

BESCHOUWING VAN J.R.H. SCHENDSTOK OP DE ZIENSWIJZE VAN DE GEMEENTE ROTTERDAM OP DE NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU VAN DE LUCHTHAVEN ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT

HET PARTICIPATIETRAJECT OM TE KOMEN TOT EEN VOORKEURSSCENARIO VOOR DE AANVRAAG VAN EEN LUCHTHAVENBESLUIT DOOR RTHA IS MISLUKT.

HET UITGANGSPUNT DAT MET 'STILLERE' Vliegtoestellen GROEIRUIMTE WORDT GEREALISEERD EN DAT DIT ZONDER TOENAME VAN GELUIDSHINDER EN OVERIG OVERLAST WORDT BEREIKT IS FEITELIJK ONJUIST EN BERUST OP EEN FICTIE.

DE KERN VAN DE NRD; "GROEI DOOR VLOOTVERNIEUWING MET 'STILLERE Vliegtoestellen" IS INVALIDE EN BIEDT GEEN MOGELIJKHEID TOT EEN TOENAME VAN HET AANTAL VliegBEWEGINGEN BINNEN DE GRENSWAARDEN: DAARMEE IS DE GEHELE NRD INVALIDE EN ONBRUIKBAAR ALS INSTRUMENT VOOR DE AANVRAAG VAN GROEI IN HET LHB.

GROEI VAN HET VliegVERKEER VAN RTHA RESULTEERT ALTIJD EN ONVERMIJDBAAR IN MEER HINDER, VAKER HINDER, OVERLAST EN EEN VERDERE AANTASTING VAN HET LEEFMILIEU EN DE GEZONDHEID VAN DE INWONERS VAN ROTTERDAM

-0-0-

Het door RTHA c.s. zo genoemde 'participatietraject' is door de bewonersparticipanten en alle omliggende gemeenten van de luchthaven afgewezen omdat het niet voldoet aan de kenmerken en vereisten van een Participatietraject als een inspraakprocedure dat een georganiseerde mogelijkheid biedt tot beleidsbeïnvloeding door burgers, organisaties en andere niet- bestuurders.

Het eindrapport -het EPP – heeft geen draagvlak gekregen van de deelnemende bewonersvertegenwoordigers, de milieuorganisaties en ook niet van de in de omgeving van de luchthaven gelegen gemeenten:

Dit rapport voldoet dus niet aan de voorwaarde van regionale draagvlak die door de Staatssecretaris Dijkema en de Minister Harbers is gesteld en zou daarom al moeten worden afgewezen en genegeerd.

Noch het traject noch het eindrapport, het EPP, heeft juridische status: Het heeft geen bestuursrechtelijke grondslag, vloeit niet voort uit wet- of regelgeving en is niet eens een overeenkomst naar Burgerlijk recht, want er is geen overeenstemming bereikt.

Desondanks presenteert RTHA een Notitie Reikwijdte en Detailniveau die is gebaseerd op dit EPP dat is uitgewerkt uitgaande van de bestreden uitkomsten van dit eindrapport.

De voorstellen in het EPP – en daarmee van de NRD - zijn gebaseerd op vooronderstellingen en vooraf vastgestelde voorwaarden en zijn doelstellend geformuleerd ten faveure van de wensen van de luchtvaartsector op grond van een fictie van stillere toestellen waarmee groeiruinimte wordt gerealiseerd en waaruit een toename van het luchtverkeer resulteert zonder toename van hinder. Deze vooronderstelling is niet en kan niet worden onderbouwd met feiten, temeer daar de gehanteerde vooronderstellingen en aannames zijn weerlegd door deskundigen en certificerende instanties.

De tegenstrijdige stelling in het EPP en de NRD dat deze groei van het luchtverkeer zal worden gerealiseerd met minder geluid en minder vervuilende uitstoot is niet gestoeld op feiten en niet aantoonbaar gemaakt – dat zal ook niet lukken, want dat kan met de huidige technische mogelijkheden niet.

Deze stelling wordt als uitgangspunt zonder schroom in het EPP en de NRD uitgewerkt in een model dat een groeipotentie oplevert van meer dan 10.000 extra vliegbewegingen inclusief de ruimte van de meteomarge, met de garantie dat deze toename van het vliegverkeer niet gepaard zal gaan met een toename van hinder en ander overlast.

We worden met het EPP en de NRD waar een exponentiële groei zonder toename van hinder wordt gepresenteerd gewoon om de tuin geleid, waarmee ik eigenlijk met geveinsde vriendelijkheid wil stellen dat er wordt gelogen.

Desondanks bespreken we de NRD als uitvloeisel van het EPP waarvan de tekortkomingen breeduit en in ruime mate eerder aan de orde zijn gesteld in de politieke gremia op lokaal, provinciaal en landelijk niveau.

Hoe kan dit? Is hier sprake van onkunde, negeren, geen verantwoordelijkheid willen nemen, het te druk hebben of een bewuste keuze om iets niet te doen waarmee de belangen van de burger in onvoldoende mate worden beschermd?

Of gaat het om geld? Hoe verloopt dan de afweging van belangen?

Is er dan voldoende besef dat de geluidsruijnte als norm ooit aan de luchtvaartsector is toegekend ten koste van de rust, stilte, leefbaarheid en een gezond leefmilieu die aanvankelijk als bestaand grondrecht als vanzelfsprekend aan de burgers toekwam?

Dit recht kan alleen worden beknot door overheidsingrijpen op grond van op democratische wijze aanvaarde argumenten en motieven ten behoeve van een ander erkend belang dat dan wel zwaarder moet wegen.

Als we uitgaan van het EPP en de NRD dan pretenderen de Luchthaven en de Luchtvaartmaatschappijen dat het behalen van een ‘gezonde financiële bedrijfsvoering’ met meer vluchten een hoger belang dient dan de daarmee veroorzaakte hinder, verstoring van leefbaarheid, aantasting van het leefklimaat en het veroorzaken van een ongezond leefmilieu met een verhoogd risico op gezondheidsschade voor tienduizenden, wellicht 100.000 mensen.....

Het kan volgens de wet zeggen ze, dus het mag en daarom doen ze het ook. Maar om je “gelijk” te krijgen met manipulaties en leugens is onethisch en onaanvaardbaar, dat nog afgezien van het feit dat het noodzakelijk is geworden de desbetreffende wet- en regelgeving te herzien vanwege de veranderde omstandigheden en de kentering in maatschappelijke opvattingen.

En dan is de Politiek aan zet! !

En hier gaat het nu om:

De ontwikkelingen vanaf 2013 waar een enorme toename van overlast en hinder van RTHA wordt waargenomen, ervaren en geregistreerd hebben een omslag in de balans teweeggebracht: Bewoners strijden al jarenlang tegen de steeds duidelijker en groter wordende disbalans tussen het genot van vakantievvluchten en het van hen ontnomen recht op rust, stilte en een gezonde leefomgeving.

De omwonenden van RTHA zijn ook jarenlang op het verkeerde been gezet door RTHA die toezeggingen niet nakwam, het uitstellen van een nieuw Luchthavenbesluit vanaf 2013 heeft

misbruikt om de vliegmaatschappijen terwille te zijn in hun eisen waardoor met grotere en zwaardere toestellen een explosieve groei van het aantal passagiers werd gefaciliteerd met als gevolg een explosieve toename van hinder en overlast....

En van het aantal klachten: dat groeide van 5.452 in 2013 tot tegen de 100.000 eind 2022.

Er is ook jarenlang onwil van de regering getoond om te erkennen dat met het toenemen van het vliegverkeer met zwaardere en grotere toestellen een toename van ernstige schade aan de omwonenden van een luchthaven wordt toegebracht en zijn in hun verantwoordelijkheid daarin ernstig tekortgeschoten.

Wat telt mee?

RTHA is gesitueerd temidden van de dichtbewoonde gebieden van de gemeenten Lansingerland, Schiedam en Rotterdam. De luchtvaartactiviteiten van RTHA leveren daarom alleen al door zijn ligging ONVERMIJDBARE hinder en overlast aan de omwonenden van de luchthaven. Uitbreiding van deze activiteiten veroorzaakt niet alleen nog meer overlast en hinder, maar wordt daardoor een nog grotere bedreiging van het leefklimaat en de gezondheid van de bevolking in de nabijheid van de luchthaven.

Regio Rotterdam behoort tot de meest luchtvervuilde gebieden van Europa en met de haven, het autoverkeer en de industrie levert de vliegtuigsector en RTHA daar een belangrijke bijdrage aan.

De gemiddelde Rotterdamse inwoner leeft 18 maanden (anderhalf jaar) korter dan de gemiddelde Nederlander. Rotterdam heeft het hoogste aantal sterfgevallen aan kanker, het hoogste aantal inwoners met hart- en vaatziekten en het hoogste aantal patiënten met ernstige longaandoeningen vergeleken met de rest van Nederland. (Erasmus Magazine van de EU, 26 april 2018, : artikel: “Dit moet Rotterdam doen om haar inwoners gezonder te krijgen”).

En waar ligt nu de balans tussen het behalen van een gezonde bedrijfsvoering en het realiseren van een gezond leefklimaat voor de bewoners van Rotterdam.?

-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0

Voor het overige verwijs ik naar de hierbij meegeleverde drie sheets waarin ik mijn zienswijze geef op enkele reflecties in de concept-zienswijze van de Gemeente Rotterdam.

J.R.H. (Hans) Schendstok

Lid van de Commissie Regionaal Overleg Rotterdam The Hague Airport als vertegenwoordiger van de bewoners van Rotterdam.

(Uitgetreden) lid van het “Participatietraject” voor een voorkeursscenario ten behoeve van de aanvraag voor een luchthavenbesluit door RTHA.

CONCEPT ZIENSWIJZE GEMEENTE ROTTERDAM OP DE CONCEPT NRD TBV AANVRAAG LHB RTHA (1)

NOTITIE VOOR DE GEMEENTE ROTTERDAM< OP DE ANNOTATIE OP BLZ. 2, TWEEDE GEDACHTENSTREEP:

“HET AANTAL VERTRAAGDE NACHTVLUCHTEN NA 23:00 UUR NEEMT MET DE HELFT AF”.

REFERENTIE: BLZ. 9 EPP RAPPORT, REDUCTIE VAN NACHTVLUCHTEN : TABEL 1

AFBOUW/ DE REDUCTIE VAN HET AANTAL VERTRAGINGEN VOLGENS HET EINDPRODUCT PARTICIPATIETRAJECT LEIDT NIET TOT HINDERREDUCTIE, MAAR JUIST TOT EEN TOENAME VAN DE GROEIRUIMTE BINNEN DE HUIDIGE GELUIDSNORMEN EN DAARMEE TOT MEER HINDER IN DE VORM VAN VAKER HINDER BIJ NIET WAARNEEMBAAR VERSCHIL IN GELUIDPRODUCTIE PER VLEGPASSAGE.

Met deze ‘vertragingen’ wordt bedoeld op met name de ‘laatkomers’ die de luchthaven binnenkomen tijdens de genormeerde nachtelijke sluitingsuren (23:00 – 07:00 uur). Daaronder zouden ook de ‘vroegstarters” en ‘vroegkomers’ (b.v. ‘positievluchten) moeten worden gerekend die vlak voor 07:00 wegvliegen of binnenkomen.

De reductie van het aantal “vertragingen” bedoeld in het EPP houdt dus in een reductie van het aantal ‘laatkomers’ waardoor hinder zou worden verminderd en er dus volgens het EPP (en de NRD) sprake is van een ‘hinderbeperkende maatregel’, waarvan de gerealiseerde geluidsreductie zou moeten worden toegevoegd aan de zogenaamde ‘Ontwikkelingsruimte’; dus bestemd moet worden voor groei van het aantal vluchten.

MET DEZE REDENERING WORDEN WE OM DE TUIN GELEID,

want reductie van het aantal vliegbewegingen tijdens het nachtrecht leidt – in tegenstelling tot wat in het EPP wordt gesteld - juist tot meer hinder in de vorm van vaker hinder!

Laatkomers worden volgens de Omzettingsregeling 2013 bestraft met een factor 10 van het door de laatkomer geproduceerd geluid en dat wordt toegevoegd aan de berekende geluidsdruk dat wordt afgezet tegen de toegestane norm voor de geluidsruijnte van de luchthaven.

Met de reductie van het aantal vertragingen = laatkomers vervalt de straffactor van 10 x het geproduceerde geluid en de daarmee gerealiseerde vermindering van de geluidsdruk leidt tot een verruiming van de geluidsruijnte en daarmee neemt de groeiruijnte toe met van 10 x de geluidproductie van de gerealiseerde reductie aan laatkomers.

CONCLUSIE:

Reductie van het aantal vertragingen door vermindering van het aantal laatkomers leidt daarmee tot een verruiming van de geluidsruijnte binnen de gestelde grensnorm en daarmee tot een toename van het aantal vliegbewegingen en dus tot een toename van (geluids)hinder. Dat komt doordat bij vermindering van nachtvluchten de straffactor van 10x het geproduceerde geluid van een nachtvlucht vervalt en binnen de geluidsnorm ruijnte biedt voor meer vliegbewegingen. Meer vliegbewegingen = meer vliegpassages = vaker hinder = meer hinder. Hier is dus geen sprake van een hinderbeperkende maatregel.

VOORSTEL EPP IN CIJFERS: (Blz. 9 EPP)

afbouw aantal vluchten tijdens het nachtregime -/- 193 VLIEGBEWEGINGEN

EFFECT MAATREGEL VOOR DE OMWONENDEN :

vervallen straffactor 10 leidt tot

toename gebruiksruijnte : $10 \times 193 =$ 1.930 VLIEGBEWEGINGEN

SALDO TOENAME AANTAL VLIEGBEWEGINGEN=

MEER/ VAKER HINDER BINNEN GRENSNORM L-DEN + 1.737 VLIEGBEWEGINGEN

TOELICHTING:

Vervallen van de straffactor 10 voor nachtvluchten = ruimte voor extra vluchten uitgaande van gelijke geluidproductie van de afgebouwde vluchten indien de vermindering plaatsvindt binnen de huidige geluidgrensnorm.

Als een vlucht – start of landing – plaatsvindt tijdens het nachtregime dan is sprake van ongeoorloofd gedrag, een overtreding die veroorzaakt wordt door de handelswijze van de luchtvaartmaatschappij en dat behoort tot het bedrijfsrisico van de maatschappij, behalve in het geval van calamiteiten.

Dat wordt echter vooralsnog niet zo door de luchtvaartsector gezien, maar de effecten = geluidhinder gedurende de nacht – worden zonder pardon afgewenteld op de omwonenden van de luchthaven, en niet op de ‘vervuiler’.

Het elimineren van een overtreding is geen hinderbeperkende maatregel en de daarmee berekende toename van het aantal vluchten en daarmee de verruiming binnen de geluidsruimte kan daarom niet worden toegerekend aan de vliegsector en kan daardoor geen bijdrage leveren aan de zogenaamde “Ontwikkelruimte” (blz. 9 EPP).

Het groeivoorstel voor de ‘Ontwikkelruimte’ in het EPP “Reductie van het aantal vertragingen” in de vorm van het verminderen van het aantal vliegbewegingen tijdens het nachtregime leidt tot het belonen van het overtreden van de norm voor de nachtsluiting. Dit voorstel is dan ook verachtelijk en onaanvaardbaar.

Het gevolg van het verminderen van het aantal nachtvluchten dient bij de berekeningen van de nieuwe geluidsnorm te leiden tot een verlaging van de toegestane geluidsruimte voor het Groothandelsverkeer

Het effect, dat het reduceren van het aantal nachtvluchten door minder vertragingen leidt tot het vervallen van de nachtstraffactor en daardoor tot het creëren van meer geluidsruimte voor een toename van het aantal vluchten binnen de grensnorm is NIET in het EPP vermeld en niet opgenomen in ACECS rapport!! Maar zou wel leiden tot een verzwegen toevoeging aan de geluidsruimte.

J.R.H. S.

CONCEPT ZIENSWIJZE GEMEENTE ROTTERDAM OP DE CONCEPT NRD TBV AANVRAAG LHB RTHA (2)

NOTITIE VOOR DE GEMEENTE ROTTERDAM NAV HET GESTELDE IN DE INLEIDING BLZ. 2 ONDER 1.7.2. 'NIEUW INITIATIEF EN PARTICIPATIETRAJECT'

HET DOOR RTHA GEÏNITIEERDE 'ONDERHANDELINSTRAJECT' OM TE KOMEN TOT EEN VOORKEURSSCENARIO VOOR EEN LHB RTHA IS GEEN PARTICIPATIETRAJECT

OP BLZ. 8 ONDERAAN DE NRD VAN RTHA IS GESCHREVEN:

"Het Eindproduct Participatietraject (EPP) vormt het eindverslag van dit proces. (...) In dit EPP is getracht vast te leggen waarover overeenstemming is en waarover niet, met als doel dat Rotterdam The Hague Airport het EPP kan gebruiken als leidraad bij de in te dienen aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit (LHB). Rotterdam The Hague Airport heeft besloten de uitkomsten van het participatietraject, inclusief de verschillende reflecties, te gebruiken als basis voor de alternatieven in het MER"

IN DIT VERBAND:

- Het doel van een door alle deelnemers gedragen "Eindproduct" is niet bereikt : er is tussen de deelnemende partijen geen overeenstemming bereikt over het resultaat en er is geen regionale draagvlak voor dit EPP.

- Het EPP als resultaat van het “Participatietraject” RTHA wordt niet gedragen door alle daaraan deelnemende partijen: het traject moet als mislukt worden beschouwd
- Het “Participatietraject” RTHA”, en daarmee het EPP heeft geen wettelijke status: het heeft geen bestuursrechtelijke grondslag, vloeit niet voort uit een wettelijke bepaling en wegens het ontbreken van consensus is het ook geen overeenkomst naar Burgerlijk recht
- Uit notities en de reflecties (deze zijn openbaar) blijkt dat het bij het EPP ontbreekt aan draagvlak bij alle daaraan deelgenomen bewonersvertegenwoordigers en hun achterban en deze ontbreekt ook bij de deelnemende milieuorganisaties. Het traject en het EPP ontmoet ernstige kritiek bij alle omringende gemeenten van de luchthaven waaruit de conclusie zich opdringt dat het traject en het EPP niet voldoen aan de vereiste van regionaal draagvlak die door Staatssecretaris Dijksma en Minister Harbers daaraan is gesteld.
- Het RTHA Traject voldoet niet aan de gestelde vereisten en voorwaarden van een ‘Mutual Gains Approach’ en voldoet niet aan de voorwaarde van een participatietraject als een inspraakprocedure als een *“georganiseerde mogelijkheid tot beleidsbeïnvloeding door burgers, organisaties en andere niet- bestuurders”* (Van Wijk, Konijnenbelt en Van Male: ‘Hoofdstukken van Bestuursrecht’).

CONCLUSIE:

- Het RTHA traject was geen Participatietraject maar een onderhandelingsplatform. : het voldeed niet aan de voorwaarden van gelijkheid van partijen, objectieve en onafhankelijke begeleiding, beleidsbeïnvloeding door alle partijen op gelijke wijze, het behandelen en bespreken van de

inbreng van alle partijen op gelijkwaardige wijze en geen verzwegen vooringenomen of vooropgezette doelstellingen waarnaar het eindresultaat naar toe wordt geleid.

- Het EPP zou daarom niet mogen dienen als leidraad voor de in te dienen aanvraag voor een LHB RTHA en zou zeker geen plaats mogen hebben in de (politieke) besluitvorming over het Luchthavenbesluit voor RTHA.

J.R.H.S.

CONCEPT ZIENSWIJZE GEMEENTE ROTTERDAM OP DE CONCEPT NRD TBV AANVRAAG LHB RTHA (3)

NOTITIE VOOR DE GEMEENTE ROTTERDAM OP DE IN DE EPP EN NRD BESCHREVEN EFFECTEN EN DE OPBOUW VAN DE ZOGENAAMDE 'ONTWIKKELRUIMTE' VANWEGE DE INZET VAN 'STILLERE VliegTUIGEN'.

DE ONTWIKKELRUIMTE

REFERENTIE:

- Concept zienswijze Gemeente Rotterdam: blz 1 eerste gedachtenstreep, en blz. 5, paragraaf 5 'Vlootsamenstelling'
- EPP: blz. 15 paragraaf 5, "Ontwikkelruimte".
- ADECS rapport 'Participatietreject RTHA': blz. 1 voor de uitgangspunten en blz. 6 , tabel 1 en tekst "ontwikkelruimte" voor de uitwerking.
- NRD RTHA: Blz. 14, paragraaf 2.32: 'Alternatief 2 : Uitkomst van het participatietraject met ontwikkelruimte'.

TER OVERWEGING 1:

DE "ONTWIKKELRUIMTE " KAN ALLEEN WORDEN OPGEBOUWD ALS DAADWERKELIJK SPRAKE IS VAN VLOOTVERNIEUWING DOOR ÈCHT 'STILLERE' VliegTUIGEN, MAAR DAN MOETEN DEZE TOESTELLEN DAN OOK DAADWERKELIJK MINDER GELUID PRODUCEREN DAN DE TOESTELLEN DIE ZE GAAN VERVANGEN.

HET STAAT NIET VAST DAT ALLE TOESTELLEN VAN DE HUIDIGE VLOOT ZULLEN WORDEN VERVANGEN DOOR 'STILLERE' TOESTELLEN:

HET STAAT NIET VAST DAT DE VERVANGENDE TOESTELLEN 'STILLER' ZIJN DAN DE TOESTELLEN VAN DE HUIDIGE VLOOT: DIT IS EEN VOORONDERSTELLING DIE NIET MET FEITEN IS ONDERBOUWD: IN TEGENDEEL: DEZE VOORONDERSTELLING IS MET ONDERZOEK WEERLEGD.

HET IS INMIDDELS MET FEITEN AANGETOOND DAT HET WAARSCHIJNLIJK IS DAT DE NIEUWE GENERATIE VliegTUGEN DIE DE HUIDIGE VLOOT TOESTELLEN ZULLEN VERVANGEN DIE RTHA AANDOEN NIET 'STILLER' ZIJN MAAR JUIST MEER LAWAAI EN VERVUILENDE UITLAATGASSEN PRODUCEREN.

DAARMEE IS AANGETOOND DAT DE VLOOTVERNIEUWING OP RTHA NIET ZORGT VOOR 'STILLERE' TOESTELLEN WAARDOOR DE OP GROND VAN DE DAARMEE TE REALISEREN GELUIDSREDUCTIE NIET PLAATSVINDT EN DAT DAARDOOR GEEN GROEIRUIMTE ONTSTAAT VOOR EEN TOENAME VAN HET BEREKENDE AANTAL TOESTELLEN ZOALS ONS IS VOORGEHOUDEN IN HET ADECS PAPPOR, HET EPP EN DE NRD.

CONCLUSIE

ALS ER GEEN ONTWIKKELRUIMTE KAN WORDEN OPGEBOUWD, DAN IS GEEN SPRAKE VAN EEN VERRUIMING VAN DE GEBRUKSRUIMTE OM HET AANTAL VliegBEWEGINGEN TE KUNNEN LATEN TOENEMEN: GEEN 'STILLERE' TOESTELLEN -> GEEN ONTWIKKELRUIMTE-> GEEN GROEI. HET GROEIARGUMENT IN DE NRD RTHA IS NIET REALISEERBAAR EN DAARDOOR INVALIDE.

MET DEZE CONSTATERING BLIJKT DAT DE BELANGRIJKSTE VOORWAARDE VOOR GROEI IN DE NRD NIET OP ONBETWISTE FEITEN BERUST EN DAARDOOR NIET REALISTISCH EN HET BEOOGDE EFFECT DAARVAN : GROEI, DAN OOK NIET REALISEERBAAR IS.

ZOWEL DE REDENERING OVER DE ‘ONTWIKKELRUIMTE” ALS HET BEOOGDE EFFECT DAARVAN: GROEI, IS INVALIDE:

DE NRD IS DAARMEE IN ZIJN GEHEEL EN QUA UITKOMST OOK INVALIDE EN ONBRUIKBAAR ALS INSTRUMENT VOOR DE AANVRAAG VOOR GROEI IN HET LHB.

! NOTA BENE !!!

De Uitgangspunten die ADECS voor zijn berekeningen heeft gehanteerd zijn NIET door ADECS zelf op wetenschappelijke wijze vastgesteld maar zijn aangeleverd als de (gewenste) uitkomsten van het ‘participatietraject’. Zie hiervoor blz. 1 paragraaf 1.1 van het ADECS rapport en zie ook mijn “Notitie 2 Concept zienswijze gemeente Rotterdam op de Concept NRD RTHA.

Citaat uit het ADECS rapport blz. 1:

“Alleen de resultaten van het EPP zijn opgenomen in dit document”: (...)

“Analyses zijn uitgevoerd op basis van voorkeursscenario’s uit het participatietraject. Hiermee is beoogd om met de participanten een duidelijk beeld te creëren van de effectiviteit van de betreffende maatregelen”

TENSLOTTE :

- Vliegtuigen zijn niet stil: er bestaan geen ‘stille’ vliegtoestellen: Vliegtoestellen maken bij het starten en opstijgen geluid tot een niveau van 90 – 120 dB(A) = pijngrens.

Er bestaan daarom ook geen 'stillere vliegtoestellen'. In het meest gunstige geval maken ze iets minder lawaai. : Een lineaire geluidsvermindering van 50 %- een halvering van het berekende geluid in decibel - levert een vermindering van het geluid voor het menselijk oor van slechts – 3 dB(A): een nauwelijks waarneembare geluidsreductie.

- De motoren van de nieuwe generatie vliegtoestellen produceren daadwerkelijk minder geluid. In die zin zijn door deze nieuwe motoren de toestellen minder lawaaiig indien gemonteerd onder een toestel van gelijke grootte en gewicht als de toestellen die met de vlootvernieuwing worden vervangen.

ECHTER: de nieuwe vervangende vliegtoestellen zijn aanmerkelijk groter om zodoende meer passagiers te vervoeren en daardoor veel zwaarder. Dat vergt dus motoren met een veel grotere thrust- vermogen en capaciteit voornamelijk bij de start en het opstijgen die daardoor meer lawaai maken dan de (kleinere) toestellen die ze gaan vervangen.

De grotere 'new- gen' toestellen produceren volgens het onderzoek van de certificerende instanties ALLE meer lawaai dan de toestellen die ze gaan vervangen: dus de vlootvervanging zorgt bij gelijkblijvende aantal vliegbewegingen voor een toename van het geluidniveau en van de geluidsdruk.

- Geluid door vliegtuigen wordt met name als hinder ervaren in de directe omgeving van de luchthaven en dan in hoge mate en als zeer ernstige hinder tijdens de start en het opstijgen van het toestel: dan wordt de maximale capaciteit van de motoren ingezet met heel veel lawaai als gevolg. Alleen dat effect is relevant voor het bepalen van de mate van hinder: niet de metingen en berekeningen van de geluidproductie tijdens de hele vlucht van het toestel:

- Er bestaan ook geen 'schone' vliegtuigtoestellen: de motoren van vliegtuigen stoten giftige verbrandingsgassen, ultra fijnstof, roet en onverbrande kerosinedampen uit, met name tijdens de start en het opstijgen. Deze uitlaatgassen vormen een ernstige bedreiging voor de gezondheid van de omwonenden van de luchthaven:

Er zijn ook geen 'schonere' toestellen: De nieuwe vliegtuig motoren hebben een hogere verbrandingstemperatuur waardoor de uitlaatgassen giftiger zijn, er meer ultrafijnstof wordt geproduceerd en ze een hogere uitstoot van vooral NOx leveren.

TER OVERWEGING 2:

RTHA is gesitueerd temidden van de dichtbewoonde gebieden van de gemeenten Lansingerland, Schiedam en Rotterdam. De luchtvaartactiviteiten van RTHA leveren daarom alleen door zijn ligging ONVERMIJDBARE HINDER EN OVERLAST aan de omwonenden van de luchthaven. Uitbreiding van deze activiteiten veroorzaakt niet alleen nog meer overlast en hinder, maar wordt daardoor een nog grotere bedreiging van het leefklimaat en de gezondheid van de bevolking in de nabijheid van de luchthaven.

Regio Rotterdam behoort tot de meest luchtvervulde gebieden van Europa en met de haven, het autoverkeer en de industrie levert de vliegtuigsector en RTHA daar een belangrijke bijdrage aan. De gemiddelde Rotterdamse inwoner leeft 18 maanden (anderhalf jaar) korter dan de gemiddelde Nederlander. Rotterdam heeft het hoogste aantal sterfgevallen aan kanker, het hoogste aantal inwoners met hart- en vaatziekten en het hoogste aantal patiënten met ernstige longaandoeningen

vergeleken met de rest van Nederland. (Erasmus Magazine van de EU, 26 april 2018, : artikel: “Dit moet Rotterdam doen om haar inwoners gezonder te krijgen”).

Wat moet u als politicus van Rotterdam daaraan doen? U bent verantwoordelijk voor de gezondheid en het welzijn van de burgers.

Kunt u ervoor zorgen dat RTHA, Transavia, TUI , BA en de rest van de vliegindustrie ook daaraan meedoen?

J.R.H.S.