

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
T.a.v. de heer V. Karremans, minister  
Postbus 20011  
2500 EA Den Haag

Datum: 3 april 2026

Betreft: zienswijze inzake het Ontwerp-Luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport

Geachte minister Karremans,

Namens de bewonersvertegenwoordigers brengen wij hierbij onze zienswijze naar voren op het ontwerp-Luchthavenbesluit (LHB) voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA).

Wij stellen voorop dat we in het ontwerp van het luchthavenbesluit een verbetering zien ten opzichte van de huidige 'Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport'. Dit geldt in het bijzonder voor de begrenzing van het aantal vluchten in het handelsverkeer, de verdere beperking van vertraagde landingen na 23.00 uur, de aanscherping in de vroege ochtend en late avond, het aanwijzen van meer en beter gelokaliseerde handhavingspunten en de introductie van een wijzigingsbevoegdheid, die naar onze mening een bredere toepassing zou moeten krijgen. Daarmee wordt een stap gezet naar een beter hanteerbaar en beter uitlegbaar stelsel.

Tegelijkertijd geldt dat het ontwerp-Luchthavenbesluit nog niet het beschermingsniveau biedt dat omwonenden in redelijkheid mogen verwachten. Onze zienswijze is daarom constructief van aard. Wij kunnen in grote lijnen meegaan met het voorgestelde besluit, mits de beoogde winst daadwerkelijk in het definitieve LHB wordt verankerd en tegelijk een geloofwaardige route wordt geopend naar verdere vermindering van hinder en betere bescherming van het woon- en leefklimaat. Deze stap is echter pas betekenisvol als de winst voor omwonenden daadwerkelijk wordt gerealiseerd en merkbaar wordt in de feitelijke leefomgeving. Die combinatie is voor omwonenden essentieel.

Daaraan moet worden toegevoegd dat wij in de toelichting discrepanties signaleren in de gepresenteerde aantallen waarop de bepalingen van het ontwerp-Luchthavenbesluit zijn gebaseerd. Dat geldt in het bijzonder voor de aantallen inzake Business Aviation (BA). In de toelichting op pagina 19 wordt gesproken over 1.020 BA-vluchten. Op pagina 53, in tabel 1, wordt vervolgens onderscheid gemaakt tussen groot en klein BA-verkeer, waaruit blijkt dat de 1.020 kennelijk uitsluitend betrekking heeft op het segment klein verkeer. In de samenvatting op pagina 120 wordt daarentegen opnieuw uitsluitend over 1.020 vluchten gesproken. Deze onduidelijkheid in de presentatie van de aantallen achten wij onwenselijk en moet worden weggenomen.

Daarnaast merken wij op dat het stand-still-beginsel niet overal goed is doorgevoerd. Zo is er als het gaat om positievluchten tijdens het participatietraject gesproken over een aantal van 24 vluchten per jaar, terwijl in de aanvraag en in het ontwerp-Luchthavenbesluit sprake is van 48 positievluchten per jaar. Dit lijkt verband te houden met het verminderde aantal vertraagde vluchten. Wij vinden dit ongewenst. De luchtvaartmaatschappijen moeten knelpunten in hun te strakke planning niet afwentelen op omwonenden van de luchthaven. Wij blijven van mening dat overschrijding van openingstijden, behalve in geval van nood, niet wenselijk is en dat het streven er permanent op gericht moet zijn om dit te vermijden.

## **Aantalsnorm en begrenzing**

Allereerst is van belang dat de aantalsnorm daadwerkelijk de kern van het LHB gaat vormen. Voor omwonenden is dit een heldere, inzichtelijke en controleerbare grens. Juist daarom moet de begrenzing van het aantal vliegtuigbewegingen hard en ondubbelzinnig in het LHB zelf worden vastgelegd. De norm mag niet afhankelijk zijn van verwachtingen, toelichtingen of bestuurlijke intenties, maar moet als duidelijke juridische en handhaafbare grens in het besluit zijn verankerd. Een grens is immers pas betekenisvol wanneer voor iedereen duidelijk is dat overschrijding niet vrijblijvend is, maar bestuurlijke en juridische consequenties heeft.

## **Randen van de dag en nacht**

Daarnaast verdient de bescherming van de randen van de dag en de nacht nadrukkelijk aandacht. Voor omwonenden behoren rust in de avond, nacht en vroege ochtend tot de meest wezenlijke belangen. Beperkingen in deze tijdvakken mogen daarom niet alleen op papier bestaan, maar moeten ook in de praktijk merkbaar zijn.

Dat vraagt om een terughoudende toepassing van uitzonderingen en om een uitvoering die daadwerkelijk bijdraagt aan meer rust, duidelijkheid en voorspelbaarheid voor de omgeving. In het bijzonder achten wij het wenselijk dat op zaterdag en zondag vliegactiviteiten vóór 09.00 uur zoveel mogelijk worden vermeden, zodat de bescherming van de nacht en de vroege ochtend ook in het weekend daadwerkelijk betekenis krijgt.

Tegelijk is van belang dat beperkingen in de nacht (23.00-07.00 uur) niet leiden tot een concentratie van verkeer in direct aangrenzende tijdvakken. Bescherming verliest aan geloofwaardigheid wanneer hinder in de praktijk slechts wordt verschoven. In datzelfde licht achten wij het noodzakelijk dat overschrijding van de sluitingstijd uitsluitend aanvaardbaar is wanneer de vertraging ontstaat bij de laatste vlucht van de dag. Het structureel “doorrollen” van vertragingen gedurende de dag mag er niet toe leiden dat landingen na 23.00 uur alsnog een terugkerend verschijnsel blijven. Juist daarom is het van belang de ontwikkeling van vertraagde vluchten, de oorzaken daarvan en de feitelijke belasting in de vroege ochtend en late avond structureel te monitoren, zodat op basis daarvan bij evaluatie ook daadwerkelijk kan worden bijgestuurd.

Om overlast voor de omgeving te beperken, worden er door de luchthaven geen starts meer gepland na 22.00 uur. Die beperking is niet in het ontwerp-Luchthavenbesluit opgenomen. Wij pleiten ervoor om dat wel te doen en daarbij starts slechts toe te staan tot 21.00 uur.

## **Evaluatie en bijsturing**

Een volgend cruciaal punt betreft evaluatie en bijsturing. Wij ondersteunen de keuze om in het LHB een evaluatiemoment op te nemen. Voor omwonenden heeft evaluatie echter alleen waarde wanneer deze tijdig plaatsvindt, wanneer vooraf helder is hoe de uitkomsten worden bepaald en wanneer daaraan ook daadwerkelijk gevolgen kunnen worden verbonden. Evaluatie mag geen vrijblijvende exercitie zijn, maar moet een serieus instrument zijn om te beoordelen of de beoogde verbetering voor omwonenden in de praktijk ook werkelijk optreedt.

Een evaluatie zonder vooraf vastgelegde indicatoren, databronnen, verantwoordelijkheden en mogelijke consequenties biedt voor omwonenden onvoldoende zekerheid en dreigt te verworden tot een bestuurlijk afwegingsmoment zonder bindende betekenis. Daarom dient vooraf duidelijk te zijn welke indicatoren worden gehanteerd, welke databronnen leidend zijn, wie verantwoordelijk is voor monitoring en rapportage en op welke wijze uitkomsten kunnen leiden tot daadwerkelijke bijsturing.

Voor omwonenden moet een verbetering daarbij niet alleen zichtbaar zijn in berekeningen, modellen en contouren, maar ook merkbaar worden in de feitelijke leefomgeving. Zolang die twee werkelijkheden te ver uiteenlopen blijft het vertrouwen in beleid, monitoring en handhaving kwetsbaar.

Een eerste evaluatie na drie jaar ligt daarbij voor de hand, zodat bij de evaluatie na vijf jaar ook snel concrete vervolgstappen gezet kunnen worden. Wanneer het ontwerp-Luchthavenbesluit daadwerkelijk beoogt een merkbare verbetering voor omwonenden te realiseren, moet ook eerder zichtbaar worden of dat in de praktijk lukt. Daarbij ligt het voor de hand om in ieder geval gebruik te maken van de GGD-monitor, DCMR- en ILT-rapportages, LVNL-data en aanvullende belevingsonderzoeken.

### **Routeafwijkingen**

Voor omwonenden behoren routeafwijkingen tot de meest concrete en belastende bronnen van hinder. Daaronder verstaan wij het afwijken door een vliegtuig van de vastgestelde route, al dan niet op aangeven van LVNL. De feitelijke overlast wordt niet alleen bepaald door contouren en jaargemiddelden, maar juist ook door afwijkingen van routes, herhaalde passages en onverwachte concentraties van verkeer. Juist daarin schuilt voor bewoners een belangrijk deel van de hinder die in de leefomgeving wordt ervaren.

Daarom achten wij het van groot belang dat routeafwijkingen niet slechts indirect of zijdelings worden betrokken, maar expliciet onderdeel worden van evaluatie, monitoring en toekomstige aanscherping. Alleen dan kan het adaptieve karakter van het LHB ook daadwerkelijk bijdragen aan merkbare hinderbeperking voor omwonenden.

Daarbij is het noodzakelijk ook een concretere ambitie op te nemen ten aanzien van het maximaal toelaatbare aandeel afwijkingen. Wij hebben eerder bepleit dat dit percentage, net als bij Schiphol, niet boven de 3 procent uit zou mogen komen tot 6.000 voet. Voor zover het huidige wettelijke kader daarvoor nog onvoldoende ruimte biedt, moet de regelgeving juist op dit punt worden verruimd, zodat hieromtrent bepalingen in het LHB kunnen worden opgenomen.

Wat wij in de toelichting op het ontwerp-Luchthavenbesluit lezen over de reactie van LVNL vormt voor ons een bron van zorg waar het gaat om het voorkomen van routeafwijkingen. Kort samengevat geeft LVNL aan op korte termijn geen mogelijkheden te zien om het aantal routeafwijkingen terug te dringen en eerst de luchtruimherziening te willen afwachten. Los van de vraag of dit juist is, roept dit bij ons wel de vraag op in hoeverre de door u gewenste vermindering van hinder in de praktijk uitvoerbaar is, wanneer een belangrijke speler zich op deze wijze opstelt.

### **Wijzigingsbevoegdheid**

Wij zien in het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid in artikel 22 een poging het LHB eenvoudiger te kunnen aanpassen aan de veranderende praktijk. Het is een goede ontwikkeling dat voor een aanpassing van het LHB niet telkens het gehele besluit hoeft te worden herzien. Dat betekent niet dat daarmee de noodzakelijke zorgvuldigheid als het gaat om de toepassing ervan onder druk mag komen te staan.

Tegelijk achten wij het van belang dat de reikwijdte van artikel 22 evenwichtig en voldoende concreet wordt vormgegeven. Deze bepaling mag niet uitsluitend fungeren als route naar toekomstige verruiming van het aantal vluchten, maar moet juist ook bruikbaar zijn voor aanscherping wanneer de praktijk daarom vraagt. Zonder die evenwichtigheid ontbreekt voor omwonenden de noodzakelijke zekerheid dat de flexibiliteit ook daadwerkelijk in hun belang kan werken. Daarom achten wij het ongewenst dat de reikwijdte van artikel 22, voor zover het gaat om artikel 4 van het LHB, beperkt blijft. Het verdient aanbeveling om de verwijzing naar het creëren van innovatieruimte niet te concreet of te eenzijdig te formuleren, maar vast te leggen dat op basis van evaluatie ook neerwaartse bijstelling van het aantal vliegtuigbewegingen mogelijk is wanneer de praktijk daartoe aanleiding geeft. Alleen dan krijgt evaluatie voor omwonenden daadwerkelijk betekenis.

Eventuele toekomstige verruiming via innovatie kan alleen aan de orde zijn wanneer eerst in de praktijk aantoonbaar is gemaakt dat sprake is van werkelijke en blijvende verbetering van de leefomgevingskwaliteit. Er mag geen voorschot worden genomen op innovatieruimte zolang monitoring, naleving, handhaving en hinderbeperking niet overtuigend op orde zijn. Ook moet helder zijn wat in dat verband wordt verstaan onder fossielvrije of werkelijk duurzame luchtvaart, zodat misverstanden of te ruime interpretaties worden voorkomen.

Als het gaat om de voorwaarden waaronder tot de mogelijke groei van het aantal vliegtuigbewegingen kan worden besloten, is er onduidelijkheid. Het gaat dan onder meer om de vraag wat precies moet worden begrepen onder 'vliegtuigen die 100% op SAF vliegen'. Uit diverse presentaties, die wij hebben mogen bijwonen, is ons gebleken dat de beschikbare hoeveelheid SAF zo klein is dat dit nauwelijks voldoende is om te komen tot enkele procenten bijmenging. Vluchten die volledig op SAF vliegen, zijn naar ons oordeel dan ook niet realistisch. Wij gaan ervan uit dat op dit punt de nodige toelichting kan worden gegeven.

### **Gezondheid en luchtkwaliteit**

Daarnaast vragen wij blijvende aandacht voor gezondheid en luchtkwaliteit. Omwonenden ervaren niet alleen geluidhinder, maar maken zich ook zorgen over uitstoot en gezondheidseffecten. Ook als de huidige regelgeving nog niet op alle onderdelen ruimte biedt voor directe normering, moet het LHB wel de basis leggen om hier gericht verdere stappen in te zetten. Dat vraagt om een duidelijke koppeling tussen evaluatie, wijzigingsbevoegdheid en verdere aanscherping waar dat juridisch mogelijk wordt.

In dat verband verdienen onderwerpen als zeer zorgwekkende stoffen, loodhoudende brandstof in de kleine luchtvaart, APU-gebruik en taxiën nadrukkelijk aandacht. Juist op deze punten is eerder door bewoners aandacht gevraagd en juist hier ligt aanleiding om, zodra de juridische grondslag dat toelaat, verdere maatregelen te treffen. Aan deze route dient een steviger stelsel van meten, openbare rapportage en bestuurlijke opvolging te worden gekoppeld, zodat ook op dit terrein sprake is van zichtbare voortgang en bescherming.

### **Brede bescherming van de leefomgeving**

Verder achten wij het van belang dat ook de bredere bescherming van de leefomgeving nadrukkelijk in beeld blijft. Voor bewoners is niet alleen de zwaarste geluidzone relevant, maar juist ook de hinder die wordt ervaren in de ruimere omgeving. Een besluit dat werkelijk uitgaat van leefomgevingskwaliteit kan zich daarom niet beperken tot uitsluitend die zones waarvoor de meest directe juridische beschermingssystematiek geldt.

Het ontwerp-Luchthavenbesluit legt de contouren van 70 Lden, 56 Lden en 48 Lden vast. Duidelijk is dat er regels gelden voor 70 Lden en 56 Lden. Tussen de 56 Lden en de 48 Lden bestaat een dergelijke rechtstreekse beschermingssystematiek niet, terwijl een bredere groep omwonenden wel degelijk aanzienlijke hinder ervaart. Een LHB dat werkelijk uitgaat van leefomgevingskwaliteit zou in de bredere hinderzone zwaardere eisen aan monitoring, bescherming en bestuurlijke afweging moeten verbinden. De 48 Lden-contour is wel zo relevant dat gemeenten die geheel of gedeeltelijk binnen deze contour liggen lid worden van de CRO. Daaruit blijkt al dat dit gebied vanuit de bescherming van de gezondheid substantieel relevant is.

### **Handhaving, monitoring en informatievoorziening**

Tot slot achten wij het van belang dat handhaving, monitoring en informatievoorziening voor bewoners zichtbaar en geloofwaardig worden ingericht. Voor omwonenden gaat het uiteindelijk niet alleen om regels op papier, maar om tijdige correctie, zichtbare naleving en concrete bijsturing in de praktijk. Transparantie richting bewoners is daarbij essentieel.

Voor bewoners is een norm pas betekenisvol wanneer tijdig waarneembaar is of deze wordt nageleefd en wanneer overtredingen of structurele afwijkingen ook daadwerkelijk tot correctie leiden. Een stelsel dat primair achteraf verantwoordt, maar vooraf onvoldoende beschermt, schiet in de praktijk tekort. Daarom achten wij het van belang dat op basis van het LHB een handhavingsstrategie wordt ontwikkeld die minder afhankelijk is van verslaglegging achteraf en sterker is gericht op directe bescherming van bewoners op het moment dat hinder of afwijkingen zich voordoen.

Een laagdrempelige en proactieve informatievoorziening over gebeurtenissen die de leefomgeving raken kan daarbij helpen om onnodige onrust te voorkomen en vertrouwen te versterken.

## **Conclusie**

Alles afwegende komen wij tot de conclusie dat het ontwerp-Luchthavenbesluit een relevante stap vooruit vormt ten opzichte van de huidige situatie. Tegelijk is nadere aanscherping nodig om de huidige winst daadwerkelijk te verankeren en om te zorgen dat het besluit ook de route opent naar verdere vermindering van hinder en betere bescherming van het woon- en leefklimaat.

Wij verzoeken u daarom in het bijzonder:

- de aantalsnorm hard en ondubbelzinnig in het LHB zelf te verankeren;
- de bescherming van de randen van de dag en de nacht zodanig vorm te geven dat deze in de praktijk ook merkbaar is voor omwonenden, inclusief beperking van hinderconcentratie in aangrenzende tijdvakken, terughoudendheid met weekendverkeer vóór 09.00 uur en aanscherping van de extensieregeling;
- evaluatie en bijsturing zodanig in te richten dat tijdig kan worden vastgesteld of de beoogde verbetering daadwerkelijk optreedt, met vooraf vastgelegde indicatoren, databronnen, verantwoordelijkheden en bijsturingsmogelijkheden;
- de wijzigingsbevoegdheid niet alleen te richten op mogelijke verruiming, maar nadrukkelijk ook op aanscherping van voorwaarden, neerwaartse bijstelling waar nodig en verdere hinderbeperking;
- routeafwijkingen, gezondheid en luchtkwaliteit expliciet binnen bereik te brengen van verdere aanscherping en bescherming;
- handhaving, monitoring en informatievoorziening voor bewoners zichtbaar, uitlegbaar en geloofwaardig vorm te geven.

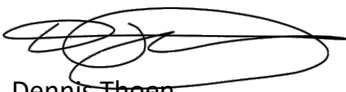
Daarmee kan het LHB niet alleen een einde maken aan de tekortkomingen van de huidige omzettingsregeling, maar ook het begin vormen van een beter uitlegbaar, beter hanteerbaar en beter beschermend stelsel voor de omgeving.

## **Hoogachtend,**

Namens de bewonersvertegenwoordigers in de CRO RTHA:

Ronald Klooster, Marcel Houtkamp, Manon Luiting en Dennis Thoen

**Voor deze,**



Dennis Thoen

bewonersvertegenwoordiger Lansingerland