



**COMPACTE PASSAGIERSLIJST**  
**PARTICIPATIETRAJECT**  
*16 maart 2021*



## INLEIDING

**De compacte passagierslijst** die voor u ligt is gemaakt als achtergrondinformatie bij het Participatietraject Luchthavenbesluit voor RTHA. Alle betrokken belanghebbende partijen werd gevraagd input te leveren op deze lijst. Vervolgens is hun inbreng opgenomen in één document, op alfabet gerangschikt en geanonimiseerd. Deze lijst is daarmee een **publieke versie** van het uitgebreidere document dat gebruikt wordt door de participanten van het Participatietraject LHB RTHA.

Om een volledig beeld te geven van alle inbreng van individuele participanten zijn de genoemde individuele belangen, kansen en knelpunten niet samengevoegd of herformuleerd door de procesbegeleiding van het participatietraject. Daarmee kunnen genoemde belangen, kansen en knelpunten op sommige onderdelen met elkaar overlappen. Deze keuze zorgt ervoor dat alle geleverde input enerzijds transparant wordt gecommuniceerd naar de buitenwereld, maar maakt anderzijds ook dat dit document op zichzelf moeilijk leesbaar kan zijn. Belangen, knelpunten en kansen van allerlei ordes en grootten (rijp en groen) staan bij elkaar genoemd. Ook is niet alle input even duidelijk voor personen die niet direct 'aan tafel' zitten. Er volgt daarom op korte termijn een meer overzichtelijke versie/vertaling, die op de website geplaatst zal worden.

De lijst is een **levend document** en kan dus nog worden aangevuld/aangepast. De lijst is in eerste instantie gemaakt om inzicht te krijgen in de belangen van de verschillende deelnemende partijen, aangevuld met de belangrijkste knelpunten en kansen als input voor dit proces. Deze drie componenten vormen namelijk de ingrediënten voor het voorkeursscenario dat de deelnemende partijen samen willen maken: de knelpunten en kansen vormen de basis voor de te bespreken onderwerpen, de belangen vormen een belangrijk deel van de criteria waaraan een voorkeursscenario straks door de participanten getoetst zal worden.



## **INHOUDSOPGAVE**

<b>1. GEÏNTERVIEWDE PARTIJEN .....</b>	<b>4</b>
<b>2. BELANGEN .....</b>	<b>5</b>
<b>3. KNELPUNTEN .....</b>	<b>10</b>
<b>4. KANSEN .....</b>	<b>15</b>



Participatietraject RTHA  
Luchthavenbesluit

# 1. GEÏNTERVIEWWDE PARTIJEN

 Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond	 Gemeente Delft	 Schiphol Group	 gemeente Schiedam
 Erasmus MC Universitair Medisch Centrum Rotterdam	 CRO Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Rotterdam	 GEMEENTE Lansingerland	 TUI
 Den Haag	 Rotterdam The Hague Airport	 transavia	 POLITIE
 HOOG 16	 natuur en milieu federatie zuid-holland	 Gemeente Rotterdam	 nlr
 gemeente Zuidplas	 ANVR	 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	 Gemeente Midden-Delfland
 Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit	 Shell	 METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG	 GGD Rotterdam-Rijnmond
 corendon	 provincie HOLLAND ZUID	 gemeente Pijnacker-Nootdorp	 RHIA
 Natuurmonumenten	 VNO NCW WEST	 BTV Rotterdam Airport	 DCMR milieudienst Rijnmond
 ROTTERDAM PARTNERS	 Kleine luchtvaart	 albeda	 gemeente gouda
 Gemeente Vlaardingen	 GEMEENTE WADDINXVEEN	 LVNL	 mer Commissie voor de milieueffectrapportage



## 2. BELANGEN

- Uitkomsten van het proces moeten uitgelegd kunnen worden aan de achterban
- Aansluiten bij doelstellingen Royal Schiphol Group (RSG) op het gebied van duurzaamheid, netwerk kwaliteit en innovatie
- Aantrekkelijk woonmilieu met een gezonde leefomgeving
- Accommoderen van deel van de regionale reisbehoefte.
- Adviseren over verbeteringen in het vestigingsklimaat
- Afstand tot de stad Den Haag
- Basis op RTHA beperkt uitbreiden om groeiende vraag te kunnen beantwoorden
- Beantwoorden aan de enorme bouwopgave
- Beantwoorden aan de opdracht van het Rijk om Nederland goed verbonden te houden met de wereld.
- Bedienen van de grote vraag vanuit de regio Rijnmond/Haaglanden zelf.
- Behalen doelstellingen en ambities vanuit akkoord Duurzame Luchtvaart akkoord
- Behoud van/versterken van aantrekkingskracht van het bijzonder provinciaal landschap (o.a. rustig kunnen recreëren)
- Behouden en uitbreiden van biodiversiteit (met name weidevogels)
- Behouden en uitbreiden van een aantrekkelijk woonklimaat in een stedelijk omgeving
- Behouden van de rust
- Belang natuur en landschap op het gebied van ruimtelijke kwaliteit (rust) duurzame landbouw (koe in de wei) cultuurhistorie en biodiversiteit (weidevogels)
- Belang van een afwisselend reisbestemmingen pallet in Nederland.
- Belang van stimuleren leefomgeving ecosysteem (mens, dier en natuur)
- Belang van voldoende ruimte voor de reiziger. Zowel voor zakenreizen, bezoeken van familie en vrienden en (vakantie)tijd met familie.
- Belangen op het gebied van economie, innovatie, flora/fauna en een goede ruimtelijke ordening (o.a. woningbouw, energietransitie).
- Beleving en sfeer op het vliegveld behouden (bemande verkeerstoren, meerdere type vliegtuigen, familiale sfeer)
- Bereikbaarheid is een onderscheidende vestigingsklimaat voorwaarde
- Beschermen van grasland/weidevogel gebieden
- Bescherming en verbetering van het natuurnetwerk
- Betere bereikbaarheid: Voor de internationale connectiviteit is het belangrijk dat in de regio zowel per trein, boot als lucht goede verbindingen zijn met het buitenland. Voor zowel zakelijk verkeer als vervoer van goederen.
- Blijvend en betaalbaar toegang tot luchthaven en luchtruim voor/in de Randstad, voor Kleine Luchtvaart



## Participatietraject RTHA Luchthavenbesluit

- Borging van de vier publieke belangen van de luchtvaartnota in het Luchthavenbesluit (Veiligheid, Verbindingen, Leefomgeving en Duurzaamheid), en de twee aanvullende thema's (Integrale mobiliteitsbenadering en capaciteit, Bestuur en samenwerking).
- Buitenlandse (zakelijke en toeristische) bezoekers aantrekken naar Rotterdam
- Buitenlandse bedrijven naar Rotterdam acquireren die bijdragen aan de Rotterdamse economie en ecosysteem
- Centralisatie van de pre-hospitale specialistische zorg is nodig om voldoende exposure te hebben in een bepaald inzetgebied.
- Continuïteit Kleine Luchtvaart op vliegveld van belang voor continuïteit vliegclubs (aanwas nieuwe leden)
- De ervaring van luchthaven(medewerkers) de school binnen halen.
- De kwaliteit van leven / leefomgeving in relatie tot luchtverkeer (vnl. geluidsoverlast, maar ook emissies)
- De kwaliteit van leven / leefomgeving in relatie tot luchtverkeer
- Doelmatigheid van onderwijs versterken (opleidingen aanbieden die voldoen aan vraag vanuit scholieren, maar ook aan aanbod van werk).
- Doorlopend geïnformeerd worden over ontwikkelingen omtrent RTHA
- Draagvlak onder burgers en omwonenden voor het te nemen besluit; burgers en omwonenden voelen zich gehoord.
- Draagvlak voor het te nemen luchthavenbesluit bij raad en inwoners
- Duidelijke en handhaafbare normen en afspraken
- Duidelijke rol voor RTHA binnen efficiënt luchthavensysteem:
- Een acceptabele afstand van huis tot het vliegveld voor vliegers (reisbereidheid)
- Een goede buur zijn - hinder zoveel mogelijk verminderen
- Een LHB conform luchtvaartnota
- Een positief rendement / winstgevendheid van het bedrijf
- Een zeker en duidelijk beleidskader en ontwikkel pad, waardoor optimaal gebruik gemaakt kan worden van de resources
- Een zo groot mogelijk gebied kunnen bestrijken vanaf de vaste uitvalsbasis.
- Een zorgvuldig, objectief en transparant proces, met oog voor alle belanghebbenden.
- Efficiënt gebruiken van alle middelen en infrastructuur
- Financieel gezonde bedrijfsvoering en waar mogelijk uitbreiden concurrentiepositie.
- Financieel gezonde bedrijfsvoering in verband met continuïteit op de lange termijn (rendement/investeren in product duurzaamheid/innovatie)
- Flexibiliteit om op (toekomstige en huidige) situaties in te kunnen spelen -- niet alles dicht regelen
- Geen beperkingen verstedelijkingsopgave vanwege (groei) luchthaven (waaronder realiseren nieuwe HOV verbindingen met hiervoor noodzakelijke woningbouwopgave, als ook mogelijke hoogbouw)
- Geen uitbreiding geluidscontouren RTHA (ook krimp moet optie zijn)
- Gezien keuze gemeente huidige bebouwing in stand houden





## Participatietraject RTHA Luchthavenbesluit

- Gezond (goed en aanvaardbaar) leefklimaat in de omgeving van de luchthaven (geluid, stikstof, (ultra)fijnstof, uitlaatgassen, roet en stank)
- Het bevoegde gezag in staat stellen dat zij bewust en bekwaam risico's kunnen aanvaarden.
- Het is wettelijk vastgelegd dat een helikopterstandplaats een zo veilig mogelijke locatie moet zijn. Dat is een luchthaven.
- Het kunnen geven van vliegopleidingen (zowel privé als grote luchtvaart)
- Het voorkomen, beperken en bestrijden van branden, rampen en crises (Wettelijke taak op basis van Wvr , art. 10).
- Hinder voor inwoners beperken (geluid, CO<sub>2</sub>, stikstof, (ultra)fijnstof)
- Huidige ondernemers behouden door goed ondernemersklimaat oa multimodale bereikbaarheid
- Instandhouding RTHA als uitwijkvluchthaven.
- Jonge mensen kunnen opleiden voor beroepen op en rond de luchthaven.
- Kernopgave kwaliteit leefomgeving: voor onze eigen inwoners maar juist ook voor de 2,3 mln mensen om ons heen.
- Kunnen vliegen vanaf een gecoördineerde vluchthaven met luchtverkeersleiding en de mogelijkheid om IFR te vliegen (vliegen op instrumenten i.p.v. op zicht)
- Leefbaarheid, gezondheid en welbevinden: (kunnen sturen op) minder hinder en negatieve gevolgen van vliegverkeer.
- Leer/werkplekken uitbouwen gerelateerd aan (passagiers)vluchten
- Leveren van een bijdrage aan een optimale en maatschappelijke verantwoorde inpassing van de vluchthaven.
- LHB als basis van betrouwbaar, benutbaar en op de lange termijn gericht beleid, met scheiding van milieuruimte voor commercieel & maatschappelijk verkeer.
- Vluchthavenbesluit RTHA mag woningbouwopgaves in Zuidplas niet in de weg staan.
- Minder hinder omwonenden, met name geluid en luchtkwaliteit (negatieve gezondheidseffecten) en beperken van het aantal gehinderden.
- Minder hinder voor de bewoners in de provincie. Hinder kan gaan over het algemeen welbevinden, maar kent ook meer specifieke vormen, zoals bijvoorbeeld piekgeluiden, slaapverstoring en de volksgezondheid. Hinder van vliegverkeer houdt zoal verband met geluid, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, en (ultra)fijnstof.
- Momenten van rust, in het bijzonder tijdens bepaalde perioden van een etmaal en dagen van de week (o.a. het verminderen van slaapverstoringen)
- Ondernemersklimaat in metropoolregio Rotterdam Rijnmond
- Op een duurzame manier omgaan met faunabeheer
- Openingstijden die toestaan om voldoende vluchten per toestel per dag te maken t.b.v. een commercieel gezonde bedrijfsvoering.
- Operatie op RTHA is onderdeel van de totale logistieke operatie, door verwevenheid logistieke planning met de operatie op andere vluchthavens
- Operationele flexibiliteit om in te spelen op nieuwe situaties en uitzonderingen



## Participatietraject RTHA Luchthavenbesluit

- Opleidingen van belang voor voortbestaan vliegclubs: nieuwe leden, en tijdens opleidingen intensief gebruik van de vliegtuigen. Dit geeft mogelijkheid voor moderne en ruime vloot.
- Passend binnen het nationale luchthavensysteem en regionale verkeersbehoefte
- Plek aan tafels rondom luchtvaart/leefomgeving (bijvoorbeeld CRO+)
- Plek bieden voor innovatie in de luchtvaart (en waar nodig ook breder)
- Provinciale stiltegebieden
- Realisatie van grote regionale woningbouwopgave
- Regionaal draagvlak voor het te nemen besluit (dus niet alleen onder de bewoners, ook andere belanghebbenden waaronder de gemeenteraad als vertegenwoordigend orgaan)
- Regionale verankering van RTHA als motor voor regionale werkgelegenheid - ruimte voor innovatie, opleiding en bedrijvigheid.
- Reizigers naar vakantiebestemming brengen.
- Rotterdam Internationaal goed positioneren en vermarkten
- Rotterdam laten concurreren met de grote steden in Europa (gaat dus niet om een strijd tussen bijv. AMS/RTM, maar een duidelijke internationale focus.)
- RTHA als goede buur: afnemende hinder, heldere afspraken en verwachtingen.
- RTHA kunnen gebruiken als vaste uitvalsbasis voor handhaving en toezicht in de regio.
- Ruimte en flexibiliteit om te kunnen innoveren (fysiek, maar ook in regelgeving)
- Ruimte en zorg voor rust, recreatie en de natuur
- Sociaaleconomische meerwaarde voor de regio: verbreding, werkgelegenheid, bedrijvigheid.
- Stimuleren leer-werkplekken voor de toekomstige werknemers
- Stimuleren van connectiviteit van deze regio (leren/wonen/werken) en internationale oriëntatie
- Stimuleren van regio Rotterdam Rijnmond als toegangspoort voor Europa
- Stimuleren werkgelegenheid in de metropoolregio Rotterdam Rijnmond
- Sturing op maximale verduurzaming in alle business processen van RTHA met oog voor natuur en landschap
- Toegang tot infrastructuur / faciliteiten om op aanvraag te kunnen vliegen (zowel geplande vluchten als incidentele lastminute aanvragen)
- Trekker Bijzonder Provinciaal Landschap Midden Delfland (groter dan de gemeente!) samen met andere partijen.
- Uitrukken van het MMT vanaf een goed bereikbare/aangesloten locatie voor zowel helikopter als MMT-voertuig.
- Uitvoeren van zowel VFR- als vakantievluchten (VFR = Visiting Friends & Relatives)
- Veiligheid als basisvoorwaarde in de luchtvaart
- Verbeteren concurrentiepositie in de Nederlandse markt.





Participatietraject RTHA  
**Luchthavenbesluit**

- Verbeteren kwaliteit leefomgeving en verminderen van geluid, CO<sub>2</sub>, stikstof en (ultra)fijnstof
- Verduurzamen en circulair maken van het Business Park
- Verduurzamen van vastgoed, infrastructuur en (vlieg)operatie
- Verminderen impact vliegverkeer op ecosysteem
- Vernieuwen van de economie: volgende werkgelegenheid in de regio en voldoende ruimte voor bedrijventerreinen en de kantorenlocatie.
- Verruimen mogelijkheden Ruimtelijke Ordening
- Versterken verblijfsklimaat en binding in Polder Zestienhoven
- Vliegen zo duurzaam mogelijk maken, met de ambitie om met nul (of negatieve) uitstoot te werken
- Voorspelbaarheid in termen van wettelijk kader en voorspelbaarheid van geluidsbelasting
- Voorspelbaarheid voor de toekomst: in samenspraak met regio het toekomstperspectief definiëren.
- Waarmaken van doelstellingen op het gebied van natuurbeheer en leefbaarheid
- Woningbouw en ruimtelijke ordening: meer ruimte, minder belemmeringen.
- Zo snel mogelijk ter plaatse kunnen komen op plekken waar medische behandeling noodzakelijk is.
- Zorgen voor een veilige, efficiënte en betrouwbare afhandeling van het vliegverkeer op o.a. de luchthaven Rotterdam.



### 3. KNELPUNTEN

- (Het aantal) Verkeersbewegingen in de randen van de dag en het (vertraagde commerciële) verkeer in de nacht zorgt voor de grootste (geluids)hinder.
- Als het ergens erg rustig is zal overlast van vliegtuigen nog nadrukkelijker aanwezig zijn
- Baanlengte RTHA beperkt het type vliegtuig en de bestemming (langere vluchten onmogelijk)
- Behoeft aan nieuwe fysieke ruimte en accommodatie op het vliegveld.
- Belanghebbenden zitten vaak ongelijkwaardig aan tafel
- Belasting van luchtvaartverkeer op de leefomgeving (geluid, uitstoot, etc)
- Beloftes uit het verleden zijn niet nagekomen door RTHA, I&W, RSG, LVNL en airlines
- Beperkingen verbetering HOV-verbindingen in Schiedam door beperkingen RTHA t.a.v. de ruimtelijke ordening (beperkingengebieden en obstakelvlakken)
- Berekenen van geluidsoverlast in plaats van meten
- Bezorgdheid over nachtelijke beperkingen: wat zou de definitie van nacht zijn; 24/7 toegang nodig hebben om de efficiëntie van vluchten en zakenreizen te kunnen maximaliseren
- Bouwbeperkingen realisatie verstedelijkingsopgave door beperkingen RTHA t.a.v. de ruimtelijke ordening (beperkingengebieden en obstakelvlakken)
- Contouren en grenswaarden zien toe op jaarvolumes, capaciteit is berekend op pieken; hierdoor is de operatie bepaalde delen van dag/jaar/seizoen suboptimaal
- Cumulatie van geluid door vliegbewegingen naar beide luchthavens leidt tot meer hinder.
- De aanpak van criminaliteitsbestrijding, terreurbestrijding, directe hulpverlening en het handhaven van de openbare orde kent onvoorspelbare elementen waardoor de politie voor de inzet van de politiehelikopter geen 'nee' kan verkopen.
- De discussie rondom het LHB RTHA wordt gevoerd vanuit oude ingenomen stellingen
- De huidige modellen voor de geluidberekening geven onvoldoende aan wat omwonenden werkelijk ervaren en waar de pijn zit. Deze berekening wordt op een (te) beperkt aantal omgevingspunten uitgevoerd.
- De invloed van RTHA op regionale economie is niet duidelijk, gezien het aandeel toeristische vluchten.
- De invulling van het huidige bestemmingspakket voldoet niet geheel aan de behoefte in de (zakelijke) markt
- De maatschappelijk discussie over nut/noodzaak van vliegen in relatie tot milieu/klimaat



## Participatietraject RTHA Luchthavenbesluit

- De term maatschappelijk vliegverkeer dekt niet alle partijen; de Kustwacht is mogelijk potentieel kandidaat. Daarnaast is er geen verdeling van de geluidscontour tussen partijen onderling voorzien.
- Door de combinatie van veranderende wetgeving en nationale/regionale ambities is een nieuw LHB zeer noodzakelijk
- Door het beperkte handhavingsinstrumentarium voor inspectie m.b.t. regels routegebruik is het toezicht op de naleving niet voldoende efficiënt.
- Door trend gebruik grotere vliegtuigtypes is het nodig de terminal verder te vergroten (meer passagiers per vliegtuigbeweging).
- Doordat er minimaal 2 keer per dag gevlogen wordt, zitten vluchten automatisch aan de randen van de dag (gemiddelde vluchtduur heen en terug incl. handeling etc. = 7 uur), uitgaande van een vliegtuig die gestationeerd is op RTHA
- Economisch gezien betekent niet inzetten op groei achteruitgang in concurrentiepositie
- Een luchthaven is sterk afhankelijk van keuzes van luchtvaartmaatschappijen Luchthaven heeft beperkte instrumenten om invloed uit te oefenen op de keuzes van luchtvaartmaatschappijen (wanneer wordt waar naartoe gevlogen met welk vliegtuigtype)
- Er is geen goede en breed gedeelde definitie van de term 'hinder' en 'hinderbeperking'
- Er is in de zomer meer vraag dan aanbod.
- Er is reeds vele miljoenen aan maatschappelijk geld uitgegeven om de natuur en de leefbaarheid van de noordrand van Rotterdam te versterken vanuit de compensatie-opgave voor de aanleg Tweede Maasvlakte. Als mensen niet willen komen en/of natuur ontwikkelt zich niet voldoende door vliegtuigoverlast, dan is dit kapitaalvernietiging.
- Er liggen zaken op tafel die we mogelijk niet kunnen regelen in een Luchthavenbesluit
- Er zijn miljoenen geïnvesteerd in de groengebieden met oog op rust/ruimte/leef kwaliteit. Dit mag niet onder druk komen te staan.
- Europees slotsysteem bemoeilijkt sturing vanuit de luchthaven op het profiel van het verkeer
- Ganzen rusten in de gebieden rondom RTHA en ook in de stad en gaan overdag de hort op. De kans op vogelaanvaringen neemt toe bij verdere groei van vliegbewegingen.
- Gebieden (inrichten) die interessant zijn voor vogels en biodiversiteit stroken (vaak) niet met vliegveiligheid
- Geluid en hinder is vaak een optelsom van factoren (weg-, lucht, spoorverkeer etc.)
- Geluidsoverlast door vliegverkeer RTHA
- Geluidsoverlast van overvliegende vliegtuigen in stiltegebieden
- General Aviation is lastig te categoriseren met verschillende toestellen, toepassingen en inzetten



## Participatietraject RTHA Luchthavenbesluit

- Gesprekken over cumulatieve belasting o.g.v. geluid, stikstof, etc. worden onvoldoende gevoerd; het vinden van rust en behoud van een goede leefomgevingskwaliteit in de regio wordt steeds moeilijker.
- Grote impact van vliegtuigverkeer op leefomgeving (geluid, NO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub>, (ultra)fijnstof)
- Handhaven en monitoren in huidige situatie werkt onvoldoende: Het ontbreekt aan duidelijke werkbare normen voor geluid, (ultra)fijnstof en giftige stoffen.
- Het aantal helikopters en vluchten per vlieglocatie kan fluctueren. Op basis van een veranderend criminaliteitsbeeld wordt de verdeling van helikopters over de verschillende vlieglocaties met regelmaat aangepast.
- Het autoverkeer levert een bijdrage aan de congestie op de weg en zorgt (net als het vliegverkeer) voor CO<sub>2</sub>-uitstoot.
- Het belang van de individuele reiziger kan niet meer overeind blijven tegenover de hinder van het collectief
- Het luchtruim rondom Rotterdam is nauw verweven met dat van de rest van Nederland. Aanpassingen in de Routeset voor RTHA hangen dan ook samen met het lopende programma Luchtruimherziening. Daarin worden de luchthavens en de bijbehorende start en vertrekroutes van de luchthavens Rotterdam, Amsterdam en Lelystad in samenhang gezien.
- Het segment business aviation zal altijd ad-hoc slots nodig hebben, aangezien historische slotseries niet gelden voor een last-minute business propositie
- Hoe gaan we landelijk om met de behoefte om te vliegen in relatie tot regionale inpassing van een vliegveld
- Impact RTHA op o.a. ruimtelijke ordening en woningbouwopgave, met name Park 16 Hoven in relatie tot traumahelikoptertransport.
- Impact van vliegverkeer op vogels / faunabeheer
- Instrumentarium voor sommige nationale/regionale ambities ontbreekt
- Interferentie RTHA en Schipholverkeer heeft consequenties voor de RTHA omgeving.
- Investeren in duurdere, maar schonere en stillere vliegtuigen betaalt zich niet terug omdat er geen groei is voor duurzame nieuwe of bestaande gebruikers. Een idee is om deze investeringen te belonen in ruimte/slots en in lagere tarieven op de luchthaven.
- Kaderstelling door Europese Richtlijnen (o.a. slotverordening) zorgt voor beperkingen bij uitwerking van oplossingen
- Knelpunten doen zich voor wanneer provinciale belangen, die vooral uitgaan van vermindering van hinder voor de omgeving, worden aangetast.
- Kwaliteit van de leefomgeving in het gebied staat onder druk, met name t.a.v. geluid.
- Leisure bestemmingen voor de Nederlander zijn vaak geen potentiële vertrekmarkten.
- Luchtruimherziening loopt niet parallel met RTHA LHB proces
- LVNL kan opties aandragen voor hinderbeperking maar in het geval van routeoptimalisaties vergt dit brede consultatie en belangenafweging op verschillende niveaus.



## Participatietraject RTHA Luchthavenbesluit

- Maatschappelijk verkeer valt nog in dezelfde geluidscontour als commercieel verkeer
- Met slots die gedurende het jaar vrijvallen kan je geen stabiele operatie opzetten
- Missende integrale ruimtelijke ordening voor Polder Zestienhoven
- Mogelijke impact van de RTHA contour op de RES (door bouwverbod windmolens)
- Mogelijke impact van de RTHA contour op ontwikkellocaties bij aanpassing contour
- Momenteel één geluidsruimte gedeeld door commercieel, hobbymatig en maatschappelijk verkeer
- Nabijheid luchthaven beperkt verdere ontwikkelingen in verband met diverse risicoprofielen
- Nachtelijke vluchten door commercieel verkeer zorgen voor onevenredig veel overlast
- Niet alle (door derden gewenste) bestemmingen zijn ook rendabel te maken vanuit RTHA
- Normering van (grens)waarden kan precedentwerking voor andere luchthavens met zich meebrengen, waarbij een LHB vooral moet passen bij lokale situatie
- Ondanks dat het MMT maar 10 % (2019) van het totaal aantal vliegbewegingen op RTHA maakt, betekent dit een verbruik van ongeveer 25% van de geluidsruimte van RTHA door onderliggend rekenkundig model. Eén vliegbeweging in de nacht = factor 10 in de geluidsruimte. Eén inzet zijn twee vliegbewegingen.
- Onduidelijk (wisselend) beleid zorgt voor onzekerheid en maakt het moeilijk te anticiperen qua planning en investeringen
- Onveilige verkeerssituatie (ontbreken zebrapaden, verlichting, weinig sociale controle in de avonduren etc.)
- Onvoldoende instrumenten om te sturen op afname van met name geluidshinder.
- Onvoorspelbare vluchten die nu al over het (deels voor het luchtruim gesloten) natuurgebied Ackerdijk komen, leiden tot grote onrust onder de vogels, en dus op verhoging kans op vogelaanvaringen.
- OV-verbinding is aanwezig, maar onvoldoende frequent om goed aan te sluiten op les- en werktijden.
- OV-bereikbaarheid van het vliegveld is niet optimaal. Het is niet bereikbaar per trein, tram en metro, terwijl dat door reizigers het meest gewaardeerd wordt. De vervoersstromen zijn niet groot genoeg om een treinverbinding naar de airport te brengen. Daarom is het belangrijk dat er een goede verbinding is van en naar trein, tram en metro.
- Overlast door overkomende vliegtuigen en de negatieve invloed op leefomgevingskwaliteit (en dus gezondheid van bewoners)
- Overlast veroorzaakt door vliegverkeer en de impact daarvan op gezondheid/kwaliteit van leven



## Participatietraject RTHA Luchthavenbesluit

- Potentiële verandering van het risicobeeld als gevolg van verandering van de vluchtintensiteit en ontwikkelingen rondom de luchthaven.
- Regulering en contouren beperken de ruimte voor innovatie/experimenteren/organiseren.
- Reizigers willen graag een optimale vakantieduur (vroeg heen en laat terug)
- Risico op concurrentie tussen NL luchthavens op het thema verduurzaming (nieuwste vliegtuigen, brandstof, etc.)
- Rotterdam heeft een focus op duurzaam en klimaat. Daar moet RTHA wel in passen.
- RTHA lijkt nu een overloop-luchthaven te zijn en heeft onvoldoende een eigen identiteit
- Ruimtelijke ordening en flora/fauna vragen een afweging
- Slaapverstoring door nachtvluchten en vluchten in de randen van de dag
- Slots zijn altijd vol, daarom is er weinig incentive om nieuwe vluchten toe te voegen.
- Sommige lange termijn ambities (o.a. luchtkwaliteit) missen nog het concrete instrumentarium voor de uitvoeringsagenda
- Splitsen van geluidscontour commercieel en maatschappelijk (spoedeisende hulpverlening en politietaken)
- Spreiding van vluchten sluit niet altijd aan op moment van opleiden.
- Strengere regelgeving vanuit de aanvullingsregeling geluid (onderdeel Omgevingswet) maakt het moeilijker om woningbouwplannen te realiseren, omdat geluidshinder van vliegverkeer zwaarder mee wordt gewogen.
- Toename van hinder en aantal meldingen (geluid en luchtkwaliteit)
- Uitdaging: kijken vanuit metropolitane kansen naast lokaal belang
- Veel natuurontwikkeling ter compensatie van eerdere projecten op de uitvoeringsagenda (o.a. verbreding A4); wat is de impact van het LHB op deze ontwikkelingen?
- Veranderende contouren van RTHA die ontwikkelingen op het gebied van ruimtelijke ordening (Omgevingswet spreekt over de fysieke leefomgeving) onmogelijk maken.
- Verdere toename van vluchten heeft een negatieve impact op (m.n.) vogels.
- Verloop onder privé brevethouders (gemiddeld zijn mensen <10 jaar vlieger), veel uitval (stoppen vanwege medische redenen, hogen kosten, ander hobby's, etc.)
- Verstedelijking en woningbouw verdrijven bedrijventerreinen en meer extensieve functies uit de stad. Maar daarmee worden ook banen uit de stad geduwd.
- Voorspellen van verkeerstromen en toezicht op gebruik geluidscontour rust volledig op schouders van luchthaven, waar zij beperkt invloed op heeft en te gebruiken instrumenten zijn voorgeschreven
- Vraag naar vluchten is groter dan het aanbod (situatie pre-COVID19).
- Vraag of huidige geluidsnormering nog voldoende rekening houdt met de specifieke regionale context
- Weinig faciliteiten in Polder Zestienhoven
- Wettelijke handhavingssystematiek sluit niet aan op de ervaren hinder





## 4. KANSEN

- Aandacht voor de manier waarop verkeer wordt afgehandeld, in samenspraak met LVNL (routing vliegtuigen).
- Aansluiten bij regulier overleg over de ontwikkelingen RTHA
- Aanwezigheid Randstadrail / Metrolijn E beter benutten
- Bedrijven, organisaties en instellingen op de as van de Fairoaksbaan en rest Polder 16Hoven kunnen elkaar versterken.
- Bereiken van een voor een ieder aanvaardbare balans van belangen: rust, veiligheid en leefbaarheid in harmonie met het bereiken van een acceptabel economisch rendement en de voordelen van een luchthaven in de omgeving.
- Bespreken van plan Central Park op de plek van RTHA, in ieder geval als voetnoot (gezien de kaders)
- Betere (inter)nationale spoorwegverbindingen van/naar het gebied onderzoeken
- Betere bereikbaarheid en dan met name OV ontsluiting in het gebied
- Betere bereikbaarheid van het vliegveld door MaaS, zelfrijdende voertuigen of een railverbinding.
- Betere inbedding van RTHA in de regio
- Betere monitoring en striktere handhaving
- Borging van passende participatie en governance bij toekomstige luchthavenontwikkeling
- Campusontwikkeling en innovaties naar duurzamere luchtvaart op de luchthaven
- Combineren van innovatie, onderwijs en luchtvaart om elkaar te kunnen versterken
- Concrete invulling op RTHA van de nationale adviezen rondom betere participatie
- COVID-19 crisis gebruiken om metingen uit de voeren met minder/geen vliegverkeer (kozijnen zijn merkbaar minder zwart)
- De aanwezigheid en inzet van de traumahelikopter is eveneens belangrijk voor de gehele provincie.
- De belangen voor de afhandeling van het Rotterdamse vliegverkeer (en daarmee de effecten op de omgeving) meer prioriteit geven ten opzichte van andere verkeersstromen en meer laten prevaleren dan nu het geval is.
- Duurzame aanpassingen op de luchthaven, zoals zonnepanelen op de hangar; stopcontacten voor GPU's
- Een duidelijke scheiding krijgen in de geluidscontouren voor commercieel en maatschappelijk verkeer
- Een goed werkend RTHA biedt kansen op de MICE (meetings, incentive, conference & events) markt.
- Een goede balans vinden tussen economie, ruimtelijke ordening en milieu (gezondheid).



## Participatietraject RTHA Luchthavenbesluit

- Een nieuwe(re) koers van RTHA geeft Rotterdam de kans om te laten zien dat zij echt werk maakt van haar transitie(s) – m.n. op gebied van energie/duurzaamheid en innovatie
- Omzetting van conventional navigation naar PBN (performance based navigation) als belangrijke ‘enabler’ voor hinderbeperking in de toekomst.
- Eigen geluidsruimte voor maatschappelijk verkeer, waarover jaarlijks verantwoording wordt afgelegd aan VWS
- Er is toenemende interesse in RTHA vanuit bezoekende vliegtuigen (van andere vliegvelden) in de categorie van kleine luchtvaart. Hoge afhandelingskosten waren in het verleden altijd een drempel, nu niet meer.
- Eventuele groei van luchtvaart gebruiken om verduurzaming van de luchtvaartsector te bekostigen
- Fundamentele discussie over de toegevoegde waarde van RTHA zou gevoerd moeten kunnen worden
- Fysieke veiligheid als ontwerpvariabele meenemen in het voorkeursscenario van de Notitie Reikwijdte en Detail en vervolgens in de Milieu Effect Rapportage.
- Goed samen zoeken naar maatregelen die werken voor het vliegveld én het natuurbeheer in de Ackerdijkse plassen en Noordrand Rotterdam.
- Heldere en controleerbare afspraken over hinderbeperking en handhaving
- Heldere en controleerbare afspraken over verdeling van milieuwinst als gevolg van toekomstige innovatie
- Het luchthavenbesluit dient een visie in te houden, ook voor 2030 - 2050 en niet alleen gericht zijn op groei maar ook op de bovengenoemde belangen.
- Het unieke karakter van het Bijzonder Provinciaal Landschap beter op de kaart zetten
- I.s.m. bewoners uitbreiden van het huidige geluidmeetnet en de verkregen meetgegevens als input gebruiken voor sturing, waarbij ook andere indicatoren (naast Lden) betrokken kunnen worden.
- Impulsen voor verdere samenwerking tussen NL-luchthavens bij verduurzaming en innovatie (bijv. RHIA)
- In de toekomst zou gebruik gemaakt kunnen gaan worden van ILS (Instrument Landing System) op RTHA. Dit betekent dat er ook met slechter weer gevlogen kan worden (alleen mogelijk vanaf luchthaven).
- In samenspraak met de regio sturen op afname van hinder.
- Indirect: duidelijkheid over de toekomst van RHT geeft ook duidelijkheid over kansen van deze perifere kantorenlocatie.
- Intensievere samenwerking met ander maatschappelijk verkeer.
- Investeren in betere infrastructuur kan leiden tot meer voorzieningen (hotels etc.) en mogelijk sociaal economische kansen
- Kan RTHA een rol spelen in het verbeteren van de veiligheid en gezondheid in de regio?
- Kans om te werken aan een gezamenlijke feitenbasis
- Kans op meer draagvlak voor de luchthaven als zij en het ministerie van I&W de uitkomst van het participatietraject omarmt en uitwerkt



## Participatietraject RTHA Luchthavenbesluit

- Kleine luchtvaart als vliegwiel voor innovatie (first movers voor nieuwe techniek) bv. elektrisch vliegen
- LHB combineren met bijpassende uitvoeringagenda en jaarlijkse evaluatie
- Limiteren van de extensieregeling
- Luchtruimherziening: Hoger kunnen vliegen geeft meer veiligheid igv noodsituaties en minder geluidsoverlast op de grond. (Win-win)
- Luchtvaart voorkomt volbouwen van bepaalde gebieden, waardoor aanpalende groene gebieden blijven bestaan
- LVNL doet op en rond de verschillende luchthavens ervaring op met hinderbeperkende maatregelen. Die kennis kunnen zij inzetten voor RTHA.
- LVNL heeft de kennis om met betrokkenen in gesprek te gaan over piekbelasting en spreiding binnen de contour.
- Meer aandacht voor hindervermindering via vliegprocedures (landen met CDA's, opstijgen NADP etc.)
- Meer home-based vliegtuigmaatschappijen op RTHA heeft een positieve impact op werkgelegenheid
- Meer recreatiegebied creëren
- Meer reuring (horeca, Retail en recreatie) in het gebied zou helpen bij het vergroten van de aantrekkelijkheid en samenwerking onderwijs met overige werkveld op de learning airport.
- Meer ruimte voor kleine luchtvaart in de komende jaren.
- Meer verschillende (unieke) bestemmingen aanbieden vanaf RTHA zodat de reiziger vanuit dicht bij huis een divers bestemmingspallet kan bereiken
- Minimale vlieghoogtes afspreken in LHB en de handhaafbaarheid hiervan verbeteren
- Naast berekenen ook meten van overlast
- Naast geluidscontouren/normen ook aantallen vliegbewegingen en passagiers vastleggen
- Nieuwe instrumenten/maatregelen realiseren waarover we nu nog niet beschikken (bijv. hinderbeperkende maatregelen als vliegen in de dagranden, fysieke ingrepen (isolatie), nachtvluchten e.d.)
- Onderzoeken of het sociaal economisch potentieel verbeterd en verbreed kan worden.
- Op het vlak van innovatie is RTHA een mooie kleine luchthaven om innovaties uit te testen en vervolgens elders te vermarkten. Daartoe wordt gewerkt binnen RHIA (Rotterdam The Hague Innovation Airport).
- Op RTHA gebaseerde vliegtuigmaatschappijen dragen bij aan werkgelegenheid in de regio.
- Operationeel mogelijk maken dat uitwijkers niet leeg hoeven te vliegen boven Nederland
- Oprichten van Centrum voor Kleine Luchtvaart op RHTA, een plek waar alle Kleine Luchtvaartactiviteiten samenkomen (oude plannen hernieuwen?)
- Partijen beter laten samenwerken om problemen op te lossen (boeren, natuurbeheer, bedrijven, overheid)
- Qua hindervermindering zijn er kansen op het gebied van stillere vliegtuigen, minder nachtvluchten, en schonere vliegtuigen.



## Participatietraject RTHA Luchthavenbesluit

- Reduceren impact van luchtvaart op de leefomgeving
- Reizigers, bewoners en gebruikers Polder Zestienhoven bij elkaar brengen waardoor er meer “massa” ontstaat voor innovatieve, maatschappelijke en bedrijfsmatige ontwikkelingen, faciliteiten en gebruik (bestaande) infrastructuur.
- Relatie ontwikkeling TU Delft techno campus en RTHA versterken
- Rol van RTHA als knooppunt van mobiliteit vanuit de positie MRDH
- Rotterdam moet in de komende decennia meer een luchthaven worden met vakantie en zakenbestemmingen, die aansluiten bij de wens van de regio Rotterdam.
- RTHA een prominente plek geven in de transitie van de regio.
- RTHA kan een belangrijk vestigingsargument zijn bij acquisitietrajecten voor nieuwe bedrijven. Niet qua werkgelegenheid, maar ihkv zakelijke mobiliteit en bereikbaarheid van Rotterdam regio.
- RTHA mag meer ‘reizen’ ademen, dat gevoel is er nu niet
- RTHA meer gebruiken als innovatie centrum voor de regio en de luchtvaart
- Ruimte om te kunnen experimenteren voor new business en innovaties
- Ruimtelijke ordening en flora/fauna vragen een afweging
- Splitsing gebruikruimte geluid voor spoedeisende hulpverlening en politietaken
- Stimuleren biodiversiteit
- Stimuleren van nieuwe stille en zuinige types toestellen verlaagt, zeker in de dagranden, de impact van vliegen op de omgeving
- Stimuleren van weidevogelpopulatie (ganzen is een aandachtspunt)
- Stimuleren verduurzaming in de hele luchtvaartketen
- Toekomstscenario voor RTHA herdefiniëren
- Toewijzen van een individuele geluidscontour aan de partijen binnen de categorie maatschappelijk verkeer.
- Uitbreiding en versterking stiltebeleid
- Vakantievliegers opereren vanuit hun bedrijfsmodel veelal met moderne, goedkopere en stillere/schonere toestellen. Dit zou reden zijn om hier een voorkeur aan te geven.
- Vastgoedontwikkeling op en rondom het vliegveld als aanvulling voor innovatieve bedrijven zijnde onderdeel van een nieuw cluster (business centra, living labs, etc.).
- Vaststelling van een robuust LHB voor de lange termijn, gebaseerd op condities voor handelsverkeer in plaats van plafonds
- Verankeren van de WHO-gezondheidsaanbevelingen in toekomstig beleid en normenstelsel
- Verbeteren ruimtelijke kwaliteit luchthaven en de infrastructuur er omheen (incl. elektrisch vervoer en het gebied als buffer voor klimaatveranderingsopgaven)
- Verbeteren van relatie met omgeving door in te spelen op de behoefte van de regio
- Verbetering draagvlak, minder meldingen, meer communicatie
- Verbetering leefklimaat



Participatietraject RTHA  
**Luchthavenbesluit**

- Verbetering van het overleg tussen luchthaven en regio.
- Verder ontwikkelen van RTHA als facilitator van noodhulp (regionaal, landelijk en internationaal)
- Verdere investeringen in hotels, parkeerplaatsen en kantoren worden zeer op prijs gesteld en dragen bij aan de waarde van RTHA
- Verduurzamen van luchtvaart door innovatieve technieken toe te passen
- Verschillende partijen/rollen rondom de luchthaven beter combineren.
- Voorspelbaarheid operatie vergroten door splitsing gebruikruimte, zoals beschreven in Luchtvaartnota, voor geluid voor commercieel en maatschappelijk verkeer
- Wederzijds begrip en vertrouwen kweken door het doorlopen van een transparant proces
- Werkgelegenheid voor goed opgeleide studenten die zorgen voor een betere dienstverlening op en rond de luchthaven.