



De Vereniging Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast (BTV) Rotterdam komt sinds 1985 op voor bewoners die worden geconfronteerd met de gevolgen van de activiteiten op en van Rotterdam The Hague Airport.

Oorspronkelijk waren dit bewoners direct rond het vliegveld. Inmiddels is dit als gevolg van de toenemende overlast uitgebreid tot circa 1.000 representatieve gezinnen in een groter wordende regio van Zuid-Holland. Leden zijn afkomstig uit o.a. Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Spijkenisse, Berkel en Rodenrijs tot in Delft en regio Gouda. Deze gezinnen worden dagelijks geconfronteerd met soms extreme vliegtuigoverlast van en naar Rotterdam The Hague Airport.

EPICENTRUM

Het overlast-*epicentrum* is uiteraard nabij het vliegveld. De regionale politiek heeft eerder formeel laten weten dat de ligging van het vliegveld een 'planologische blunder' is, het ligt immers slechts 600 meter van de destijds ook al bestaande bebouwde kom. Ondanks deze kennis en wetenschap is in afgelopen decennia het vliegveld geen strobreed in de weggelegd en groeit ongebreideld door, met alle gevolgen van dien.

Geen enkel ander commercieel vliegveld in Nederland grenst zo dicht aan bebouwing als in Rotterdam. Om die reden is er geen ander vliegveld waar de commerciële toestellen zo laag over de daken van de huizen vliegen als in regio Rotterdam. De grens van leefbaarheid is reeds ruim overschreden.

De BTV maakt zich dan ook ernstig zorgen over de voorgenomen groei aspiraties van de luchtvaart in het algemeen en die van Rotterdam The Hague Airport (RTHA) in het bijzonder. De minister heeft als voorwaarde gesteld dat er een maatschappelijk draagvlak vereist was om de groei toe te staan. In een uitvoerige inventarisatie in 2017 door de 'Verkenner' dhr. Joost Schrijnen gaven omwonenden aan dat het maatschappelijk draagvlak ontbreekt. Ook de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam (BRR) schrijft in haar advies aan de toenmalig staatssecretaris dat er geen draagvlak is in de regio voor uitbreiding. Deze bestaat alleen bij een selectieve groep, vooral belanghebbenden. Ondanks deze wetenschap vaart de directie van het vliegveld een eigen koers en zet in op een verdere groei van het vliegverkeer.

De BTV is van mening dat de overheid duidelijkheid moet verschaffen over de grenswaarden en hoe deze worden gegarandeerd. In eerdere luchthavenbesluiten is een duidelijke limiet aangegeven over de hoeveelheid vluchten/overlast die dit vliegveld mag veroorzaken. Helaas, wanneer door groei in de behoefte naar meer geluidsruimte de grens van het toelaatbare wordt bereikt, wordt wonderlijk genoeg niet de regel gehandhaafd met sancties, maar wordt gezocht naar mogelijkheden de bovengrens te verschuiven.



De BTV is gezien de huidige overlast en de ligging van de luchthaven voorstander van het neerwaarts bijstellen van de bovengrens. Door interferentie met Schipholverkeer en de prioriteit die aan dit verkeer gegeven wordt is de overlast en laag over bebouwing vliegen nog eens extra toegenomen.

WAAROM

De BTV wil graag helderheid waarom er tot nu toe bovengrenzen werden gesteld, die boven het draagvlak van de omwonenden liggen, zodat een vliegveld in aantal vluchten kan groeien binnen de marges en dat de grens vervolgens wordt opgeschoven als de luchtvaarlobby hierom vraagt. De bovengrens is er toch juist om de omwonenden te beschermen? Daarnaast heeft het stellen van een maximum alleen zin wanneer deze door de overheid wordt gehandhaafd. Het stelselmatig aanpassen naar de wens van een conflicterende belang leidt tot wantrouwen in de overheid. Het naar de wensen van de luchtvaartlobby ophogen van de grenswaarden geeft verder het signaal af dat de overheid geen eigen visie of beleid heeft, maar zich slechts laat gebruiken door commerciële partijen die geen waarde hechten aan rechten van burgers.

Verdrag van Chicago

Nederland is één van de ondertekenaars van het verdrag van Chicago. Hier zijn duidelijk afspraken in vastgelegd over minimale vlieghoogtes boven stedelijk gebied. De Nederlandse luchtverkeersleiding heeft structureel gekozen om alle luchtvaart van en naar Schiphol een prioriteit te geven en heeft daarmee vrijwel alle overige luchtvaart verschoven naar lagere gebieden. Door deze maatregel overtreedt de Nederlandse Luchtverkeersleiding structureel het verdrag van Chicago en laat vliegtuigen tot onacceptabele lage vlieghoogtes over bewoond gebied vliegen. In de regio rond Rotterdam The Hague Airport is dat op veel plaatsen gedaald tot 300 meter. Deze massale overtreding dient per direct te worden gestopt.

CO2 uitstoot

In het regeerakkoord is een duidelijke doelstelling opgenomen om de nationale CO2 uitstoot te reduceren. Bijzonder verontrustend is dat de scheepvaart en luchtvaart niet worden meegeteld in de uitstoot van CO2, terwijl hier eenvoudige rekenmodellen voor te maken zijn. De BTV dringt aan op het opnemen van de luchtvaart en diens CO2 uitstoot in het regeerakkoord en de doelstellingen.



Ultrafijn stof

Milieuorganisaties hebben aangetoond dat één opstijgende Boeing 747 in zeer korte tijd evenveel CO₂ en ultrafijnstof uitstoot als één miljoen passerende vrachtwagens. Ultrafijnstof wordt door artsen en wetenschappers gezien als zeer schadelijk voor de gezondheid, omdat de deeltjes diep in het lichaam binnendringen en in de bloedbaan terecht komen.

Met name in regio Rotterdam houdt dit een zeer ernstig gevolg voor de volksgezondheid in en om die reden roept de BTV op het aantal vluchten te verminderen en normen te stellen voor de uitstoot van UFP. De Wereldgezondheidsraad (WHO) onderschrijft dit. Een door TNO, in opdracht van RTHA, uitgevoerde ultrafijnstofmeting gedurende een korte periode eind 2017 (in de rustige winterperiode) toont aan dat 15% van UFP toe te schrijven is aan het vliegverkeer van RTHA.

Geluid

De WHO heeft 10 oktober jl. haar rapport uitgebracht met daarin nieuwe adviezen m.b.t. geluidsnormen t.b.v. de gezondheid. De geadviseerde normen voor vliegverkeer (45 DB (A) Lden) liggen aanzienlijk lager dan de daadwerkelijke normen. Dit betekent dat de omwonenden rond RTHA ook door geluid in hun gezondheid worden bedreigd. Dit geldt ook voor de normen in de nacht.

Nachtrust

Mensen hebben behoefte aan ongestoorde nachtrust. Indringende geluiden van (laag) passerende vliegtuigen hebben een impact die zich nergens mee laat vergelijken. Structurele slaapverstoring is oorzaak van ernstige medische/psychische klachten. Om die reden dient paal en perk gesteld te worden aan commerciële nachtelijke vluchten over bewoond gebied en ook het vliegen in de randen van de nacht dient terug gedrongen te worden.

Regioveiligheid

Op lokale vliegvelden wordt intensief gevlogen door de zogeheten 'budgetmaatschappijen', in de volksmond bekend als 'prijsvechters'. Vliegtickets worden beneden kostprijs aangeboden. Om de kosten te drukken wordt steeds vaker bezuinigd op (noodzakelijk) onderhoud met risico van storingen. Wonderlijk genoeg worden er steeds meer van dergelijke risico-vluchten toegestaan boven dicht bewoond gebied te laten vliegen. Het is een kwestie van tijd voor zich een vliegramp zal voordoen. De BTV pleit voor strenge veiligheidswetgeving op dit soort vluchten waaronder het verbieden van laag (aan)vliegen boven stedelijk gebied.



Uitplaatsen Maatschappelijk Helikopterverkeer

Er wordt onderzocht of het maatschappelijk helikopterverkeer ('trauma helikopter') uitgeplaatst kan worden, zodat de vrijkomende geluidsruimte gebruikt kan worden voor commercieel vliegverkeer. De BTV is tegenstander van het uitplaatsen van de trauma helikopter. Het uitplaatsen naar een andere locatie in de regio Rijnmond, zorgt er namelijk voor dat de totale geluidsruimte in de regio toeneemt. Daar komt bij dat van de nachtelijk helikopter vluchten, conform de huidige Lden systematiek, een tienvoudige geluidsruimte overdag terug komt. Deze zal gezien de aard van RTHA vooral in de nu al te drukke zomermaanden vol gevlogen worden door commercieel vliegverkeer. Concreet betekent dit dat er tussen de 7000 tot 9000 vluchten bij komen.

Zakelijk vliegen

Vaak wordt beweerd dat RTHA een vliegveld is met een zakelijk karakter dan wel dat men in de toekomst ruimte wil bieden voor zakelijke vluchten. Iedereen die in de buurt van de luchthaven woont, weet echter wel beter: ruim driekwart van de vluchten zijn low-budget vluchten naar toeristische bestemmingen, met weinig economisch toegevoegde waarde. De directie van RTHA zegt het tijdens BRR en CRO overleg ook zelf: 'Wij kunnen al ruim 20 jaar niet sturen op de toewijzing van vrijgekomen slots, wij hebben hier geen enkele invloed op'. Het huidige juridische kader laat niet toe dat een luchthaven zelf kan selecteren aan wie ze vrijgekomen slots toewijzen. Van actief sturen op zakelijke groei, kan dan ook geen sprake zijn. Het is dan ook niet voor niets dat RTHA de afgelopen decennia is gegroeid van een zeer kleinschalig zakelijke luchthaven, naar een grote toeristische budget luchthaven die planologisch niet past op deze locatie. Daarnaast blijkt de afgelopen jaren dat het zakelijk verkeer op de luchthaven afneemt.

Metropoolfunctie in gevaar

Steden als Rotterdam zetten in om zich internationaal te profileren als metropool. De gemeente heeft een beperkte visie hierop en blijft hangen in een denkbeeld van de vorige eeuw dat hierin een groeiende luchthaven positief zou bijdragen. Dit beeld wordt uiteraard door de belanghebbenden bevestigd. Het befaamde 'Spot On' onderzoek heeft aangetoond dat een stad die zich als metropool wil ontwikkelen de komende dertig jaar (tot 2050) moet voldoen aan de nieuwe eisen die gewenste bewoners stellen: Rust, ruimte en groen zijn vereisten. Het rapport noemt specifiek deze negatieve factoren waardoor kenniswerkers zich bewust niet vestigen.

- de aanwezigheid van glastuinbouw;
- de aanwezigheid van een luchthaven. Moderne mensen en bedrijven zoeken een kennisstad. Rust en ruimte zijn schaars goed geworden en zullen zeker op termijn voor een hogere



economische waarde zorgen dan een vliegveld dat geen substantiële bijdrage levert aan de gepretendeerde economische ontwikkeling van de regio.

Betrouwbare informatie

Meerdere regionale luchthavens zijn in het nieuws geweest over o.a. onjuiste MER en MKBA rapportages. Met name Rotterdam The Hague Airport is veel in het nieuws geweest doordat een Maatschappelijk Kosten/Baten Analyse (MKBA), geproduceerd in opdracht van de belanghebbende luchthaven een onjuist beeld gaf van de voor- en nadelen van uitbreiding van de luchthaven. Binnen de marges werden voordelen tot de maximale bovengrens verlegd en de nadelen gebagatelliseerd of zelfs verzwegen. Eindhoven Airport heeft zelfs verzuimd een rapportage te publiceren over de onacceptabele emissies die bij verdere groei zouden ontstaan. Bij Lelystad zijn voor het eerst fouten aan het daglicht gekomen, hier betrof het de MER- rapportage. De BTV verlangt dat de overheid zich niet moet laten informeren door de belanghebbende maar eigen regels opstelt en deze toetst. Alle schijn van belangenverstrengeling moet worden tegen gegaan. De overheid is er voor de burger en dient betrouwbaar te zijn.

Innovaties en luchtvaart

Op dit moment lezen we vaak berichten in het nieuws dat vliegtuigen schoner worden of stiller etc. Uiteraard zien wij dit als een loffelijk streven. Concreet zien we dit echter niet terug. Bij RTHA zijn de vliegtuigen van Transavia (die verreweg het meeste 'slots' volume vertegenwoordigen) ca. 5 jaar geleden vernieuwd en deze gaan nog zeker 25 jaar mee. Deze zijn niet schoner of stiller. Vliegtuigen waarvan wordt beweerd dat deze stiller zouden zijn, zijn enigszins stiller op kruishoogte (ca. 10 kilometer hoog), bij het stijgen en landen maken ze nog steeds even veel lawaai. Innovaties zijn tot op heden beloftes maar nog niet concreet. Mochten deze er toch komen, dan zou het goed zijn om deze voordelen aan de omwonenden te doen toekomen en niet aan de verdere groei van de luchtvaart vanaf RTHA.

Schipholen

De BTV heeft voldoende kennis en ervaring in huis om te beamen dat het 'nieuwe' werkwoord *schiphollen* inhoudt dat luchthavens toezeggingen doen, maar deze niet of nauwelijks nakomen dan wel dat men met cijfers een alternatieve werkelijkheid voorschotelt, waarmee men de gewenste groei op onjuiste wijze wil onderbouwen. De overheid moet daarom duidelijke regels opleggen en de ILT laten optreden.



De BTV is onthutst dat gedurende het hele bestaan van Rotterdam The Hague Airport nog nooit een serieuze sanctie is opgelegd aan de overtredingen die de directie uitvoert, simpelweg omdat er geen wetgeving bestaat om te handhaven. Hiermee is de ILT niets anders geworden dan een formaliteit zonder slagkracht, een tandeloze tijger.

Planschade

De BTV is voornemens een collectief claims in te dienen wegens planschade wanneer de huidige limiet in overlast wordt verhoogd. Het maken van een extra 'geluidsruimte' voor het maatschappelijk helikopterverkeer wordt eveneens gezien als het oprekken van de overlastnorm.

Het plafond in overlast is destijds niet ingesteld om de luchthavens tegen te werken maar om de burger te beschermen. Wanneer de overlastgrens wederom wordt verlegd, zal zich dat uiten in waardedaling van woningen en ongeschikt raken van bouwgrond door gemeentes aangekocht voor woningbouw. Schadeclaims wegens gezondheidsklachten kunnen eveneens tegemoet gezien worden. De burger accepteert niet langer een onbetrouwbare overheid.

In de second opinion op het MKBA is reeds melding gemaakt van de vele miljoenen die de extra vluchten gaan kosten. Zodra bekend wordt dat deze claim gaat spelen verwacht de BTV een explosie in het ledental en deelnemers alsmede een zeer intensieve samenwerking met omliggende gedupeerde gemeenten en projectontwikkelaars, die elk hun eigen claims hebben. Het moment is nu aangetreden dat overheden hun verantwoordelijkheid moeten nemen.

Samenvattend verzoekt de BTV in het kader van de nieuwe Luchtvaartnota aan de overheid het volgende:

- Geen verdere groei van de luchtvaart van en naar RTHA maar een krimp scenario. Gezien de ligging tegen de bebouwde kom, en de daarmee gepaarde overlast is de grens al lang bereikt; en ruim overschreden door de stelselmatige interferentie met Schipholverkeer.
- Het stelselmatig meten van overlast (geluid en emissies) en niet alleen het berekenen van overlast;
- Een duidelijk wetgevend kader op nachtvluchten, routeafwijkingen en geluids- en vervuilingnormen gebaseerd op de WHO adviesnormen waarop gehandhaafd kan worden, deze is er nu niet;
- Ook voor de luchtvaart CO2 reductie doelstellingen opnemen in de klimaatplannen;
- Het handhaven van het Verdrag van Chicago en het terugdringen van laagvliegen boven bebouwd gebied;
- Het verminderen van nachtvluchten en het handhaven van afspraken die gemaakt zijn met omwonenden als het gaat om maximale aantallen vluchten;
- Het verminderen van vluchten in de randen van de nacht;



- Het zorgen voor eenduidige parameters waarmee o.a. MER rapportages en MKBA rapportages t.b.v. luchthavens opgesteld moeten worden. De parameters worden nu vaak door de luchthavens zelf aangeleverd;
- Het objectief kijken naar ambities van de luchthaven i.r.t. de toegevoegde waarde voor de economische groei (zie ook second opinion MKBA);
- De gewenste metropoolfunctie die Rotterdam ambieert niet te doorkruisen met groei van een (afstotende) luchthaven.
- Mogelijke innovaties in de luchtvaart op het gebied van emissies en geluid eerst aantoonbaar en meetbaar maken, dus niet op basis van beloftes of inspanningsverplichtingen nieuwe afspraken maken.

Wij danken u voor uw aandacht en zijn graag bereid e.e.a. nader in een persoonlijk onderhoud toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

BTV – bestuur

Drs. D. (Dirk) Breedveld

Voorzitter