

Voorzitter, leden van de Raad,

Eind 2016 concludeerde de verkenner Schrijnen dat er in de regio geen draagvlak was voor uitbreiding van de luchthaven. Tot die zelfde conclusie kwam eveneens oud-burgemeester van Vliet in 2018.

Eind 2020 opende RTHA een charme-offensief door aan te geven met alle belanghebbenden om de tafel te willen zitten. Dat heeft geresulteerd in een 2 jaar durend proces waarbij ik steeds heb uitgedragen dat het voor omwonenden van belang is dat zij een **volwaardige nachtrust** krijgen; een **extensieregeling** inhoudende alleen vluchten die vertraging hebben opgelopen tijdens de laatste vlucht; **vermindering van Groot Handelsverkeer** aan de randen van de dag; en een **vermindering van de door omwonenden ervaren hinder**, geen berekende hinder die ook nog eens via de Lden systematiek wordt uitgesmeerd over dag, avond en nacht.

Toen het EPP op 15 november openbaar werd zond ik u diezelfde middag het **persbericht** opgesteld door mij en de bewonersvertegenwoordiger van Schiedam en **mijn uitgebreide commentaar** op het EPP en de bijbehorende stukken.

Daaruit blijkt duidelijk dat ik niet tevreden ben met het eindresultaat. Het **EPP bevat goede voornemens en beloften**, waarvan nog niet vast staat dat die waar gemaakt kunnen worden, maar er wordt wel volledig mee gerekend voor de komende jaren. De **luchtvaartwet geeft aan** dat eerst de daadwerkelijke hinder voor omwonenden moet verminderen, aler er gesproken kan worden over meer vliegbewegingen.

Dit EPP zet echter de deur open naar méér vliegen en daarmee méér gezondheidshinder.

Het feit dat boeren, qua uitstoot, getroffen worden in hun broodwinning en de luchtvaartsector het “rupsje nooit genoeg” blijkt is in deze tijd niet meer te verkopen aan de mensen.

Uit een **recent onderzoek van Arcadis** (RTL Nieuws 21-11-2022) blijkt dat wij in onze regio wonen op de ongezondste plek van Nederland. Van Schayck, hoogleraar preventieve geneeskunde in Maastricht, geeft aan dat daardoor een verhoogde kans bestaat op hart- en vaatziekten en ernstige longaandoeningen. Eerder al kwam prof. Burdorf van het Erasmus MC ook tot deze conclusie. Burdorf zei “We moeten het niet hebben over uitbreiding, maar over hoe we huidige gezondheidseffecten kunnen verminderen. Vliegen moet minder aantrekkelijk worden gemaakt”. Ook het RIVM constateerde eerder dat de Randstad bij de vuilste gebieden van Europa hoort.

De **Wereld Gezondheids Organisatie** presenteerde onlangs strengere geluidsnormen voor heel Europa, dat moet uiteraard ook gelden voor de luchtvaartsector. Geluidsoverlast is geen luxeprobleem. Mensen hebben rust nodig om gezond te zijn en **gezondheid is geen luxe!**

Uitbreiding van vluchten door de inzet van “**stille**” **vliegtuigen** is voor omwonenden geen oplossing voor minder hinder, maar oorzaak van méér hinder. Deze toestellen zijn niet hoorbaar stiller. Maar omdat op papier **gerekend** wordt met volledige vlootvernieuwing en afname van ca. 3 decibel per vliegtuig, leidt e.e.a. wel tot meer vliegen en, ook weer op papier, toch minder “ernstig gehinderden”. De realiteit zal voor onze inwoners geheel anders zijn.

Bij berekeningen is men uitgegaan van het aantal woningen begin 2022 en het aantal personen van een telling uit 2020. Hier zijn dus dit jaar opgeleverde woningen en b.v. Wilderszijde niet meegerekend.

Ik zond u reeds mijn uitgebreide commentaar “gewogen en te licht bevonden”, waarbij ik aangaf dat dit EPP niet kan rekenen op draagvlak van mij, en gezien de bezwaren rond het VPP in april j.l..... zeker ook niet bij inwoners van Lansingerland.

Als we het **EPP naast de huidige Omzettingsregeling** leggen, dan zitten er verbeterpuntjes in, maar zoals ik in mijn commentaar aangaf, ze wegen niet op tegen een toename van vluchten Groot Handelsverkeer. Ik heb de maatregelen stuk voor stuk op de keper beschouwd en gekeken naar: “**snijden deze voorstellen hout**” of zijn ze voor de “**bühne**”? Om er een paar uit te lichten

Uit de Samenvatting in het EPP blijkt klip en klaar dat de huidige Omzettingsregeling wordt bevroren op het niveau van **2019, met toen nog ca. 10% ruimte in de geluidscontour** ondanks het meer vliegen van het maatschappelijk verkeer.

Het aantal slots wordt bevroren op max. 10 starts (07:00-08:30) en max. 10 landingen (21:00-23:00).

Ook dit is een verruiming. In de laatste week juli en de eerste twee weken augustus, de meest hectische weken van het jaar, met ook nog de overgenomen vluchten van Schiphol, kwam men niet verder dan max. 8 resp. 7 vluchten, dus minimaal een ruimte van 25% en in de winterperiode zelfs meer.

Er mogen **géén militaire lesvluchten** plaatsvinden op RTHA, maar..... die zijn er nu ook al niet. Deze hinderbeperking is dus wel heel makkelijk weg te geven.

Het is de intentie om **positievluchten en nachtvluchten** te halveren, maar de sector geeft tegelijkertijd aan dat vertraging niet altijd is te voorkomen. Ofwel we krijgen te maken met vertraagde vluchten na 24:00 uur ofwel met een positievlucht in de zeer vroege ochtend. Ten alle tijden overlast voor onze inwoners.

Een **eventuele boete voor nachtvluchten** moet wel zo hoog zijn dat het de kosten van doorvliegen naar b.v. Schiphol overstijgt (personeel, kerosine, vervoer pass. naar R'dam, positievlucht).

Een **boeteclausule kan niet geregeld in een Luchthavenbesluit, maar wordt in onderling overleg tussen RTHA en de luchtvaartsector vast gelegd**. Een staaltje van “de slager keurt zijn eigen vlees”. Overigens één nachtvlucht minder (straffactor 10) biedt ruimte aan 3 extra vliegbewegingen later op de avond (straffactor 3), ofwel 10 vliegbewegingen overdag (factor 1). Niet echt een hinder beperkende maatregel.

Nog even het begrip “**luchthaven van nationaal belang**”. Dit slaat niet op het belang voor de regionale economie, maar op het feit dat de start-/landingsbaan lang genoeg is om ook grote vliegtuigen bij calamiteiten op te kunnen vangen.

Inmiddels (AD 29-11-2022) is gebleken dat wethouder Karremans van **Rotterdam** niet mee gaat met de plannen van RTHA om meer vluchten toe te staan. Hij wil juist maatregelen waardoor het aantal vluchten zal verminderen. Ook de gemeenten **Zuidplas, Gouda en Waddinxveen** hebben gezamenlijk aangegeven dat er bij hen geen draagvlak is voor welke uitbreiding dan ook.

In de **Raadsvergadering van 2 juni jl.** gaf u unaniem aan het VPP “te mager” te vinden. Het EPP is slechts bijgewerkt ten gunste van de luchtvaartsector (Business Aviation).

Ik spreek dan ook de hoop uit, dat ook nu de Raad de **gezondheid van onze inwoners stelt boven het economische belang van de luchtvaartsector**.

Ik sta open voor eventuele vragen nu, per telefoon of mail.

Ik dank u voor uw aandacht.

Thea van de Coevering – van Heesewijck