

Commissie MHEK 07 maart 2023 - NRD RTHA

Dirk Breedveld – Wijkraadslid Schiebroek en plv. Bewonersvertegenwoordiger in CRO-Rotterdam

Geachte voorzitter en geachte commissieleden,

Dank voor de mogelijkheid om in te spreken. Vanavond word ik vergezeld door dhr. Peter de Vries, Peter de Vries is als ondersteuner vanuit de stichting Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens (ABReL) werkzaam bij de luchthavens Groningen, Lelystad, Eindhoven Maastricht en Rotterdam. Hij heeft ook namens de bewoners vertegenwoordigers een bijdrage geleverd aan de totstandkoming van de Luchtvaartnota 2020-2050. Hij is vanavond beschikbaar voor technische vragen m.b.t. dit dossier.

Een wijs man zij ooit: "We kunnen onze problemen niet oplossen met dezelfde denkwijze die we gebruikten toen we ze creëerden."

Als wijkraadslid en als jarenlange ervaringsdeskundige op dit dossier wil ik u namens de Wijkraden Hillegersberg en Schiebroek daarom nog een aantal zaken in deze fase meegeven.

In de afgelopen jaren is meer dan ooit gebleken dat de werkelijk ervaren hinder als gevolg van het vliegverkeer geen of weinig relatie heeft met het huidige systeem denken van rekenen en modeleren. De overlast neemt alsmaar toe, maar het systeem met o.a. de Lden systematiek en papieren geluidscontouren blijkt faciliterend voor een toename van geluidshinder en emissies. En in het verleden is gebleken dat elke overgang van de ene systematiek naar de andere, alleen maar de facto leidt tot meer hinder en meer klachten.

De concept-NRD is vooral vormgegeven vanuit het businessmodel van het Groot Handels Verkeer en het aloude adagium van groei. Al de aannames hierachter waren juist voor alle bewonersvertegenwoordigers reden om er dan wel uit te stappen dan wel schriftelijk afstand te nemen van deze claims.

Wij zijn dan ook blij dat het college in haar concept zienswijze op de NRD zich nogmaals uitspreekt tegen een groei van het aantal vluchten en er expliciet voor kiest om aantallen vluchten per jaar te maximeren en daarbij ook een seizoensgebonden maximum en aantal vluchten per dag.

Het college maakt hier op een juiste wijze gebruik van de ruimte die de Minister, op expliciet verzoek van omwonenden organisaties, in de wet Luchtvaart en de nieuwe Luchtvaartnota biedt om aantallen op te nemen zolang er nog geen stelsel is dat aansluit bij de werkelijke hinderbeleving. Wij ondersteunen dan ook deze lijn.

Samengevat vanuit de Wijkraden de belangrijkste punten, die wij dus zoals gezegd, ook terugzien in dit collegevoorstel en in de eerder college brief n.a.v. het EPP:

- Aantallen vluchten per jaar, per seizoen en per dagen in de dagranden maximeren;
- Een aaneengesloten nachtrust van minimaal 23.00u tot 07.00u. Maar liever nog openingstijden (bijvoorbeeld in weekend) beperken;
- Extensieregeling minimaliseren, zoals ook bij Lelystad Airport het geval is;

We willen namelijk voorkomen dat we bijvoorbeeld naar 10 vluchten in de vroege ochtend en tien in de late avond gaan, dat zou nog meer hindermomenten geven dan dat nu het geval is. We voorkomen ermee dat gemiddeld 'slechts' één retourvlucht erbij komt per uur, zoals de

Luchthavendirectie onlangs communiceerde, maar dat in werkelijkheid 4 vliegbewegingen per uur erbij zullen zijn in de toch al veel te drukke en geluidsgevoelige zomermaanden.

Verder vinden wij het van belang dat het college aangeeft dat als er berekend gaat worden hoeveel ernstig gehinderden er in de toekomst zullen zijn, dit op een transparante, wetenschappelijk verantwoorde en ook voor niet deskundigen begrijpelijke wijze gebeurt.

En dat de nieuwste inzichten waarbij bijvoorbeeld het aantal ingediende klachten bij de DCMR een belangrijke rol speelt , (zie ook mijn eerdere analyse op het VPP, die ik u hierover stuurde), daarin een plaats krijgt.

In dat verband vragen wij u om voorafgaand aan het MER-onderzoek ook na te gaan in hoeverre, ook gezien de zeer recente uitkomsten van het recente RIVM-onderzoek, van 21-02-2023, de Ministeriële Rekenregels op dit punt aanvulling behoeven. Wij denken dan onder meer aan het effect dat meer vliegen (= meer hindermomenten) met iets minder lawaaiige vliegtuigen heeft, namelijk meer hinder in de omgeving.

En verder nog dit:

De luchthaven hoeft voor veel mensen niet te verdwijnen, kritisch zijn is niet persé anti-luchtvaart zijn. Iedere omwonende accepteert bijvoorbeeld het vliegen met de traumahelikopter, waar men wel hoopt daar zelf nooit gebruik van te hoeven maken

Maar de grens is bereikt. We willen niet meer maar minder hindermomenten, we willen in de zomer weer van ons buiten kunnen genieten, we willen van 22.00-08.00 uur gewoon rustig kunnen slapen.

Bedankt voor uw aandacht!
