

Vereniging BTV-RotterdamAirport
Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast



EPP, Rotterdam Airport groeit enorm, de nachtrust verder bekort.

Groei tot 85% de komende decennia. Ruimte voor meer vliegen in de nacht en randen van de nacht.

RTHA geen enkel oog voor verslechtering leefomgeving omwonenden vliegveld.

EPP maakt ruimte voor 45.000 extra vliegbewegingen per jaar, van 52.400 naar 97.765 in 2035. Basis voor groei, “stillere” vliegtuigen.

Met een vernieuwde vloot met vliegtuigen die iets minder lawaai maken (3 db per vliegtuig, nauwelijks hoorbaar) wil RTHA het aantal vliegbewegingen laten groeien op basis van “vrijgevallen” geluidsruimte. Die nieuwe “stillere” vliegtuigen zijn er niet en kunnen ook voorlopig nog niet gemaakt worden. Toch gaat RTHA alvast met de “vrijgevallen” geluidsruimte aan het rekenen. Overigens moeten deze toestellen aangeschaft worden door de vliegmaatschappijen. Dus RTHA baseert groei op mogelijk “stillere” toestellen die door derden moeten worden aangeschaft. De theoretisch gebruikruimte wordt met meer vluchten ingevuld (50/50 regeling).

Dit kan RTHA zo’n 45.000 extra vluchten op per jaar opleveren*(Adecs, tabel 1)

Splitsing van de gebruiks-(geluids)ruimte leidt tot meer commercieel vliegverkeer.

Er wordt nu gerekend met een totale geluidsruimte voor commerciële/toeristenvluchten, kleine vliegtuigen én het politie en traumaverkeer. Is er meer maatschappelijk vliegverkeer dan gaat dat af van de totale geluidsruimte en kan er minder commercieel gevlogen worden.

In het EPP gaat men de commerciële vluchten in geluidsruimte loskoppelen van het trauma/politie vliegverkeer. De geluidsruimte voor het commerciële verkeer kan dan niet meer krimpen door een groeiend maatschappelijk verkeer. De ruimte voor commerciële vluchten wordt dan nooit meer verkleind. Dit betekent bij de trend van groeiend maatschappelijk verkeer, meer vliegbewegingen, dus meer geluidsoverlast en een groei van de geluidsruimte.

In het participatieoverleg is beweerd dat de splitsing ogv de luchtvaartnota verplicht is. Navraag bij het Ministerie leert dat dit niet klopt. Splitsing is een optie om het maatschappelijk verkeer te beschermen.

Het splitsen van de geluidsruimte in het EPP is ingegeven door toenemend traumaverkeer ook in de nacht. De grote luchtvaart mn de vakantiesector klaagt hiervan last te hebben en niet uit te kunnen breiden (beschouwingen Thea van de Coevering aan de gemeenteraad Lansingerland, 15-11-22)

Huidige nachtrustafpraak in Omzettingsregeling moet verdwijnen. RTHA wil ruimte om vaker en langer door te vliegen in de nachturen.

Het EPP schrapt de afspraak in de Omzettingsregeling van de nachtrust van 23-7 uur en brengt dit terug van 1 -2uur tot 6.30 uur.

In het EPP wil men een uitloop tot 1 uur voor vertraagde vluchten met een mogelijkheid om ook na 1 uur nog vertraagde vluchten toe te staan. (hiermee komt het EPP weer op het niveau van het VPP, rust van 2-6 uur).

De vliegmaatschappijen zetten zwaar in op uitlooptmogelijkheden in de nacht van vertraagde vluchten. Dit omdat de vliegschema's te krap en intensief zijn (maken teveel "slagen" per dag) (zie ook Thea van de Coevering, 1a)

Innovatieprojecten leiden tot meer vluchten, meer gebruikruimte en overlast.

"RTHA is in samenwerking met RHIA de proeftuin voor innovatie binnen de luchtvaartsector. Om een emissievrije vloot te stimuleren en omdat er nog weinig bekend is over de ontwikkeling van elektrische en waterstof vliegtuigen, gelden de adviezen zoals gesteld in dit eindproduct expliciet niet voor deze categorieën. Deze nieuwe vliegtuigtypes vallen onder de gebruikruimte voor overig verkeer met de hierbij behorende grenswaarden." (EPP p.21)

Rotterdam Airport wil geen beperking van de commerciële geluidsruimte voor zogenaamde innovatieve vluchten. Men wil daarin de vrije hand onder de noemer van innovatie en duurzaamheid. Betekent dit onbeperkt innovatief vliegen buiten de commerciële gebruikruimte? (Wanneer we tabel 1 van het Adecs rapport beoordelen zien we dat er voor het overig verkeer een enorme gebruikruimte wordt gecreëerd , bijvoorbeeld 48.000 vliegbewegingen voor General Aviation.)

Onder de noemer duurzaamheid neemt het EPP bijna ongelimiteerd de vrije hand met extra vliegen buiten de commerciële en maatschappelijke gebruikruimte om.

Nauwelijks een woord over gezondheidsrisico's van omwonenden door uitstoot giftige, (ZZS) zeer zorgwekkende stoffen als ultrafijnstof, CO2 benzeen, toluen etc..

Afgelopen dinsdag 6 december werd het EPP bij de Rotterdamse raadscommissie Mobiliteit, Haven, Economie en Klimaat besproken met zo'n 25 sprekers mede namens bewonersgroepen. Hier spraken onder andere twee medisch specialisten Pouw en De Kleer (long- en kinderarts). Graag verwijzen wij de raadsleden van Lansingerland naar hun bijdragen. Bijdragen die alarmerend zijn in het bijzonder mbt de gezondheid van kinderen. Zeker voor Lansingerland en voor de toekomstige wijk Wilderszijde, is deze informatie essentieel. Immers de Raad en het college hebben een zorgtaak naar haar(toekomstige) inwoners.

(Wij verwijzen u graag naar de bijdrage van longarts Pouw, hierbij gevoegd.

Voor de bijdrage van mevrouw De Kleer kinderarts en kinderlongarts in het Franciscus Gasthuis in Rotterdam moet ik u verwijzen naar de uitzending van de commissie MHEK op 6 december. Haar 3 minutenbijdrage kunt u vinden op 201.50 minuten)

Regio bestuur en omwonenden in de maling genomen. Wees alert. Steekwoorden.

- Vlootvernieuwingsprikkel. Geen prikkel want grotere vertragingssuitloop tot 1a 2 uur. Schema wordt verlegd.
- Trein als alternatief voor korter afstanden, doel RTHA is Intercontinentaal vliegen, “volwassen” 7^e baan van Schiphol. Meer bestemmingen en verder weg.
- Stillere vliegtuigen maken meer lawaai (groter, meer passagiers meer gewicht, opstijgen veel meer herrie)
- Uitstoot modernere vliegtuigen per passagiers km gerekend is minder uitstoot?
- Minder uitstoot geeft meer gebruiksruimte.
- Sector vindt dat gemeente de verplichting heeft om de toekomstige bewoners Wilderszijde te waarschuwen voor vliegveld en slechte invloed op hun leefomgeving. EPP p.19 (over de schutting)
- Veiligheidsrisico’s innovatief vliegen (bijlage EPP)
- Adaptief karakter LHB RTHA (is tussentijds aanpassen buiten democratisch proces)
- Mocht groei maatschappelijk verkeer meer geluidsruimte nodig hebben dan moet ILT dat regelen met de Ministeries (sector dekt zich alvast in voor vergroting geluidsruimte, gooit probleem over de schutting. Dus hou vast aan één geluidsruimte)
- Hoofdstuk geluidsmetingen op basis van piekbelasting door sector in participatieproces geschrapt
- Kustwacht extra groei. EPP p. 22
- Voortzetting traject zonder draagvlak of betrekken omgeving.
- Waarom heet het EPP en geen voorkeursscenario. Draagvlak ontbreekt volledig. Pullenbak
- 2019, een zeer druk vliegjaar, is referentiejaar voor commerciële vluchten. Beste uitgangsjaar voor stevige groei.
- MAA bedot door de Schiphol Groep
- Brisbane vliegveld bedot door de Schiphol Groep
- Het overhevelen van winter- naar zomerslots blijft mogelijk, meer herrie in de zomertuinen.

Dit EPP is in strijd met alle partijprogramma’s in Lansingerland?

- ***Wij Lansingerland: Minder geluidsoverlast***
- ***Leefbaar 3B: geen uitbreiding geluidsruimte of splitsing geluidsruimte***
- ***CDA: zaken vliegveld, sterke reductie vakantievluchten, geluidsreductie, schonere lucht, minder herrie en minder CO2-uitstoot, verplaatsing vliegveld in toekomst.***
- ***Christen Unie: zaken vliegveld, vasthouden aan huidige openingstijden 7-23 uur, geen extra vliegbewegingen. Juichen sluiten RTHA op termijn toe met woningbouw op deze locatie.***
- ***D66: geluidsoverlast verminderen, uitbreiden RTHA ongewenst, permanent aandacht gezondheid bewoners.***

- **VVD: RTHA belangrijk voor werkgelegenheid***(aantal arbeidsplaatsen 108 waarvan 20% stagiaires, zie bijlage factsheets), **overlast moet wel beperkt zijn. Vliegverkeer binnen de geluidsnormen en vliegtijden behouden. Overleg met vliegveld.**
- **PvdA: Participatieproces moet leiden tot breed gedragen Luchthavenbesluit. Geloof in innovatie. Ultrafijnstofmetingen noodzakelijk.**
- **Groenlinks: op termijn RTHA sluiten ivm grote overlast en gezondheidsproblemen bewoners.**

De conclusie kan niet anders zijn dan dat het College en de Gemeenteraad van Lansingerland dit EPP afwijst.

BTV/JG 7-12-2022