

Geachte voorzitter, geachte commissieleden,

Mijn naam is Arno Johanson en woon al vrijwel mijn hele leven binnen een afstand van ca. 3 km van Rotterdam Airport. De eerste jaren zelfs op een afstand van nog geen 300 meter aan de Bovendijk naast het voormalige GEKRO terrein. Inmiddels woon ik 18 jaar aan de Ds. van Couwenhovelaan in Bergschenhoek op de rand van het huidige 56 dB Lden gebied en recht onder de aanvliegroute van Rotterdam Airport.

Zoals ongetwijfeld bekend, is het vliegveld Zestienhoven half jaren 50 aangelegd voor klein zakelijk- en vrachtverkeer ter ondersteuning van het Rotterdamse bedrijfsleven en de haven. Ik kan mij vanuit mijn jeugd dan ook niet anders herinneren dan dat er gevlogen werd met de City Hoppers, niet al te grote vrachtvliegtuigen, reclame vliegtuigjes en lesvliegtuigen. Vluchten en vliegtuigen van een categorie, niet altijd even leuk maar, in de aantallen die er toen vlogen, te overzien.

Echter, het aantal vliegtuigen dat op Rotterdam Airport vliegt is de laatste jaren niet alleen sterk toegenomen maar ook enorm veranderd. Het aantal vakantie vluchten, groot handelsverkeer zoals het genoemd wordt en met name Boeings 737 en vergelijkbare type toestellen, neemt sterk toe. Dit zijn type vliegtuigen die absoluut niet meer ongemerkt overkomen en zeker niet 's nachts.

Mijn gezin en ik hebben afgelopen zomer, en ook al een aantal zomers voor Corona, als dramatisch ervaren. Het aantal vakantievluchten, zowel overdag als 's nachts, was zeer groot. Wanneer vliegtuigen overkomen is een gesprek voeren in de tuin onmogelijk. Maar ook in huis, wanneer er een raam of deur openstaat, is het geluidsniveau dusdanig hoog dat gesproken woord, van bijvoorbeeld de televisie, niet te volgen is. Wanneer het weer mooi is wil je 's nachts graag met een raampje open kunnen slapen. Maar dat betekent wel dat je van iedere nachtvlucht, en daar hadden we er afgelopen zomer standaard iedere nacht een aantal van, wakker wordt. 's ochtends om 7 uur wordt je vervolgens door de eerste exemplaren weer wakker gevlogen. Althans, wanneer we geluk hadden want voor het zelfde geld komt de eerste al om 6 uur. Dit alles speelt zich af ca. 225 meter boven ons hoofd met geluidspieken boven de 80 dB. Op z'n Rotterdams gezegd; "gewoon toring herrie" en ik kan u vertellen, dit breekt je na verloop van tijd behoorlijk op.

Je zou zeggen de zomer is voorbij en in het najaar en de winter zal het wel meevallen. Het aantal vluchten is misschien minder maar de geluidsoverlast neemt zeker niet altijd af. Met een flinke westerwind, wanneer ze vanuit het oosten, met landingslichten recht in de woonkamer schijnend, met gierende motoren en rollende stuurbewegingen flink moeten corrigeren vanwege de wind, komen aanvliegen, is de standaard opmerking van mijn vrouw; "hou je hem in de lucht vriend". Niet alleen veel geluidsoverlast, ook wanneer alle ramen potdicht zitten, maar zo nu en dan ook best beangstigend.

Buiten de geluidsoverlast geven vliegtuigen ook een hoop luchtvervuiling in de vorm van fijnstof, ultra fijnstof, zwavel uitstoot en kerosine dampen. Ik wil niet weten wat hiervan allemaal in onze longen terecht komt maar dat wat er van mijn houten gevel en ramen komt lijkt me niet gezond. Het gebrek aan deze vervuiling was goed te merken tijdens Corona toen er bijna niet gevlogen werd. Blauwe luchten en zelfs in Bergschenhoek kon je weer koeien ruiken en alles wat daarbij hoort, als u begrijpt wat ik bedoel.

Wanneer ik nu met mijn beperkte kennis van zaken het EPP lees, dan zie ik dat er in deze situatie geen verbetering gaat komen. Tenminste niet wanneer het aan Rotterdam Airport ligt. Sterker nog, zij willen groeien met zeker 8.700 vluchten per jaar, dit zullen hoofdzakelijk vakantievluchten zijn, een groei van 50% t.o.v. het huidige aantal vakantievluchten. En ook voor wat betreft de nachtvluchten blijft er veel te veel ruimte voor uitzonderingen.

Ik wil u dan ook vragen om u aan te sluiten bij de mening die o.a. wethouder Karremans van de gemeente Rotterdam heeft laten horen en om in Den Haag bij minister Harbers te pleiten voor een krimp van het totaal aantal vluchten en volledige nachtsluiting in het nieuwe luchthavenbesluit voor Rotterdam Airport .

Het kan toch niet zo zijn dat er nu geluiden opgaan over krimp van het aantal vluchten op Schiphol, de uitstoot van CO2, fijnstof, ultra fijnstof op alle vlakken in Nederland moet dalen i.v.m. gemaakte milieu doelstellingen, we in 2035 in Nederland alleen nog nieuwe auto's willen verkopen die emissie vrij zijn, de overheid boerenbedrijven wil sluiten om willen van te hoge CO2 uitstoot, we Tata steel het liefste zien vertrekken, maar Rotterdam Airport moet groeien anders is het, volgens eigen zeggen, economisch niet rendabel.

Lansingerland krijgt al voldoende op z'n bordje wanneer het gaat om belasting van gezondheid en leefbaarheid. Ik denk dan aan de HSL, de N471, de verbinding A16/A13 en daarmee ongetwijfeld een drukker wordende N209.

Daarom mijn dringende oproep; **Laten we in dit dossier alstublieft het gezondheidsbelang en de leefbaarheid van de bewoners in deze regio boven het economisch belang van Rotterdam Airport stellen.**

Dank voor uw aandacht.