



Bijdrage Bewonersorganisatie InHillegersberg voor de vergadering van Commissie Leefomgeving & Economie van 21 april 2026 Ontwerp Luchthavenbesluit

Geachte voorzitter, leden van de commissie,

Dank u wel dat ik hier vandaag mag inspreken namens de bewonersorganisatie InHillegersberg, omwonenden van Rotterdam The Hague Airport.

Ik wil beginnen met de kern van onze boodschap. Voor bewoners staat één belang centraal: het behoud van een gezond en prettig leefklimaat. Dat is geen abstract begrip, maar onze dagelijkse realiteit. Het gaat over onze gezondheid, onze nachtrust, de ontwikkeling van onze kinderen en onze mogelijkheid om goed te functioneren op werk en school.

Al in 2017 concludeerde de onafhankelijke verkenner Joost Schrijnen dat er geen draagvlak is voor verdere groei van de luchthaven. Toenmalig Staatsecretaris Dijksma besloot daarop dat zonder draagvlak niet mocht worden gegroeid. Dat besluit geldt nog steeds. Sindsdien is de situatie niet verbeterd. In het huidige voorstel wordt opnieuw uitgegaan van groei, met circa 4.000 extra vluchten en als referentiejaar 2019 — een piekjaar. Dat roept bij ons een fundamentele vraag op: "Waarom wordt in dit voorstel uitgegaan van het piekjaar 2019, terwijl 2014 — het jaar van omzetting naar het huidige stelsel — een veel logischer en juridisch zuiverder uitgangspunt is?" En toen het aantal vluchten aantoonbaar lager lag? De keuze van het uitgangspunt bepaalt immers de uitkomst.

Luchtvervuiling is misschien niet zichtbaar, maar de gevolgen zijn dat zeker wel. De regio Rotterdam behoort tot de meest vervuilde gebieden van Europa. Naast haven, industrie en wegverkeer draagt ook de luchtvaart hieraan bij. Met name ultrafijnstof is een groeiend aandachtspunt. Hoewel hier nog geen norm voor bestaat, laten wetenschappelijke inzichten zien dat dit schadelijk is voor de gezondheid. Juist daarom vragen wij u het voorzorgsbeginsel serieus toe te passen.

Daarnaast is er nog onvoldoende regelgeving voor de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen binnen de luchtvaart. Tegelijkertijd nemen CO₂- en stikstofuitstoot toe. Voor bewoners is het belangrijk dat duidelijk wordt hoe emissies worden berekend — per vliegtuig, per passagier, of over de gehele vlucht. Wat ons betreft is het uitgangspunt helder: de totale uitstoot moet omlaag.

Geluidsoverlast is voor bewoners dagelijks merkbaar. De World Health Organization heeft haar geluidsnormen aangescherpt, en het RIVM en GGD-GHOR bevestigen de relatie tussen vliegtuigeluid, hinder en slaapverstoring. Dat zien wij ook terug in de praktijk.

Tegelijkertijd constateren wij een verschil tussen modellen en beleving. Op papier worden vliegtuigen stiller, maar bewoners ervaren dat niet zo — zeker niet bij het opstijgen en dalen, wanneer de geluidsbelasting het hoogst is. Daarom vragen wij u om berekeningen te toetsen aan de praktijk van bewoners.

Ook het gebruik van jaargemiddelden doet geen recht aan de werkelijkheid. Overlast zit in piekmomenten. Daar liggen de mensen wakker van, niet van gemiddelden.

De verlegging van vliegroutes, bedoeld als hinderbeperkende maatregel, heeft in onze wijken vooral geleid tot verplaatsing van overlast. Tegelijkertijd zijn er meer en grotere vliegtuigen ingezet. Het aantal klachten bij de DCMR is hierdoor sterk toegenomen. De afname, die kortgeleden werd gemeld is veroorzaakt door een nieuwe meldings- en rekenmethode, dus niet door de werkelijkheid. Met name afwijkende vluchten zorgen voor extra hinder. Dit onderstreept het belang van duidelijke wetgeving en consequente handhaving, in plaats van afspraken die vooral in convenanten zijn vastgelegd. Er vindt weinig handhaving plaats.

Ik begon met een prettig leefklimaat voor alle Rotterdammers. Ook voor de hardwerkende rotterdammer in Rotterdam Zuid. Ik wil kort stilstaan bij de verhouding tussen het aantal vluchten en het gebruik. Rotterdam telt ongeveer 670.000 inwoners. Tegelijkertijd spreken we over 2 a 3 miljoen vliegtuigbewegingen per jaar. Dat komt neer op 4 vluchten per inwoner. Dat roept de vraag op hoe deze belasting zich verhoudt tot het daadwerkelijk gebruik door Rotterdammers en het belang voor de stad. RTHA verdient zijn geld met name met de retail en de parkeergelden. Met gemiddeld € 140,- per week is het parkeergeld (vaak) hoger dan een vliegticket.

Wat in de discussie vaak onderbelicht blijft, zijn de maatschappelijke kosten. Slechte luchtkwaliteit en geluidsoverlast leiden tot gezondheidsklachten, meer ziekteverzuim en lagere arbeidsproductiviteit. Dit betekent minder productieve uren en hogere druk op de zorg. Ook kinderen ondervinden effecten, bijvoorbeeld in concentratie en leerprestaties.

Deze kosten worden nu vrijwel geheel gedragen door de samenleving.

En dat terwijl de Luchtvaartnota juist aangeeft dat negatieve gezondheidseffecten van luchtvaart moeten worden verminderd.

Tot slot nog opmerkingen over duurzaamheid. Initiatieven zoals zonnepanelen op gehuurde grond zijn op zichzelf positief, maar maken de luchtvaart niet automatisch duurzaam. Ook biokerosine wordt verbrand en leidt tot uitstoot, en is bovendien op dit moment nog beperkt beschikbaar. In Rotterdam wordt het straks onder andere aangeboden via certificaten. Daar heeft de omgeving niets aan.

Een reductie van 3 decibel klinkt bescheiden, maar betekent feitelijk een verdubbeling van geluid. En een "geluidsreductie" van 50% lijkt groot, maar is voor bewoners nauwelijks hoorbaar, terwijl het wél ruimte creëert voor meer vluchten en dus meer piekoverlast. Ook aan minder lawaaiërigere vliegtuigen heeft de omgeving niets.

Voorzitter, leden van de commissie,

Onze oproep is duidelijk:
neem gezondheid en leefkwaliteit volwaardig mee in uw afwegingen,
en zorg voor duidelijke grenzen en handhaving die bewoners daadwerkelijk beschermen.

Want uiteindelijk gaat het niet alleen om economische afwegingen of modellen — het gaat om de kwaliteit van leven van mensen. Van Rotterdammers!

Dank u wel.