

Ik ben vorige week lid geworden van de Vereniging Bewoners tegen Vliegtuigoverlast (hierna BTV) vanwege een alarmerend bericht in de lokale krant. Afgelopen zondag, terwijl ik in de Kuip naar een teleurstellende wedstrijd keek, ontving ik een mail van BTV met de aanhef: Beste mevrouw Krol, kom nu in actie! Hier sta ik dus.

Misleidend rapport

Het Voorlopig Pakket Participatietraject RTHA van 12 april jl. (hierna VPP) concludeert (1) dat er sprake is van een belangrijke stap voor minder hinder en (2) dat de uitgangspunten door alle participanten zijn aanvaard. Beide conclusies zijn onjuist en misleidend.

Ad (1): geen reductie, maar een toename van hinder

Het VPP biedt ruimte voor een significante stijging in het aantal vliegbewegingen door splitsing van de geluidsruimte en afschaffing van het huidige strafpuntensysteem. [Toelichting: Op dit moment geldt een convenant waarin het aantal nachtvluchten (i.e. vluchten tussen 23.00 – 7.00 uur) is gemaximeerd tot 849 per jaar. Overtreding van dit convenant verkleint de geluidsruimte voor dagvluchten. Dit maximum wordt fiks overschreden (2018: 1300 en 2019: 1218) met name door de inzet van traumahelikopters. Door de splitsing van de geluidsruimte en het vervallen van het huidige strafpuntensysteem wordt de huidige situatie met ca. 1300 nachtvluchten gesanctioneerd en de geluidsruimte voor dagvluchten vergroot.] Meer vliegbewegingen betekent significant meer hinder.

De voorgestelde restricties in vliegtijden suggereren een reductie van de hinder in de zgn. randen van de dag (tussen 6.00 – 7.00 uur en 21.00 – 23.00 uur). Echter, de ervaren hinder zal niet verminderen en kan zelfs toenemen. Ten eerste worden de 'stilste' vliegtuigen van de huidige vloot uitgezonderd. De categorie 'stilste' vliegtuigen is een rekbaar begrip. Om hoeveel vliegtuigen gaat het? Hoe stil zijn deze? Het VPP zegt hier niets over. Het VPP spreekt over 'geluidsarme' toestellen, maar die bestaan niet. Bovendien gelden de voorgestelde restricties alleen voor de huidige vloot. Er wordt impliciet verondersteld dat nieuwe vliegtuigen veel stiller zijn en daardoor geen hinder veroorzaken. Deze veronderstelling klopt niet. [Volgens BTV wordt gedacht aan een Airbus. Dit toestel is groter en veel zwaarder dan de huidige Boeing 737. Dit kost veel extra energie en veroorzaakt extra herrie en extra uitstoot. Pas op 10 kilometer hoogte zal het op 'cruise control' stiller zijn. Omwonenden hebben hier niets aan.]

BTV heeft berekend dat een verlaging van 3 decibel per vliegtuig ruimte geeft voor 13.000 extra vluchten. **Wat in het VPP over het hoofd wordt gezien is dat de ervaren hinder primair samenhangt met het aantal vliegbewegingen binnen een bepaald tijdbestek, ook overdag! Ik spreek uit ervaring. Het groot handelsverkeer overdag (op piektijden om de 10 minuten) veroorzaakt ernstige hinder. Ik kan binnen geen telefoongesprekken voeren met het raam open. Ik kan geen rust vinden buiten in mijn tuin. Onder het VPP zal deze vliegfrequentie overdag toenemen. Dit is onaanvaardbaar.**

De CEO van RTHA, Ron Louwer, is een stuk voorzichtiger in zijn uitspraken dan het VPP: in het persbericht van 12 april jl. stelt hij: "Wij zien positieve kanten aan het VPP. De feitelijk ervaren hinder kan afnemen door de introductie van een (straf)puntensysteem voor late binnenkomers en het sluiten van RTHA voor een aantal uur per nacht voor de businessjets." 'Kan', i.p.v. 'zal'. De CEO laat zich wijselijk niet uit over de significante toename van hinder overdag en de andere negatieve gevolgen a.g.v. de significante stijging in het aantal vliegbewegingen.

[Ik wijs nog op een belangrijke verschrijving op p. 11 VPP. Er wordt door omwonenden veel hinder ervaren door het nachtelijk verkeer van 'business jets' Om de hinder te verminderen wordt een nachtsluiting tussen 2.00 – 6.00 uur voorgesteld voor 'commercieel verkeer'. Dit is geen gedefinieerde term, maar uit de Samenvatting (p.15) volgt dat dit hetzelfde is als 'groot handelsverkeer'. Let op: 'business jets' vallen niet onder 'groot handelsverkeer', maar onder 'overig verkeer'. Uit de Samenvatting volgt dat 'business jets' ook onder de nachtsluiting vallen. In de Tabel (p. 17) staat het woord 'begrenzing'. Wat deze begrenzing inhoudt wordt in het VPP niet uitgelegd. Is dit hetzelfde als de derde bullet in de laatste paragraaf (Nachtregime voor Business Aviation)?]

Ad (2): geen zorgvuldig participatietraject en scherpe kritiek van BTV

Het participatietraject voldoet niet aan de zorgvuldigheidseisen die minimaal aan een dergelijk traject gesteld kunnen worden. Van meet af aan zijn de omwonenden sterk ondervertegenwoordigd, terwijl de leefsituatie van deze groep wordt aangetast door het vliegverkeer, en zijn de partijen die deel uitmaken van de luchtvaartlobby oververtegenwoordigd. Tijdens het proces zijn bovendien de vertegenwoordigers van de bewoners van Lansingerland en Rotterdam door discriminatoire en/of onredelijk bezwarende voorwaarden gedwongen hun zetel in te leveren. BTV heeft scherpe kritiek op het VPP. U bent hiermee –neem ik aan– genoegzaam bekend.

Een ander punt van kritiek betreft de rol van procesbegeleider Bas Liebeek van VIRIDIS. Volgens de VPP website is deze procesbegeleider onafhankelijk. Daar kunnen vraagtekens bij worden gezet. Van Liebeek was tot maart 2019, dus kort voor de voorbereidingsfase van het VPP, bijna 10 jaar werkzaam voor TUI Nederland, laatstelijk als 'Director public affairs'. TUI is een van de onderhandelende partijen bij het VPP en onderdeel van de luchtvaartlobby.

Onvolledig rapport

Het VPP bespreekt alleen geluidshinder. Andere schade voor omwonenden, de natuur en het klimaat komen slechts zijdelings aan de orde. Dit is een belangrijke omissie. Gelet op de crises waarin we ons bevinden schiet een rapport dat alleen naar een groeiscenario kijkt in juridisch, moreel en democratisch opzicht tekort.

Onduidelijk is hoe de voorgestane toename in het vliegverkeer onder het VPP zich verhoudt tot de voorwaarde dat toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart alleen mogelijk is als de negatieve effecten op mens, natuur en milieu verminderen (p. 9). **Kan het VPP na uitwerking van de punten genoemd op p.15 (waarin de negatieve gevolgen voor de volksgezondheid, de natuur en het klimaat niet worden genoemd) als basis dienen voor een nieuwe vergunning? Of moeten deze negatieve effecten eerst worden onderzocht?**

Tot slot vraag ik u om het artikel te lezen van Jelmer Mommers in de Correspondent van 3 augustus 2021 onder de titel "Duurzaam vliegen bestaat niet. Tijd om ermee te stoppen." (Als u niet bent geabonneerd, kunt u dit artikel vinden op LinkedIn).

Dank u wel voor uw aandacht.

Datum 17 mei 2022

Mr. Drs. A.N. Krol, [REDACTED]

Ik vertegenwoordig ook mijn burens [REDACTED]
[REDACTED]