

Rotterdam, 6 december 2022

Goede avond.

Dank voor de mogelijkheid die mij geboden wordt hier te kunnen spreken.

Ik heb veel opmerkingen en vragen maar moet mij gezien de 3 minuten spreektijd beperken.

In de inleiding van het eindproduct participatietraject nieuw luchthavenbesluit RTHA staat aangegeven dat er een participatietraject georganiseerd is onder leiding van een onafhankelijke procesbegeleiding. Wie dat is en wie de keuze heeft gemaakt heb ik niet kunnen lezen. Wel heb ik kunnen lezen dat Adecs Airinfra heeft meegewerkt. Kan een luchthaven adviesdienst als onafhankelijk worden beschouwd? Waarom geen algemene MER adviesdienst gekozen?

In de enquête die onder de Rotterdammers is gehouden wordt een steekproef gehanteerd die een zeer lage betrouwbaarheid en grote onnauwkeurigheid genereert. Waarom wordt met de uitslag van deze enquête nog gewerkt? Als overheid dien je een goed voorbeeld te geven. Betrouwbaarheid en nauwkeurigheid zijn van groot belang bij onderzoek. Waarom worden deze begrippen nergens in de eindproducten en berekeningen van het participatietraject benoemd? Waarom wordt er gerekend met fabrieksopgaven van uitstoot van geluid en luchtvervuiling? We kennen toch de diesel schandalen bij autofabrikanten? Waar zijn de echte metingen van de opstijgende vol geladen vliegtuigen?

De onvoorspelbaarheid en het gebrek aan sturing van het spoedeisende verkeer wordt in het eindproduct misbruikt om er een aparte gebruikersruimte voor te reserveren. Alsof het hiermee voorspelbaar en beheersbaar is geworden? Ja, de RTHA rekent zich rijk!

Uit: Aan Rotterdam The Hague Airport T.a.v. mevrouw W. van Dijk Postbus 12025 3004 GA
ROTTERDAM Stadsontwikkeling Handhaving, Buitenruimte, Mobiliteit Mr. Drs. V.P.G. Ons kenmerk: M2211-5441 Onderwerp: Nieuw luchthavenbesluit RTHA Datum: 2 december 202

Het aantal handhavingspunten moet worden uitgebreid zodat handhaving beter gewaarborgd wordt.

Wordt handhaving niet juist lastiger als er meer handhavingspunten zijn? Is handhaving nu al een farce?

Dit heeft ons gesterkt in de overtuiging dat de gebruikersruimte en het aantal vluchten over het referentiejaar 2019 niet kan worden uitgebreid en er meer aandacht moet zijn voor de ervaren overlast.

Er was in 2019 al overlast. Dus waarom geen duidelijke vermindering van gebruikersruimte tov 2019?

De vloot groothandelsverkeer van de grootste gebruikers tussen 2024 en 2035 moet worden vernieuwd met de stapsgewijze inzet van stillere vliegtuigen in ochtend. Dit leidt op termijn tot minder berekende hinder, een kleinere gebruikersruimte voor niet-spoedeisend verkeer en kleinere geluidscontouren waarmee bestaande plannen voor woningbouw doorgang kunnen vinden;

Is het bekend dat er nu al woningen zijn verkocht met kettingbeding over het niet klagen over vliegoverlast?

Nieuwe, stillere vliegtuigen kunnen mogelijk wel meer passagiers vervoeren, waarmee een groei in het aantal passagiers mogelijk is

Meer passagiers genereert zwaardere vliegtuigen en dat genereert meer lawaai.

Hier zijn wij het niet mee eens omdat dit weliswaar een theoretische vermindering van de totale geluidsemissies met zich meebrengt maar in de praktijk naar onze mening zal leiden tot meer ervaren hinder door bewoners.

De theoretische vermindering van geluidsemissie is niet objectief aangetoond dus hoe kunt u het daar mee eens zijn?

Omdat de over een jaar gemeten gewogen en gecumuleerde geluidsbelasting geen goed instrument is om de ervaren overlast te beperken, pleiten wij voor het vastleggen van een seizoensgebonden maximum aantal vluchten per dagdeel, waarbij voornamelijk het aantal vluchten in de dagranden zo veel mogelijk moet worden beperkt.

Heel goed. Kunt u hier concreter in zijn?

Vluchten die afwijken van de voorgeschreven vliegroutes, zoals groothandelsverkeer dat moet uitwijken als gevolg van interferentie met vluchten naar Schiphol of klein verkeer dat moet uitwijken als gevolg van groothandelsverkeer op RTHA, zorgen in toenemende mate en voor steeds meer bewoners voor veel geluidsoverlast. Wij verzoeken u daarom om bij de activiteiten van de luchthaven dergelijke afwijkingen tot een minimum te beperken. Daarnaast wordt ook veel overlast ervaren door de vliegroutes van kleine sportvliegtuigen die opstijgen en/of landen van RTHA. Wij verzoeken u om (bindende) afspraken te maken met deze sector, gericht op het beperken van de geluidshinder.

Waarom heeft Schiphol het voor het zeggen in het Rotterdamse luchtruim? Kan dat anders?

In het EPP is opgenomen dat 'het nieuwe Luchthavenbesluit moet leiden tot een reductie van emissies, mede in het licht van lopende landelijke trajecten'. Wij pleiten voor de concretisering dat de emissies ten opzichte van gebruiksjaar 2019 verminderen.

Er was in 2019 al overlast. Dus waarom geen duidelijke vermindering van gebruikersruimte tov 2019?