uw Commissie ? Gaat u dit rapport beoordelen? Op grond waarvan?

Het heeft Staatsrechtelijk en Bestuursrechtelijk geen grondslag. Er is zelfs geen sprake van een overeenkomst naar Burgerlijk Recht. De bewoners zijn niet geraadpleegd voordat het de Kamer, Provincie, Gemeenteraad of de desbetreffende Commissies heeft bereikt.

Is dan sprake van een resultaat van een Burgerparticipatietraject?

Dit 'Traject' heeft vanaf oktober 2020 tot nu toe heel veel gemeenschapsgeld gekost onder de mom van "Burgerparticipatie".

De vraag die ik u stel is of u bereid bent om dit VVP Tussenresultaat niet inhoudelijk te bespreken, want dan moet u de vraag beantwoorden: 'Op grond waarvan?'

Ik verzoek u om te overwegen het debat aan te gaan of dit 'Traject' gezien al zijn gebreken, onjuistheden, onvolkomenheden en vooringenomenheid nog moet worden voortgezet op kosten van de gemeenschap.

████████████████████

Lid namens de bewoners van Rotterdam in de Commissie Regionaal Overleg Rotterdam The Hague Airport (CRO-RTHA)

Lid van de CRO – RTHA Werkgroep Hinderbeperking namens de bewonersvertegenwoordigers in de CRO- RTHA

Tot 10 februari 2022 : als bewoner van Rotterdam deelnemer aan het Overlegplatform om te komen tot een 'Voorkeursscenario' ten behoeve van de Aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport : ('Participatietraject' LHB RTHA).

---000---000---000---000---000---

BIJLAGEN

- Eerste Bijlage: Verantwoording en Toelichting voor het beëindigen van deelname aan de onderhandelingen voor een Vookeursscenario tbv het LHB RTHA: [REDACTED] en D. Breedveld, de deelnemende ‘bewoners-vertegenwoordigers’ van Rotterdam in dit ‘Traject’.
- Tweede Bijlage: a. Artikel van Sherry R. Arnstein: “A Ladder of Citizen Participation” (1969)
b. met daarnaast een toelichtende verklaring van ‘The Ladder’.
- Derde Bijlage: Tabel met aantallen en gegevens met vervolgens een Toelichting en citaten uit het AB 2001 en 2010: “Is RTHA gebruiksjaar 2019 representatief / geschikt als referentie voor ‘groei verdienen’ bij afname geluidproductie?”
- Vierde Bijlage: SatL: “Vliegtuigen worden steeds stiller?”
- Vijfde Bijlage: Grafiek “Meer vliegen met stillere vliegtuigen” (naar Ir. F.J.W. van Deventer).
- Toegevoegd: “Voorlopig Pakket Participatietraject luchthavenbesluit RTHA”.
- [REDACTED]