

Geachte griffie,

Gelieve onderstaande correspondentie met DCMR door te sturen naar de leden van uw Raad / Staten.

Met vriendelijke groet,
Alfred Blokhuisen
Voorzitter BTV Rotterdam Airport

Beste leden van de Gemeenteraad en Provinciale Staten,

Gelieve kennis te nemen van onze mail aan DCMR. De inhoud spreekt voor zich.

Wij schatten in dat hier niet een volledig correcte invulling wordt gegeven aan de uitvoering van de Statenmotie m.b.t. het burgersnetwerk geluid. Ogenscheinlijk wordt hier, bij voorbaat, aangestuurd op de uitkomst "harmonieus naast elkaar functioneren". Deze termen worden niet gebruikt in de betreffende motie en daarvoor heeft u ook niet de geldelijke middelen ter beschikking gesteld. Wellicht kunt u uw college vragen om opheldering of verduidelijking.

Het kan zomaar zijn dat deelnemers aan dit traject zich moeten committeren aan de voorwaarden, zoals geschetst. We hebben dit eerder gezien bij het participatietraject luchthavenbesluit. Zoals u weet is dit traject gestand, omdat de omwonenden niet of nauwelijks worden gehoord of bediend. U allen bestempelde dit peperdure traject als "mislukt". Met onze brief willen we onderzoeken of niet nogmaals tegen dezelfde steen wordt gestoten door, in dit geval, DCMR.

Met vriendelijke groet,
Alfred Blokhuisen
Voorzitter BTV Rotterdam Airport

Brief aan DCMR:

Geachte heer Molenaar, beste Daan,

We zien een aankondiging staan op de DCMR website met de ronkende titel: Bijzondere samenwerking tussen bewoners en luchthaven: Burgermeetnet Geluid Rotterdam The Hague Airport van start (<https://www.dcmr.nl/actueel/nieuws/bijzondere-samenwerking-tussen-bewoners-en-luchthaven-burgermeetnet-geluid-rotterdam>). U vraagt daarvoor onze medewerking, waarschijnlijk omdat we als BTV 1600 gezinnen vertegenwoordigen.

Graag willen we benadrukken dat we, als veruit de grootste bewonersorganisatie van Nederland in deze branche, niet betrokken zijn geweest bij het formuleren van de uitvoering van de provinciale motie die deze uitkomst benoemt: ***"Het Burgermeetnet Geluid Rotterdam The Hague Airport is een belangrijke stap in het vergroten van begrip van geluidshinder en het creëren van een dialoog tussen de betrokken partijen. Samen werken we aan een***

leefomgeving waarin zowel de luchthaven als de omwonenden harmonieus kunnen functioneren."

Wij stellen dat het burgernetwerk, pas na de metingen, juist is bedoeld om objectief vast te stellen hoe groot de geluidsbelasting is in de wijken in de regio van het Rotterdamse vliegveld. Pas nadat de metingen verricht en gevalideerd zijn kan er worden overgegaan tot een inhoudelijke discussie m.b.t. de uitkomsten van de metingen. Door de huidige formulering lijkt er te worden voorgesorteerd op de uitkomst: "Harmonieus functioneren." Waarbij ook al de vraag moet worden gesteld of burgers überhaupt moeten "functioneren" als het gaat om de belangen van een vliegveld! Vraag is zelfs of je als mens moet functioneren! We hebben toch wel ernstige bedenkingen bij de betreffende frase.

Uw aankondiging roept bij onze vereniging o.a. de volgende vragen op":

- Waar staat in de provinciale motie dat het **burgenetwerk** een samenwerkingsverband is, of moet worden, tussen gemeenten en vliegveld?
- Hoe is het besluit tot stand gekomen om het vliegveld in de voorbereidingsfase van de start van dit traject te betrekken en niet de omwonenden en hun vertegenwoordigers, zoals de BTV, terwijl dat wel de wens was van Provinciale Staten?
- Zijn de Gemeenteraden en Provinciale Staten betrokken geweest bij de gekozen formulering?
- Waarom is in de voorbereidingsfase überhaupt het vliegveld betrokken en niet de verenigde omwonenden? Het vliegveld is immers de enige partij die geldelijke belangen heeft bij een mogelijke uitkomst.
- Welke inbreng hebben ze geleverd?
- Wij verzoeken u aan te geven hoe u komt tot deze formulering, die impliciet grote gelijkenissen vertoont met het eerder gefaalde participatietraject in het kader van het luchthavenbesluit.
- Als het vliegveld betrokken is bij de opstelling van het Burgernetwerk, waarom is dan de grootste bewonersvereniging van Nederland niet gehoord bij de opstelling van dit deel van het uitvoeringsplan?
- Ook is de vraag waarom een commercieel bedrijf zich in de aanloophase al mag mengen in de formulering van de uitvoering van de opdracht? Het lijkt ons onwenselijk dat een commercieel bedrijf zich mengt in een burgernetwerk. Het draagt niet voor niets die naam burgernetwerk. Wij schatten zo in, lezende de toelichting bij de motie en de debatten hierover, dat dit niet de intentie is geweest van de provinciale motie om het betreffende overlast bezorgende bedrijf een rol te laten krijgen in een burgernetwerk. Het heet niet voor niets een burgernetwerk en geen overheids- of vliegveldnetwerk.
- We zien ook niet benoemd dat het vliegveld heeft aangegeven dat ze denken te kunnen groeien naar bijna 98.000 vluchten per jaar (Adecs bijlage EPP). Hoe worden die groeiplannen meegenomen in de beoordeling van de metingen?
- Hoe worden de belangen van de individueel deelnemende omwonenden geborgd? We hebben gezien, in het participatietraject luchthavenbesluit, dat er een enorme disbalans was te zien tussen het kennisniveau van de vliegindustrie en andere professionele partners in dat traject. Dat verschil

in kennisniveau werd nergens gecompenseerd. Hoe wordt dat nu voorkomen? (voorbeeld: 50% minder lawaaiërende toestellen is een van de mantra's van de vliegindustrie. Voor de gewone mens lijkt dat veel. Voor de mensen met kennis op het gebied van geluid betekent die 50 % dat het lawaai vrijwel onhoorbaar wordt verminderd)

- Vraag is aan u of de uitkomst ook kan zijn, op basis van de metingen, dat de omgeving te grote gezondheids- en leefbaarheidsrisico's in zich dragen door de aanwezigheid van het vliegveld en dat het vliegveld, om gezondheidsredenen, beter kan worden gesloten of fors moet krimpen. Vervolg vraag is dan: Is het voorspelbaar dat dat begrip er niet is bij het vliegveld en wie is dan verantwoordelijk voor de niet "harmonieuze" uitkomst van dit traject?

Uw dienst weet als geen ander dat het betrekken van een industrie bij metingen en uitvoering van plannen een groot risico in zich draagt. Het risico dat de industrie wordt bevoordeeld en de belangen van omwonenden niet worden gediend, of onvoldoende worden gediend. Zeer duidelijke voorbeelden zijn Odfjell en Chemours. Dat heeft, zo zien we retrospectief, dat het bedrijfsleven een dermate grote invloed heeft gehad dat zeer ernstige milieu- en veiligheidsovertredingen in ieder geval niet werden onderkend.

U vroeg onze medewerking aan dit traject. U ziet dat we grote aarzelingen hebben, mede omdat we uw formulering moeten lezen in de media. Als u wilt dat de BTV meewerkt aan de uitvoering van het burgersnetwerk, in de de geformuleerde vorm, zal toch tenminste bevredigende antwoorden moeten worden gegeven op onze vragen en zullen er garanties moeten worden gegeven dat er geen bemoeienis is, van het vliegveld, bij de uitvoering van de metingen en opstelplaatsen. Ook mag het vliegveld zich niet bemoeien met de beoordeling van de uitkomsten en opstelling van rapportages. Ook zal de nu geformuleerde doelstelling moeten worden losgelaten, omdat dat een vooraf opgestelde uitkomst suggereert en ook suggereert het dat mensen moeten functioneren in het kader van het vliegveld.

Graag vernemen we van u.

Met hoogachting,

Alfred Blokhuisen
Voorzitter
Vereniging BTV-Rotterdam Airport



Contact:

Vereniging BTV-RotterdamAirport Bewoners tegen Vliegtuigoverlast Rotterdam Airport

Postbus 33131

3005 EC Rotterdam

Web: www.BTV-RotterdamAirport.nl

Socials: [FaceBook](#) - [Twitter](#) - [LinkedIn](#)

Denk na voordat u gaat printen. Is het ècht nodig?