



Rotterdam, 24 juni 2019

Betreft: Reactie Vereniging BTV op brief Gedeputeerde Staten Zuid Holland, d.d. 21-05-2019, Kenmerk PZH-2019-691203611 DOS-2012-0001768

Geachte mevrouw / mijnheer,

Met enige verbazing hebben wij kennis genomen van bovengenoemde brief, dit omdat deze een andere en tegenstrijdige visie verwoordt dan dezelfde Provincie Zuid-Holland heeft vastgelegd in haar 'zienswijze op Nota Reikwijdte en Detailniveau voor het PlanMer voor de Luchtvaartnota d.d. 11 april 2019'.

Wij vinden het positief dat in de brief van 21 mei jl. wordt herhaald dat 'de provincie Zuid-Holland van mening is dat de totale geluidsruimte van RTHA, en de bijbehorende overlast voor de omgeving, in geen enkel toekomstscenario voor de ontwikkeling van de luchthaven mag toenemen'.

Dit is positief, omdat deze grenswaarde destijds niet voor niets is vastgesteld. Nu we steeds meer en meer kennis krijgen van de schadelijke milieueffecten van de Luchtvaart (denk naast geluid en CO2 o.a. ook aan stikstof, ultrafijnstof en het gebruik van schaarse ruimte, maar ook aan nieuwe onderzoeken over geluidsoverlast i.r.t. gezondheid) moet er inmiddels in feite voor krimp gepleit moeten worden i.p.v. handhaving van de huidige status quo en/of groei.

Ondanks deze positieve noot, met kanttekening, zien we dat in de brief van 21 mei jl. vele zaken worden gemist dan wel tegen gesproken die wel in 'zienswijze op Nota Reikwijdte en Detailniveau voor het PlanMer voor de Luchtvaartnota d.d. 11 april 2019' worden genoemd.

O.a. wordt in de Nota van 11 april 2019 door de Provincie aandacht gevraagd voor de volgende zaken, die niet in de brief van 21 mei jl. terug komen (samengevat):

- Focus op hinderbeperking i.p.v. focus op groei;
- Referentiesituatie (werkelijke situatie of vergunde situatie?);



- Geluidshinder (Lden berekening blijkt onvoldoende, ook aantallen, opeenvolging van vluchten, piekniveaus van geluid, seizoenpatronen e.d. dienen meegewogen te worden. En niet alleen berekenen, maar ook meten);
- Juiste en actuele MKBA met een juiste invoer set en waarbij o.a. ook andere waarden dan economische waarden worden meegenomen als het gaat om vestigingsklimaat;
- Toetskader gezondheid, luchtkwaliteit e.d.;

En verder specifiek als het om het maatschappelijk helikopter verkeer gaat, worden in de Nota van 11 april 2019 o.a. de volgende zaken expliciet genoemd:

Quote:

- *In de nota (PlanMER) wordt op een aantal plaatsen aangegeven dat de resultaten van de verkenningsfase zijn verwoord in de zogenaamde bloemlezing. De beleidsvragen zijn op grond van die bloemlezing geclusterd in 7 thema's (blz. 8). In de bloemlezing zelf staat als één van de belangrijkste subvragen van het luchtruim vermeld "Hoe voorkomen we dat de groeiende civiele en militaire luchtvaart de uitvoering van politie- en traumavluchten beperkt?". Wij vinden deze formulering geen recht doen aan een objectieve benadering van het vraagstuk.*
  1. *Ten eerste omdat er het impliciete uitgangspunt in wordt verwoord dat de civiele en militaire luchtvaart groeit.*
  2. *Ten tweede wordt indirect verwoord dat die (groeiende) civiele en militaire luchtvaart de uitvoering van politie- en traumavluchten beperkt of kan gaan beperken. Dit wekt dan weer de indruk dat het omgekeerde niet het geval zou kunnen zijn – civiele en militaire luchtvaart wordt door politie- en traumaverkeer beperkt - en dat dit geen beleidsvariant is die in overweging wordt genomen. Naar onze mening zou om te beginnen de vraag of en in hoeverre civiel- en militair verkeer groeit een beleidskeuze moeten zijn op basis van een afweging van de effecten waarvoor het gepresenteerde toetskader de grondslag vormt. In het bijzonder in relatie met het trauma- en politieverkeer.*
  3. *Daarnaast wekt de formulering de indruk dat civiel verkeer van groter maatschappelijk belang is dan het trauma- en politieverkeer. Immers, dat moet, blijkbaar, kunnen groeien. Wij zijn van mening dat een objectieve en transparante afweging alleen gemaakt kan worden als ook de beleidsvariant wordt meegenomen dat in die gevallen waar dat aan de orde is, civiel- en militair verkeer niet kan groeien of mogelijk op termijn moet krimpen om trauma- en*



*politieverkeer mogelijk te maken. Verder gaan wij er van uit dat er ook andere beleidsvarianten gezocht en gepresenteerd worden die ingaan op de beantwoording van deze subvraag. Wij gaan er van uit dat hierbij de groeiprognoses van he trauma- en politieverkeer worden gepresenteerd en betrokken.*

Unquote.

Waar er dus in de nota van 11 april jl. als beleidsvariant wordt aangedragen dat de civiele luchtvaart kan krimpen indien het maatschappelijk verkeer doorgroeit (hetgeen ook logisch is, omdat een overall groei van overlast ongewenst is), wordt in de brief van 21 mei jl. gepleit voor een nader onderzoek naar een 'vijfde uitvalsbasis' waarbij de vrijgekomen ruimte door RTHA vol gevlogen kan worden door civiele luchtvaart (budget vakantie vluchten naar de Costas, zoals nu de kernactiviteit is van RTHA). Waarbij door de Lden systematiek de vrij te komen nachtvluchten van het maatschappelijk helikopter verkeer (de nacht weging is 10x) tot een enorme toename van civiel verkeer vanaf RTHA zal leiden.

Overall zal met deze exercitie dus zowel de overlast vanaf RTHA exponentieel toenemen als de totale overlast voor de gehele regio door de aanwezigheid van een vijfde uitvalsbasis. Dit alles is zeer ongewenst en tevens in strijd met de zienswijze van de provincie d.d. 11 april 2019.

Met vriendelijke groet,  
Vereniging BTV

Drs. D. Breedveld  
Bestuurder

Bijlagen: -20190522 luchtvaartbrief PZH aan de minister IenW Versie voor PS.docx .

-Luchtvaartbrief\_Zienswijze op de Nota Reikwijdte en Detailniveau voor de PlanMER Luchtvaartnota 2020-2050