

Geachte commissieleden,

Graag breng ik voor het inspreekmoment ontwerp-luchthavenbesluit RTHATHA, van dinsdag 21 april a.s. het volgende onder uw aandacht:

### **De Participatie.**

De participatie is mislukt. Hier werd al in een vroeg stadium melding van gemaakt. Mislukt om de volgende redenen:

- De consultatie heeft zich beperkt tot vooraf geselecteerde beleidsopties, hetgeen strijdig is met het vereiste van **open participatie**.
- De positie van de Bewonersvereniging Tegen Vliegtuigoverlast (BTV) wijst erop dat geen sprake is geweest van **effectieve invloed** op de besluitvorming.
- Het terugtreden van bewonersvertegenwoordigers vormt een sterke indicatie van een **structureel gebrek aan fair process**.

Deze mensen, die uit de participatieproces stapten, kenden hun verantwoordelijkheden jegens de mensen die zij vertegenwoordigen.

Hiermee is mogelijk sprake van strijd met:

- artikel 6 Verdrag van Aarhus;
- artikel 3:2 en 3:4 Awb (zorgvuldigheid en belangenafweging).

Dit gebrek raakt de **rechtmatigheid van het gehele besluitvormingsproces**

### **Staatssteun: strijd met artikel 107 VWEU**

De financiële constructie rond de luchthaven roept ernstige vragen op onder het Europese staatssteunrecht. Steun die de Europese Commissie momenteel onderzoekt.

De volgende elementen zijn juridisch problematisch:

- De overeengekomen vergoeding van € 0,14 per m<sup>2</sup> tot 2100 roept twijfel op over **marktconformiteit**.
- De economische onderbouwing bevat geen toets aan het zogeheten **Market Economy Operator Principle (MEOP)**.

Het ontbreken van een deugdelijke analyse vormt tevens een schending van het motiveringsbeginsel (artikel 3:46 Awb).

Het zou zeer gewenst zijn als de commissie de steun die reeds gedurende vele jaren verleend wordt, zou kunnen terugvorderen. Hiermee kunnen de tekorten die zich op diverse onderdelen in de gemeentelijke begrotingen voordoen, worden verminderd of zelfs weggenomen. Deze stap zou niet alleen de financiële situatie van de gemeente ten goede komen, maar tevens bijdragen aan het welzijn en de tevredenheid van de gehele Rotterdamse bevolking.

## **Advies van dhr. Schrijnen.**

Van het advies van dhr. Schrijnen, **toeleggen op het zakelijk vliegen**, is ook weinig terug te vinden in het ontwerp Luchthavenbesluit. In de rapporten en jaarverslagen (DCMR) wordt door de vakantie- en stedentripluchthaven alles uit de kast gehaald om in woorden het zakelijk karakter te benadrukken. De echte daden blijven al jaren uit. De stad Rotterdam onwaardig!

## **Geluidbelasting en verstoring van het bioritme**

De voorgenomen ontwikkeling leidt tot een aanzienlijke en structurele verstoring van de nachtrust van omwonenden. Met name de vroege starts van vliegtuigen, hier een toename van **25%**, veroorzaken een terugkerende onderbreking van het bioritme.

Uit de beschikbare gegevens blijkt dat geluidniveaus aan de buitengevel kunnen oplopen tot circa 83–88 dB(A). Dit vertaalt zich naar binnen niveaus van ongeveer 48–53 dB(A), waarden waarvan algemeen bekend is dat deze kunnen leiden tot vroegtijdig ontwaken en slaapverstoring. Aangezien deze situatie zich zeven dagen per week voordoet, is er sprake van een structurele belasting met potentieel ernstige gevolgen voor de volksgezondheid, waaronder chronische slaapverstoring.

In een gebied dat reeds zwaar belast wordt door diverse geluidbronnen, rijst de vraag welke ontwikkeling prioriteit behoort te krijgen. Enerzijds is er de uitbreiding van de luchthaven tot circa 3,24 miljoen passagiers, voornamelijk gericht op vakantieverkeer (volgens de luchthaven zelf gaat het om ruim 400 vakantievluchten!). Anderzijds zijn er ontwikkelingen zoals de verdubbeling van de metrofrequentie (van 12 naar 24 passages per uur) en het intensievere gebruik van de hogesnelheidslijn (HSL). Deze laatste ontwikkelingen dragen aantoonbaar bij aan duurzame mobiliteit en klimaatdoelstellingen, maar leiden eveneens tot een toename van de geluidbelasting.

## **Luchtkwaliteit**

De luchtkwaliteit in de regio Rotterdam, inclusief de omliggende gebieden, behoort tot de slechtste van Nederland. Gelet op deze situatie zou men verwachten dat er strengere voorwaarden of aanvullende eisen worden gesteld, alvorens er goedkeuring wordt verleend voor een toename van het aantal passagiers op Rotterdam The Hague Airport (RTHA) met circa 70%.

Misschien kan de commissie eens kijken hoe de verdere groei van de luchthaven, inclusief de daarbij behorende toename van vervoersstromen, verenigbaar kan zijn met de verplichting om in 2030 te voldoen aan de nieuwe luchtkwaliteitsnormen zoals vastgelegd in Richtlijn 2024/2881.

## **Zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) en schending van EU-milieurecht**

Bij specifieke windrichtingen en klimatologische omstandigheden, zoals temperatuurinversie, komt een deken van kerosinedampen over het woongebied van Schiebroek op korte afstand (circa 600 meter) van de startbaan te liggen. Structurele metingen op deze locaties ontbreken echter.

De uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS), waaronder ultrafijnstof en kankerverwekkende componenten, vormt een kernprobleem

Er ontbreken hier structurele metingen van ZZS in woongebieden (zoals Schiebroek). Voorts wordt er uitgegaan van aannames over verspreiding die niet empirisch zijn onderbouwd.

Dit is in strijd met:

- het **zorgvuldigheidsbeginsel**;
- het **voorzorgsbeginsel** (EU-recht).

Met vriendelijke groet,

F.P. Maal