Onderwerp: **RTHA. Vertel Rotterdammers de waarheid!**

Geachte leden van de raadscommissie Mobiliteit, Haven, Economie en Klimaat (MHEK)

Het Rotterdamse vliegveld heeft een nieuwe aanwijzing aangevraagd en binnenkort gaat u daar uw oordeel over geven. Wat zou het fijn zijn als de Rotterdamse politici aan hun inwoners nu eindelijk eens het eerlijke verhaal over RTHA vertellen. Sommige van hen hebben zich teveel laten leiden door de propaganda die de luchthaven al jaren verspreidt. Ook het beeld dat sommige inwoners van deze luchthaven is daardoor vertekend. Als geboren en getogen Rotterdammer heb ik een poging gedaan. Ongetwijfeld zal er hier en daar overlap zijn met hetgeen u al weet over dit onderwerp, maar ik weet zeker dat er voor u ook nieuwe onderdelen bij zitten. Ik hoop dat u de moed heeft dit stuk van a tot z door te lezen.
Graag zou ik van de fractie, waar u deel van uitmaakt, een goed onderbouwde inhoudelijke reactie op mijn onderstaande punten ontvangen. Wanneer ik binnen 6 weken geen bericht van uw fractie ontvang, mag ik ervan uitgaan dat deze het geheel met de door mij aangevoerde punten eens is.

- De heer J. Schrijnen werd als "onafhankelijk' deskundige aangesteld om het draagvlak in de regio te onderzoeken. Zijn conclusie: Voor uitbreiding van het aantal vluchten op RTH was géén bestuurlijk draagvlak! Vervolgens doet RTHA een nieuw aanwijzingsverzoek. De politiek sprak zijn waardering uit over het participatietraject dat RTHA daarna initieerde. Maar…. Er was toch al een onderzoek verricht naar het draagvlak in de regio. Mag het door de politiek al zo verwende ventje voortdurend door gaan met zeuren? Dat RTHA dit verplicht was te doen, werd nergens onderkend. Sterker nog dit hele proces had door het bevoegd gezag gewaarborgd moeten worden. Maar het bevoegd gezag gaf tot op heden niet thuis. Er was zo deelden de bewonersvertegenwoordigers **géén transparante procedure** opengesteld en gevolgd. **Een gelijk speelveld** voor alle potentieel belanghebbenden was er al helemaal niet. En de voorzitter, met een deel van zijn werkzame leven bij TUI, kon je toch moeilijk **onafhankelijk** noemen.
  Maar deze aanvraag van de nieuwe aanwijzing valt o.a. onder het **Verdrag van Århus.** En door al deze tekortkomingen wordt ontoelaatbaar rechtstreeks in strijd gehandeld met het Unierecht.
- Nog steeds wordt door de Rotterdamse politiek aan de luchthaven een **geweldige subsidie** verleend. Welk bedrijf in Rotterdam betaald € 0,14 per m^2 aan huur/erfpacht voor zijn grond. (bron journalist van Follow the Money)?
  Deze zeer forse subsidie voor de luchthaven, die ieder bedrijf in het Rotterdamse wel zou willen ontvangen, gaat ten koste van de regio en alle Rotterdammers!
  En als de **economische positie** van de luchthaven als onderlegger wordt gebruikt voor een milieu-relevant besluit, dient hier informatie over verstrekt te worden (**Verdrag van Århus**). Informatie die nog steeds achtergehouden wordt!
  Daarnaast kan eveneens de vraag gesteld worden hoe is de luchthaven aan de grond voor al die parkeerplaatsen gekomen, waar het nu de revenuen van opstrijkt?
  In 2008 kostte een parkeerplaats in Schiebroek, verplicht om aan te schaffen bij de aankoop van een woning € 10.000,--. Dat zou, de schaarste van grond in acht nemend, nu een veel hoger bedrag zijn. Gezien de vele honderden parkeerplaatsen bij de luchthaven moet het hier om een vermogen gaan.
- Welk bedrijf in Rotterdam mag een heel metrostation als reclamezuil gebruiken voor zijn aanwezigheid in de nabijheid. Worden hier door Rotterdam ook precariorechten voor geïnd?
- De grond van RTHA zou bij ander gebruik de Rotterdammers honderden miljoenen zo niet meer opleveren (bij Follow the Money kunt u de juiste bedragen opvragen en hun

berekening in zien). Als **alle** politieke partijen uit Rotterdam aanwezig waren geweest op de avond voor de verkiezingen georganiseerd door de BTV, hadden zij dat zelf uit de mond van die journalist kunnen vernemen.
Op deze manier wordt Rotterdammers door bepaalde politieke partijen in de gemeenteraad nogal wat onthouden. Ik hoop dat die ook het lef hebben de Rotterdammers dat mee te delen.

- Het gebied had, in de toch al (wat werkgelegenheid betreft) kwetsbare regio, een heel wat betere bestemming kunnen krijgen. Thans kent de luchthaven een schamele **106 fte** (opgetekend uit de mond van de Rotterdamse gemeentevertegenwoordiger) Ontwikkeling van hoogwaardige werkgelegenheid met een veelvoud aan banen had de regio een enorme push gegeven. Een geweldig woon- en leefklimaat. Met een geweldige aantrekkingskracht op bedrijven.
  Er is hier in het verleden meermaals op gewezen o.a. door de BTV en in **Nederland Transport** (1995) **stond** het volgende artikel:
  'Ook zonder luchthaven is de noordelijke rand van Rotterdam een uitstekende vestigingsplaats voor bedrijven. Als daar geen vliegveld wordt aangelegd, krijgen zelfs meer ondernemingen de kans er zich te vestigen. De inrichting van het gebied zal op middellange termijn **29.000 tot 31.000** arbeidsplaatsen opleveren'
  Ook nu doet zich de mogelijkheid weer voor het gebied een andere bestemming te geven. Het zou de economie van de regio een enorme push kunnen geven.
- Kunt u mij in Europa een vakantieluchthaven noemen op slechts **600 à 700** meter van woningen in een net zo dichtbevolkt gebied als Zuid-Holland?
- Kan iemand uit de gemeenteraad mij uit het hele rijtje bestemmingen van RTHA één of meer bestemmingen met een overwegend puur zakelijk karakter noemen?
- Het welzijn en de leefbaarheid van een wijk hangen niet alleen af van de veiligheid, maar ook van het welbevinden van zijn inwoners. Rust en een gezonde leefomgeving zijn net zo belangrijk. Kinderen moeten er kunnen opgroeien met een nachtrust van 12 uur die niet verstoord wordt. Zelfs met het huidige aantal vluchten op de luchthaven is dat in een wijk die steeds kinderrijker wordt niet gewaarborgd.
- Natuurlijk kun je als Rotterdamse politicus trots zijn op de luchthaven van jouw stad maar kun je dat nog volhouden als het een planologisch onding wordt genoemd, als het door jouw toedoen enorm wordt gesubsidieerd, een vakantieluchthaven is geworden terwijl de belofte een kleine zakenluchthaven was, er wel nachtvluchten plaatsvinden, het de werkgelegenheid waar Rotterdam om zat te springen in het geheel niet oploste, in tegendeel, het gebied nu nauwelijks iets oplevert voor de lokale economie, terwijl het zo'n geweldige vestigingsplaats is met grote aantrekkingskracht op bedrijven, een enorme inkomstenbron is voor de Rotterdamse regio bij een andere invulling.
- RTHA voert 'stille' vliegtuigen aan, een deel van de Rotterdamse coalitie 'de stille meerderheid'. Vreemd als men weet dat van de grote steden Rotterdam de meeste uitkeringsgerechtigden heeft en dat 53% van de huishoudens van een laag besteedbaar inkomen moet rondkomen. Ziet **u** ze al vliegen? Voorts zie je bij de hogere inkomens dat mensen zich steeds meer om de klimaatproblematiek bekommeren. Waar komt die 'stille meerderheid' van die coalitiepartijen dan vandaan? Als je dit aanvoert, moet je ook het lef hebben aan hen uit te leggen dat de grond bijna gratis beschikbaar wordt gesteld, dat Rotterdam een zeer grote inkomstenbron wordt onthouden, dat hetzelfde geldt voor de zo broodnodige werkgelegenheid, dat dit bedrijf gratis reclame mag maken, dat enquêtes m.b.t. de luchthaven niet bepaald objectief zijn etc.
- De voorstanders van RTHA en de 'stille meerderheid' is bij een enquête over de luchthaven nooit de vraag voorgelegd wat zij vinden van het nooit kunnen uitslapen in 'werkstad' Rotterdam, ook niet in het weekend. Wat zouden zij vinden van de vakantiegangers die iedere dag 10x tussen 07.00-08.00 uur aan hun slaapkamerdeur staan te kloppen. Want ja,

vele mensen rondom de luchthaven krijgen 80 dBA of meer aan hun buitengevel en binnen wordt de drempel van het wakker worden (ook al hoef je dat niet altijd te merken) ruimschoots overschreden (wetenschappelijk bewezen!).

- In de jaren '80 van de vorige eeuw constateerden planologen dat de luchthaven ingeklemd tussen twee woonwijken (geluidhinder) een uiterst ongelukkige was. Dit is nu aan drie kanten het geval. De uitbreidingsmogelijkheden waren beperkt en de start- en landingsbaan op slechts **600 meter** van woningen vormde een belemmering voor de exploitatie. Daarom viel **niet te ontkomen** aan verplaatsing van het vliegveld naar een geschikte locatie. De toenmalige minister van V&W (Mw. Kroes) bestempelde 16-Hoven zelfs als **een planologisch onding**, dat zo snel mogelijk moest worden gesloten. Het IPNR volgde, de weerstand was groot en het plan ging niet door. Jaarlijks zou de nieuwe luchthaven aan de noordrand van Rotterdam 2.500.000. passagiers gaan vervoeren. Uiteindelijk werd besloten op de huidige locatie onder '**strikte**' voorwaarden een zakenluchthaven tot ontwikkeling te brengen. In Schiedam (wethouder C. Zijdeveld) werden onder die voorwaarde 6000 huizen gebouwd, hetgeen was vastgesteld in het streekplan Rijnmond. Hierin stond zelfs dat de luchthaven in de toekomst zou verdwijnen.
  Nu lijkt er met de nieuwe bouwlocatie voor duizenden woningen onder de aanvliegroute van RTHA in Lansingerland hetzelfde te gebeuren. Is dat een oplossing voor de woningnood in onze regio?
- De geschiedenis heeft ons geleerd dat RTHA een **uiterst onbetrouwbare partner** is. Het onderstaande toont dit klip en klaar aan:
  - De kleine zakenluchthaven die een forse vakantieluchthaven werd.
  - Het Herenakkoord over de nachtvluchten, de inkt was nog niet droog of er werd 's nachts gevlogen.
  - Géén intercontinentale vluchten. Noord-Afrika, Azië, Noord-Amerika, Midden-Oosten zijn heel normaal vanaf deze luchthaven.
  - Uitplaatsen van de 'kleine luchtvaart'. De luchtbromfietsen mogen nog ongegeneerd hun lawaai in de wijde omgeving van de luchthaven laten horen.
  - De grond zou de gemeente niet meer €1,-- per jaar opleveren, maar er zou een eerlijke prijs voor worden betaald.

  Met deze partner zijn alleen maar afspraken te maken als zij contractueel op papier worden vastgelegd en bij in gebreke blijven de (civiele) rechter hierover een oordeel mag vellen.
- Kunt u mij een verklaring geven voor het smaller zijn van de geluidscontour aan Schiebroekse zijde als daar meer dan 60% van de startende vliegtuigen opstijgen?
- **Meetstrategie.**
  In de natuurkunde en bij techniek was het adagium toch altijd meten = weten. Een objectief gegeven!
  Bij het in de Luchtvaartnota nieuw geïntroduceerde begrip meetstrategie, bij RTHA zo dadelijk ook van toepassing is, bekruipt mij toch een vreemd gevoel. Waarom moet je bij meten een strategie toepassen? Gaan we dan kijken op welke manier meten zo gunstig mogelijk voor de luchtvaart is? Is dit al niet eerder gebeurd?
  Met het grootste gemak stelt de Luchtvaartnota:
  '*Meetpunten rond luchthavens zorgen voor goede en betrouwbare informatie over de geluidsbelasting voor omwonenden'.*

  Maar die meetpunten zorgen helemaal niet voor goede en betrouwbare informatie. De meetpunten suggereren dat het geluid onder alle omstandigheden gemeten wordt. Niets is minder waar.
  Het onderstaande voorbeeld maakt dit duidelijk.

Gegevens veroorzaker overlast (meest waarschijnlijke vlucht):
Vliegtuig afkomstig van of op weg naar RtHA: : Ja

Gemeten geluidniveaus van vliegtuigpassage ter hoogte van:

Bestemming/herkomst	: Astana Airport
Kortste afstand tot adres klacht	: 2633 meter
Hoogte op kortste afstand	: 171 meter

Geluidmeetpost (1) Kasteelweg, Kasteelweg, Schiedam: 66.2 dB(A) lat,lon = (51.946808, 4.368981)
Geluidmeetpost (2) Nachtegaallaan, Nachtegaallaan, Schiedam: 65.4 dB(A) lat,lon = (51.933319, 4.380731)
Geluidmeetpost (3) Achterdijk, Achterdijk, Overschie: 81.6 dB(A) lat,lon = (51.947456, 4.4261)
Geluidmeetpost (4) Vosmaerstraat, Vosmaerstraat, Berkel en Rodenrijs: nvt lat,lon = (51.975056, 4.457014)
Geluidmeetpost (5) Veldkersweg, Veldkersweg, Schiebroek: nvt lat,lon = (51.966925, 4.470653)
Geluidmeetpost (6) Pastoor Canniuslaan, Pastoor Canniuslaan, Bergschenhoek: nvt lat,lon = (51.986278, 4.504361)

Het meetpunt Veldkersweg (dus geen handhavingspunt) achter het opstijgende toestel gelegen, neemt **geen enkel** geluid waar!

Kort gezegd: Schakel een meetpunt uit en laat de luchtvaart maar groeien.
Moet meer aandacht voor metingen de betrouwbaarheid van het beleid en het vertrouwen van bewoners vergroten?
Maak eerst eens duidelijk aan de burgers en politiek waarom je een meetpunt uitzet als er een verkeersvliegtuig opstijgt.

Voorts kan opgemerkt worden dat bij een opstijgend vliegtuig in NO-richting het geluid in Schiebroek twee keer wordt waargenomen. Dit als gevolg van het zeer dicht op de luchthaven staan van de huizen, die het geluid eerst nog eens een keer terugkaatsen.

En rustig stelt de Luchtvaartnota, waar RTHA nu handig gebruik van maakt:
De beleidsaanpak om de hinder te verminderen sluit goed aan bij de overlast die mensen ervaren. **Die aanpak biedt perspectief voor de verdere ontwikkeling van de luchtvaart**.

En zo zien we ook dat bij 13.000 vluchten meer op RTHA de contour nauwelijks toeneemt.

- **Geluidhinder.**
  Splitsing van geluid.
  Om nog meer geluid te kunnen maken en zo de groei van het luchtvaartverkeer te kunnen bewerkstelligen passen we niet de natuurwet geluid toe maar gaan we het geluid hanteerbaar maken voor de luchtvaart. En iedere keer weer lukt het de luchtvaart op dit terrein haar zin te krijgen. Want ook hier 'vraagt' de luchtvaart en is de minister zonder slag of stoot akkoord gegaan. Het is te bizar voor woorden.

  Op RTHA zelf hebben we nu de volgende geluidbronnen:
  - De grote luchtvaart,
  - Het maatschappelijk verkeer,
  - De kleine luchtvaart (GA),
  - De diverse testlocaties van vliegtuigmotoren,
  - Het taxiën van toestellen (het geluid hiervan valt nergens onder, ze maken dus géén lawaai),
  - Opstijgende toestellen (zijn hier nog eens apart genoemd omdat ze pas op het moment van loskomen van de grond geluid beginnen te maken)
  - Knalapparaat.
  - Daarnaast lijkt het erop dat er in de nieuwe Aanwijzing nog een bijkomt. Namelijk die van de innovatieve luchtvaart.

  Het zijn allemaal **aparte** geluidbronnen. En allemaal worden ze in een apart geluidskadertje geplaatst. Waarom? Om de luchtvaart te dienen en ruimte te geven. Zo gaf de '**onafhankelijk**' deskundige dhr. Schrijnen (grondlegger van het IPNR) ongevraagd het advies een aparte geluidsruimte voor het maatschappelijk vliegverkeer te creëren. De luchthaven had al eerder over dit verkeer zijn beklag gedaan. Nu kon er een poging gedaan worden het maatschappelijk verkeer uit te plaatsen. Het anders berekenen van dit geluid zou een flinke verruiming betekenen voor de vakantievluchten op RTHA. De knieval van de minister om de geluidruimten nog verder te scheiden werd natuurlijk zonder meer gehonoreerd..
  Dit alles ten kosten van de leefbaarheid van de burgers in de drukst bevolkte provincie van ons land.
  Het lijkt er op dat hier in strijd gehandeld wordt met art. 168 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie: *Bij de bepaling en de uitvoering van elk beleid en elk optreden van de Unie wordt een **hoog niveau** van bescherming van de menselijke gezondheid verzekerd.*
  Buiten het luchthaven terrein kennen we als geluidbronnen bij RTHA: de Doenkade, de HSL, de metro, de G.K. van Hoogendorpweg, de A20 en zo dadelijk de A13/A16 en het directe lokale verkeer etc.
  Met het berekenen van de geluidsbronnen komt men met een jaargemiddelde misschien uit op de 47 $L_{den.}$. En men wil nu nog meer vliegen. En deze norm moet volgens de WHO naar beneden bijgesteld worden. In de vakantiemaanden zit men hier ver boven. We hebben het hier dus niet over even een moment, maar maanden. En het zou mij niets verbazen als bij het daadwerkelijk meten van al deze geluidsbronnen de WHO-norm hier normaal gesproken al flink overschreden wordt.
- **Passagiers.**
  Wat voor geluid geldt, geldt ook voor de passagiers. Hier met de bedoeling om de luchthaven geen goedkope vakantieluchthaven te laten zijn. Zo worden de passagiers in zoveel mogelijk categorieën ingedeeld. Mensen die vroeger met een vol bepakte auto naar het zuiden of

zuidoosten reden om op vakantie te gaan, zijn nu passagiers die op familiebezoek gaan. Datzelfde geldt voor mensen met een tweede huis die in hun vakantie daar heengaan. Dat zijn ook hier geen vakantiegangers meer. Etc.

- **Uitstoot ultrafijnstof en het voorzorgbeginsel.**
  Het RIVM doet/deed onderzoek naar ultrafijnstof. De uitkomsten hiervan zijn mij niet bekend.
  Ook in Amerika zijn hier onderzoeken naar gedaan. Daar valt uit op te maken dat bij taxiën en het opstijgen van vliegtuigen de concentratie fijnstof en ultra fijnstof **alarmerend hoog** zijn. In de directe omgeving van het vliegveld 1.000.000 deeltjes/cm^3. Die hoge concentraties (2-6x de toegestane hoge norm) constateert men niet alleen op de luchthaven maar ook ver daar buiten. Nog niet eerder is geconstateerd dat één bron zo'n grote impact heeft op zo'n grote afstand. Ook in Nederland zijn er longartsen (o.a. in het SFG) die alarm slaan. Het aantreffen van dergelijke deeltjes in de bloedbaan die organen lijken aan te tasten is uiterst zorgelijk
  Zolang gezondheidseffecten nog niet minutieus in beeld zijn gebracht zou je voorzichtig moeten zijn met het laten toenemen van het aantal vliegtuigbewegingen, zou iedereen zeggen. Van enige terughoudendheid bij RTHA is niets te *merken.*
  Alleen al op grond van het bovenstaande zou het **voorzorgbeginsel** in acht genomen moeten worden**.** Van een toename van het aantal vliegbewegingen kan gezien het voorgaande natuurlijk geen sprake zijn. Gezien de afstand tot woningen van zo'n 6 à 700 meter zou krimp of verplaatsing eerder in aanmerking komen.
  Mede uit de **SMB-richtlijn 2001/42** volgt dat bij een verdere toename van het aantal vliegbewegingen de gezondheid van de mens en diens leefomgeving moet worden beschermd of verbeterd. Daaruit volgt dat verslechteringen niet zijn toegestaan! Dat geldt zowel voor de individuele gezondheid als voor de volksgezondheid!
- **Kerosinedampen en verbrand rubber.**
  Door de uiterst geringe afstand (600 à 700 meter) van de landingsbaan en de huizen aan de westkant van Schiebroek zijn kerosinedampen hier herhaaldelijk in grote concentraties aanwezig. Zelfs zo sterk dat dit doordringt tot in de slaapkamers. Zou een bezinepompstation, gelegen in een woonwijk, een dergelijk damp veroorzaken dan zou het na een waarschuwing bij herhaling onmiddellijk gesloten worden. De ILT zegt hier geen bevoegd in te hebben en de DCMR doet er niets mee.
- **Klachtenmelding**
  Naar het melden van klachten zou eens representatief wetenschappelijk onderzoek gedaan moeten worden. Als je weet dat het melden van klachten niets helpt, moet je sterk in je schoenen staan om dit te blijven doen. Het moeten invullen van vaste antwoorden doet geen recht aan het geconstateerde voorval of de ervaren hinder. Staat het antwoord er niet bij dan haken mensen af. Ook moet het formulier regelmatig op een andere wijze worden ingevuld. Op deze manier is het aantal geregistreerde klachten **niet representatief** te noemen. En moeten mensen een blocnootje naast hun bed hebben liggen om de nachtvluchten te registreren?
  Maar de luchthaven heeft ook hier weer zijn zin gekregen. Mensen die te veel klagen mogen niet meer meedoen. Hun klacht wordt slecht 1x meegenomen. Daarnaast wordt een analyse gemaakt, maar niet van het totale aantal klachten, waardoor het lijkt dat het met het aantal klachten wel meevalt. Voorts is de wijze van het noteren van de klachtindiener in het jaarverslag m.i. in strijd met de privacywetgeving.
- **Kleine luchtvaart.**
  Het zou goed zijn als er strikte richtlijnen zouden worden opgenomen voor de 'luchtbromfietsen'. Zodra zij van de grond komen mogen zij alle kanten uitvliegen en hoeven zich van vliegpaden niets aan te trekken. Zorg voor handhaving! Zij vliegen regelmatig op uiterst geringe hoogte (zo'n 50 meter) boven woningen. M.n. met mooi weer als mensen

buiten zijn is het af- en aanvliegen van deze herrieschoppers schering en inslag. Daar geluid in de lucht zich over een groot gebied verspreidt zou men denken dat de overheid hieraan strenge eisen stelt. Niets is minder waar. Men kan daar boven in de lucht heerlijk zijn gang gaan. Als een bromfiets twee straten verder nog hoorbaar is, wordt zijn uitlaat nagekeken en met die herrie van de weg gehaald. Als deze luchtvaartuigen 10 of meer straten verderop nog hoorbaar zijn, is er niets aan de hand. Deze toestellen zouden zonder meer sterk dempende uitlaten moeten hebben. Voorts moet het verboden worden boven de huizen fullspeed op te trekken.
Overigens kan de vraag gesteld worden of de kleine luchtvaart op een luchthaven waar 2 miljoen passagiers vervoerd worden gehandhaafd kan blijven? Het komt namelijk regelmatig voor dat een klein vliegtuig sterk moet uitwijken voor een opstijgend verkeerstoestel en daardoor zeer laag over de dichte bebouwing van Schiebroek vliegt.

- **Klimaatgevolgen.**
  Alle alarmbellen van het klimaat staan op **rood.** En enige jaren gelden waren de klimaatambities van Rotterdam groot. In het Klimaatakkoord van Rotterdam (2019) kwamen allerlei vervuilende onderdelen van de stad aan de orde en op welke manier hier verandering in kon worden gebracht. Over alles werd gesproken behalve u raadt het al……de luchthaven. En vakantieluchthaven Rotterdam wil nog veel meer vliegen. Over het aantal vluchten wordt naar mijn mening niet echt gesproken maar een aantal van 13.000 is al wel genoemd, maar dat zouden er ook meer kunnen worden. Worden dat er 13.000 dan is dan een toename van zo'n **70%**. Het gaat immers om de **grote** luchtvaart. De luchthaven zal dit met klem ontkennen. Die zal hier uit willen gaan van alle vluchten op de luchthaven en op een veel lager percentage uitkomen.
  En wat gaan de problemen op Schiphol betekenen voor het aantal vluchten op RTHA?
  De geluidbelasting zal, zo beweert de luchthaven, niet toenemen. Maar bij de start produceren die zgn. stillere toestellen nog steeds hetzelfde lawaai. En de contour blijft gelijk. Rara hoe kan dat?
  Dat stiller, zo'n prachtig eufemisme van de luchtvaart. Op die manier zet men heel veel mensen op het verkeerde been. Vliegtuigen blijven gewoon **rot herrie** maken! Alleen door technische verbeteringen een klein beetje minder, maar niet bij de start. Die verbeteringen gaan wel heel vaak gepaard met een **toename** van het **laagfrequente lawaai**. Maar daar lees je geen woord over. Hoogtijd dat dit meegenomen wordt in de milieurapporten en er wetenschappelijke rapporten over komen.

Conclusie:
Het uitbreiden van vluchten op deze luchthaven is gezien het bovenstaande uitgesloten! Het huidige aantal vluchten is al te veel. Er zal een definitieve oplossing voor dit gebied moeten worden gevonden.

Ik dank u zeer voor het willen lezen van dit stuk en hoop dat dit mede een bijdrage levert aan een ontwikkeling van Rotterdam waar we met z'n allen trots op mogen en kunnen zijn. Daarnaast ben ik heel benieuwd naar de reacties van de verschillende fracties in de Rotterdams gemeenteraad.

Met vriendelijke groet,

Frans Maal.

P.S. Mocht u een onjuistheid of onjuistheden in bovenstaand stuk aantreffen dan verneem ik dat graag van u.