

	Ingezonden brieven vanaf 12 juli tot 15 november 2016 aan de verkenner.rtha@pzh.nl, en enkele brieven ingeleverd op de inloopavond van 1 november 2016. Alles geanonimiseerd op verzoek van diverse mailers, en op volgorde binnenkomst.	
	In bovengenoemde periode hebben meer dan 80 personen mails en brieven gestuurd naar de verkenner die opdracht heeft gekregen om te bezien of er draagvlak bestaat voor groei van Rotterdam The Hague Airport. De Verkenner, Joost Schrijnen, heeft een open proces willen voeren waarin naast instanties ook individuele belanghebbenden hun visie op de toekomst van de Luchthaven konden meegeven. Dat naast de gelegenheid aan alle partijen om vragen te stellen die vervolgens door de relevante instanties zullen worden beantwoord. Naast onderstaand document is er dan ook een document waarin alle vragen die zijn gesteld zijn weergegeven, en geordend naar de verschillende thema's die aan de orde zijn gesteld. De verkenner meent dat op basis van deze werkwijze en zeer breed palet van relevante aspecten aan de orde komt die in het verdere proces van advisering en besluitvorming kan worden meegenomen. Uit onderstaande vele brieven heeft de verkenner een selectie van kwesties gehaald die hem opvielen. Onderstaande is niet een volledige opsomming, maar een selectie naast alle zaken die de vraagstellingen vanzelf aan de orde komen.	
	Er zijn vele mails en brieven met zorgen, ergernissen en teleurstellingen. Er zijn ook mails met ambities en ondersteuning van de Luchthaven. Onderstaande kan in deze niet als een objectieve steekproef worden gezien, maar is wel relevante informatie voor het komende gesprek over de toekomst van de Luchthaven.. Wat valt mij op in de brieven? 1. Een verschillende beleving van het historisch perspectief op de toekomst van de luchthaven, die begrijpelijkerwijs volgt uit de wisselende visies die daarover de laatste 40 zijn gepasseerd. 2. De vraag of de Luchthaven niet (alsnog) naar een andere locatie kan. 3. De vraag naar nut en noodzaak van groei. 4. De behoefte aan een betrouwbare overheid, en de twijfel daaraan (ook in het licht van het eerste punt). 5. Veel gehinderden lijken de huidige situatie te accepteren zoals die is, met wel specifiek zorgen over fijnstof, gezondheid en nachtelijk gebruik, en afwijzing van mogelijke groei van de hinder. 6. De grote frustraties met betrekking tot het afhandelen van klachten. 7. De zorgen over de stapeling van (bestaande en nieuwe) geluidhinder bronnen met name in Lansingerland. 8. Veel vragen over routes en vlieggedrag van piloten 9. De spanning tussen duurzaamheidsdoelen en de moeilijke positie van het vliegverkeer daarin. 10. De spanning tussen de ambities voor een luchthaven primair voor zakelijk gebruik en de functie voor toeristisch verkeer. 11. De spanning tussen vliegen en vogels en natuur. Niet alles is hier genoemd, maar het geeft een zeker overzicht. De mails spreken verder voor zich.	

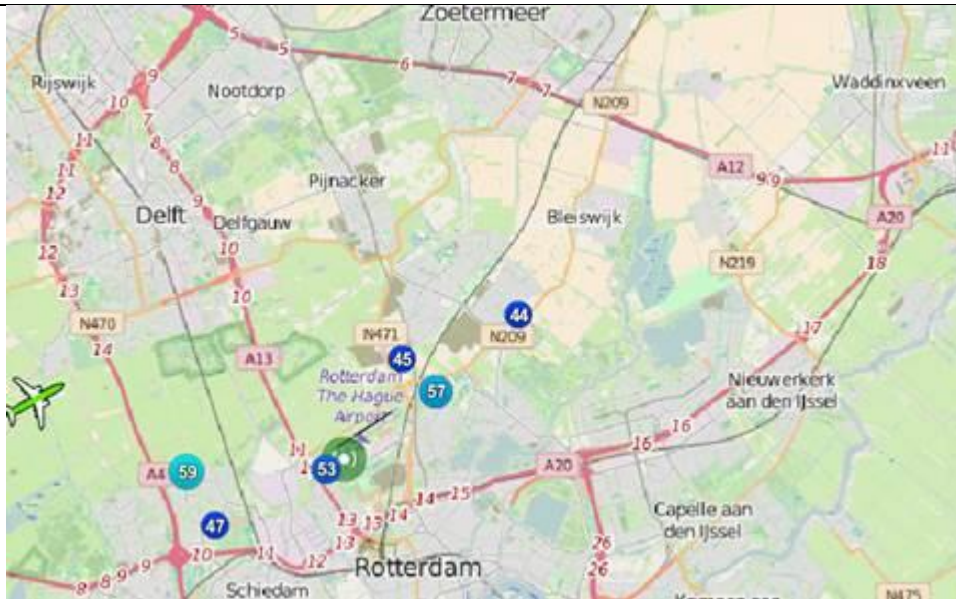
1	dinsdag 12 juli 2016 18:51	
	Om met de deur in huis te vallen . Wij wonen in Bergschenhoek en zien dagelijks de vliegtuigen aankomen of weggaan, afhankelijk van de windrichting. Wij zijn niet tegen uitbreiding van het vliegveld. De concentraties van de vliegtuigen ligt s'morgens rond 7 uur , s'avonds rond 6 uur en tussen 22.00/23.00 uur. Bij een noordelijke windrichting is dus tussen 7 en 8 uur s'morgens een drukke bedoening met korte momenten van lawaai zo ook in mindere mate rond 6 uur. Bij een westen wind is het druk tussen 22.00 en 23.00 uur als de laatste vluchten tegelijk aankomen. Men moet wel bedenken dat de herrie hoofdzakelijk toe te schrijven is aan de vluchten van Transavia . Deze boeing toestellen maken de meeste herrie en in vergelijking met de airbus die veel rustiger zijn zou het aanbevelenswaardig zijn Transavia hierop te attenderen . Ik heb geen aandelen van airbus maar deze toestellen zijn beduidend interessanter om die aan te schaffen en in Rotterdam te stationeren. Minder herrie en nog comfortabeler voor de passagiers ook . Met vriendelijke groeten.	
2	woensdag 13 juli 2016 0:50	
	De plannen van RTHA (zestienhoven) om de geluidsruimte uit te breiden lijken me geen goed idee. Voor de inwoners van plan Zuid in B'hoek lijkt dat tot meer slaapverstoring en meer hinder in de zomermaanden wanneer ramen/deuren open staan. Gesprekken zullen dan vaker hinderlijk onderbroken gaan worden door vliegtuigen. OP dit moment is dat ook niet fijn, maar er valt mee te leven. We moeten dat niet uitbreiden tot meer tot mensen echt gaan klagen. Want als geluidsruimte eenmaal in gebruik genomen is, is dat niet meer terug te draaien, omdat vliegtuig carriers verworven rechten niet opgeven, tenzij men ze schadeloos stelt. Bergschenhoek lijkt straks het infra-afvalputje van de regio te worden met hinder van HSL,A13-A16 en 16-hoven. Ik kan me ook voorstellen dat dat tot planschade lijkt wegens achterblijvende stijging/daling van huizenprijzen. Het werkgelegenheids argument lijkt me een onzinnig. Het gaat om een gering, niet verifieerbaar aantal nieuwe banen, wat waarschijnlijk door automatisering toch weer te niet gedaan wordt. Als men hier niet kan vliegen, gebeurt dat wel op Schiphol/Ielystad/ waar men minder hinder geeft, en waar dan de extra banen beschikbaar komen. De extra banen blijven wel in Nederland. De extra paar banen hier in de regio lijken me niet opwegen tegen de overlast van vele mensen in Bergschenhoek/ schiebroek/schiedam.	
3	woensdag 13 juli 2016 9:29	
	Ik woon in Bergschenhoek op de en ik klaag vaak via de site over overlast veroorzaakt door te laag vliegende vliegtuigen zowel zakelijke vluchten als vakantie charters. Afgelopen zondag heb ik twee klachten wederom ingediend over lawaai. Het lawaai maakt dat ik zelfs het geluid van de tv niet kan verstaan. Het vliegveld veroorzaakt voor mij teveel overlast. Dat kan helaas niet anders om dat de aanvlieg routes laag moeten zijn omdat mijn woonplaats net onder het begin van de landingsplaats is. Eigenlijk behoort	

	Dit vliegveld gewoon dicht te gaan. Of de stijg en landingen moeten plaats vinden vanuit Rotterdam via de Spaanse polder Wat industrie terrein is. Nu hebben de bewoner de 470 de HSL en het vliegveld. Ons eens rustige dorpen zijn veranderd In continue lawaai. Zelf zo erg dat ik denk om te gaan verhuizen. In de ochtend wakker worden omdat een vliegtuig te laag over vliegt is geen woon genot in mijn ogen	
4	woensdag 13 juli 2016 15:37 Wij zijn woonachtig aan de alwaar de vliegtuigen bij het landen en opstijgen overheen komen wat tot de nodige geluidsoverlast en luchtvervuiling leidt. Niet te vergeten onze woonwijk ligt ook nog eens dicht tegen de N209 aan met dezelfde problematiek. Uitbreiding met nog meer vluchten tast ons woonplezier en niet te vergeten waardedaling van onze woning nog verder aan. Wie gaat dit compenseren? In vroegere jaren werd er aangevlogen via de Hoeksekade, Bergse Bos en over de Bergweg Zuid (minder bebouwing en over een industrieterrein).Echter met de komst van iemand van Rijkswaterstaat in dit gebied werd de route verlegd. Wij begrijpen tot op de dag van vandaag niet waarom er vaak over een gedeelte van Bergschenhoek wordt aangevlogen omdat door ons wordt waargenomen dat de oude route zo nu en dan wordt gebruikt en zo te zien zonder problemen. Wij verzoeken u danook ons verhaal in uw verkenning mee te nemen.	
5	woensdag 13 juli 2016 15:56 Opzich zou ik geen probleem hebben met het uitbreiden van RTHA als ze een andere landingsroute zouden hebben. Ik woon zelf met mijn gezin op de in Bergschenhoek, en heb toch wel behoorlijke overlast van het vliegverkeer wat wil landen op RTHA. Je kan nog geen eens even lekker rustig in je tuin zitten wegdommelen want dan wordt het alweer bruut verstoord door de herrie van een vliegtuig welke overvliegt. Het opstijgen horen wij niet, maar het overvliegen om te landen is echt verschrikkelijk. Kan er geen andere route verzonnen worden dan ben ik tegen uitbreiding want dit zorgt voor NOG MEER overlast.	
6	woensdag 13 juli 2016 17:26 In aan en wegvliegroutes worden steeds gewijzigd ; en niet alleen omdat de wind dat vereist. Per passagier kun je als omwonende eenmaal of 2 x maal overlast hebben bij alleen vertrek of ook nog eens bij aankomst. Vertrekkende vliegtuigen maken nu eenmaal meer lawaai dan aankomenden. Als de vertrekkenden ALTIJD vertrekken over de rijksweg Rotterdam – Den Haag	

	en ALTIJD aankomen via de Rotte ontstaat een minimum aan overlast in Lansingerland.	
7	woensdag 13 juli 2016 18:16 Allereerst fantastisch dat deze mogelijkheid bestaat u te kunnen informeren over mijn visie. Deze visie is naar mijn gevoel de visie en mening van velen. Om het kort te houden heb ik e.e.a. samen met enkele notes hieronder puntsgewijs opgeschreven. - uitbreiding van de luchthaven is onvermijdelijk en hoort bij stedelijke groei. - uitbreiding van dag-vluchten zijn dus onvermijdelijk - uitbreiding van <u>avond- en nachtvluchten</u> voor <u>zaken</u> én commerciële vluchten is funest voor de nachtrust en dus, in stedelijk gebied waar nog velen huizen worden gebouwd, not done. - De grootste zorg is nachtrust !! Té vaak zijn er z.g. ‘uitzonderingen’ én zakenvluchten. Wakker worden is vaak wakker blijven. - De banen die de uitbreiding met zich mee (lijken) te brengen worden door nachtrustverstoring teniet gedaan i.v.m. de toename van medische klachten (denk ook aan de bijstand). Ook die gevolgen mogen worden onderzocht. En wat is de groei van banen als alleen de dag vluchten worden uitgebreid?? Het vermoeden is dat dit t.o.v. nacht- én dag vluchten niet veel uitmaakt. - Note 1: zakenvluchten zijn niet gebonden aan vliegtijden. De angst is dus dat dit ten koste gaat van de nachtrust... - Note 2: de visie van Rotterdam is juist uitbreiding van zakenvluchten(!!) - Note 3: bij start en landings wordt vaak de transponder laat aangezet om geluidsmetingen ongeldig te laten zijn... Dit is van invloed op de beoordelingcijfers.. - Note 4: de geluidsmetingen worden op (voor omwonenden) verkeerde plekken uitgevoerd. ‘Geluidsdraging’ is een fenomeen waar men liever niet naar kijkt. Op mijn gevel meet ik soms 80 dB(A) en dat is in de slaapkamer ca. 50dB(A)!! (Energie label A). Locatie te Berkel en Rodenrijs <i>Uitbreiding zonder nachtvluchten dus</i> Ik hoop u een beeld te hebben gegeven van mijn beeld op de uitbreiding en de wijze (lees: vertrouwen) waarop dit gaat. Ik wens u veel wijsheid en onafhankelijkheid toe.	
8	woensdag 13 juli 2016 21:08 Als inwoner van Bergschenhoek maken wij ons erg zorgen over uitbreiding van het vliegveld. We kunnen nu nog lekker in de tuin zitten, met alleen soms wat overlast. Hoe is dat in de toekomst? We slapen graag met het raam open. Komen er straks ook meer vluchten in de nacht. Dat zou een grote aanslag zijn op onze nachtrust.	

	Ook in de winter met ramen en deuren gesloten is er nu soms veel lawaai van vliegtuigen, maar nu weten we dat het altijd maar even is. Hoe is dat straks, kunnen wij de TV en elkaar nog wel verstaan in huis? Wat gaat de gemeente bijvoorbeeld doen ter compensatie van de daling van de prijs van ons huis? Komt hier een planschaderegeling voor? Met vriendelijke groet,	
9	woensdag 13 juli 2016 21:57	
	Naar aanleiding van het artikel in de 3B-Krant reageer ik hierbij op uw oproep. Fijn dat u open staat voor reacties uit de buurt. Vanuit mijn ondervinding wil ik reageren. Ik woon namelijk in Bergschenhoek in de Oranjewijk. Een wijk met mooie jaren 50/60 woningen. Helaas vliegen over deze week met enige onregelmatigheid vooral dalende vliegtuigen over. Dit is met namen storend na 7 uur in de avond Waarbij helaas de piek rond 11 uur ligt. Precies op het moment dat juist de meest kwetsbare mensen, zoals kinderen en oudere, in slaap proberen te komen. Als bekend is dat RTHAirport grote groepen kwetsbare mensen in hun slaap terroriseer laten we dan maatregelen nemen! En verplicht ze in ieder geval tot het vermijden van de oude centra van de bestaande dorpen! Moderne huizen zijn direct vanaf de bouw voorzien van goede spouw met isolatie. Dit helpt een hoop tegen de geluidsoverlast. Maar juist in de wat oudere wijken bied het huis heel weinig bescherming tegen de storende vliegtuig geluid van boven. Dit zelfde probleem speelde ook rondom de luchthaven Schiphol. En daar is gekozen om een regeling op te zetten waarbij de daken van de woningen geluidswerend werden geïsoleerd. Dit lijkt mij een passende eerste stap voordat er ook maar gepraat kan worden over uitbreiding van de geluidsruimte. Als laatste wil ik opmerken dat het essentieel is dat alle omwonende een minimale nachtrust wordt gelaten. Hiervoor is het belangrijk dat er geen geluidsruimte mag geboden worden voor vluchten van 22 tot 7 uur.	
10	woensdag 13 juli 2016 22:36	
	U zal gaan verkennen wat de toekomst kan zijn van Rotterdam AirPort. Als inwoner van Berkel & Rodenrijs zou ik graag een uitgebreider vliegveld zien. Meer bestemmingen. Daarbij wel de vluchten in de nacht houden zoals het is. Het is prettig om zelf te vliegen vanaf het vliegveld en ik merk ook dat mensen zakelijk gezien het fijn vinden van en naar Rotterdam te kunnen vliegen. Ik hoor wel de vliegtuigen maar heb er geen last van. Ik zou den haag meer aandacht geven overigens. Zodat buitenlandse gasten ook kunnen vliegen naar den haag als ze dat zoeken. Succes!	

11	donderdag 14 juli 2016 11:29	
	Mede namens een aantal mensen uit mijn directe woonomgeving wil ik graag mijn mening geven over de plannen om het aantal vluchten van en naar de luchthaven Rotterdam The Hague Airport (RTHA) fors uit te breiden. Ik vind dat een ontwikkeling die ik van harte wil ondersteunen. Van mij mag het aantal vluchten op korte termijn minimaal verdubbeld worden. Bij voorkeur naar bestemmingen in Midden en Oost Europa. Daar is zeer grote behoefte aan en ook vraag naar. O.a. vanwege de aanwezigheid van ontelbare arbeidskrachten uit MEO-landen die vooral in het Westland en het Oostland werkzaam zijn. En die die nu nog per auto naar huis reizen en terug, of zich nog via b.v. de luchthaven van Eindhoven laten vervoeren. Daarnaast is een forse uitbreiding van het aantal vluchten niet alleen uitstekend voor de bedrijvigheid en dus werkgelegenheid op en rond de luchthaven RTHA zelf. Maar zeker ook voor die van de omliggende gemeentes, zoals Lansingerland. Hoewel ik praktisch in het verlengde van de start en landingsbaan van RTHA woon ervaar ik nauwelijks geluidsoverlast van langs- en overscherende vliegtuigen. Hetgeen natuurlijk komt omdat de motoren van de hedendaagse, moderne vliegtuigen aanzienlijk minder geluid produceren dan vliegmachines uit de vorige eeuw. Soms heb ik meer geluidsoverlast van bekvechtende kraaien in mijn tuin dan van landende of opstijgende vliegtuigen. Of van hysterisch krijsende kleine kinderen op het speelplein voor mijn huis. Helaas blijf je altijd een groepje beroepsklagers houden, vooral uit de hoek van Groen Links of van de milieumaffia, dat blijkbaar de gehele dag niets beters te doen heeft dan zich te storen aan elke vorm van geluidsoverlast. Voor wie elke nacht bijkans een persoonlijk drama moet zijn omdat er dan geen vliegtuigen landen of opstijgen. Terwijl ze in de nachtelijke uren niet meer de slaap kunnen vatten omdat ze overdag bij gebrek aan zinvolle tijdsbesteding al uitgebreid een tukkie hebben gedaan. Kortom: Ik was, ben en blijf van mening dat belangrijke wereldsteden als Rotterdam met zijn wereldhaven en Den Haag met zijn vele internationale instituten over een eigen, volwaardig, internationaal vliegveld met een netwerk van vooral Europese bestemmingen moeten beschikken. Los van het gegeven dat er een grote internationale luchthaven, Schiphol, op zo'n 75 km afstand ligt. Wat dat betreft kan de Randstad een voorbeeld nemen aan b.v. Londen. Waar zeker 5 internationale luchthavens ervoor zorgen dat reizigers van en naar de regio Londen wat te kiezen hebben.	
12	donderdag 14 juli 2016 12:45	
	Naar aanleiding van een krantbericht in "De Heraut" neem ik contact met u op. Ik ben tegen verdere uitbreiding van Rotterdam Airport. Ik ervaar het inkeren van de vliegtuigen om goed voor de landingsbaan uit te komen en het laag overvliegen als zeer hinderlijk. Dat inkeren wordt veelvuldig over Bleiswijk heen gedaan en vooral door propeller vliegtuigen. Ook laat in de avond zo rond 22:00 gebeurd dat nog steeds over de gemeente Bleiswijk. Ik heb ook herhaaldelijk hierover geklaagd op de website van DCMR. Ik ervaar het geluid door de vliegbewegingen over recreatief gebied de Rottemeren als zeer hinderlijk. Ik en vele anderen komen daar voor rust, bezinning en plezier. Het geluid van al die vliegtuigen is zeer storend. En werkt juist averechts om een gevoel van rust te bevorderen. Het gebied omsloten met de snelwegen A4 – A20 – A12 is veel te dicht bevolkt. En bied daardoor per definitie van het aantal woningen daarbinnen, geen draagvlak voor uitbreiding. Er is bij mij alleen draagvlak om het aantal vluchten te reduceren.	



Ik maak mij zorgen over ultrafijnstof. De windrichting (vooral ZW) is namelijk zodanig dat de pluim van het ultrafijnstof richting Bleiswijk en Bergschenhoek waait, met vooral de [gezondheidsrisico's](#) van dien. Het RIVM heeft gezondheidsrisico's in een onderzoek aangewezen.

Er is geen enkele controle op ultrafijnstof en fijnstof. Geen metingen en geen tegenmaatregelen.

Mijn conclusie is dat ik geen draagvlak heb voor uitbreiding. In tegendeel, het moeten veel minder vliegbewegingen worden. Is het niet een beter idee om in de Noordzee een vliegveld te creëren. Tezamen met windmolens voor windbelasting en degelijke?



13 donderdag 14 juli 2016 14:15

Las in Heraut van gisteren een bericht dat u gaat toetsen of het aantal vluchten op de luchthaven Rotterdam -The Hague Airport moet blijven of dat er draagvlak is voor uitbreiding van het aantal vluchten. In die dezelfde editie stonden twee uitgebreide ingezonden stukken over het interview een week geleden met de nieuwe directeur vliegveld, de heer Louwerse. Ook ik heb met verbazing zijn standpunten gelezen in Heraut. Waarover ik mij enorm boos heb gemaakt zijn de uitspraken in het kopje Geluid:

	"Uitbreiding betekent niet, dat er meer geluid wordt geproduceerd, wel vaker" beweert hij. Als er vaker vliegtuigen overvliegen heb je meer geluidsoverlast. Als zo'n vliegtuig gaat landen of vertrekt is het geluid hiervan vreselijk. Zeker in tijden met mooi weer waarbij je rustig in je tuin zit. Die rust wordt verstoord door het vertrekken of landen (om de 5 minuten) van vliegtuigen. Door het geluid kun geen gesprek voeren. Als je binnen zit met open ramen en of deuren en een TV programma bekijkt kun je dat programma even niet volgen vanwege het oorverdovende geluid van vliegtuigen. Hij wil een regionale luchthaven blijven, geen tweede Schiphol of Eindhoven. Heb ook al gelezen dat er later mag worden geland op vliegveld dan 23.00 uur. Nachtrust voor bewoners in omliggende gemeenten speelt daarbij geen rol? Sinds 2001 wonen wij in een nieuwe wijk van Bergschenhoek Boterdorp ZW. Toen wij het huis kochten werd er alleen lovend gesproken door wethouders toenmalige gemeente en projectontwikkelaar over die nieuw aan te leggen rustige wijk met veel groen. Geluidsoverlast van lucht- trein- of autoverkeer werd niet genoemd. Opeens na een aantal jaren werden we geconfronteerd met de bouw van het HSL tracé en de geluidsoverlast van HSL treinen. Er is toen de Stichting Geluidsoverlast HSL opgericht. Ik heb een paar jaar met dat bestuur meegedacht over de enorme geluidsoverlast die in onze wijken in Berkel en Bergschenhoek spelen. Neem aan, dat u weet wat er allemaal is gebeurd met het een tracé dat veel geld heeft gekost en nog steeds niet kan functioneren door gebrek aan goede HSL treinen. Sinds een paar jaar hebben wij in onze wijk te maken met geluidsoverlast van het vliegveld. Neem aan dat u op de hoogte bent van de stichting BTV (Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast), die actie voert om het aantal vluchten en de geluidsoverlast in te perken. Dat er nu uitbreiding van het aantal vluchten moet komen begrijp ik helemaal niet. Het vliegveld was ooit bedoeld als zakenvliegveld. Het aantal vliegbewegingen vanaf dit vliegveld naar allerlei vakantiebestemmingen is inmiddels enorm uitgebreid. Spelen alleen de economische belangen? Leefomgeving voor bewoners is niet belangrijk? Wil verwijzen naar alle argumenten, die al in de ingezonden stukken van H.J.Snoeck (Berkel en Rodenrijs en M. de Jonge (Lansingerland) worden gemeld. Ben erg benieuw wat uw uiteindelijke conclusie zal zijn. Maar blij zullen wij niet worden en met mij vele inwoners van Lansingerland, maar ook uit Rotterdam, Schiedam en wat kleine gemeenten in de omgeving van het vliegveld wanneer tot uitbreiding zal worden besloten. Met vriendelijke groeten,	
14	zaterdag 16 juli 2016 10:59 Hier een reactie op de uitbreidingsplannen van bovenvermeld vliegveld. Wij wonen vanaf 2002 in Bergschenhoek Boterdorp Zw. Daarvoor vanaf 1975 op de Hóeksekade in Bergschenhoek. Dus altijd geconfronteerd met de geluidsproblematiek van RTHA. Tot op heden acceptabel, ondanks de overlast voornamelijk tussen 7 en 8.30 uur. 4 tot 5x p.w. gewekt door het geluid van de vertrekkende vliegtuigen. Ondanks dat het geluid van een vertrekkend vliegtuig waarschijnlijk niet zal veranderen, is de bijna verdubbeling van het aantal vliegbewegingen voor ons niet acceptabel. Het standpunt van RTHA in deze, is wel heel simpel. Wij zijn geen tegenstander van het vliegveld en hebben er ook gemak van, maar GEEN	

	UITBREIDING. Wij hopen dat U de moeite wilt nemen tussen 7 en 8.30 Uw oor te luisteren wil leggen in onze wijk, zodat u zelf het geluid van deze vertrekkende vliegtuigen kunt ervaren. Hartelijke groet,	
15	zaterdag 16 juli 2016 14:08 Vanuit diverse media en via de website van Rotterdam The Hague Airport verneem ik dat u benoemd bent als onafhankelijk verkenner met betrekking tot draagvlak voor een nieuw luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport. Ik neem de vrijheid u als belanghebbende mijn mening hierover te geven. Niet alleen ben ik belanghebbende als inwoner van buurgemeente Delft, ik ben ook ruim 26 jaar werkzaam alsbij een multinational logistiek dienstverlener op het terrein van Rotterdam The Hague Airport. Deze mail verstuur ik op persoonlijke titel. Mijn mening is dat de uitbreiding van vluchten op Rotterdam The Hague Airport moeten kunnen worden gefaciliteerd. Graag licht ik dit toe. In alle jaren dat ik op Rotterdam (The Hague) Airport werkzaam ben, is de discussie mbt uitbreiding en zelfs voortbestaan van de luchthaven continue gevoerd. Ik heb persoonlijk moeite met deze discussie omdat het volgens mij een ongelijke discussie is. Politiek gezien (de beslissers in dit geval) zien zich maar al te graag gesteund door de direct belanghebbende tegenstanders van de luchthaven, Een luchthaven en zeker ook een uitbreiding ervan is nu eenmaal een politiek interessant onderwerp om jezelf als politieke partij of als politicus te profileren. Daar loopt het wat mij betreft scheef. De tegenstanders van de luchthaven roeren zich via de BTV. Dat is een goed gebruikt recht. Feit is dat ruim 50% van de klachten met betrekking tot geluidsoverlast door slechts een handjevol klagers door DCMR wordt geregistreerd. Ondanks dat de BTV haar leden actief aanspoort hun geluidsklachten bij de milieudienst kenbaar te maken. Daarmee diskwalificeren de structurele klager zichzelf wat mij betreft. Met betrekking tot draagvlak van diverse regiogemeenten, omwonenden en andere belanghebbenden geloof ik niet in een open en eerlijke discussie. De gemeenten hebben 'boter op hun hoofd'. De politici maken handig gebruik van de sentimenten die er bij tegenstanders leven. Zij vergeten daarbij dat de regionale functie van de luchthaven ook voor de eigen gemeente van belang is. Het feit dat de gemeenten daar zelf niet maximaal van profiteren is vooral aan hen zelf te wijten. Schiedam zou extra kunnen profiteren van inkomend toerisme als men zich zo zou profileren. Een gemeente als Lansingerland kan de vestigingsplaats dichtbij een internationale airport onder de aandacht brengen voor nieuwe ondernemingen in de gemeente. Een gemeente als Delft zou zich veel meer kunnen en moeten inspannen voor een goede	

OV-verbinding met de nabijgelegen airport. Met oa een multinational als DSM binnen de stadsgrenzen, een toeristisch aantrekkelijke binnenstad en een internationaal bekendstaande Universiteit kan Delft veel meer profiteren van Rotterdam The Hague Airport. Buiten het feit dat de inwoners van en bedrijfsleven in de buurgemeenten ook gebruik maken van de faciliteiten van Rotterdam The Hague Airport. De luchthaven biedt ook werkgelegenheid aan inwoners uit de buurgemeenten. De gemeenten hebben daarbij in de afgelopen jaar willens en wetens woonwijken in de nabijheid van de vliegroutes gebouwd (oa Schiedam / Sveaparken) en Lansingerland, Rotterdam Parc Zestienhoven. Ik vind dat je dan nu niet moet klagen over de ontwikkeling van de luchthaven, hoe die ontwikkeling er dan uiteindelijk ook gaat uitzien. Maar, moet de luchthaven dan zomaar kunnen uitbreiden? Ik ben van mening dat dit niet onbeperkt zou moeten of nodig is. Niet zomaar en niet zonder duidelijke en goed geformuleerde afspraken. Waar RTHA wil uitbreiden zou een logische vraag moeten zijn waaraan die uitbreidingsbehoefte ten grondslag ligt: staan de airlines in de rij en/of is er een specifieke vraag van gebruikers. Welke regionaal interessante (zaken) bestemmingen zouden bij uitbreiding worden aangeboden. Wat mij betreft belangrijke vragen waar voor zover mij bekend (nog) geen antwoorden op zijn. Een (nieuwe) visie zou kunnen zijn dat RTHA vragers een aanbieders samen moet brengen. Op basis daarvan zou een uitbreidingsmodel gebaseerd moeten zijn. Bekend is dat de beladingsgraad van de airlines die in Rotterdam vliegen aanzienlijk is. De luchthaven maakte in 2015 al bekend dat het aantal van 1.7 miljoen passagiers wel zo'n beetje het maximaal haalbare is met de huidige vergunning. Hieruit valt de populariteit van de luchthaven voor de gebruikers af te lezen. Het onderschrijft ook de regionale belangrijkheid van RTHA. Vragers zijn er genoeg zou kunnen worden geconcludeerd. Niet minder belangrijk is het aanbod van de airlines die naar RTHA zouden willen vliegen en welke bestemmingen dat dan zouden zijn. Daarin zou het handig zijn een 'schaduw' slotsysteem te gebruiken. Laat de airlines de 'schaduw' slot maar aanvragen waarmee enigszins bekend zou worden waar het aanbod zou liggen en of dat aanbod aansluit bij de wensen van de regio. Een vlucht naar Valencia zou daarin niet gefaciliteerd moeten worden maar een vlucht naar Oslo of Copenhagen wel. Helaas is het zo dat een werkend slotsysteem daarin wel bepalend is. Feit is dat nu (zaken-)bestemmingen als Praag en toch ook Nice gecancelld zijn om een dagrand verbinding te kunnen aanbieden naar steden als Berlijn, Rome en Wenen. De behoefte aan vluchten naar deze bestemmingen was (en is) meer dan voldoende. Met betrekking tot openstelling van de luchthaven zou ik een volgend compromis willen aandragen. - opening van de luchthaven tussen 07.00 en 23.00 uur voor grote toestellen handhaven maar met een verkorte uitloop van vluchten tot 00.30 uur ipv 01.00 uur. Basis hiervan is dat de 'uitlooptijd' na 23.00 regelmatig gebruikt wordt maar na 00.00 uur beperkt gebruikt wordt. Als het extra uur al gebruikt wordt dan is dit door gebruiker Transavia. Voor andere airlines (als Turkish Airline, British Airways, BMI, Flybe of Vueling) bestaat
--

	deze noodzaak niet. Hiermee komt je de omwonenden tegemoet en is het nadelig effect voor de luchthaven en haar gebruikers beperkt. - bij specifiek aantoonbare externe factoren als een staking (of andere calamiteit) in een ander land moet de inkomende vlucht wel op RTHA kunnen landen tot 01.00 uur. Deze uitzonderingen kunnen vastgelegd worden. Na 01.00 uur wijkt de vlucht uit naar bijv Schiphol. Zoals nu ook het geval is. Tenslotte. Op basis van de afgelopen jaren is gebleken dat vooral buitenlandse maatschappijen uitbreiden op RTHA. Deze airlines vliegen vanuit een hub naar Rotterdam waardoor ze niet in de vroege of late uren vertrekken/aankomen. Een maatschappij als Vueling vliegt hierdoor overdag en Turkish Airlines komt rond 22.00 uur aan en vertrekt na 08.00 uur. De overlast voor omwonenden is hiermee beperkt. Airlines als Flybe en BMI vliegen allebei tussen 08.00 en 22.00 uur. Buiten het feit dat er in het weekend sowieso minder wordt gevlogen. De extra overlast zal door deze verwachting beperkt zijn. In onze regio is een goed faciliterende luchthaven van belang. Het is goed als vestigingsplaats voor bedrijven in de regio, goed voor werkgelegenheid (direct en indirect), goed voor het inkomend toerisme en goed voor de inwoners. Een luchthaven (of welke industrie dan ook) veroorzaakt overlast, dat is een gegeven. Er moet gezocht worden naar een juiste balans tussen extra geluidsoverlast en leefomgeving voor omwonenden en de positief economische effecten voor de regio. Met dank voor uw aandacht wens ik u tegelijk veel wijsheid toe in het verkennen van dit interessante vraagstuk.	
16	maandag 18 juli 2016 10:27	
	M.b.t. het al dan niet uitbreiden van het aantal vluchten het volgende: Onder veel mensen uit de omgeving zal daar zeker een draagvlak voor zijn maar als je naar het waarom vraagt krijg je ongeveer het volgende antwoord: Tja, wij zijn een keer met vakantie vertrokken vanaf RtHA, lekker dichtbij en makkelijk omdat het zo klein is. Als je er vervolgens op wijs dat dat fijne kleine verdwijnt bij elke uitbreiding hadden ze daar nog niet aan gedacht. Net zo min dat ze er aan gedacht hebben dat ze een groot aantal van hun mede bewoners opzadelen met geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Terwijl de gemeentes allerlei plannen uit de kast trekken (geen oude dieseltjes, laadpalen voor elektrisch rijden plaatsen etc) om de luch vervuiling te verminderen durft de directie van RtHA met een plan te komen om hun bijdrage aan de luchtvervuiling te verdubbelen. Gekker moet het niet worden. Een verdubbeling van de luchtverontreiniging leidt niet tot een verdubbeling van het aantal banen, sterker nog de directeur van RtHA zal echt geen harde garanties afgeven voor welke vermeerdering van banen dan ook. Kortom geen uitbreiding van het aantal (vakantiepret)vluchten.	

17	maandag 18 juli 2016 11:33	
	Ik maak mij een beetje zorgen over de plannen van Vliegveld Zestienhoven. Ze willen het aantal vluchten met 75 % uit gaan breiden. Vandaag de dag zie ik regelmatig (vooral Transavia vliegtuigen) die van hun start en landingsroute af moeten wijken. De reden hiervoor is dat op Schiphol landende vliegtuigen dan te dicht bij komen. Ik heb van de heer Steven van der Kleij van de rtha een printje ontvangen binnen welke banen een startend vliegtuig moet blijven (Tolerantiegebieden baan 6 met Andik Arnem). Op 23 maart 2016 zag ik wel 6 Transavia vliegtuigen over mijn huis vliegen. Al deze startende vliegtuigen bleven niet binnen de tolerantiegebieden voor baan 6 van Zestienhoven. Mijn vraag aan u is hoe Zestienhoven 75% kan uitbreiden zonder het risico op crashes te vergroten. Elke van de route afwijkend vliegtuig vergroot het gevaar op een zwaar ongeluk.	
18	maandag 18 juli 2016 14:32	
	Het probleem is de stapeling van geluid en uitstoot van schadelijke stoffen. A16 Metrolijn HSL spoorlijn Vliegveld Ieder apart is te doen, maar alle vier..... De organisaties spreken alleen over het vliegveld of de aansluiting A16 maar de geluiden en de uitstoot van schadelijke stoffen van de andere vervoersmogelijkheden zijn er en gaan niet weg. Meer vliegtuigen meer geluid, uitstoot van milieu onvriendelijke en voor de mens schadelijke stoffen.	
19	woensdag 20 juli 2016 23:30	
	In de Heraut van woensdag 14 juli las ik dat u benoemd bent als onafhankelijk verkenner voor bovengenoemd besluit. Ik wens u wijsheid en sterkte. Als inwoner van Bergschenhoek ben ik fel tegen uitbreiding van het vliegveld. Ik woon onder de aanvliegroute en het enige voordeel dat ik heb is dat ik 's morgens geen wekker hoeft te zetten: Rond zeven uur wordt ik wakker van het eerste vliegtuig en als ik die mis vijf minuten later van het tweede. Met open ramen slapen kan mits niet al te ver open. Regelmatig wordt ik ook 's nachts na 23 uur wakker van vertraagde vliegtuigen. Met mooi weer zitten we graag in de tuin, helaas is het niet goed mogelijk een gesprek te voeren, aangezien bepaalde vliegtuigen m.n. van Transavia en Tui teveel herrie maken. Ook in huis met open ramen is het uitermate hinderlijk , de gesprekken worden gestaakt of de tv moet harder. En dichte ramen is wat warm als het prachtig weer is. Hoewel waarschijnlijk veel gezonder als je ziet wat voor aanslag er op de raamkozijnen zit, dat ademen we allemaal in. Natuurlijk komt dit ook door het autoverkeer dat alleen maar toe zal nemen met de snelweg door het Bergse Bos, maar de vliegtuigen dragen zeer wel hun steentje bij.	

	Dus: vanwege geluidsoverlast en ter bescherming van onze luchtwegen: alstublieft geen uitbreiding!	
20	dinsdag 26 juli 2016 13:40	
	Naar aanleiding van het artikel in onze regionale krant betreffende uw benoeming als onafhankelijke verkenner voor het nieuwe luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport wil ik u graag als bewoner van Bergschenhoek mijn gedachten doen toekomen met betrekking tot het aanstaande besluit tot uitbreiding van de luchthaven en het uitbreiden van de vliegbewegingen. Ter onderbouwing van mijn bevindingen heb ik de publiekelijk toegankelijke documentatie van de site van RTHA geraadpleegd. Zoals wordt gesteld in de economische onderbouwing groeiambitie (Schiphol groep, 2016) is men van plan het aantal vliegbewegingen nagenoeg te verdubbelen van de huidige 22.000 vluchten op jaarbasis naar ruim 39.000. Nu merkbaar als bewoner door 3 arriverende vluchten per uur, dat zal straks toenemen tot gemiddeld 6 per uur, een landend vliegtuig om de 10 minuten. Elke dag van de week. In hetzelfde stuk wordt vermeld dat naast de uitgesproken ambitie van 39.000 vliegbewegingen aparte geluidsruimte in acht genomen wordt voor maatschappelijk relevant verkeer, politie vluchten, trauma heli's en overige calamiteiten. Dit resulteert in additionele overlast, in de visie van RTHA klaarblijkelijk echter niet relevant voor verdere overweging betreffende maatschappelijke overlast. Men spreekt over de "stille vloot" op het vliegveld, specifiek hoofdstuk 4 vliegtuigen. Conform de ICAO-regelgeving is een hoofdstuk 3 classificering echter het hoogst haalbare. Het feit dat RTHA zijn ambities staft op slordig geschreven onderzoeksrapporten doet mij toch afvragen of overige onderzoeken en beweringen niet ook op subjectieve uitgangspunten zijn gegrondvest. Volgens aangaven van RTHA komt 67% van alle dalende vluchten aan over Lansingerland, de geluidsoverlast hierbij is aanzienlijk hoger dan stijgende vluchten. Dit als gevolg van een lagere hoogte ten opzichte van de bebouwde kom voor de landingsprocedure. Vanwege het ontbreken van vaste naderingsroutes (TO70, 2014)) zijn er ook geen regels vastgelegd voor het (toestaan van het) afwijken van naderingsroutes. Tevens zijn er geen vaste eisen gelegd aan de naderingsconfiguratie voor inkomende vliegtuigen. De vloot van Transavia maakt aanzienlijk meer herrie dan overige maatschappijen. Een dusdanig kabaal dat een normaal gesprek niet meer te voeren is en de televisie onverstaanbaar wordt. Bovenstaande situatie kan verbeterd worden door het invoeren van een verplichting om een geluidsarme nadering uit te voeren, bijvoorbeeld door gebruik van reduced flap settings en meer gebruik van de wielremmen na de landing; Minder gebruik van de straalomkeerders boven de bebouwde kom maakt het geluid ietwat dragelijker. Onafhankelijk van het verdere besluit omtrent de toekomst van de luchthaven dring ik aan op invoering van dergelijke maatregelen omdat zij ook in de huidige situatie tot vermindering van de geluidsoverlast leiden. In de economische onderbouwing groeiambitie zegt men het volgende: <i>"Als uitgangspunt voor verdere verkeersontwikkeling op Rotterdam Airport (als "zakenluchthaven") geldt dat van en naar Rotterdam Airport uitgevoerde lijndienst- en incidentele vluchten een positieve bijdrage dienen te leveren aan de economische structuur (aspect vestigingsplaatsfactor) danwel behoud van (of toename van economische relevante) activiteiten in de stad Rotterdam en de regio Zuidwest Nederland (indirecte economische bijdragen)." Het accommoderen van bovenstaand verkeer wordt dan ook gezien als het politiek draagvlak waarop de luchthaven</i>	

rust en het levert een positieve bijdrage aan de economische ontwikkeling van de regio. Daarnaast kunnen op beperkte schaal vakantievluchten plaatsvinden. Deze vluchten dragen bij aan maatschappelijk draagvlak onder de omwonenden van de luchthaven (zo hebben zij ook persoonlijk profijt van de nabijheid van de luchthaven). Tevens is dit verkeer noodzakelijk om voldoende volume te generen om de luchthaven op lange termijn rendabel te kunnen exploiteren.

Deze stelling, het gebruik van de luchthaven als zakenluchthaven staat in schril contrast met onderstaande tabel afkomstig uit hetzelfde verslag. Opvraag van de uitgevoerde vluchten op het vliegveld laat ook zien dat het gros van vluchten commerciële, lees vakantievluchten zijn.

Categorie	Aandeel
Commerciële luchtvaart (lijndienst, vakantie en ad hoc vluchten)	78%
Spoedeisende hulpverlening en politievvluchten ⁴	12%
Business aviation (airtaxi en zakenvluchten)	5%
Kleine luchtvaart (MTOM ≤ 6 ton)	3%
Reservering overheidsverkeer ⁵	2%

Tevens vraag ik mij af of er een peiling is gedaan onder omwonenden met betrekking tot het verhogen van maatschappelijk draagvlak door het aantal vakantievluchten, de 1 a 2 keer dat de omwonenden gebruik maken van het vliegveld per jaar, als het überhaupt al zoveel gemiddeld is, staan niet proportioneel in verhouding tot elke 10 minuten een vlucht met alle bijbehorende overlast op dagelijkse basis. De vakantie vluchten zijn juist de vluchten die de meeste overlast veroorzaken. Tevens bedragen deze vluchten nagenoeg 70% van alle vluchten vanuit RTHA. De groeiambitie is gebaseerd op inkomstenverhoging van het vliegveld, niet uit onbaatzuchtig maatschappelijk belang zoals men het tracht te brengen. Het voelt aan alsof de huidige gewenste groei onder valse voorwendselen verkocht wordt.

In hetzelfde verslag komt men tot de volgende conclusie: *“(Het) kan worden gesteld dat de uitbreiding van de geluidsruimte van RTHA landelijk en regionaal overall gezien leidt tot welvaartswinsten. Het positieve reiskosten en –tijd effect voor passagiers uit de regio, evenals de netto werkgelegenheidsgroei leidt tot maatschappelijke baten die de maatschappelijke kosten overtreffen. De externe effecten als onderdeel van deze maatschappelijke kosten zijn echter aanzienlijk, met geluidsbelasting als sterkste bijdrage aan dit effect”*

In deze kosten batenanalyse is uiteraard ook gekeken naar de kosten voor omwonenden, men concludeert dat in nagenoeg elk denkbaar scenario de huizenwaarde zal dalen. Deze kosten zijn verrekend met een multitude aan overige aspecten en worden uiteindelijk meegenomen in het overal plaatje. Daaruit volgt de bovenstaande conclusie, nergens echter wordt verder nog iets vermeld van eventuele compensatie voor de daling van de waarde van de huizen. De gemeente zal er iets van voelen, maar de huiseigenaar verneemt blijkbaar niets meer van alle overwegingen, wij moeten blijkbaar maar voor lief nemen dat ons financieel hebben en houden onderhevig is aan de wensen van RTHA. Zolang het maar waarde heeft voor het grotere goed moet het individu maar accepteren. Wij leven hier toch niet een socialistische staat, dit moet zwaarder wegen dan overige aspecten.

Afsluitend wil ik graag aangeven dat alle aangedragen punten in de verslagen geschreven worden vanuit het perspectief vanuit de exploitant, RTHA zelf. Het maatschappelijk belang wordt voornamelijk geschetst als de wens van de regio Rotterdam om een grotere speler te worden in de internationale vliegwereld. De belangen van de omwonenden worden afgedaan als irrelevant en insignificant, men gaat soms zelfs zo ver te beweren dat wij als omwonenden er alleen maar baat bij hebben. Dat betwist ik ten zeerste, we zijn hier komen wonen wetende wat de huidige situatie is en accepteren deze, de noodzaak uit te breiden is mijns inzicht irrelevant. Nederland heeft Schiphol en Eindhoven als grote internationale luchthavens, de huidige omvang van RTHA is afdoende, indien men een groter aandeel wil spelen in de economie en welvaart van de regio is het raadzamer om in het huidige beleid te kijken naar de beschikbare speelruimte. Minder vakantie vluchten en meer business gerelateerde vliegbewegingen. Daar gaat het echter om, niet wens uit te breiden om het uit breiden.

	Conclusie: Eventuele uitbreiding van de capaciteit van RTHA is niet in het belang van de omwonenden en zal leiden tot een onaanvaardbare vergroting van de geluidsoverlast. Capaciteit voor uitbreiding dient dus in eerste instantie op andere luchthavens gevonden te worden. Vermindering van de huidige en toekomstige geluidsoverlast is noodzakelijk en vereist organisatorische (aanvliegroutes, tijden) en technische (vliegtuiggeluid, woningisolatie) maatregelen. Compensatie voor de getroffen bewoners is noodzakelijk.	
21	maandag 25 juli 2016 22:11	
	Gefeliciteerd met uw aanstelling als onafhankelijk verkenner voor het nieuwe luchthavenbesluit. Hierbij wil ik ingaan op de oproep in De Heraut om u informatie te geven. <u>Inleiding</u> Wij wonen ca. 23 jaar in het centrum van Bergschenhoek. Een leuke plek dicht bij winkels en anderzijds ook op redelijke afstand van Rotterdam. In de afgelopen 15 jaar hebben wij het vliegtuiglawaai sterk zien toenemen. Was zo'n 15 jaar geleden een verstoring door het vliegtuiglawaai een incident, nu is het gewoon een standaard gegeven. Ik vind dat met name de laatste 5 jaar de verstoring te veel is toegenomen en wil bezwaar maken tegen uitbreiding. Ik geef hieronder mijn situatie en beleving aan en tot slot een aantal punten die ik u wil meegeven. <u>Toegenomen geluidsoverlast</u> Ten opzichte van enkele jaren terug is de ernst heftig toegenomen. De geluidsoverlast is nu zodanig dat dit het leefmilieu ernstig heeft aangetast. Het gaat om de combinatie van een hoog geluidsniveau met een groot aantal vluchten. - Het geluidsniveau van veel vliegtuigen is volgens mij tussen de 70 en 80 decibel. Dit blijkt uit persoonlijke simpele metingen met mijn telefoon en uit terugmeldingen van mijn klachten. Het geluidsniveau van veel vliegtuigen is zodanig dat: 1) een gesprek buiten bij een overvliegend toestel (van met name Transavia) niet mogelijk is. 2) het tv-geluid binnen zodanig wordt overstemd dat het niet meer goed hoorbaar is. 3) ik wakker word van late of vroege vluchten. Het feit dat ik daardoor niet meer kan genieten van mijn tuin vind ik het vervelendst. Het wakker worden op de zaterdag- of zondagochtend ontstemt mij ook in hoge mate. Het gemak waarmee nachtvluchten mijn nachtrust verstoren eveneens. - Het aantal vluchten dat overkomt is enorm toegenomen en veroorzaakt een zeer storende situatie. Elke ochtend komt de normale rits vliegtuigen langs. De eerst rond 7.00 uur en 23 minuten later waren er vandaag al 5 vliegtuigen overgekomen. Het zijn topperiodes die gedurende de dag en avond meermalen voorkomen en dus een bijna constant geluidsniveau veroorzaken. Op de rustige momenten is het zelden 20 minuten stil (dus zonder vliegtuig geluid). De dag sluit bijna altijd met een aantal landingen tussen 22.30 en 23.00 uur, maar ook later (rond 00.00 uur) komt er nog regelmatig een vliegtuig over. Slapen vóór 23.00 uur en ná 7.00 uur (ook in het weekend) is niet goed mogelijk. Dit is echt niet overdreven en ik nodig u graag uit om dit zelf waar te nemen. <u>Belasting Bergschenhoek</u> Ik heb daarbij het idee dat het centrum van Bergschenhoek extra wordt belast. Wat ik niet begrijp is dat de dag altijd begint met opstijgende vliegtuigen en meestal sluit met dalende vliegtuigen. De switch van stijgen naar dalen verschilt, maar het bovenstaande is structureel. Ik krijg daardoor het gevoel dat Bergschenhoek centrum wel de maximale belasting krijgt toebedeeld	

	<u>Weinig aandacht voor de zwaar verstoorde leefsituatie.</u> Het verbaast mij dat het het vliegveld lukt om de media zo mee te krijgen. Een goede lobby doet hier zijn werk. De BTV is daarnaast redelijk tam. Het argument dat uitbreiding zo'n fantastische economische impuls geeft blijft haast belachelijk simpel overeind. En aan de andere kant zijn de bewoners zo slecht georganiseerd dat het verstoorde leefmilieu niet goed naar boven komt. Ik pleit voor een eerlijke afweging tussen bewoners die last ervaren en het belang van het vliegveld. <u>Wat vraag ik u?</u> 1. Aandacht voor de leefomgeving. Ik stuur de laatste twee jaar regelmatig meldingen/klachten in bij DCMR. Het is toch triest wat dat oplevert. Af en toe (zeker niet altijd) een automatische melding terug en dus nooit wordt er echt ingegaan op een klacht. Zo zou ik wel na een nachtvlucht waar ik wakker van ben geworden wel een klein excuus briefje of verklaring verwachten. Daarnaast wordt er <u>nooit</u> antwoord gegeven op een vraag. Ik wil mij hierover, met concrete voorbeelden, beklagen bij de ombudsman. In mijn omgeving hoor ik dan ook dat meldingen sturen een hoop gedoe is en toch niets oplevert. Het wordt aan alle kanten ontmoedigd. Ik ben zelf een keer gebeld door DCMR met de boodschap: meneer, ze houden zich prima aan de regels. Ik hoop daarom dat u uitgaat van objectieve informatie en dat tegenover het economische belang wilt zetten. Ik denk dan onder ander aan: a. Informatie over de ontwikkelingen van de geluidscontouren (15, 10, 5, 2 jaar terug) en inzicht in de zones per niveaubreedte op een kaart van de omgeving van het vliegveld. b. Concrete Informatie over het toenemen van het aantal vluchten (tabel over de afgelopen 15 jaar) c. Meting in de zwaar belaste gebieden en om vast te stellen wat het geluidsniveau in combinatie met veelvuldig vluchten betekent voor de beleving en de gezondheid van de betreffende bewoners 2. Ik mis inzicht in de huidige situatie. Wat laat de huidige vergunning nu wel en niet toe ? Houdt het vliegveld zich hieraan? ik heb meerdere malen gevraagd om een overzicht van de toegestane geluidscontouren en de nu veroorzaakte contouren. Het lijkt of dat inzicht er gewoon niet is. Ik verwacht dat u hierover beschikt of boven water kan tillen en daardoor een mening kan vormen over de situatie. De geluidscontouren kunnen ook worden vergeleken met andere situaties en dan kan het haast niet anders dan dat blijkt dat er hier sprake is van een hoog geluidsniveau. 3. Daarnaast een belevingsonderzoek bij de bewoners die in de belaste zone wonen. Hoeveel bewoners hebben er echt last van? De teksten van de directeur van het vliegveld zijn een typische gekleurde verklaring zonder oog voor de echte problematiek. Hij stopt het probleem daarmee onder de grond. 4. De ontwikkeling van het economisch effect: wat heeft de uitbreiding van het vliegveld nu de afgelopen jaren echt opgeleverd aan werkgelegenheid en inkomsten? 5. Een onderzoek naar alternatieven. Ik hoef u niet te vertellen dat er al 20 jaar terug onderzoek is geweest naar een andere ligging. Ik hoop dat dit nu weer eens onder de aandacht komt. Maar misschien ook het aanpassen van de vluchtroutes. Zijn de lage vluchten over Bergschenhoek niet aan te passen? Ik hoop dat deze informatie van nut is bij het verkennen van de toekomstige ontwikkelingen rondom het vliegveld Rotterdam The Hague Airport. U kunt mij te allen tijde benaderen voor verdere informatie of het opdoen van eigen ervaringen. Met vriendelijke groeten,	
22	woensdag 27 juli 2016 17:35	

	Ik las in de Heraut dat iedereen u mag benaderen over Rotterdam The Hague Airport. Dat doe ik daarom bij deze. Ik woon nu ruim 3 jaar in Berkel en Rodenrijs en ik heb nu al overlast van overvliegende vliegtuigen. Daarom ben ik (en de rest van mijn gezin) tegen een uitbreiding van het aantal vluchten. Hopelijk wordt de mening van de burgers van Lansingerland bij dit besluit wel meegenomen. Naar mijn mening is er genoeg capaciteit elders in Nederland om mensen naar andere landen te laten vliegen. En als er schaarste aan vluchten is, dan moet de prijs van vliegtickets maar iets omhoog. Dat voorkomt niet alleen meer overlast bij ons, maar is ook beter voor de planeet.	
23	di 9-8-2016 20:07	
	Ik las in de pers dat U onderzoek doet naar het draagvlak voor uitbreiding RTHA. Wij wonen in Bleiswijk onder de aanvliegroute (voor landing) op RHTA bij westenwind. De geluidsdruk bij landing is minder (gas dicht) dan bij andere windrichtingen waarbij stijgende vliegtuigen overkomen (gas open). Toch ondervinden wij het laatste jaar extra overlast vanwege de steeds hogere frequentie (aantallen) van de geluidsevenementen. Er lijkt veel meer gevlogen te worden. Daarbij is het zo dat er een "stapeling" van geluidsevenementen plaatsvindt: * Toename van het vliegverkeer (en dichterbij ons huis door gewijzigde route) * Meer lawaaiige (soms racende) motoren, auto's en brommers op de..... * Lawaai van de autoradio's van recreanten We zijn hier ooit in de natuur gaan wonen vanwege stress door geluidsoverlast elders. Toen wij hier in 1991 kwamen wonen was de geluidsoverlast binnen de perken. Ook van het vliegverkeer. Inmiddels heeft de stress bij mij bijgedragen tot hoge bloeddruk en uiteindelijk bijgedragen aan een hersenbloeding waarvan ik momenteel tracht te herstellen. Mijn vraag is of U het fenomeen "stapeling van geluidsevenementen" wilt meenemen in Uw onderzoek en advies. Ik bedoel hiermee dat er bijna geen rustig moment meer is (behalve in de nacht) De bovengenoemde geluidsbronnen zijn wellicht afzonderlijk wel te behappen, maar alles bij elkaar wordt het zeker schadelijk voor de gezondheid. Graag tot nadere toelichting bereid,	
24	wo 10-8-2016 10:52	
	Ik heb vernomen dat u een rol speelt in de overweging van de uitbreiding van RTHA. Ik wil u mijn perspectief geven, als omwonende. Wij wonen aan dein Overschie, direct in het verlengde van de landingsbaan. Het laat zich raden dat wij veel overlast hebben van vliegverkeer.	

	Vóórdat wij in ons huis introkken, hebben wij onderzoek gedaan naar de groei van RTHA. Die groei was niet schrikbarend en tevens waren toen nog alle partijen van mening dat RTHA een "regionaal vliegveld" moest blijven. Inmiddels is die visie veranderd, en dat levert uiteraard veel stress op. Wij wonen veel dicht bij de landingsbaan dan de mensen die rondom Schiphol wonen. Dat geldt ook voor de bewoners van Schiebroek. RTHA is dicht tegen de stad aan gebouwd, en de woningen stonden er éérder. Het is een planologische ramp, en nog schrijnender als men beseft dat RTHA in het verleden is aangeboden om naar de Maasvlakte te verhuizen. Daar hadden ze ongeremd kunnen groeien, vliegend over de Noordzee. Dat aanbod hebben ze niet aangenomen. Nu willen ze groeien, over onze rug. Als dat gebeurt dan zal ons levensgenot niet alleen verdampen, maar ook de waarde van ons huis, en die van vele anderen. Jarenlange afbetaling van hypotheek, voor niets. Dat zou een financiële strop betekenen. Niet voor een bedrijf of organisatie, maar voor burgers, ménsen. U bent hooggeleerd in de planologie. Ik neem aan dat de kernwaarde daarbij is om een leefbare maatschappij te creëren. Niet voor sommigen, maar voor iedereen. Ik wens u veel wijsheid toe, en een vriendelijke groet,	
25	wo 10-8-2016 12:16	
	Graag draag ik bij aan uw verkenning of er voldoende draagvlak is om het aantal vluchten op RTHA te verhogen. Ik woon sinds 2006 in Bergschenhoek, in het verlengde van de start- en landingsbaan. Ik ben geen voorstander voor het verhogen van het aantal vluchten. Wij ervaren enorm veel hinder van de vliegtuigen, vooral het enorme lawaai (veelal voor 07:00 en na 23:00 uur). Daarnaast zijn we ook bang voor de schadelijke stoffen van de vliegtuigen. Het handjevol bewoners die overlast ondervinden, staat natuurlijk in schril contrast tov de economische belangen en het waarschijnlijke draagvlak onder de reiziger die graag vanaf RTHA reizen, echter denken wij wel beschermd te moeten worden door de overheid. Wat ons betreft, is het dan ook geen verkenning om het aantal vluchten uit te breiden, maar een verkenning naar het verminderen van het aantal vluchten of het verplaatsen van het vliegveld. Er zijn enorme investeringen gedaan, zonder dat er een uitspraak is gedaan dat het uitbreiden ook daadwerkelijk mag. Het voelt als een oneerlijke strijd, waarbij er keer op keer een beetje bijkomt. Beetje meer vluchten, beetje meer s 'nachts, etc. U doet nu een verkenning, maar schrijf 2022 maar vast in uw agenda, dan staat de volgende uitbreiding op de rol. Hierbij nog een enkele suggestie: • Uitbreiden aantal vluchten alleen, wanneer er feitelijke geluidsreductie tegenover staat. Er wordt geregeld gesproken over "stille" vliegtuigen. Ik moet ze nog tegenkomen, maar indien dit reeel is, dan zou je op enig moment een 1 herriemaker kunnen inleveren voor 2 stillere vliegtuigen. • Het hele vliegveld verhuizen naar een plek waar we er met z'n allen geen last van hebben. • De start- en landingsbaan een graad draaien, dan gaat de route over het bos en het achterland van Delft. • Onderzoek naar de gezondheidsrisico's van laag overvliegende vliegtuigen (fijnstof, etc). Succes met uw verkenning en wanneer u nog behoefte heeft aan een toelichting, dan houd ik	

	mij aanbevelen.	
26	wo 24-8-2016 10:09	
	In de plaatselijk krant “De Heraut BV” las ik, dat een onafhankelijk verkenner was aangesteld om te onderzoeken of er draagvlak voor de uitbreidingsplannen van het vliegveld is en dat u open stond voor ongevraagde reactie. Steeds beter wordt in beeld gebracht welke nadelige gevolgen voor de gezondheid ontstaan door geluidsoverlast en uitstoot van stof (stof, fijn stof en ultra fijn stof) van vliegtuigmotoren. Over de uitbreidingsplannen van de vliegveldirectie van Rotterdam the Hague Airport heb ik zorgen, omdat hierdoor de gezondheid van mensen verder wordt aangetast en hierdoor de woon- en leefkwaliteit verslechterd. Tevens heb ik niet de indruk dat het vliegveldbestuur doordrongen is van wat de werkelijke overlast en de gevolgen van het vliegverkeer zijn. Vandaar dat ik u onder de aandacht wil brengen, dat ik het niet eens ben met de uitbreidingsplannen van het vliegveld, hetgeen ik in de bijlage nader toegelicht heb. Hopend met deze reactie een bescheiden bijdrage te leveren aan de discussie en het beleidsoordeel over het al of niet toestaan van uitbreiding van Rotterdam the Hague Airport. Ik ben hoopvol gestemd, dat in deze vraagstukken op bestuurlijk niveau de gezondheid een steeds belangrijker afwegingsaspect zal worden. Met vriendelijke groet. bijlage onderwerp: nadere toelichting op het oneens zijn met uitbreidingsplannen Rotterdam the Hague Airport de overlast van het vliegveld Momenteel geeft het vliegveld Rotterdam the Hague Airport veel overlast. Regelmatig wakker gemaakt worden door vliegtuigmotoren (al vanaf 07.00 uur) in plaats van op natuurlijke wijze te ontwaken, geeft een irritant gevoel en is nadelig voor de nachtrust, die onontbeerlijk is voor productieve en zinvolle dag. Maar ook op de dag zorgen de vliegtuigmotoren voor geluidhinder. Die geluidhinder is hoorbaar zowel binnen als buiten de woning hoorbaar. Het herhaaldelijke aanzwellende geluid van vliegtuigmotoren wekt gevoelens van irritatie op, zorgen ervoor dat gesprekken, het luisteren naar radio televisie of muziek uit andere apparatuur ruw worden gestoord. Daarnaast is daarbij ook het visuele effect van belang. Een vliegtuig in de verte alleen maar horen, is weer iets anders dan vanuit de tuin of woning ook het vliegtuig zien voorbij te zien gaan en zeker anders is het als een vliegtuig bijna recht over de woning vliegt, op een lage hoogte verkeert en ook nog eens in een bocht over vliegt, dan komen ook gevoelens van angst, bedreigend en soms ook woede op.	

Ook de toenemende vervuiling van de lucht, onder andere door de vliegtuigmotoren, is op te merken aan het laagje vuil dat door de jaren heen steeds prominenter op de tuinmeubelen en dergelijke aanwezig is. Dat dit vuil ook ingeademd wordt, geeft geen goed gevoel. Deskundigen hebben op vlak van geluidlawaai hebben aangegeven geluidlawaai, naast dat dit hinderlijk is, ook gevolgen heeft voor de gezondheid van mensen. Vliegtuiglawaai tast vanwege de aard van de bron een groot omgevingsgebied aan. Bovendien ontstaat ook steeds meer overlast van doorgaande vliegtuigen, die al of niet laag vliegend op weg zijn naar of van Schiphol. Nu bekend is dat geluidoverlast schade berokkent aan de gezondheid kan toch niet zo zijn, dat het ene mens door kan blijven gaan de andere mens te benadelen. Recht op een gezonde leefomgeving verdient op beleidsniveau de hoogste prioriteit. Maar er is nog een overlast. In het wegverkeer is al enige tijd geconstateerd, dat door het verkeer stof wordt geproduceerd en dat afhankelijk van de gradatie van dit stof (stof, fijn stof en ultra fijn stof) hierdoor een ernstige bedreiging voor de gezondheid is ontstaat. Recent is uit onderzoek gebleken, dat door vliegtuigen veel ultra fijn stof in de lucht vrijkomt en dit stof de gezondheid van mensen ernstig aantast, zowel in kwaliteit van leven als in levensduur. Dit betekent ook dat door schade aan de gezondheid vanwege de uitstoot vanuit vliegtuigmotoren op langere termijn de gevolgen voelbaar worden en de gezondheidskosten zullen toenemen. Dit aspect niet voldoende serieus nemen is het naar achteren in de tijd verplaatsen van problemen. Daarnaast is het op psychologisch vlak zeer verontrustend te weten dat als het ware een deken van ultra fijn stof langzaam op de woongebieden neerdaalt en die deken elke dag wordt opgevuld en dat een behoorlijk groot deel van dit ultra fijn stof vrijkomt bij de start en net opstijgen van het vliegtuig. Dit stof blijkt eveneens uit onderzoek een nadelige invloed op het klimaat van de aarde te hebben (draagt bij aan ongewenste opwarming van de aarde). Ook bij dit aspect valt te stellen, dat dit een situatie is die het ene mens de andere mens niet mag aandoen. Bij deze gezondheidsschade en aantasting woongenot gaat het niet alleen om vliegtuigen die vertrekken of aankomen, maar ook om de productie van geluid en ultra fijn stof door het proefdraaien na of bij reparatie cq onderhoud van vliegtuigen op het vliegveld en door de overvliegende/doorgaande vliegtuigen (zonder vliegveld Rotterdam aan te doen). Daarnaast spelen er zaken die de verstandhouding met het vliegveld niet ten goede komt, zoals bijvoorbeeld, de verandering van de stijg- en landingsrichting, de indruk dat de opstijgroute en/of de stijghoogte ter plaatse van Bergschenhoek niet constant is, de vermoedelijk nieuwe en/of andere routes vanaf het vliegveld, de vermoedelijke nieuwe en/of andere routes van doorgaande vliegtuigen over woonwijk en de tijdelijk gewijzigde routes vanwege gebeurtenissen elders (bijvoorbeeld reparaties op Schiphol) Als voorbeeld onlangs vloog een vliegtuig op 500 meter hoogte recht boven onze woning/woonbuurt over terwijl het bezig was met een westelijke en gaf het 600 meter verder gelegen geluidsmeetpunt Pastoor Canniuslaan 76 decibel aan. Een ander voorbeeld is toen ik hier net woonde (ben in 2014 van Rotterdam-Overschie naar Bergschenhoek verhuisd), bleek achteraf, dat door werkzaamheden op Schiphol de aanvliegroute naar vliegveld Rotterdam/Den Haag tijdelijk gewijzigd werd en wel zodanig dat andere gebieden van o.a. Lansingerland vliegtuigoverlast kregen. V Als bewoner/gebruikers van een gebied zijn dit niet te plaatsen veranderingen/gebeurtenissen en roepen onder andere gevoelens op van “wat gebeurt er” en/of “wat staat mij nog meer te wachten”. Vanwege geluidoverlast en de uitstoot van gradaties stof (stof, fijn stof en ultra fijn stof), veroorzaakt door vliegtuigmotoren, wordt het woongenot en de gezondheid aangetast. Mogelijk moet er nog meer op dit vlak onderzocht worden, dat mag echter geen

onderbouwing zijn op de oorspronkelijke weg door te gaan. Uitbreidingsplannen voor het vliegveld zijn vanuit die invalshoek dan ook ondenkbaar.

Het toenemend besef en inzicht wat dit geluid en (gradaties van) stof voor de gezondheid en woongenot van bewoners en gebruikers van de gebieden rondom het vliegveld betekent, moet er eerder toe leiden, dat maatregelen genomen worden, die daadwerkelijk het woongenot en de gezondheidssituatie verbeteren.

Naast het gebruik/aanschaf van schonere en stillere vliegtuigmotoren zou nu al het aantal vliegbewegingen (van en naar het vliegveld en ook de doorgaande vluchten) verminderd moeten worden en zouden de tijden waarbinnen gevlogen mag worden in de ochtend en de avond ingekort moeten worden.

overlast in de regio

Naast overlast en gezondheidsproblemen door geluid en stof (stof, fijnstof en ultrafijnstof) vanwege vliegtuigen die van vliegveld Rotterdam the Hague Airport gebruik maken, zijn er ook nog andere overlastveroorzakers van geluid en stof of ontwikkelingen, die mede bij de problematiek van het vliegveld betrokken moeten worden, zodat voor een ruim gebied rondom het vliegveld een samenhangend beleid wordt ontwikkeld. Deze mede spelende zaken zijn:

- overlast van geluid en (gradaties van) stof door vliegtuigen, die niet opstijgen van of landen op het vliegveld Rotterdam the Hague, maar wel het luchtruim boven en rondom het vliegveld gebruiken, zoals bijvoorbeeld vluchten van Parijs, Lyon en Ibiza. Overvliegend op een hoogte van ongeveer 2000 meter geven zij overlast (zowel wat geluid als ultra fijn stof betreft), bovenop de overlast die er van het vliegveld al is.
- de komst van de nieuwe rijksweg van het Terbregse Plein naar de A13 toe zal in dit vrij stille gebied en nieuwe bron van geluidsoverlast en toename van (gradaties) van stof inhouden. Om een veronderstelde verbetering in stedelijk gebied van de omgeving mogelijk te maken wordt het prachtige recreatieve gebied “het Lage Bergse Bos” fysiek deels en door geluid en stof grotendeels aangetast. Ook uit de inpassing en uitvoering van deze nieuwe rijksweg is duidelijk dat er in relatie tot de omgeving inpassingproblemen zijn
- de aanleg van de nieuwe rijksweg (doortrekking A16) van het Terbregse Plein naar de A13 toe zal, verwacht ik, als gevolg hebben dat de N209 Bergschenhoek-Zoetermeer drukker zal worden en werkt in de hand, dat om ook dit weggedeelte op wat langere termijn op rijkswegniveau te brengen, een voor de omgeving ongewenste ontwikkeling. Het is zinvol deze problematiek nu al op regioniveau cq provincieniveau te bespreken.

Deze overlast op vlak van geluid en stof heeft niet alleen gevolgen voor bestaand woon-werk- en leefgebied, maar ook voor de kwaliteit en wellicht ook het niet kunnen uitvoeren van de geplande woongebieden in Lansingerland.

de noodzaak van een vliegveld

de onderbouwing noodzaak van een vliegveld

Het ontwikkelen van een zakenvliegveld is destijds, zover ik mij kan herinneren, in de discussie over het bestaan en voortbestaan van het vliegveld een belangrijke reden geweest om het vliegveld open te houden en niet te sluiten zoals tientallen jaren geleden aan de orde is geweest.

Uit een krantenartikel blijkt dat in het verleden de zakenvluchten op het vliegveld zijn afgenomen. De toeristische vluchten nemen alleen maar toe. Daardoor dient het vliegveld niet meer het oorspronkelijk gestelde doel en ondergraaft het vliegveld het eigen bestaansrecht.

Ook blijkt dat verwacht wordt dat het aantal zakenvluchten afneemt (en niet toeneemt), dus op basis van het aantal zakenvluchten is geen uitbreiding te onderbouwen.

Het vliegveldbestuur geeft aan, dat de uitbreiding goed is voor de werkgelegenheid. In een artikel uit de plaatselijke krant 3B van woensdag 3 augustus jongstleden, las ik dat die werkgelegenheidsuitbreiding naar verwachting veel minder zal zijn, dan de prognose in het uitbreidingsvoorstel aangeeft. Het argument dat de werkgelegenheid toeneemt door de uitbreiding van het vliegveld is door de nieuwe onderzoeksgegevens sterk verzwakt. Ik begreep ook dat deze toename in het niet valt als gekeken wordt naar de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de regio en zodoende nauwelijks meespeelt als onderbouwing uitbreiding vliegveld.

Bovendien valt ook te stellen, dat opheffing van het vliegveld de werkgelegenheid zal doen toenemen, omdat de vrij komende gronden kunnen voorzien en in de behoefte aan kwalitatief wonen en aan bedrijfsgronden (in een behoorlijk verdicht woon- en werkgebied waar tekort is aan bouwlocaties). Lijkt mij een redelijk argument op vlak van werkgelegenheid om het vliegveld niet uit te breiden maar te sluiten, waardoor tevens de gezondheidssituatie van de inwoners van de bestaande woongebieden in een brede zone om het vliegveld heen wordt verbeterd.

Overheidsbeleid ten aanzien van vliegverkeer

kennis van de problematiek van geluid en gradaties stof veroorzaakt door vliegtuigmotoren

In de praktijk blijkt, dat van ondernemingen waar bij hun productiemethoden aan de gezondheid van mensen schade toebrengend geluid en stof wordt geproduceerd, niet verwacht kan worden dat ze uit zichzelf een ethiek hanteren, waarbij de gezondheid serieus wordt betrokken. Zie de schandalen van de laatste tijd, waarbij bedrijven de normen (waarbij al schade aan de gezondheid optreedt) bewust overtreden en grote groepen belanghebbenden bedriegen. Deze schade veroorzakende partijen zijn kennelijk niet van plan vrijwillig het beleidsroer ten gunste van de gezondheid van mensen (indirect meestal ook nog hun klanten) om te gooien. Betrouwbaarheid en eerlijkheid staat dan niet hoog in het vaandel. Dit vergt van het overheidsbestuur uitermate goed inzicht en actuele kennis van de problematiek (die niet door belanghebbende zelf verstrekt kan worden) om zorgvuldige overwegingen en beslissingen te kunnen nemen.

gezondheid

Gezondheid bij overheidsbeleid. Het gaat er niet zozeer om of volgens de normen gewerkt wordt, maar meer hoe die normen tot stand komen, welke argumenten tot de norm geleid hebben.

Het kan toch in deze tijd in een democratisch land met een open samenleving niet blijven doorgaan (nu er voldoende ervaring en inzicht in de gezondheidsproblematiek is), dat door de ene partij schade aangericht wordt aan het welzijn en de gezondheid van de andere partij.

In een land met hoge dichtheid bevolking, wonen, bedrijven, wegen enzovoorts is met grote zorgvuldigheid beleid ontwikkelen en plannen van de uitvoering van dit beleid een levensnoodzaak.

Het is een hoog staaltje van technisch vernuft dat mensen in staat zijn om een zo groot en zwaar transportmiddel te maken, dat kan vliegen, dat ontroert mij elke keer als ik een vliegtuig zie opstijgen en landen. Het is een vervoersmiddel, waarbij mensen op snelle en redelijk veilige wijze bijna naar elke plek op aarde kunnen vliegen. En zo zijn er nog meer technisch hoge prestaties. Maar de gevolgen van deze prestaties mogen nooit moedwillig genegeerd worden. Open staan voor de nadelige gevolgen en daarop reageren in het belang van menselijk welzijn in brede zin, biedt de mogelijkheid om vanuit de bijzondere positie van

ons land (dichtbevolkt, velerlei botsende functie op een klein oppervlak) een voorbeeld voor andere landen te worden in het vroegtijdig herkennen van gezondheidsproblemen en het zorgvuldig omgaan van de gezondheid van de mens en met als einddoel het zorgvuldig omgaan met de gezondheid van de aarde als geheel. Het lijkt net of gezondheid van mensen ondergeschikt is aan bijvoorbeeld belangrijke aspecten industrie, economie, werkgelegenheid, handel, en vervoer. Maar al die aspecten kunnen niet zonder gezonde mensen. Zieke mensen betekenen uiteindelijk ook een zieke maatschappij. Zelf gezond zijn en leven in een gezonde omgeving is in ieders belang. Dit zijn uitgangspunten van een gezonde maatschappij. <u>overheidsbeleid</u> Vanuit de herkenning dat bepaalde ontwikkelingen schade aan de gezondheid veroorzaken, zullen grenzen aan die ontwikkelingen door overheidsbestuur gesteld worden. Die grenzen kunnen nooit vanuit die ontwikkelingen zelf opgesteld worden. Overheidskennis is op dit vlak onontbeerlijk. Daarnaast zijn normen flexibel, blijkt in de praktijk. Als de druk op de politiek door partijen (die overlast geven en schade veroorzakende activiteiten produceren) toeneemt wordt de norm uiteindelijk opgehoogd of uitzonderingen toegelaten. Zo worden normen onbetrouwbare instrumenten ten aanzien van de gezondheid. Normen zijn overheidsbeleid, die eisen stellen aan ontwikkelingen. Het huidige normenstelsel geeft geen adequate oplossing voor problemen. Het is een stelsel, dat uitnodigt om een ontwikkeling zover door te voeren tot de norm bereikt wordt. En in die aanloop tot het bereiken van de norm, wordt de gezondheid reeds ernstig tekort gedaan. Het normbeleid is bijna te zien als een handelswijze waarin als het ware in plaats van een patiënt genezen, aan de patiënt net zoveel ziektes worden toegevoegd, totdat gestopt moet worden met toevoegen, omdat anders de patiënt overlijdt. Eigenlijk zou elk mens van nature handelingen moeten nalaten die gezondheid en welzijn van andere mensen aantast. Een informatiebeleid van de overheid zou langzamerhand iedereen daarvan bewust moeten maken, zodat er als het ware vanuit een vanzelfsprekendheid en vanuit de ziel naar gehandeld wordt. Een nieuw soort norm ontwikkelen, van waaruit juist verbetering gestimuleerd wordt in plaats van verergering van de situatie door het opzoeken van de maximum grens, lijkt een interessante opgave. De vlieggkosten zijn tegenwoordig zo laag, dat ik niet begrijpt hoe dat bij zo'n hoogwaardig vervoer mogelijk is. Ook ontstaat door die lage (onterechte) prijs voor een vliegticket een onredelijke concurrentie positie ten nadele van andere (mogelijk schonere) vormen van vervoer. De prijs, die de reiziger betaalt voor een vliegticket, bevat niet de werkelijke kosten. De toenemende algehele verslechterende gezondheidstoestand van mensen door de invloed van geluid en stof zijn niet in die prijs meegenomen. Zolang er geen schone en stille vliegtuigen zijn, zullen kosten van de nadelige gevolgen voor de gezondheid doorberekend moeten worden in de vliegticket. Het geld wat hierdoor binnenkomt zal volledig ten dienste van de behandeling van de gezondheidklachten ingezet moeten worden, totdat de vliegsector resultaat heeft geboekt met schone en stille vliegtuigen. De overlast van vliegtuigen is landgrensoverschrijdend. Het oplossen van deze overlast is deels lokaal, maar omgaan met die overlast is zeker een nationaal en steeds meer een internationaal vraagstuk. Uiteindelijk is een beleid op dit vlak op het niveau van alle continenten (een wereldregering op aspecten, wellicht groeiend naar een wereldregering op hoofdlijnen) wenselijk en op den duur onontkoombaar. In die tussentijd

	wordt er wellicht een overgangsbeleid ontwikkelt om het aantal vliegtuigbewegingen terug te dringen (bijvoorbeeld het terugdringen van vluchten op korte afstand per vliegtuig), om het aantal vliegvelden (vooral in over bevolkte gebieden) te verminderen. Wel blijft het steeds alert zijn op dubieuze beleidsmaatregelen, waarbij overschrijdingen van grenzen worden toegestaan, indien elders in de wereld gecompenseerd wordt. Dit soort beleid houdt de problematiek in stand en zorgt ervoor dat lokaal onhoudbare situaties ontstaan. Bijvoorbeeld indien opeen plek de luchtvervuilingsnorm overschreden wordt, mag er elders binnen Europa met bijvoorbeeld boomplant gecompenseerd worden.	
27	do 25-8-2016 11:19	
	Wil u graag het volgende ter info aanbieden: als bewoner in de directe omgeving van het vliegveld(hemelsbreed 700 meter ten zuiden van het vliegveld) maak ik mij grote zorgen i.v.m. de eventuele uitbreiding van het vliegveld. Toename van het aantal vluchten zal de luchtvervuiling doen toenemen in een gebied dat al zwaar belast is met twee snelwegen die dit gebied doorkruisen . En de luchtvervuiling van Rijnmond die door de westen wind dit gebied treft. 30 jaar werken in Overschie met long patiënten deed mij de ogen openen wat voor kwalijke gevolgen deze vervuiling heeft. Er was ooit het Park Zestienhoven , die enigszins als buffer functioneerde , maar dat heeft plaats moeten maken voor huisbouw. Daarnaast komt de nachtrustverstoring , waarvan inmiddels ook is aangetoond dat dit negatieve gevolgen heeft voor de gezondheid. Uit eigen ervaring weet ik hoe akelig het is in je slaap gestoord te worden door vliegtuigen die na 23.00 en voor 7.00 komen en gaan. Vaak verlate toestellen die in de vroege ochtenduren soms nog binnen komen (rond 2 uur bijvoorbeeld) of vluchten die om duistere reden om 6 uur al vertrekken. Slaapverstoring wordt mijn inziens te weinig als een gezondheidsrisico gezien. Graag bereid tot verdere informatie mocht u dat wenselijk vinden. Vriendelijke groet,	
28	do 25-8-2016 20:39	
	Als inwoner van de gemeente Lansingerland maak ik graag gebruik van de gelegenheid geboden wordt om te reageren op de uitbreidingsplannen van de luchthaven Rotterdam - The Hague Airport. Het hebben van een luchthaven op korte afstand van onze woning heeft voor- en nadelen. Ik begin graag met de nadelen. Geluidsoverlast De overlast die onze familie van de luchthaven ervaart is in Berkel en Rodenrijs is iets minder groot in vergelijking met bijvoorbeeld Bergschenhoek en Rotterdam. Het komt echter regelmatig voor dat wij ook met overlast te maken hebben. Het gaat dan met name om (forse) geluidsoverlast. We hadden het al gehoord voordat we hier kwamen wonen in 2012 maar het blijft vervelend. Eigenlijk is er alleen tussen circa 23.15 en 07.15 sprake van stilte. Vooral vlak na 07.15 en vlak voor 23.15 is het vaak een komen en gaan van vliegtuigen. De vliegtuigen die in de nacht overkomen zijn het meest vervelend. We worden hier regelmatig wakker van. Ik heb in het verleden ook wel eens een klacht hierover ingediend bij de DCMR. Deze instantie houdt, zoals u waarschijnlijk wel weet, het aantal klachten omtrent de luchthaven bij. Het weren van Toepolovs, Antonov en soortgelijke vliegtuigen heeft wel iets geholpen maar gebleken is dat vliegtuigen de afgelopen 25 jaar nauwelijks stiller zijn geworden. Ze maken nog steeds veel lawaai. Met een uitbreiding van de geluidscontouren wordt deze vorm van overlast normaliter alleen maar groter.	

	Fijnstof uitstoot Geluidsoverlast is één aspect maar daarnaast heb je ook te maken met de luchtkwaliteit. Dat wordt nogal eens vergeten maar voor de gezondheid is dit eigenlijk nog belangrijker. Grote vliegtuigen stoten veel fijnstof uit bij met name het landen en stijgen. De luchtkwaliteit in Nederland is volgende diverse onafhankelijke onderzoeken om meerdere redenen de slechtste van Europa. Zuid-Holland heeft weer de slechtste luchtkwaliteit van Nederland. Daar zijn veel redenen voor. De Randstad is heel dichtbevolkt, Nederland vervoersland, de kolencentrales, de haven van Rotterdam, etc. In de direct omgeving van de luchthaven zijn de gevolgen hiervan al te zien in de vorm van zwarte as op de balkonnen. De gezondheidsrisico's van fijnstof worden steeds bekender. Alleen al om deze reden wil je niet nog meer vliegverkeer in Zuid-Holland. Nieuw te bouwen woonwijk Wilderszijde Onze gemeente heeft het financieel niet erg breed. De realisatie van een woonwijk voor circa 6.000 huishoudens in Wilderszijde zou in belangrijke mate kunnen bijdragen aan het financieel herstel van de gemeente. Een uitbreiding van de contouren tot over Wilderszijde zou een behoorlijk obstakel kunnen opleveren voor de nieuwe woonwijk en dat is ongewenst. Het is echter meer een zaak voor de gemeente om dit argument aan te dragen. Positieve effecten De uitbreiding van de luchthaven zou volgende de directie van de luchthaven met name op het gebied van werkgelegenheid voordeel opleveren voor de omringende gemeenten. Inmiddels is duidelijk geworden dat de luchthaven alles en iedereen (tot en met de toeleveranciers in Oost Nederland) bij deze cijfers heeft opgeteld. Dat heeft de betrouwbaarheid van de luchthaven helaas geen goed gedaan. In de praktijk zouden er slechts enkele tientallen banen bijkomen voor de directe omgeving van de luchthaven en het zou dan met name gaan om laaggeschoolde arbeid. Dit zet derhalve weinig zoden aan de dijk. Daarnaast is er het argument dat omwonenden na de uitbreiding de keuze hebben uit meer vluchttijden en meer bestemmingen en dat bij een luchthaven 'om de hoek'. De luchthaven in Amsterdam biedt op dat gebied nog altijd veel meer mogelijkheden en die is met de trein al binnen 35 minuten te bereiken. Rekening houdend met de lange inchecktijden bij de meeste luchthavens is het voordeel miniem. Uitbreiding kan ook op basis van de huidige contour Het is inmiddels duidelijk geworden dat de huidige contouren nog voldoende mogelijkheden bieden voor uitbreiding. Ook op dit vlak is er derhalve geen nieuw luchthavenbesluit nodig. Conclusie Uit meerdere onderzoeken is gebleken dat de directe omgeving van de luchthaven vrijwel geen belang heeft bij een uitbreiding van het aantal vluchten. Dit blijkt onder meer uit een onafhankelijk onderzoek van de TU Delft. In het AD van 24 augustus is hier een mooi artikel over geschreven: http://www.ad.nl/dossier-rotterdam/onderzoek-vooral-vliegveld-zelf-heeft-baat-bij-groei~a5bc3e5d/ Het zou prettig zijn als de luchthaven dit zelf ook in haar berichtgeving zou willen erkennen zodat we ons alleen nog op de vraag kunnen concentreren of een uitbreiding tenminste wel in economisch opzicht verstandig is. Veel wijsheid en plezier gewenst bij uw opdracht!	
29	vr 26-8-2016 9:16	
	2 weken geleden heb ik u de onderstaande mail gestuurd. Ik heb nog 1 aanvulling:	

	Als ik mij niet vergis, moeten vliegtuigen volgens een internationaal verdrag (het verdrag van Chicago) op een x aantal kilometers van de landingsbaan in lijn aanvliegen. Het is echter mogelijk om af te wijken van deze afspraken. Piloten vliegen dan niet in een rechte lijn aan, maar draaien op het laatste moment richting landingsbaan. Volgens mij kan hiermee de kern van Bergschenhoek ontweken worden. Ik begrijp dat dit nogal een inspanning kost van vliegveld, luchtvaartmaatschappijen en politiek om dit geregeld te krijgen. Ik heb deze informatie alleen van de zijlijn, dus het zal verre van compleet zijn. Mogelijk draagt het iets bij aan uw verkenning.	
30	di 30-8-2016 22:03	
	Als bewoner van de Duifpolder in Maasland worden wij dagelijks geconfronteerd met de vliegtuigen die opstijgen van RTM. Uitbreiding van het aantal vluchten heeft direct een negatief effect op ons woongenot hier in het rustige Midden Delfland. Kunt u mij laten weten of het mogelijk is om onze belangen, en die van de omwonenden mee te nemen in de verdere besluitvorming rondom de eventuele uitbreiding van de luchthaven. In afwachting van uw reactie, Omdat ik er vanuit ga dat een enkele tegenstem niet van invloed is op de verdere besluitvorming wil ik u vragen of er eenzou ik graag willen weten of er een platform is waar ons eventuele bezwaren ingediend k Is er een platform waar wij onze bezwaren tegen de mogelijke uitbreiding kenbaar kunnen maken	
31	vr 2-9-2016 14:39	
	In het weekblad Heraut las ik het bericht dat u, als verkenner van het nieuwe luchthavenbesluit, altijd aangeschreven mag worden als er ideeën zijn om tot een betere toetsing te kunnen komen. Die kans laat ik me niet voorbijgaan, als bewoonster van Lansingerland/Bergschenhoek en als bewoonster van een huis die precies in de aanvliegeroute ligt van de luchthaven. Ik ben blij te lezen dat iemand serieus zijn best gaat doen om niet alleen de baten in kaart te brengen maar ook de lasten. Ik volg alle artikelen op de voet die geschreven worden over het plan de luchthaven uit te breiden en het enige dat mij telkens maar in mijn hoofd terugkeert als ik de plannen van de directeur lees, is dat ik de mensen die deze plannen tot uitvoering willen brengen, ook eens praktisch zou willen laten ervaren wat het is om in de aanvliegeroute te wonen van een vliegveld. Niet met een decibelmeter, of met cijfers vanachter een bureau, maar gewoon echt in de praktijk: gezellig met vrienden in de tuin barbecuen. Dan zullen ze merken dat je elkaar niet meer kunt verstaan door het geluid wat de Transavia-vliegtuigen veroorzaken (want eigenlijk gaat het gewoon om deze grote toestellen natuurlijk) of 's avonds televisie kijkend en merken dat je je programma moet pauzeren omdat je het niet meer kan volgen vanwege de geluidsoverlast van binnenkomende vliegtuigen. Je gesprekken moet onderbreken omdat je elkaar niet meer verstaat.	

	Gelukkig staat de wind ook wel eens de andere kant op, waardoor we niet elke dag de hinder ondervinden, het maakt mij wel heel onzeker en zelfs wat bang als blijkt dat er zoveel extra vliegbewegingen bij gaan komen. Het voelt voor mij als hinder-ondervinder al een beetje als een verloren zaak als ik de berichtgevingen lees, maar als ik überhaupt geen tegenstem geef, heb ik helemaal geen kans gehad. Vandaar toch deze mail. Dus Hr. Ron Louwerse, kom eens een maandje proefwonen op de U bent natuurlijk ook van harte welkom in mijn tuin of woning voor een kop koffie, dan wel het liefst om 22:30 uur 's avonds als alle Transaviatoestellen achter elkaar binnenvliegen. :-) Maar misschien is het zelfs een nog fijner en beter idee dat de energie en het geld dat hierin gaat zitten, gestoken wordt in het ontwikkelen van schonere en stille vliegtuigen. Iedereen blij. Vriendelijke groeten,	
32	zo 4-9-2016 16:15	
	Als inwoner van de gemeente Delft centrum (Buitenwatersloot)zou ik graag dat u in uw rol als verkenner meeneemt het feit dat steeds grotere vliegtuigen over het gebied vliegen met bijbehorende geluidsoverlast. Een uitbreiding van vliegbewegingen zal een verdere verschraling betekenen in relatie tot aanwezige kwaliteit tav stilte van het al beperkte recreatiegebied. Als laatste betekent uitbreiding van vliegbewegingen verdere verslechtingen van direct omwonenden tav uitstoot van ultra fijnstof en CO2. Wijsheid wens is u toe tav uw advies. Moge omgevingsfactoren een reële afweging vormen in relatie tot economische factoren zodat latere generaties kunnen wonen en recreëren in de omgeving Rotterdam.	
33	ma 5-9-2016 16:19	
	Fijn dat we onze bezwaren tegen uitbreiding van het vliegveld kunnen mailen. Mijn man en ik wonen in de aanvliegeroute van RTHA. Onze boerderij..... Ik ben daar geboren en getogen. In 1998 is Rotterdam Airport nieuw leven ingeblazen. De beloften aan de omwonenden door de toenmalige wethouder Kombrink waren aanvaardbaar: de kleine recreatieve luchtvaart zou verdwijnen en er zou van 23.00 u tot en met 7.00 u niet gevlogen worden, behalve bij calamiteiten. Er zou voornamelijk zakelijk vliegverkeer zijn vanwege de grote stad Rotterdam. Helaas zijn deze beloften niet gehandhaafd. Iedere ochtend start het vliegverkeer precies om 7.00 uur, ook op de zaterdagen en zondagen. Nooit kunnen we uitslapen als we door omstandigheden later naar bed gaan. Wij hebben beiden zeven uur slaap nodig. Helaas vliegen er ook vliegtuigen in de nacht. Wij worden daar wakker van! De dalende vliegtuigen vliegen zo laag over ons dak dat je ze bijna kunt aanraken. Ook de uitstoot van fijnstof, kerosine enz., is geen pretje. Ons huis en dus wij ook, liggen in de gevarezone. Wij weten dat bij uitbreiding van het vliegverkeer ons huis verplaatst zou moeten worden. Dat vinden we logisch, omdat in de jaren negentig de landings/startbaan zou gedraaid worden en wij toen onze monumentale boerderij hebben laten restaureren. Tot onze verbazing heeft de, woordvoerder van RTHA, ons mondeling meegedeeld, dat	

	ons huis plotseling niet meer in de gevarezone ligt, ook niet als het vliegverkeer uitbreidt. Hij heeft ons een tekening gemaaild waarin we kunnen zien dat ons huis zogenaamd niet meer in de gevarezone ligt. Het is ons niet duidelijk op welke gronden deze statuswijziging tot stand is gekomen. De heer was zelf ook verbaasd. Hij zei dat ons huis een hoofdpijnpunt was voor RTHA., vooral als er toestemming zou komen voor de uitbreiding. RTHA krijgt op deze manier alle voordelen van de veranderingen sinds 1998 en de directe omwonenden alle nadelen. Wij vinden dat een onrechtvaardige ontwikkeling!!! Hoogachtend,	
34	di 6-9-2016 19:29	
	Vandaag las ik in het Hart van Holland dat u benieuwd bent naar opvattingen over de uitbreiding van het (RTH) Vliegveld. Dat is mooi en goed en waardeer ik. Ik ben fel tegen uitbreiding. Ik woon in Rodenrijs. Wij kunnen m.n. vertrekkende vliegtuigen goed horen – ik word er altijd wakker van. Het vliegveld geeft veel geluidsoverlast. Na verschuivingen in de aanvlieg- en vertrekroutes lijkt dit sinds 2015 toegenomen. Mijn indruk is dat de Gemeente Rotterdam milieuproblematiek in het algemeen en geluidsproblematiek in het bijzonder graag afwentelt om de omliggende gemeenten. Gemeenten die daarmee wel de lasten dragen (geluid, schadelijke stoffen) en niet profiteren van de lusten (werkgelegenheid). Dit zien wij in de afgelopen jaren: - Bij de totstandkoming van de HSL. Ook hier hebben inwoners van Rodenrijs last van geluid, terwijl in Rotterdam niemand er last van heeft - Bij de totstandkoming van de verlengde A16/A13. Ook hier zien wij dat er in Rotterdam wel een tunnel komt, maar dat in Rodenrijs alle bezwaren worden weggewuifd. De directeur van het vliegveld heeft begin juli een interview gegeven in de Heraut. Hierin wordt duidelijk hoe hij erin zit, en ook wat voor onzinnige argumenten deze man gebruikt om zijn groeidoel te halen. Uit dit interview: <i>“Geluid blijft altijd een subjectieve beleving. “Natuurlijk zijn er effecten”, benadrukt de directeur, “maar die zijn verwaarloosbaar als je kijkt naar de maatschappelijke effecten. Daarom gaan wij het gesprek aan met gespreksgroepen uit de omliggende woongebieden die tegen uitbreiding zijn.” In deze gesprekken geeft hij aan dat uitbreiding niet betekent dat er meer geluid wordt geproduceerd, wel vaker. “De vraag is natuurlijk altijd ‘wat is erger’. En die vraag begrijp ik heel goed! Daarom wil ik ook bekijken wat we eraan kunnen doen.” “</i> “Verwaarloosbaar”. Wat een onzin. Nergens op gebaseerd. “Niet meer geluid”: aperte leugen à er komt natuurlijk wel meer geluid. Bizar om dit op deze manier te brengen. Schandalig. Ofwel: we zien nu al waar het heen gaat – door leugens en bedrog wordt de uitbreiding er wel doorheen geduwd... Het vertrouwen in de overheid is hier in Rodenrijs de laatste jaren niet groter geworden: - Rondom de aanleg en in gebruikname van de HSL bleek al na enkele maanden dat wettelijke geluidsniveaus werden overschreden. Na ongelooflijk lang rekken door het Ministerie van VWS werd na jaren vastgesteld dat de geluidsoverschrijding daadwerkelijk een feit is. Echter: maatregelen zijn tot op de dag van vandaag niet genomen. Schandalig. Waarom zegt de overheid niet: balen, dit is fout gegaan, we nemen onze verantwoordelijkheid want afspraak = afspraak en we lossen het probleem op, onze burgers hebben daar recht op.	

	- Rondom de huidige besluitvorming van de A13/A16 is alles wat met burgerparticipatie te maken heeft een totale farce gebleken. Ook hier geldt dat arrogantie van Rijkswaterstaat ongelooflijk is en dat belangen van bewoners simpelweg worden genegeerd. Ook deze snelweg gaan wij straks in Rodenrijs elke dag horen. Ofwel: hier in Rodenrijs hebben wij geluid genoeg: een HSL, een Randstadrail, een huidig vliegveld en straks de A13/A16. Aan nog meer geluid door een uitbreidend vliegveld hebben wij hier echt geen behoefte. Ik nodig u graag uit in mijn huis om 's ochtends om 07.00 uur een keer te komen luisteren. Dat zult u zelf horen dat vliegtuigen lawaai maken en dat bewoners daar last van hebben. Met vriendelijke groet	
36	di 6-9-2016 19:47	
	Wij lazen in de lokale media dat wij via de mail onze mening kunnen geven over de uitbreiding van het aantal vluchten. Wat fijn dat u deze zeer laagdrempelige mogelijkheid biedt. Wij wonen zo'n beetje in een van de aanvliegroutes van Rotterdam AirPort, in Bergschenhoek. Wij willen u graag uitnodigen om zelf eens bij ons thuis te komen luisteren wat het betekent als zo'n vliegtuig aanvliegt. Wij zijn echt niet oud (40) en kunnen heus wel tegen een stootje, maar eerlijk gezegd: horen en zien vergaat je. Wanneer we buiten zitten en een vliegtuig komt over dan moeten we ons gesprek echt staken omdat je elkaar nauwelijks meer verstaat. Nu ik deze mail aan u schrijf vliegt er weer een vliegtuig over. U kunt het vergelijken met een trein die pal langs je huis rijdt. Het houdt een seconde of tien-vijftien stevig aan en ebt dan weer weg. Ik moet u zeggen dat ik van m'n stoel viel toen ik de nieuwe directeur van Rotterdam AirPort dit voorjaar op de radio doodleuk hoorde vertellen dat hij wil groeien met de luchthaven. Ontzettend knullig hoe hij dit zo aankondigde. Eerlijk gezegd vinden wij het echt afschuwelijk wanneer de luchthaven zo ontzettend wil groeien. Het gaat leiden tot een enorme toename van de herrie die wij nu al van de luchthaven hebben. Zeker in combinatie met de HSL en de nieuwe snelweg a16-a13 is dit niet wat wij ooit hadden verwacht toen we twaalf jaar geleden dit huis kochten. Wij wonen hier met veel plezier, maar de exponentiële toename van geluidsoverlast met de groei van Rotterdam AirPort dwingt ons gewoon om te verhuizen. En dat vinden wij gewoon niet kunnen. Het kan toch niet zo zijn dat zo'n bedrijf bedenkt: wij gaan meer herrie maken. En dat wij daar als inwoners vervolgens de dupe van zijn. Zonder dat daar enige compensatie tegenover staat. Het allerbest zou zijn wanneer de vliegtuigen die daar aanvliegen gewoon geen geluid maken. Daar valt echt nog heel veel te winnen. Dan heb je er als omwonende gewoon geen last van - behalve dat je ze voorbij ziet komen, maar dat is wel het minste probleem. Hoe dan ook: wij hopen op uw redelijkheid en wensen u verder alle succes! Met vriendelijke groet,	
37	di 6-9-2016 22:20	
	Deze dagen las ik als bewoner van Berkel en Rodenrijs uw oproep om als burgers te reageren	

	op de mogelijke uitbreiding van Rotterdam-The Hague AirPort. De veronderstelling dat in dit zeer dicht bevolkte deel van het land uitbreiding geen gevaar zou zijn voor de volksgezondheid, verbaast mij enorm. Dit staat nog los van de kwaliteit van de woonomgeving in deze regio. Ik ben geen wetenschapper en zeker niet op dit terrein, maar wat ik wel constateer is dat waar ik me in Lansingerland ook bevind, ik constant wordt geconfronteerd met geluid, zicht op voorbijrazende treinen, optrekkend of afremmende metro's en als bonus laag overvliegende vliegtuigen met het bijbehorende (afschrikwekkende) volume. Ik belast u maar niet met de "geneugten" van overvolle wegen en de groeiende uitbreiding van asfalt. Ik verzoek u dringend om verdere vervuiling van de lucht en uitbreiding van geluidsoverlast tegen te houden. Met deze bevolkingsdichtheid is het toch wel eens tijd om grenzen aan te geven. Wanneer u behoefte heeft aan een kleine illustratie, laten we samen eens een uurtje gaan zitten bij het kindvriendelijke project in het Annie M.G. Schmidtpark "De tuin van Floddertje". Het geluid, het zicht, en de lucht spreekt voor zich. Het geeft tevens ruimte om na te denken over de vraag of wij de jeugd -die een speeltuin krijgt- nog meer overlast willen/mogen overdragen binnen hun leefomgeving. Wat leeft, moet het zwaarste wegen! Er komt een keer een eind aan economische overwinningen in dit dichtbevolkt gebied. Gaarne bereid tot nadere toelichting, groet ik u hartelijk	
37	wo 7-9-2016 12:16	
	Met belangstelling nam ik kennis van de publicaties waaruit blijkt dat door u een onderzoek wordt gedaan naar draagvlak voor uitbreiding van het aantal vluchten van het vliegveld. Gelet op uw onderzoek deel ik u thans het navolgende mee: Wij wonen in Bleiswijk, inmiddels meer dan 20 jaar, en in die periode is de geluidsoverlast van het vliegveld zeer toegenomen. Ons adres is en het is niet alleen zo dat wij zo ongeveer "onder" de aanvliegroute wonen maar ook worden "rondjes" gedraaid op absurd lage hoogte, wat ook aanleiding geeft tot aanzienlijke geluidsoverlast. Ik merk wel op dat er dagen zijn dat de geluidsoverlast minder is, maar op andere dagen is het dan weer veel meer. Het zal u duidelijk zijn dat wij zeer gekant zijn tegen de mogelijkheid van toename van geluidsoverlast; wij zouden graag zien dat de geluidsoverlast minder wordt. Voorts vraag ik mij af hoeveel fijnstof door deze laagvliegende vliegtuigen wordt uitgestoten. Het zal u duidelijk zijn dat wij tegen uitbreiding van het aantal vluchten van het vliegveld zijn. Ik zend u deze mail mede uit naam van mijn echtgenote die ik een kopie zend. Met vriendelijke groet,	
38	wo 7-9-2016 18:35	

	Met belangstelling het interview met u in de Heraut gelezen. Ik maak graag gebruik van de gelegenheid u mijn zienswijze mede te delen. Ik ben een consument uit Bleiswijk die in het verleden zakelijk en nu als particulier graag gebruik maak van RTHA. Mijn zienswijze heb ik in een bijlage verwoord. Zie uit naar de inloopavond die u in november in gedachten heeft. U veel wijsheid toewensend, N.a.v. groeiambities van RTHA heb ik de volgende overwegingen. Prognose 37.000 vliegtuigen verdeeld over de dag betekent: 18 uur tijdvenster x 365 dagen x 60 minuten = 394.200 minuten 394.200 : 37.000 = 1 vliegtuig per 10.6 minuten dat daalt of landt. Opstijgen betekent vol vermogen (geluid) Er stijgen er dus 18.500 op. 1 per 21 minuten. Een deel gaat westwaarts en buigt tegenwoordig direct na opstijgen naar rechts om Schiedam en Vlaardingen te ontwijken; Ander deel gaat oostwaarts en stijgt in rechte lijn op tot ongeveer Bleiswijk (uitwijken om de woningen te ontwijken is hier m.i. nauwelijks mogelijk) Ik schat west/oost verhouding 70 : 30; dus Bergschenhoek en Bleiswijk zullen 30% van 18.500 stijgende vliegtuig horen, dat is één per 64 minuten. Dit is natuurlijk een gemiddelde dat de werkelijkheid niet weer geeft. Er is cluster vorming van dalen en stijgen. Maar het betekent ook dat er soms urenlang nauwelijks vliegtuigen zijn te horen. Voorts zal als het aantal vliegbewegingen is verdubbelde zal een aantal van ongeveer 2.000.000 passagiers uit de RTHA regio niet naar Schiphol reizen. Afstand retour circa 120 km . Dat betekent 240.000.000 reizigerskilometers minder. Laat staan dat ze in de toekomst naar Lelystad moeten. Er is dus een besparing 240 mio reiziger kilometers. Daar kun je de direct omwonenden eenmalig een isolatie-investering van bieden, die vele jaren rendeert. Qua capaciteit denk ik dat de start/landingsbaan van Rotterdam geen uitbreiding behoeft. Er zijn vliegvelden met 1 baan die honderden vluchten per dag verwerken. Kortom : ik denk dat uitbreiding van het aantal vluchten economisch zeer verantwoord is en dat direct omwonenden die heel dicht bij de baan wonen gecompenseerd kunnen worden . Tenslotte is er ook een behoorlijke winst in reisgemak voor de omwonenden. Koop desnoods de mensen uit waarvoor de geluidsbelasting te hoog wordt.	
39	wo 7-9-2016 19:46	
	Als bewoner van Bleiswijk en als voormalig raadslid heb ik de perikelen rondom de uitbreiding meegemaakt en heb ik menig gesprek gevoerd met de directeur van Rotterdam Airport. Tevens vragen gesteld aan zowel Provincie als aan de landelijke politiek. 12 jaar gemeente politiek zorgt voor de nodige informatie. Elke keer werden we er weer op gewezen dat Rotterdam Airport niet tot de uitbreidingsvliegvelden zou behoren. Dat Schiphol alleen via Eindhoven en Lelystad zou worden ontdaan van de bovenmatige vluchten. Wat schetste mijn verbazing de ophef met name door de nieuwe directeur (snap zijn insteek wil zichzelf natuurlijk graag profileren) toch uitbreiding Rotterdam Airport. Eerder hebben we het al eens gehad over de emmertjes van Wondolleck.	

	Ik deel dan ook graag een stuk geschiedenis met u waar ik van betwijfel of dit allemaal nog wel is vastgelegd. Al mijn gesprekken met de heer Wondolleck en anderen van Rotterdam Airport zijn allemaal nog in mijn bezit en deze zou ik een keer graag in een persoonlijk gesprek met u delen. Uw bericht zie ik met belangstelling tegemoet.	
40	do 8-9-2016 10:10	
	U vraagt om reacties van omwonenden van rtha , In beginsel vertelde de directeur van rtha dat ze graag meerdere vluchten van en naar (zestienhoven) zouden willen realiseren, dat er wel meerdere vluchten zouden komen maar minder herrie. Er zou toch meer afvalstoffen in de lucht komen en dus en belasting voor milieu en omgeving en dus meer vervuiling. Wij zitten in de aanvliegroute van de vliegtuigen. We kunnen de passagiers haast een hand geven, zo laag komen ze hier in Bergschenhoek over. Het vliegveld ligt volgens mij te dicht op woongebieden. En dit vliegveld is altijd voor zakelijk verkeer geweest. (En er wordt toch nog vaak afgeweken van de vliegtijden (tussen 7: 00 en 23:00 uur). De rtha-airport wil naar 37.000 vliegbewegingen. Mijn rekensom : $37.000 : 365 \text{ dagen} = 101,36986 \text{ vliegtuigen per dag}$ $101 : 16 = 6 \text{ per uur}$ Ik moet er niet aan denken dat het eens fout zal kunnen gaan. We gaan er niet vanuit, maar je weet nooit. Daar moeten dan nog de calamiteitenvluchten en ministeriele vluchten nog bij komen.	
41	vr 9-9-2016 10:53	
	Graag maak ik van de gelegenheid gebruik om u mijn mening kenbaar te maken over RTHA. Ik ben zelf niet werkzaam op de luchthaven. Ik heb in het verleden wel op de luchthaven gewerkt. Tegenstanders blijven aandragen dat de luchthaven vooral vakantievluchten ontvangt. Dat is onjuist. Op de eerste plaats omdat het begrip ‘vakatievluchten’ anno 2016 compleet achterhaald is. De traditionele chartervluchten zijn marginaal op deze luchthaven. Het zijn er deze zomer niet meer dan 2 per dag. Dat staat met 5 % aandeel niet in verhouding tot de 40 lijndienstvluchten per dag. De luchthaven heeft in de afgelopen jaren een mooie lijst aan zakelijke bestemmingen kunnen toevoegen. Denk aan Istanbul, Manchester, Rome, Berlijn, Budapest, Hamburg en Wenen. Binnenkort komt Birmingham daarbij. Ik moet nog zien dat de eerste toerist met een luchtbedje incheckt voor vluchten naar deze steden. Men wil doen voorkomen dat de luchthaven alleen voor vakantiegers in bedrijf is. Op de meeste vluchten van/naar Rotterdam is er tegenwoordig een mix van zakelijk-, etnisch- en vakantieervoer, zelfs naar bestemmingen als Malaga en Alicante. Alles gaat daarbij samen. Onderscheid is er nauwelijks meer. Ik vloog vorige week nog vanuit Budapest naar Rotterdam/Den Haag met aan boord zakenmannen en toeristen. Dan nog blijft het een wereld van vraag en aanbod. Er staan nu een aantal Airlines in de rij	

	om nieuwe zakelijke bestemmingen te gaan aanvliegen vanuit Rotterdam, onder andere in Scandinavië en Oost Europa. Airlines die nu niet terecht kunnen op de luchthaven, omdat er geen vliegruimte meer is. De stad is nog nooit zo populair geweest. Het komt in alle Internationale lijstjes voor. De kansen om de stad economisch vooruit te helpen, liggen voor het oprapen. Daar hoort een goed bereikbare luchthaven bij. Schiphol ligt nog altijd op een uur rijden en bovendien zorgt het reizen daarheen voor extra vervuiling. Eindhoven ligt ook ver weg en is daardoor net zo ongeschikt. Lelystad gaat nooit een volwaardige luchthaven worden en ligt bovendien ook op ruim een uur rijden. Feit blijft dat de regio jaar in jaar uit laat zien dat RTHA waardevol is. De passagiersaantallen blijven toenemen. Bijna twee miljoen reizigers per jaar, die waardering hebben voor een lokale luchthaven. De eerste vlucht stijgt 's ochtends om 07u op, niet eerder. Dat is een hele normale tijd om wakker te zijn en je dag te beginnen, zeker doordeweeks. Daarna stijgen er tot 08u nog zo'n 6 vluchten op. Daarna word het stil. Waarom zou je dan nog overlast ervan moeten ondervinden? Is dat geen tijdstip om op te staan en aan de slag te gaan? Men is angstig dat er nu nog veel meer vliegtuigen stipt om 07u gaan opstijgen. Dat is niet realistisch. Het platform van de luchthaven is grote delen van de dag ongebruikt. Het zou dan ook logisch zijn om nieuwe vluchten juist in die rustige periodes te laten landen en opstijgen. We hebben het dan over vluchten tussen pakweg 08:00u en 20:00u met nu wat drukere periodes tussen de middag en eind van de middag, begin van de avond. Neemt u zelf eens een kijkje overdag. Dan zult u ook opmerken dat er vrij weinig activiteit is. Vliegtuigen zouden amper stiller zijn geworden in de afgelopen jaren, beweren de tegenstanders. Die personen hebben niet de moeite genomen om zichzelf er in te verdiepen of kiezen er bewust voor om dit te negeren in hun eigen voordeel. De nieuwste generatie vliegtuigen is namelijk aanmerkelijk stiller. Het gaat hierbij om percentages van 50% (!), alleen al bereikt in de afgelopen 10 jaar. Het verschil met vliegtuigen uit de jaren 70 en 80 is nog groter, 75%. Dat zijn hele grote verschillen. Het wil alleen niet zeggen dat diegene die de overlast al jarenlang ervaart, ook zijn/haar waarneming met dezelfde percentages in mindering heeft gebracht. Eens tegen, altijd tegen. Eens overlast, altijd overlast. Zo zwart-wit kijken deze klagers ernaar en ze bedenken de raarste theorieën om een tegengeluid te maken, in de hoop dat u en de politiek luistert. Vaak op verre van de werkelijkheid gebaseerd. Het is om moe van te worden. 37.000 mensen zouden overlast hebben in deze regio. Als dit aantal al klopt, staat dat niet in verhouding tot de 2.294.833 inwoners van deze metropoolregio. Ik dank u voor uw aandacht en wens u veel wijsheid toe in de komende periode. Met vriendelijke groet,	
42	vr 9-9-2016 16:00	
	U zult zeker veel dezelfde op- en aanmerkingen lezen over de uitbreiding van RTHA. Toch wilde ik enkele dingen op papier zetten. Alvorens wij in 1983 een huis kochten in Bergschenhoek, hebben wij geïnformeerd naar de luchthaven Zestienhoven (aantal vluchten, geluidsoverlast, uitstoot, toekomst vliegveld, etc.). Men (de politiek) had ons verzekerd, dat het een kleine zakelijke luchthaven was en bleef. Er zou zelfs sprake zijn, dat de luchthaven zou sluiten en dat er woningen gebouwd zouden worden. Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs, Overschie en Schiebroek liggen tussen de 0,6 en 1,5 km. op de kop van de baan en ook Schiedam ligt niet ver en dan praat ik nog niet over andere	

in de buurt liggende gemeentes. Door de beroerde ligging van RTHA, verhouden dergelijke korte afstanden van grote woongebieden zich niet met intensief vliegverkeer. In de jaren 90 werden o.a. Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek door het rijk aangewezen als VINEX-locaties, omdat er geen sprake van was, dat de luchthaven zou uitbreiden. De situatie wijzigde in 1998 echter, toen de Gemeente Rotterdam een akkoord sloot met de Luchthaven Schiphol en men de dienstverlening ging uitbreiden met bestemmingen voor vooral vakantiegangers. De laatste tijd neemt, door meer vliegbewegingen en doordat de aanvlieg- en vertrekroutes veranderd zijn, de overlast ontzettend toe. Recent maakte RTHA zijn ambitie bekend om het vliegveld uit te breiden en het aantal vliegbewegingen bijna te verdubbelen. Volgens RTHA hebben veel bedrijven behoefte aan bestemmingen, die op dit moment niet in Rotterdam zijn. Heel vreemd, deze behoefte aan bestemmingen: een aantal bestemmingen zijn beëindigd, waaronder o.a. Hamburg (te weinig passagiers); er worden regelmatig vluchten naar Londen en Manchester geannuleerd (te weinig passagiers) en Corendon stopt na 18-8-2016 vanwege teruglopende passagiersaantallen met de vluchten naar Antalya), etc. en waarvoor je nu naar Schiphol moet. Het gaat bij RTHA om bedrijven, die vooral de reisorganisaties zijn. Voor vakantiegangers is het lekker gemakkelijk zo'n vliegveld dichtbij (wel de lusten), maar wij hebben iedere dag en nacht, jaar in, jaar uit, wel de lasten. Ik zet ook grote vraagtekens bij de economische betekenis van het vliegveld. Wij weten natuurlijk allemaal, dat 70 tot 90% van de passagiers, die gebruik maken van RTHA vakantiegangers zijn. Je kunt je afvragen, wat die honderdduizenden passagiers dan precies bijdragen aan de regionale economie. Het vakantiegeld geven ze ongetwijfeld uit tijdens hun vakantie in het buitenland. Daar komt nog bij, dat luchtvaartmaatschappijen geen BTW en accijnzen (op kerosine) afdragen. Een eventuele uitbreiding van RTHA komt vooral ten goede aan het vliegveld zelf. Volgens de universiteit Twente zijn er teveel regionale luchthavens in Nederland en dat low-cost luchtverkeer voor extra vluchten zorgt, maar vrijwel niets toevoegt in termen van regionale economische activiteit en werkgelegenheid. Het interesseert RTHA blijkbaar totaal niet, dat meer groei van de luchthaven bijna 2x zoveel geluidsoverlast veroorzaakt dan nu al het geval is voor de omwonenden en waar RTHA met geen woord over rept zijn de schadelijke effecten voor de volksgezondheid m.n. de ultrafijnstof, wat mogelijk de gevaarlijkste vorm van overlast voor omwonenden is (wij hebben nu al RTHA, de HSL en straks de verlengde A16). Groei van de luchthaven gaat bij RTHA boven de gezondheid van 40.000 tot 50.000 mensen, als het niet meer is. RTHA denkt blijkbaar, dat de omwonenden het prettig vinden, als er iedere dag 10-tallen vliegtuigen met bulderend geraas over je huis vliegen. Het is momenteel ook steeds meer regel dan uitzondering, dat er steeds meer vertraagde vliegtuigen na één uur 's nacht binnenkomen, naast kleine vliegtuigen, trauma-/politieheliokopter, regeringsvliegtuig, militaire vliegtuigen, etc. Er worden daardoor duizenden mensen in hun slaap gestoord. Dat levert nog meer gezondheids- problemen op. Volgens een eerdere uitspraak van oud-staatsecretaris Mansfeld breidt RTHA niet uit. Volgens haar is het de bedoeling dat Lelystad en Eindhoven een groot deel van de regionale Europese vakantievluchten en ander niet-zakelijk vliegverkeer overnemen. RTHA wordt in dat nieuwe beleid niet genoemd. De driehoek Eindhoven-Lelystad-Schiphol heeft <u>de</u> groeipotentie.
--

	Ik heb nog veel meer punten van kritiek op de wens van uitbreiding van RTHA, echter alle overige punten staan onder meer in de rapporten van het bureau Syconomy, de TU Delft alsmede de kritiek van de NMZH, de BTV, etc. Wat wij willen, en met ons vele anderen die veel overlast hebben, is: minder vliegbewegingen en daardoor minder geluidsoverlast en uitstoot van gevaarlijke stoffen, dus een luchthaven alleen voor zakelijke reizigers en een trauma- en politiehelikopter of een verhuizing van het vliegveld naar een locatie waar wel mogelijkheden zijn om uit te breiden en niemand tot (grote) last zijn (de Maasvlakte?).	
43	za 10-9-2016 17:36	
	Als inwoner van Bergschenhoek maak ik graag gebruik van de mogelijkheid u het volgende voor te leggen. Uit publicaties blijkt dat RTHA in de komende tien jaar wil uitbreiden naar bijna het dubbele aantal vliegbewegingen tot 37.000. De argumenten die de leiding van het vliegveld daarvoor aandraagt zijn gezocht, eenzijdig en voor de nadelen is nauwelijks aandacht. De lusten zijn voor het vliegveld; de bewoners van Bergschenhoek e.o. draaien voor de lasten op. Met name voor de nu al buitensporige geluidsoverlast. Vorige week zat ik in een tuin aan de Europasingel (opa/oma oppas voor twee baby's). In een tijdvak van een halfuur (rond 12.00 uur) kwamen 3 vliegtuigen laag over vliegen en was de geluidsoverlast zodanig dat de baby's schrokken en je elkaar niet meer kon verstaan. Ik vind dat een onaanvaardbare situatie. Bij realisering van de uitbreiding zal de overlast nog veel meer worden. Ik meen dan ook dat eigenlijk niet gesproken moet worden over uitbreiding maar over totale sluiting van de huidige locatie van het vliegveld. Serieus zou moeten worden gekeken naar het al of niet nodig zijn van een eigen vliegveld (Schiphol ligt op 3 kwartier rijden). Als het vliegveld er nog niet zou liggen zou niemand het in zijn hoofd halen op de huidige locatie vlakbij woonwijken een vliegveld aan te leggen. Als een vliegveld al nodig zou zijn, ligt een locatie buiten woongebieden - bijvoorbeeld de Maasvlakte - meer voor de hand. Vriendelijke groeten,	
44	zo 11-9-2016 11:37	
	de overlast van de vliegtuigen is in Bergschenhoek op bepaalde tijden behoorlijk groot. Zowel in de morgen als in de avond komen de vliegtuigen over ons huis en dan kan je wel nagaan dat dit veel overlast veroorzaakt. Onze woning is geïsoleerd maar met gesloten deuren moet het geluid van de TV flink harder worden gezet om de gesproken tekst te kunnen verstaan. De uitbreiding van het aantal vluchten is niet goed voor de uitstoot van vervuilende stoffen en geluid. Wij hopen dat het onderzoek zal uitwijzen dat er geen uitbreiding moet komen van het aantal vliegbewegingen.	
45	ma 12-9-2016 8:44	
	Graag vraag als inwoners van de wijk Tanthof-Oost uw aandacht voor het navolgende. Afgelopen jaren is er een gestage toename in het vliegverkeer over de wijk Tanthof- Oost	

	(Delft) afkomstig van The Hague-Rotterdam Airport. De geluidshinder en risico's voor deze wijk en de stad Delft nemen hand over hand toe. Dit klemmt des te meer, omdat bij zuidwesten wind de stijgende vliegtuigen ondanks, dat dat niet is toegestaan in een bocht recht boven de wijk overvliegen. Het woongenot wordt daardoor sterk verminderd (geluid) en de waarde van de huizen in dit gebied staat daardoor ook onder druk. De uitbreidingsplannen van de luchthaven hebben als rechtstreeks resultaat, dat deze omstandigheden na realisatie drastisch dreigen te verergeren. Een extra omstandigheid is het gegeven, dat de provincie en de gemeenten rondom de luchthaven geen maatregelen treffen om de risico's op een ernstig ongeval te beperken door botsingen met vogels. In tegenstelling tot de luchthaven Schiphol geldt geen nul-optie voor grotere vogels (ganzen/zwanen) in dit gebied. Dit terwijl Delfland een concentratiegebied is van de ganzenpopulatie in Nederland. Het risico op een botsing is daarmee enorm toegenomen tijdens het stijgen en dalen van de vliegtuigen in dit gebied. Van harte onderschrijf ik daarom de op verzoek van de bewonersvertegenwoordiging van de direct aan de luchthaven gelegen gemeentes door de TU Delft uitgevoerde second opinion, die 22 september a.s. in de gemeenteraad wordt behandeld. Ik wil u verzoeken om in lijn met de resultaten van de second opinion en de wens van uw inwoners: 1. tegen de uitbreidingsplannen van de luchthaven te protesteren , 2. ambtelijke stappen tegen de uitbreidingsplannen te zetten, 3. op provinciaal niveau te pleiten voor een nul-optie voor de ganzenpopulaties in de aan de luchthaven grenzende polders tot de standaard daarvoor geldende afstand (10 km), 4. de grondbeherende organisaties (gemeentes, natuurmonumenten, provincie, waterschappen, etc) te bewegen aan de ganzenbestrijding hun medewerking te verlenen alsmede 5. de in dit gebied actief zijnde WBE's te verzoeken de bestrijding van ganzen voor hun rekening te nemen. Voor zover mij bekend leven deze zorgen ook bij De huiseigenarenvereniging Tanthof en zijn in eerder jaren al gecommuniceerd. Met vriendelijke groet,	
46	ma 12-9-2016 12:32	
	L.s. Deze regio met nog te veel werkeloze heeft dringend behoefte aan uitbreiding Rotterdam den haag AirPort . De uitbreiding zal ten goede zijn voor Het zakelijk verkeer naar deze regio. Zo ook voor het toerisme En de cruise vaart Wat goed is voor de werk gelegenheid niet alleen op de AirPort maar ook voor de gehele regio . De luchthaven ligt er al 60 jaar en het geluid niveau wordt steeds minder door de nieuwe Generatie vliegtuigen die de luchtvaart maatschappijen aanschaffen en mogelijk op RTM Kunnen worden in gezet op lijndiensten. Zo snel mogelijk uitbreiden Want Spl loopt vol	
47	ma 12-9-2016 13:21	
	Naar aanleiding van het bericht dd 7 juli 2016 (http://www.zuid-holland.nl/actueel/nieuws/@13993/onafhankelijk/), zou ik graag mijn zorgen over de uitbreiding van Rotterdam The Hague Airport met u willen delen. Tevens ben ik geïnteresseerd in de manier waarop u het draagvlak toetst. <u>Mijn zorgen:</u>	

	<u>Vuile lucht</u> –volgens DCMR is de luchtkwaliteit meestal “matig” in Rotterdam, zeer zelden is de lucht schoon. Recent is bekend geworden hoe vervuilend vliegtuigen zijn: https://milieudefensie.nl/publicaties/factsheets/artikel-tijdschrift-lucht-ultrafijnstof-rondom-schiphol. Ik vrees voor mijn gezondheid. <u>Lawaai</u> –een stil vliegtuig blijft toekomstmuziek. Ieder stijgend of dalend vliegtuig veroorzaakt minimaal 1 minuut lawaai. Een verdubbeling betekent 100.000 vliegbewegingen per jaar. Grofweg 1/3 van de vluchtbewegingen gaat langs Hillegersberg. Het grootste deel overdag. Zou het aantal vluchtbewegingen verdubbelen, dan zou dat uitkomen op gemiddeld iedere 10 minuten vliegtuiglawaai. Rust is er dan niet meer bij. <u>Waardedaling woning</u> – Hillegersberg zou een mooie aantrekkelijke buurt moeten blijven. De woningprijs is daar ook naar. Als de buurt het aantrekkelijke karakter verliest, door vervuiling en lawaai, daalt de waarde van mijn huis. Daarin ben ik niet de enige. <u>Mijn vraag:</u> Hoe bepaalt u het draagvlak, en hoe weegt u het belang van omwonenden? Ik vrees voor het volgende: omwonenden klagen, maar het economisch belang wint. De omwonenden zijn in de minderheid, dus al zouden zij erop achteruit gaan, het belang van een grote groep mensen die niet nabij het vliegveld woont prevaleert. Een reactie zou ik bijzonder op prijs stellen. Indien u hiertoe niet in de gelegenheid bent, dan hoop ik dat u in ieder geval mijn zorgen betreft in uw onderzoek. Met vriendelijke groet,	
48	ma 12-9-2016 13:35	
	Fijn dat we nog ergens kunnen klagen. Want van ons hoeft het vliegveld helemaal niet hoor! Zelf doen we alles op de fiets en hebben totaal geen behoefte om de vogels te imiteren. WEL worden we regelmatig wakker 's nachts, helemaal gedesoriënteerd..... wat hoor ik toch, is het een trein of een vliegtuig? Meestal is de ergste herrie dan toch een vliegtuig. Eigenlijk kan het niet toch, een vliegveld helemaal ingebouwd tussen de woonwijken in de Randstad? Schiphol ligt tenminste nog een eind van de bewoonde wereld. Maar net zoals de HSL helpt protesteren helemaal niets! Succes met uw onderzoek. Met vriendelijke groet,	
49	di 13-9-2016 17:59	
	als inwoner van Bergschenhoek wonende in een eenvoudig huis in de buurt van de aanvliegroute vind ik het lawaai zomers best wel hinderlijk, maar er is ook een andere kant aan deze zaak, we gaan als zovelen modale bewoners ook wel eens graag naar het zuiden vliegen en dan is RTAH een uitkomst ! voor een korte vac. Het argument dat Amsterdam toch ook dichtbij is, is echt onwaar, nu brengt zoon of fam. je even weg 20 min. en dan overdag, wat bij Schiphol bijna nooit het geval is, en dan nog de problemen op de A4 en NS of een dure rit per taxi, Al met al, denk ook eens aan de andere kant van de zaak, die er echt wel is in deze kwestie . Wat de A16 betreft denk ook eens aan de bewoners van de Molenlaan die zitten twee keer per dag in de stank van de file en dit al tientallen jaren	

	voor hen is de A16 ook de oplossing even als voor de file's richting st,Franciscus naar de randweg Rott. Tot zover deze andere aandacht,	
50	di 13-9-2016 23:04 Door omstandigheden kon wij vanavond niet op het gemeentehuis zijn om mijn stem te laten horen. Langs deze weg wil ik u toch mijn bezwaar duidelijk laten weten, met betrekking tot de uitbreiding van het vliegveld. <u>Voorgeschiedenis in het kort.</u> - 1982 ons nieuwbouwhuis gekocht Bergschenhoek. - Dit is met toestemming van Provinci volgens art. 19 toestand gekomen. - de bestemming lag in de KE35-zone waar standaard geen bebouwing mocht plaatsvinden - Het vliegveld Zestienhoven gaat gesloten worden was het argument ??? - 1990 een nieuwe mogelijkheid om het vliegveld een overlevingskans te geven - het zou 5 graden gedraaid worden zodat de KE35- zone beter inpasbaar zou zijn. - dit voorstel is doodgebloed.??? <u>Ontwikkeling</u> - nu 2016 de gehele bebouwing om het vliegveld is vernieuwd en alles is 5x zo groot geworden - wie heeft hier toestemming voorgegeven? Dit vraagt op problemen!!! - vliegbeweging zijn aan merklijk toegenomen!!! Ook vliegbewegingen in de nacht (ruim 800 vlucht buiten de noodzakelijk hulpverleningsvluchten!!! - men zegt dat de nieuwe vliegtuigen stiller worden - wanneer?? (over vijf jaar en daar wil men op gaan anticiperen???) - meer fijnstof door toename vliegbewegingen - ook gaat men de in de nabijheid de A13/A16 aanleggen met meer remoer en fijnstof - verkeersdrukke N209 is alleen maar meer geworden.... gevolgen? - volgens de Heraut van vorige week heeft 60% van de bewoners van Lansingerland geen problemen met de uitbreiding - waar wonen deze 60% van de bewoners??? Aan de andere kant van het dorp!!! logisch dat er geen klachten van die kant komen!!! - dat is makkelijk praten!!! <u>Leefomstandigheden</u> - door de toename van vliegverkeer in de nacht, wordt ons de nodige slaap/nachtrust ontnomen. - dit werkt uit op ons functioneren overdag - wie bepaalt dat er ruim 800 vluchten in de nacht mogen plaatsvinden ten kosten van onze gezondheid (storing nachtrust)?? - wij betalen net zoveel belasting voor woongenot als de andere bewoners die elders in Lansingerland wonen!!! - vele mede bewoners spreken hun zorg uit maar weten niet goed hoe ze hier mee om moeten gaan!!! <u>Voorstel</u> - alle bewoners nabij en binnen de KE35-zone enquêteren wat ze vinden van de uitbreiding vliegbewegingen en hierop de uitbreiding vliegbewegingen bepalen!!! - alle woningen in de KE35-zone door The Hague Airport op laten kopen zodat men verder kan uitbreiden!!! - beter onderzoek naar uitwerking ultra fijnstof - bewoners die niet willen verhuizen schadeloos stellen door isolerende maatregelen om een	

	goede nachtrust te garanderen!! - vliegtuigen een andere stijg- en landing route geven - komt voor dat vliegtuigen voor Bergschenhoek al van koers zijn gewijzigd. dit geldt ook voor het landen (zelf gezien - HET KAN WEL!!!) - dit als voorwaarden stellen voor de noodzakelijke nachtvluchten om onderbreking van de nachtrust te voorkomen!!! - zwaardere boetes opleggen bij de maatschappijen en The Hague Airport die geen rekening houden met onze nachtrust - de ontvangen boetes uitkeren aan de bewoners in en nabij de bewuste zone van overlast!!! (schade aan gezondheid en beter nachtrust!!!) - van de huidige boetes vullen The Hague Airport en Provincie nu hun zakken. (komt nu op de verkeerde plaats!!!) <u>medewerking</u> - voor het verspreiden en ophalen van de enquête formulieren als bovenstaand wil ik mij aanmelden hieraan mee te werken - wij als bewoners die narigheid en de lasten krijgen willen uitdrukkelijk vragen de uitbereiding tegen te gaan en de nachtvluchten te beperken tot alleen levensreddende activiteiten. - onze wethouder fortuin reeds hierover telefonisch gesproken en gaf helaas aan dat hij er niet zo veel aan kon doen. Schuift het af naar de overheid???? Wij betalen toch ook belasting, toch? - Wi als gedupeerden verwachten dat u alles aan zult doen om onze belangen te behartigen!!! Namens een van de gedupeerde bewoners	
51	do 15-9-2016 12:11	
	Wij hebben ernstige bezwaren tegen extra vliegverkeer. Afgelopen nachten hebben wij elke avond wakker gelegen omdat vliegtuigen tot laat in de nacht aankomen en vertrekken en dat terwijl wij in Bleiswijk aan de Rotte wonen. Het komt ook vaak voor dat wij vroeg in de ochtend wakker worden van overkomende vliegtuigen en een enkele keer midden in de nacht (rond twee of drie uur). Overdag moeten wij regelmatig onze conversatie of een telefoongesprek stoppen omdat we vanwege het lawaai van vliegverkeer een ander niet meer kunnen verstaan. Zoals bovenstaand aangegeven, wonen wij aan de Rotte in Bleiswijk in het prachtige recreatie gebied. Dit gebied is in het grote ruimtelijke plan aangemerkt als groen strook en recreatiegebied, een plek waar een mens tot rust kan komen van de drukke randstad en het gestresste bestaan. Helaas verstoort een vliegtuig de rust, vervuult een vliegtuig de natuur met gevolgen voor de dieren die in dit gebied leven, en verstoort een vliegtuig ook de rust van de mens die naar dit natuurgebied komt om de drukte en de stress van de randstad (met veel te veel verkeer) te ontvluchten. Wij verzoeken u bovenstaande mee te nemen in uw overwegingen en tegen een uitbreiding van rond 'The Hague Rotterdam' Airport te besluiten. Met vriendelijke groet,	
52	zo 18-9-2016 12:43	
	Naar aanleiding van een publicatie in de streek krant hier in Bergschenhoek schrijf ik u.	

	Een kleine omschrijving van mij: in 1973 geboren en getogen te Bergschenhoek. Een tussen pose van 10 jaar in Schiedam gewoond. En heden in Bergschenhoek. Altijd met het vliegverkeer opgegroeid, en nooit een probleem gevonden. Maar sinds de laatste wijziging in de aan en af vlieg route. Begin ik me er best aan te storen. Mede door de plannen van het vliegveld om uit te breiden dan toch maar deze mail. Verhuizen is voor mij/ons een serieuze overweging nu. Mijn wens in uw onderzoek: Ik zou het fijn vinden dat de mensen die in de aan en af vlieg route wonen qua stem zwaarder mee tellen dan anderen die een kilometer verder wonen. Want het mag duidelijk zijn dat mensen die aan de andere kant van het dorp wonen, er minder last van hebben en dus meer gemak er van hebben met de vakantie plannen.	
53	ma 19-9-2016 16:08	
	Uit de lokale pers heb ik vernomen dat u een inventarisatie uitvoert in het kader van een mogelijke uitbreiding van het aantal vluchten van en naar de luchthaven Rotterdam The Hague Airport. Ondergetekende woont in een wijk van Bergschenhoek, waar zeer geregeld toestellen overvliegen. Het horen en zien vergaat je dan gedurende enige tijd. Maar het gaat niet alleen om het geluid. Vooral bij het opstijgen worden grote hoeveelheden fijnstof en afval-(broeikas)gassen in de atmosfeer gedumpt. Zeer schadelijk voor het milieu in wijde omtrek en dus ook voor de bewoners, terwijl dit gebied juist zo dicht bevolkt is. Het is mij hoe dan ook een raadsel, dat de luchtvaart relatief gemakkelijk weg komt met de schadelijke milieu-effecten, temeer daar een groot deel van de vluchten betrekking hebben op charters voor toeristen. Dus vervuiling “just for fun” (en verspilling van fossiele brandstof). Het argument dat de vliegtuigen in de toekomst minder lawaai (hoeveel?) maken is naar mijn mening letterlijk toekomstmuziek. Ik zie b.v. Transavia nog niet op korte termijn zijn vloot Boeing 737's inruilen voor stillere toestellen, als die er al zouden zijn. Die Boeings moeten nog jaren mee, zo niet tientallen jaren. Uit het bovenstaande moge duidelijk zijn dat mijn vrouw en ik niet zitten te wachten op uitbreiding van het aantal vluchten (ook niet elders). Als uitbreiding van het aantal vluchten werkelijk nodig zou zijn, dan zijn er diverse locaties, waar uitbreiding mogelijk is in veel dunner bevolkt gebied. Ook daar is groei van de werkgelegenheid (een veel gebruikt argument voor uitbreiding van het aantal vluchten) zeer welkom.	
54	wo 21-9-2016 17:10	
	Ik had u al eerder een reactie gegeven. Maar nu geeft ons het gevoel dat er als vanaf 's-Morgens 7:00 uur al meer vliegbewegingen	

	zijn gekomen dat wat eerder het geval was. Het gaat wel om onze nachtrust die behoorlijk in de waar gestuurd wordt. Ik hoop dat u een ieder kan overtuigen dat wij hier in een woonwijk wonen waar we veel hinder van het vliegverkeer ondervinden. Er wonen hier al langer mensen in deze omgeving dan dat het vliegveld hier was. (alleen sportvliegtuigjes) Ik hoop dat dit geen Amsterdamairport wordt.	
55	do 22-9-2016 18:36	
	Graag wil ik naar aanleiding van het artikel over u op Zuid-Holland.nl mijn mening geven over de uitbreiding van Rotterdam airport. Ik woon zelf in Nieuwerkerk ad IJssel, en alle vliegtuigen draaien boven ons huis. Zelf ben ik van mening dat Rotterdam airport moet worden uitgebreid. Dit, omdat er zo veel meer winst kan worden gemaakt, en Rotterdam een nog belangrijker rol zal gaan spelen in de luchtvaart. De argumenten voor de geluidsoverlast zijn mij natuurlijk bekend, maar omdat de mensen die er wonen vaak al jaren vliegtuigen horen en ze dus eigenlijk niet meer horen, net als een klok die tikt en die je na zoveel tijd eigenlijk niet meer hoort, denk ik dat dat wel meevalt. En tenslotte is Schiphol nog veel drukker, en daar overleven de mensen het ook. Economisch zal het voor Rotterdam goed zijn. Om dit alles ben ik van mening dat Rotterdam airport moet worden uitgebreid. Bedankt voor de moeite!	
56	di 27-9-2016 10:48	
	hier een reactie omtrent de overlast van het vliegveld RTHA. Elke dag worden wij gewekt om zeven uur door het vertrek van de eerste vliegtuigen. Dus nooit is er sprake van uitslapen. Ook in de nacht meer vlieg bewegingen dan ooit. En het gaat maar door met oprekken van vluchten. niet alleen het geluid stoort ons, maar de kerosine dampen komen het huis binnen waaien als de wind naar ons huis staat. ik hoop met deze bewoners informatie u een inzicht te geven van daadwerkelijke overlast voor ons van het Rotterdamse vliegveld	
57	di 27-9-2016 13:45	
	Bijzonder dat u eindelijk eens als een onafhankelijk onderzoeker de wensen van RTHA en belanghebbenden mag toetsen. (wijkkrant 06 sep. 2016) Bewoners mogen altijd wel toehoren wat de plannen zijn, maar met eventuele opmerkingen wordt weinig tot niets gedaan. Uw positie geeft een positieve wending en dat is dan ook de eerste keer dat ik wel mijn mening en ervaringen wil delen. Ik woon nu al vanaf 1983, toen mijn huis is gebouwd, direct onder de oostelijke aanvliegeroute van "Zestienhoven", zoals de nostalgische benaming luidt. Toen was het nog een gemoedelijke luchthaven met tweemaal per dag een retourvlucht naar Londen resp. Parijs. Met een F-27 turboprop. Geen last van, ook niet van het overige "kleine" vliegverkeer. Het zou ook altijd een zakelijk vliegveld blijven, dus van extreme overlast zou geen sprake zijn. Ik heb toen ook geen verdere aanpassingen aan mijn huis laten doen, dan standaard. Dat hield o.a. in geen dubbele beglazing op de 1st verdieping aan de achterkant (westen) tegen een meerprijs. Helaas... Zo ongeveer vanaf 2000 is Transavia begonnen met "lijndiensten" vanaf RTHA steeds meer	

	uit te breiden naar Zuid Europa en de Canarische Eilanden. Zeer zakelijke bestemmingen voor Captains of Industry en ambtenaren: natuurlijk niet, het zijn gewoon verkapte chartervluchten met pakketreizigers die gelokt worden met kortingen indien je van een regionale luchthaven vertrekt. (en om de toestellen vol te krijgen). Toeristen hierheen ? Ga maar eens bij "Arrivals" kijken. Alleen Nederlandse familieafhalers. Toeristen gaan eerst naar Amsterdam en dan misschien een ommetje door Zuid-Holland. De afstanden zijn te verwaarlozen! De geluidsoverlast wordt door de Boeing 737 (straalmotor) meer dan evenredig omdat deze motoren meer geluid produceren dan propellers. Dat is in huis duidelijk te constateren! De opmerking dat de geluidsbelasting ongeveer hetzelfde is als van een stofzuiger is natuurlijk een doodoener. Je gaat niet 40 keer per dag stofzuigen. Ik wil de trauma- en politiehelicopter buiten beschouwing laten. Deze zijn niet te plannen tussen 07.00 uur en 23.00 uur. Overigens: 's nachts vliegt er nog genoeg aan vertraagde en onverklaarbare toestellen. Ik word er regelmatig wakker van! Even erg als de geluidsoverlast, die gebagatelliseerd wordt, is de luchtvervuiling. Mijn tuintegels die wit waren, zijn zwart! Na een schoonmaakbeurt zijn ze in no time weer zwart. Mijn auto zat onder de zwarte spikkels. De ruiten van de 1st verdieping achter zitten vol met zwarte spikkels; aan de binnenkant! Dat adem je dus ook in. Een doek dat ik in de zomermaanden op mijn zolderraam leg om het raam te beschermen tegen de zon is daarna zwart. Dan loopt de N209 nog vlak langs mijn huis. Die weg wordt ook steeds drukker naar o.a. de veilingterreinen in Bleiswijk en dan komt als klap op de vuurpijl nog de verlengde A16, die als een gifpijl door het landschap geschoten wordt. Dat alles zoals gezegd, na "inspraakrondes" van de bewoners. U begrijpt dat de geloofwaardigheid van, en vertrouwen in, de plannenmakers, -uitvoerders, en opdrachtgevers tot het nulpunt gezakt is. Trouwens ook het "woongenot". Dan durft de gemeente Lansingerland zich nog te profileren als "landelijk middelpunt in de Randstad" met ook nog de HSL er dwars doorheen! Waar wonen die bestuurders ? Dit alles wilde ik u graag meegeven voor uw beeldvorming over de, bewaar ons, uitbreiding van RTHA. Dank voor uw aandacht. Met vriendelijke groet,	
58	za 1-10-2016 23:26	
	In 2008 ben ik komen wonen in Bergschenhoek op het adres in de Boomgaard. Ik klaag in principe niet over het vliegverkeer. Ik heb positieve associaties met vliegtuigen (vakantie) en ik heb er destijds zelf voor gekozen om bij een vliegveld te wonen. Maar... In 2008 is ons wel verteld dat een uitbreiding van het vliegveld niet aan de orde is. Wanneer het vliegveld zou uitbreiden zou deze uitwijken naar de tweede maasvlakte. Inmiddels zijn we 8 jaar verder en helaas heb ik steeds meer last van het vliegverkeer. Mijn gezondheid is achteruit gegaan en ik slaap steeds slechter. (Dit staat voor zover ik weet, los	

van het vliegverkeer, maar mijn klachten zijn wel vaag en onverklaarbaar) Wanneer er gesproken wordt over uitbreiding, dan hou ik mijn hart vast omdat ik al zo slecht slaap. Ik wil u dan ook aangeven wat mijn bevindingen zijn en ik hoop dat u dit mee wil nemen in uw onderzoek. In de bijlage treft u de kaart van mijn woning (rode pin), en een blauw vlak. dit blauwe vlak geeft de bandbreedte aan van het vliegverkeer. (Zo smal ? Ja echt zo smal) Elk vliegtuig dat overkomt, gaat vlak voor mijn huis langs. Kan deze bandbreedte nou niet een klein beetje ruimer worden genomen. Als is het maar met 100 meter af en toe naar links en af en toe meer naar rechts. Zie rode lijnen. Het zou zo ontzettend schelen als de vliegtuigen aan beide kanten van mijn huis overvliegen en niet alleen aan de voorkant (waar ik lig te slapen). Als we het hebben over uitbreiding hou ik nu het vliegverkeer sinds het krantenartikel van 7 september in de Heraut in de gaten. Mijn bevindingen zijn als volgt. - Dalende vliegtuigen zijn tussen de 150 en 300 meter boven ons huis en opstijgende vliegtuigen een stuk hoger 400 - 600 meter, maar qua beleving geven opstijgende vliegtuigen minstens even veel overlast - Met de ramen dicht gaan de meeste vliegtuigen over met 55 - 70 decibel. Bij het overkomen van een vliegtuig moet ik de tv harder zetten. - Met de ramen open of als ik buiten sta, kom ik uit op 70 tot 85 decibel. Met een uitschieter naar 89. Als ik in de tuin zit moeten we een gesprek even staken tot het vliegtuig voorbij is. Dit duurt ongeveer 30 tot 45 secondes. - Mijn stofzuiger produceert 84 decibel. Dit ter vergelijking. Over de zomerperiode kan ik het volgende zeggen. In de zomer slaap ik graag met de ramen open (en in de winter heb ik ook graag een raampje open) Het vliegverkeer is afgelopen zomer werkelijk heel hinderlijk geweest. En dan heb ik het met name over de vluchten na 22.00 uur in de avond. Vooral de vluchten tussen 23.30 en 01.00 uur waren bijzonder vaak en ik moet vaak om 6.30 op. Een korte nacht dus. Ook zijn er sommige nachtvluchten zo luid dat ik echt wakker schrik. Een enkel vliegtuig leek in mijn half slaap toestand wel op ons huis te storten. (geen grapje) Sommige vluchten beginnen soms al om 6.55 uur in de ochtend. (ook in het weekend) En op een drukke dag soms wel 7 vluchten in het eerste uur. Nu het september is, zijn de vluchten dermate afgenomen dat ik het niet meer als heel hinderlijk ervaar. Maar ik ben absoluut van mening dat uitbreiding in de zomermaanden <u>niet</u> mogelijk is. In de maanden juli en augustus heb ik het echt zwaar gehad. Mocht er in die periode nog meer vluchten komen, dan ben ik echt genooddaakt om te verhuizen (weer geen grapje) Ik heb gelezen dat er vorig jaar tussen 00.00 en 07.00 uur 950 vluchten zijn geweest. Gemiddeld 3 per nacht. Niet alle vluchten komen over mijn huis, maar het zijn er toch heel wat. Als ik kijk naar de regels, zie ik dat er waanzinnig veel uitzonderingen zijn. En een heel opmerkelijk ding. Vliegtuigen met minder dan 20 personen mogen landen. Hoezo ? Deze vliegtuigen maken ook herrie ? Ik heb liever een Transavia toestel over mijn hoofd (geldt niet voor alle modellen) dan kleinere vliegtuigen. Vooral de vliegtuigen met propellers zijn erg irritant om nog maar te zwijgen over de hele kleine toestellen. Mochten we het hebben over uitbreiding dan heb ik dat natuurlijk liever niet, maar de laatste twee weken kan ik niet zeggen dat het vliegverkeer overdag heel hinderlijk is en uitbreiding

	misschien wel acceptabel is (over gezondheidsklachten kan ik niets zeggen, maar ik vertrouw erop dat dit wel goed uitgezocht wordt). Maar de vluchten na 23.00 uur en voor 7.00 uur en de vluchten in de zomermaanden kunnen ECHT NIET worden uitgebreid. Ik zou het heel fijn vinden als u deze noodkreet mee neemt in uw bevindingen. Ik vertrouw er ook op dat de mogelijkheid voor verhuizing van het vliegveld naar de Maasvlakte mee wordt genomen in uw onderzoek. maar dat niet alleen. Als ik naar de satelliet foto kijk, van deze omgeving zie ik heel veel groen. De vliegtuigen vliegen nu, door de ligging van de landingsbaan, over het dichts behuiste gebied. Heel simplistisch gedacht wellicht, maar kan de baan niet wat gedraaid worden of een tweede baan erbij in een hele andere richting. Ja natuurlijk kost dat geld, en vast ook heel veel geld. Maar mag het ook voor een keer over mensen gaan en niet alleen over geld. Verder wil ik u vragen dat u in uw onderzoek een aanbeveling doet over de werkgelegenheid. Kan er niet een voorstel komen dat de laagopgeleide medewerkers (schoonmakers, beveiligers etc.) uit Bleiswijk, Bergschenhoek, Rotterdam Noord en Overschie moeten komen en dat hoger opgeleid personeel die in deze regio wonen, voorrang hebben in een sollicitatieprocedure. Zo hebben de mensen die last hebben van het vliegverkeer ook een voordeel van de uitbreiding. Ik lijk wel gek dat ik aangeef dat uitbreiding wel mogelijk is, maar ik ben ook realistisch. ik weet ook wel dat het onvermijdelijk is want we leven in een maatschappij waar economische belangen voor gaan op het welzijn van mensen. Daarom geef ik met dit schrijven aan waar mijn grens ligt zodat uitbreiding wel mogelijk is, maar niet ten koste van alles. Ik wil dan ook graag meedenken. Een reactie op dit schrijven stel ik overigens erg op prijs. Ik wil vooral een reactie op de route die de vliegtuigen afleggen. De bandbreedte. Er kan toch wel een heel klein beetje meer naar links of naar rechts uitgeweken worden. Als het vliegtuig variërend tussen de dominee van couwenhovenlaan en de n209 kan overvliegen ben ik al zo blij. Zo'n kleine afwijking is voor de piloten toch wel te doen ? Met vriendelijke groet,	
59	vr 7-10-2016 14:22	
	Ik heb in de plaatselijke krant gelezen dat u onderzoek doet naar het draagvlak omtrent een uitbreiding van het aantal vluchten vanaf en naar Rotterdam The Hague Airport. Een draagvlak voor het uitbreiden van het aantal vluchten is er niet bij ons, om 2 redenen. <i>Gewijzigde aanvliegroute.</i> Wij zijn woonachtig in Bleiswijk, in de....., in een huis met dubbele ramen boven en beneden. Sinds begin vorig jaar is de aanvliegroute gewijzigd. De vliegtuigen die gaan landen vliegen nu recht boven onze wijk. Dat geeft een hoop extra lawaai t.o.v. de eerdere situatie. Soms is dit zo erg dat gesprekken binnen (zonder open raam) even gestaakt moeten worden omdat we ons niet verstaanbaar kunnen maken. Een verdubbeling van het aantal vluchten zal deze overlast bij dezelfde aanvliegroute alleen maar nog erger maken. <i>Tijdstip vluchten.</i> De andere reden is dat de vluchten zich op dit moment concentreren rond het begin en eind van de dag. Tussen 7.00 en 7.30 uur komen er veel vliegtuigen over, wat veel lawaai overlast geeft en ons eerder wakker maakt dan de bedoeling is. Daarna is het uren lang stil, rond het middaguur is er dan weer een piek, om vervolgens tussen 22.30 en 24.00 uur weer in een piek te eindigen. Het eindtijdstip van 23.00 uur zoals 10 jaar geleden nog	

	gebruikelijk was, wordt al jaren overschreden. Het komt zelfs steeds vaker voor dat er ook na 24.00 uur nog vliegtuigen over komen. Dit stoort ons bij het in slaap vallen. Zo is er nu geen nachtrust van 8 uur (of langer) mogelijk. Wij vrezen dat een verdubbeling van het aantal vluchten niet gedurende de dag zal plaatsvinden, maar vooral tijdens de randen van de dag, dus in de vroege ochtend en de late avond. Hierdoor zal het wooncomfort in Bleiswijk drastisch afnemen. Om de hier genoemde 2 redenen vinden wij het absoluut geen goed idee om het aantal vluchten te verdubbelen. Wij snappen dat het vliegveld wil uitbreiden, maar niet ten koste van de inwoners in de regio. Wij hebben hier al genoeg lawaaioverlast van het huidige aantal vluchten (door de gewijzigde vliegroute en door de tijdstippen) en de HSL. Met vriendelijke groet,	
60	do 13-10-2016 16:15	
	In de actualisering van de VRM (Visie Ruimte en Mobiliteit van de provincie Zuid-Holland) komt de mogelijke uitbreiding van Rotterdam The Hague Airport aan de orde. Namens de samenwerkende gemeenten op Voorne-Putten, onder de vlag van de regiegroep Voorne-Putten, is onder andere op dit onderwerp een zienswijze ingediend. In deze zienswijze hebben wij aangegeven dat wij betrokken willen worden bij het proces voor de toekomstige, mogelijke ontwikkeling. Daarbij is aangegeven dat het behoud van een aantrekkelijk woon- en leefklimaat op Voorne-Putten een belangrijke peiler is onder het beleid van de gemeenten en dat er, ook ten aanzien van de mogelijke uitbreiding, dus niet louter naar de economische belangen moet worden gekeken. In een ambtelijk overleg met de provincie is de conceptreactie op deze zienswijze besproken. Daarin wordt aangegeven dat uiteindelijk het rijk over de mogelijke ontwikkeling een nieuw luchthavenbesluit moet nemen. In dat kader heeft de provincie samen met de gemeenten Rotterdam, Schiedam en Lansingerland u als onafhankelijk verkenners benoemd om de consequenties en het draagvlak van het nog te ontwikkelen beleid in beeld te brengen. U heeft aangegeven open te staan voor iedereen die iets wil meegeven om tot een goede beoordeling van de consequenties te komen (aldus de conceptbeantwoording van de provincie). Middels deze email willen wij ons standpunt ook onder uw aandacht brengen. Wij hebben begrepen dat er in november een bijeenkomst wordt georganiseerd en de gezamenlijke gemeenten zouden daar graag voor worden uitgenodigd. Daarnaast willen wij u de volgende mails onder de aandacht brengen die wij kort geleden ontvingen: <i>Vanmorgen stond in het AD een artikel over de uitbreiding van Airport Den Haque. (Zestienhoven). TNO heeft onderzoek gedaan in opdracht van omwonenden in Rotterdam, Schiedam en Lansingerland. Het gaat om uitbreiding aantal vluchten een aan/afvliegroutes. In Geervliet en Heenvliet is ook sprake van geluidsoverlast van aan/af vliegroutes. Graag zien wij dan ook Nissewaard betrokken bij deze onderzoeken en vroegtijdig betrokken bij eventuele uitbreiding van vluchten.</i> <i>(..) Bedankt voor de inhoudelijke reactie. Goed te vernemen dat vanuit Nissewaard is aangegeven een directe betrokkenheid te wensen bij het proces rondom uitbreiding. Dit heeft zeker nadelige consequenties voor de leefbaarheid van de dorpskernen. Voor de bijeenkomst in november ontvangen wij graag een uitnodiging. Voor meer informatie over Buren van Botlek kun je verwijzen naar http://www.burenvanbotlek.nl</i>	

	Graag verzoeken wij u deze bewonersgroep, die zich ten doel heeft gesteld de leefbaarheid in de kernen Geervliet en Heenvliet te vergroten, ook in het proces te betrekken. Namens de gezamenlijke gemeenten op Voorne-Putten	
61	di 18-10-2016 20:24	
	Ik laat u het volgende weten: De luchthaven is onderdeel van een regionale vervoersinfrastructuur. Het (goed) functioneren van die infrastructuur is van directe betekenis voor de economische en maatschappelijke bedrijvigheid, zowel regionaal als nationaal. De bedrijvigheid op nationaal niveau kan niet zonder (sterke) banden met het buitenland. Dit vergt de aanwezigheid van verbindingsmogelijkheden voor personen om zich snel te kunnen verplaatsen. In de afgelopen 10 tot 20 jaar heeft Rotterdam The Hague Airport (RTM) aangetoond dat zij deze behoefte vervult. Dit werd althans het effect toen een voorafgaande periode van afremming (als gevolg van politiek antisentiment jegens de luchthaven) was afgesloten. RTM kreeg, bevrijd van de tot juk geworden bemoeienis van (vooral) het toenmalige Rotterdamse gemeentebestuur, weer lucht onder de vleugels van Schiphol. Tegelijk heeft de ontwikkeling van de technologie voortgebracht dat het luchtverkeer inmiddels veel minder geluidbelasting en zichtbare milieuverontreiniging veroorzaakt. Hoe anders was dat nog toen in de 60^{er}/70^{er} jaren op zondag tweemaal een Spantax Coronado neerstreek en vertrok. Meer mensen dan vroeger willen bovendien mobiel zijn, plaatsen bezoeken. Niet in de laatste plaats omdat zij het zich kunnen en willen veroorloven. Een nabije, betrouwbare en efficiënte luchthaven vormt dan bij uitstek een basiselement. Men wil voetstoots kunnen rekenen op een veelheid van aangeboden bestemmingen. Dus ook, als het zover is, de bestemming die men zich voorneemt daadwerkelijk te bezoeken! RTM dient zich te ontwikkelen tot een bedrijvige luchthaven die uitstekend moet kunnen worden bereikt door middel van een snelle railverbinding	

met de centra van Den Haag en Rotterdam. Randstadrail (station Meijersplein) ligt te ver van de vertrek- en aankomsthal verwijderd. Trek daarom het railtraject, dat inmiddels vanuit Den Haag tot en met de TU-wijk is aangelegd, snel door. Te weten via de luchthaven naar het traject van Randstadrail E-lijn.

En vervang c.q. geef uitbreiding aan het huidige stationsgebouw van RTM. Dit zodanig dat dit de gehele ruimte gaat beslaan van waar het nu staat tot aan de plaats waar zich momenteel het gebouw van de Rotterdamse Aero Club bevindt. Dit maakt het mogelijk om vijf tot zes slurfaansluitingen voor de vliegtuigen te maken.

Ontruim voorts het gebied waar sinds de 50^{er}/60^{er} jaren de reeks lage hangars aanwezig is. Ooit dienden deze voor de kleine luchtvaart, thans zijn er naar mijn indruk vooral luchtvrachtbedrijfjes en andere "vage" activiteiten gevestigd (verhuis deze naar de flank die grenst aan het penitenciaire complex en vul daar het grasland op met nieuwe platform-ruimte.

In het vrijkomende gebied kan dan de taxibaan op een volwaardige manier worden doorgetrokken naar de kop van de start- en landingsbaan.

Sprekend over dat laatste: als er dan toch een groot project op stapel staat in de vorm van het aansluiten van de "A16 Rotterdam" op de A13, breng dan diezelfde A13 bij RTM op een verdiepte ligging. De A13 krijgt dan een "natuurlijke" doorgetrokken helling vanaf het viaduct door Overschie langs het flatgebouw (voormalige "Mercedes"-flat) waarna hij bij de aansluiting met genoemde A16 vanuit zijn verzonken ligging dan weer op maaiveld komt. Op deze wijze kan de startbaan van RTM makkelijk met minstens 200 meter worden verlengd. De aanleg ervan moet dan wel alvast worden gecombineerd met de bouw van een tunnel voor (onder meer) de door te trekken railverbinding vanuit de TU-wijk.

Zou men zich geen raad weten hoe de bedoelde railverbinding ter hoogte van de luchthaven in de beschikbare ruimte ingepast moet worden, dan heb ik nog wel het volgende idee. In deze tijd van "geboorde tunnels" zou men deze in de langsrichting immers naast de startbaan kunnen aanbrengen. Aan de Schiebroekse zijde zou men hem dan met een "fly-over" over de HSL-tunnel en de G.K. van Hogendorpweg kunnen laten boven komen.

Aangezien het met de HSL althans de HST toch nooit meer iets zal worden, zou ik trouwens ter plaatse van (ongeveer) het huidige Randstadrail station Wilgenplas een combinatie maken, zodat die plek ook als halte voor Intercity treinen kan gaan dienen.

Aldus is over 10 tot 15 jaar de perfecte inpassing gerealiseerd om de luchthaven per openbaar vervoer *non-stop* vanuit Den Haag en

	Spijkenisse (met daartussen Rotterdam en Albrandswaard) te bereiken. En <i>one-stop</i> vanuit een welhaast ontelbaar aantal andere plaatsen. U zult er mij vast van verdenken dat ik een belang in de bouwsector heb. Nee hoor, ik ben gewoon een luchtvaart-enthousiast die ongeveer gelijktijdig met vliegveld Zestienhoven werd geboren. En die zijn hobby bekostigt door (momenteel) jurist bij een waterschap te zijn. Ik zie graag dat de luchthaven maximale vitaliteit en potentie heeft. Dat zou mij veel genoeg en voldoening geven als mijn eigen vitaliteit op zijn gunstigst nog zal toestaan om af en toe te komen genieten van alles wat daar daalt en stijgt. Als u, in het kader van uw verkenningactiviteiten, in enig opzicht meer van mij of mijn interesse wil weten, dan hoeft u wat mij betreft niet terughoudend te zijn. Hoe dan ook wens ik u veel succes met uw verkenning. En aan hen die met het resultaat daarvan iets goeds gaan doen.	
63	di 25-10-2016 11:30	
	Gisterennacht en vannacht weer vliegtuigen gehoord. welk telefoonnummer kan ik bellen ? Stijgende vliegtuigen maken het meest lawaai De smoes is , dat de windrichting bepaalt naar welke richting word opgestegen Bij dezelfde wind word zowel opgestegen als geland Een nieuwe 2e landingsbaan zou zo gepland kunnen worden zo dat het meeste lawaai buiten woongebieden valt	
64	do 27-10-2016 10:25	
	Mijn naam is Ik woon sinds januari 2016 met vrouw en zoon in Schiebroek op de Dat is dicht bij het vliegveld. Er zijn twee belangrijke aspecten als bewoner in mijn optiek: geluidshinder en luchtkwaliteit. Het argument dat er een vliegveld in de buurt is vind ik kul. Vanuit Rotterdam Centraal sta je in 20 minuten op Schiphol via de HSL. Dat is misschien nog sneller dan met de bus naar RTHA. We hebben de plussen en minnen van het huis bij aankoop afgewogen. Een min was natuurlijk de herrie van het vliegveld. Niet prettig, wel acceptabel. Met name omdat er een aantal momenten van de dag een aantal vluchten achter elkaar zijn, waardoor je de rest van de dag rust hebt. Toch vind ik de uitbreiding van 67 naar 110 vluchten vrij fors. 's Ochtends om uur zijn er soms wel 30 minuten lang vluchtbewegingen, niet fijn als je een keer wilt uitslapen. Ook 's avonds zijn er veel bewegingen . Zeker voor kinderen, en het is een kinderrijk buurtje, kan dit lastig zijn. Gelukkig hebben wij een kind dat goed slaapt ☺ Wat wij ons minder hadden gerealiseerd is dat bij een bepaalde windrichting de kerosine dampen deze kant op komen. Dit ruik je enorm. Het is een chemische lucht. Daarnaast las ik onlangs dat de uitstoot van fijnstof door vliegtuigen gigantisch is bij de start (1 miljoen keer die van vrachtauto's). Er zijn bepaalde kwaliteitsnormen voor luchtkwaliteit en die worden nog vaak overschreden. De milieuzone in het centrum van Rotterdam is een van de maatregelen die daar tegen is genomen. De koers in Nederland is om de luchtvervuiling verder tegen te gaan en ik ben daar groot voorstander van. In mijn optiek is het onacceptabel als een groep mensen moet wonen in een omgeving met een zeer slechte luchtkwaliteit. Welzijn is in mijn optiek belangrijker	

	dan welvaart. Voor mijzelf zou dit ook een argument zijn om hier niet te blijven wonen als de kwaliteit verder achteruit gaat.	
65	do 27-10-2016 11:37	
	Helaas kan ik 1 november niet bij de bijeenkomst aanwezig zijn. Wel wil ik laten weten dat ik nu iedere ochtend om 7.00 uur wakker gemaakt wordt door over vliegende vliegtuigen. Hier zijn we echt niet blij mee! Ik maak me grote zorgen als er nog meer vliegtuigen over gaan vliegen. Waarom kan de vluchtroute niet over Midden Delfland gaan? Daar wonen aanzienlijk minder mensen. En aub zeker niet meer vliegtuigen in zo'n druk bevolkt gebied als dit.	
66	do 27-10-2016 14:19	
	waarom gaat u niet met dit vliegveld naar de maasvlakte 2? Geachte verkenner .Waarom gaat dit vliegveld niet naar de tweede maasvlakte hoeft je niet meer over de huizen te vliegen om te landen blijven onze auto,s ook schoon is er geen geluid overlast meer En daar is ruimte zat waarom is dat nooit overwogen om daar heen te gaan mvg schiedam tuindorp .	
67	do 27-10-2016 17:50	
	Al sinds tijden erger ik me aan het idee, dat 16hoven zich wil uitbreiden als ware het SCHIPHOL! ERGO, dat ligt in een veel ruimere omgeving!! DEZE LOUWERSE is van plan er een tweede SCHIPHOL van te maken!!! Geen idee waar de man zelf woont, maar lijkt me, dat hij er zelf GEEN last van heeft!! Laat die mijnheer LOUWERSE eens een enquête houden in de omliggende wijken!! Overigens ben ik ook al lid van de club TEGEN uitbreiding, want het geluid en van uitstoot daalt in niet alleen in SCHIEBROEK, ooit TUINSTAD genoemd!Denk aan LANSINGERLAND/OVERSCHIE etc. Ja,zelf geboren EN getogen in deze TUINSTAD! IS er al eens geïnformeerd naar de KANKERGEVALLen? Zelf heb ik inmiddels DERTIG sterotactische bestralingen ondergaan, NA HERSENTUMOR operaties in 2008/2014 +zoals gemeld de sterotactische bestralingen! U begrijpt hopelijk, dat ik niet in staat ben MONDELING mijn verzet te melden! Deze LOUWERSE denkt met zijn uitnodiging op de luchtbaan de vliegtuig-liefhebbers te plezieren! Soms kun je een paar vliegtuigspotters aan de rand van de startbaan (buiten het hek) en denkt deze LOUWERSE dat HEEL SCHIEBROEK-NOORD daardoor gesust kan worden! Hoogachtend,	
68	do 27-10-2016 20:58	
	Ik wil even reageren betreft de luchthaven Rotterdam (maar dit geldt voor alle vliegverkeer) Ik woon gelukkig redelijk ver weg, maar ervaar toch redelijk veel overlast. Bepaalde tijden komen ze elke 90 seconde achter elkaar over. De ene lawaaiiger als de andere. Ik ben ruim 1 jaar terug op vakantie geweest in Heemkerk op vakantie geweest, wat een	

	overlast aldaar van Schiphol. Zelfs op het strand totaal geen rust. Dat moeten we hier voorkomen. Ik ben vooral tegen het lawaai, mijn idee is het ontwikkelen van (veel) stillere motoren!! Fijnstof enzo is een lastig ander 'probleem' -een onzichtbaar, onhoorbaar, reukloos iets-, het zal er zijn, maar daar heb ik geen moeite mee. Ik heb geen idee hoe je tegen RTHA-uitbreiding kan ageren, ben wel lid van BTV, heb mails gestuurd aan zuid-hollandse politici, maar totaal geen respons. Hierbij dus mijn mening,	
69	vr 28-10-2016 8:37	
	Het verbaast mij dat er nu een discussie op gang komt over de uitbreiding van het luchtverkeer, er zijn duidelijke afspraken gemaakt dat in Schiedam Noord de wijk Svea parken gebouwd mag worden onder de strikte voorwaarde dat er geen uitbreiding zal plaats vinden. Tevens is er de afspraak gemaakt dat op stijgende vliegtuigen niet over deze wijk opstijgen, steeds vaker wordt deze afspraak genegeerd De kwaliteit van de lucht in Schiedam is al het slechtste van Nederland, een uitbreiding zal deze situatie alleen maar nog meer verslechteren, onaanvaardbaar. De gezondheid van de Schiedamse bevolking dient vooraan te staan. De argumenten over werkgelegenheid is natuurlijk grote onzin, dit werd ook al gesteld bij de aanleg van de A4, maar ik hen met eigen ogen gezien dat er alleen werknemers waren uit de Oostbloklanden. Ik wil dan ook nadrukkelijk vragen of de bevoegde autoriteiten zich aan de duidelijke afspraken willen houden en begrip tonen voor het welzijn van de bewoners van Schiedam en met name Schiedam Noord. De eerdere enquête die gehouden is niet gehouden onder de bewoners van Schiedam Noord en is dus geen afspiegeling van de werkelijkheid.	
70	vr 28-10-2016 9:17	
	Het vliegveld wil uit breiden hebben we kunnen lezen in kranten en dagbladen. Dit zal in houden dat er nog meer vliegverkeer zal komen zoals dat nu is. Wij zijn niet erg gelukkig met dit bericht. De mensen die wonen op de en daarom heen zullen nog meer overlast krijgen van het geluid van de vliegtuigen. Hoe gaat het nu ! Rond 7 uur in de morgen worden wij wakker van de vliegtuigen die aan komen,en evt opstijgen. Dit gebeurt rond de middag weer,en ook rond 18 uur,en rond de klok van 22.30 uur als we naar bed gaan. Als de vliegtuigen aan komen vliegen en wij zitten in de tuin,dan moeten we stoppen met praten,omdat we elkaar niet goed meer kunnen verstaan. Dit gebeurt regelmatig als we buiten zijn. Ook worden we vaak wakker als de vliegtuigen aankomen. Wij zullen niet de enige zijn die er op deze manier last van hebben,velen met ons,die in en om	

	de vlieg roetes wonen. Nu zijn er de plannen om nog meer vliegverkeer toe te staan. Bij deze laat ik u weten, dat wij hier op tegen zijn. Alleen al voor ons woongenot. Maar ook voor waarde verlies van onze woning. Op deze manier is goed woongenot helemaal uit gesloten. Als de plannen door gaan , wil ik compensatie voor waarde verlies van mijn eigendommen. Denk dat dit niet raar is. Het vliegveld wil wat, en wij worden op een bepaalde manier met problemen opgezadeld. Dit kan zo niet op deze wijze. Wij gaan dan het vliegveld ook aansprakelijk stellen voor dit waardeverlies, als dit ook daadwerkelijk door gaat. Wat ik ook totaal niet kan begrijpen is het volgende. De stad Rotterdam heeft zijn mond vol van een schonere lucht in de stad ! Oude wagentjes worden uit de stad geweerd, om dat voor elkaar te krijgen, en andere maatregelen die daar toe bijdragen. Maar dat er straks ik weet niet hoe veel vliegtuigen mogen landen en opstijgen naast de stad, dat is geen probleem. De vervuiling van de vliegtuigen word even niet mee genomen in het geheel. Dit is toch van de gekke !!! Dan ben je in mijn ogen niet echt geloofwaardig !! Er zal een keer een grens getrokken moeten worden. Dit is een prachtig moment om de burgers te laten zien waar je als stad voor staat. Het vliegveld moet je alleen gebruiken voor zakelijke doeleinden. Op een bepaald level. Hou het zo als het nu is. Mensen die op vakantie willen kunnen naar Schiphol. Dit Vliegveld ligt niet ver weg van Rotterdam. Er zijn prachtige verbindingen gemaakt naar dit vliegveld. Deze verbindingen zijn niet voor niets gemaakt, en kosten veel geld, en hebben heel veel geld gekost. Op deze manier kan dit nu veel beter gebruikt worden, en rijden deze treinen er niet voor niets, zoals het nu gaat leeg, of half leeg. Maak de instap mogelijkheden nog beter, en de het probleem is opgelost. Ik hoop dat hier nog eens heel goed over na gedacht word, voor dat dit besluit genomen is.	
71	vr 28-10-2016 12:05	
	Met veel plezier wonen wij nu 2,5 jaar in Park16Hoven en zijn dus directe burens van RTHA. Wij hebben destijds bewust gekozen voor deze markante plek en zijn ook ons ook bewust geweest van het vliegveld in de nabije omgeving. Wij maken zelf zo'n 2 keer per jaar handig gebruik van vluchten vanaf RTHA en zijn ook	

	regelmatig met onze zoon te vinden op de luchthaven en Brasserie Waalhaven om vliegtuigen te spotten. Persoonlijk ben ik niet tegen uitbreiding van het aantal vluchten, wel maak ik me zorgen om een aantal zaken: - Parkeerproblemen. Soms komt het voor dat er een auto in de wijk staat waarvan de eigenaren op vakantie zijn. Dit zijn dus geen bewoners. Als er meer vluchten gaan plaats vinden vanaf RTHA zullen meer mensen creatieve oplossingen gaan zoeken om de parkeerkosten te drukken en dus in de omliggende woonwijken gaan parkeren. Als je kijkt naar de ervaringen van bewoners in de buurt van vliegveld Eindhoven, zit ik niet te wachten op dezelfde parkeertoestanden. - De huidige openstelling tussen 7.00 uur en 23.00 vind ik acceptabel. Zo wordt nachtrust voor ons en de kinderen gewaarborgd. Mijn zorg zou zijn dat hier bij uitbreiding aan getornd gaat worden. Dit zou ik onacceptabel vinden, omdat je toch merkt (zeker bij bepaalde windrichtingen) dat je in de ochtend wakker wordt van het opstarten van de vliegtuigen (ook bij dichte ramen) en in de avond hoor je de vliegtuigen landen als je in je bed ligt. Op zich geen probleem, maar veel vroeger in de ochtend en veel later in de avond gaat nachtrust kosten. - Meer vluchten van de helikopters. Park16hoven is de directe aanvliegroute van de trauma-en politiehelikopter naar het centrum en verder. De helikopters vliegen dus direct over onze huizen. Uiteraard zijn wij hartstikke blij met deze goede zorg en waakzaamheid. Ook accepteer ik het geluid wat deze helikopters produceren en waren wij ons daarvan bewust toen wij hier gingen wonen. Regelmatig komt er echter een helikopter zo laag over de huizen dat de servieskast ervan gaat trillen en onze zoon overdag wakker wordt. Dit is bijna altijd alleen maar het geval als helikopters terug vliegen naar het vliegveld. Mijn zorg zou zijn dat bij uitbreiding de helikopter vaker gaat vliegen en dus ook vaker lager gaat vliegen. Ik begrijp niet helemaal waarom het nodig is om zo laag terug naar het vliegveld te vliegen. Dit is ook niet altijd het geval. Je gaat je afvragen of dat per piloot verschilt. Wij zouden erg geholpen zijn bij de geluidsoverlast (echt een herrie als een helikopter zo laag gaat hoveren) als er afspraken gemaakt worden over de hoogte van vliegen over onze woonwijk. Daarnaast zouden wij ook geholpen zijn als de aanvliegroute terug naar het vliegveld wordt aangepast. Ik accepteer het dat als het vliegen over onze huizen naar een ongeval de kortste route is, maar zou graag zien dat bij terugkomst naar de basis er èn minder laag èn via een iets andere route gevolgen zou worden. Bijvoorbeeld over de N471 ipv over onze woonwijk. - Uitbreiding betekent ook meer herrie. De meeste overlast geven die propeller vliegtuigen. Volgens mij van Fokker, bijvoorbeeld Cityjet. Echt een herrie bij opstarten (zeker in de ochtend), taxiën en take-off en landen. Ik vind dat bij uitbreiding er strengere normen door RTHA opgelegd moeten worden aan de airlines aan het type vliegtuig. Er zijn inmiddels veel geluidsarmere vliegtuigen op de markt, maar het lijkt alsof deze ontwikkeling aan Rotterdam voorbij gaat als je kijkt naar de oude kisten die daar gestationeerd staan (m.n. CityJet, maar ook Transavia). Kunt u mij bevestigen dat u bovenstaande heeft ontvangen? Graag mijn reactie vertrouwelijk behandelen. Ik hoef niet met naam en toenaam in een rapport oid genoemd te worden. Tot nadere toelichting graag bereid.	
72	vr 28-10-2016 13:20	

	Toen ik als kind in Overschie woonde hebben we het vliegveld zien bouwen en hebben we er vele jaren last van gehad. Indertijd stond daar een straaljager motor 24 uur per dag te draaien. Later zijn we naar Schiebroek verhuisd en hadden we minder last. In 1992 kwam ik met gezin uit het buitenland en kochten wij een huis in Schiebroek. Voor de koop informeerden wij hoe het met het vliegveld stond. Er werd van gemeente wegen verteld dat het vliegveld spoedig zou verhuizen. De toenmalige politiek wilde dat! Huis gekocht ; het vliegveld bleef, werd steeds drukker en gaf steeds meer lawaai. Als er kritiek op de geluidsoverlast kwam, kwamen discussies en werd er in de kranten geschreven dat wij niet sociaal waren omdat er vele werkloze buitenlanders, die op het vliegveld een opleiding kregen, dan weer werkloos zouden worden. Er zouden stillere vliegtuigen komen. Ik denk dat ze de toestellen met het meeste lawaai rond 07.00 uur laten vliegen om de mensen wakker te schudden. Al met al het wordt steeds erger. Een keer ben ik op het vliegveld bij een vergadering geweest. We kwamen niet erg aan het woord en hadden de indruk dat wij de vooruitgang en de economie tegen werkten en dat we ons schuldig moesten vinden. Nu heb ik het nog alleen over het geluid . Over stof en fijnstof wordt niet gerept. Soms ligt er op mij vijvertje een olielaagje als het na een droge periode geregend heeft. Ik vraag me ook af waarom ik s 'morgens wakker word met een droge neus en dikke, snottige keel, iets waar ik geen last van heb als ik op de wadden eilanden of in het oosten van Nederland ben! Al met al verwacht ik niet veel van alle besprekingen. Alles moet groeien, ook het lawaai en de stof. Vervuilende auto's worden geweerd, vervuilende vliegtuigen mag. Tip: Als men met de auto van Rotterdam naar Amsterdam rijdt, komt de benzinedamp en het fijnstof je in de buurt van Schiphol tegemoet. Dat is op elk uur, elke dag het hele jaar door. In Rotterdam merk je daar bij bepaalde temperatuur en wind wat van. Dat wil niet zeggen dat deze ziekmakende stoffen er niet zijn als je ze niet ruikt. Ik heb reageren op gegeven. Economie moet groeien en gaat dus door. De vervuilers hebben een sterke lobby en wonen veelal zelf in wat schonere omgeving. Ik schrijf dit met de gedachte dat het eigenlijk verloren tijd is op het vliegveld te reageren. Met vriendelijke groeten,	
73	vr 28-10-2016 16:43	
	Graag willen wij gebruik maken van de gelegenheid om uw onze mening over de toekomst van vliegveld Rotterdam The Hague Airport te geven. Dit vliegveld ligt dicht tegen woonwijken aan in zowel Overschie als Schiebroek. Wij wonen zelf in Overschie en ervaren nu al overlast van het vliegverkeer, te weten geluidsoverlast vanaf 7.00 uur 's ochtends en incidenteel stankoverlast (kerosine). Wij zijn dan ook absoluut tegen verdere uitbreiding van dit vliegveld. Een vliegveld met minder bewoners in de nabije omgeving zoals Lelystad lijkt ons een uitstekende plek om uit te breiden. RTHA is hier in onze ogen niet geschikt voor.	
74	zo 30-10-2016 17:33	
	Vragen die wij hebben nav de toekomst van Rotterdam Airport: - er zijn plannen om het aantal vluchten fors te laten toenemen en tegelijkertijd geen verdere	

	overlast te veroorzaken. Dat is natuurlijk een sprookje. Dat is niet mogelijk als je de noodzakelijke nachtsluiting handhaaft en de milieubelasting voor omwonenden niet meer laten toenemen. Hoe denkt het vliegveld dit te gaan doen, zonder wollige voorspellingen en onbegrijpelijke toezeggingen? Concreet en meetbaar! En reverseerbaar! - Er zijn steeds meer nachtvluchten met zeer ernstige geluidsoverlast. Dit is tegen de afspraken. Langzaamaan worden afspraken geschonden en wensen van direct betrokkenen steeds vaker genegeerd. - De milieubelasting in de hoek is enorm, vanwege de infrastructuur. Een stad is allereerst om veilig en plezierig te kunnen wonen. De luchtkwaliteit in deze omgeving is niet in orde en niet conform de Europese normen en beschikking. Wat gaat de Rotterdam Airport hieraan doen? - Geen sportvliegerij: hoever gaat het vliegveld hierin? Is dit in de toekomst 100% uitgesloten? - Is een dependance van Rotterdam Airport op de Maasvlakte al overwogen. Je kunt zo toeristen en zakelijk scheiden, waarbij uiteraard die met de minste milieubelasting in deze hoek blijft. Ik hoop van harte dat u deze vragen kunt laten beantwoorden	
75	31-10-2016 23:17	
	We kennen elkaar niet, Ik ben zes jaar geleden van Rotterdam naar Silicon Valley verhuisd en met spreek ik graag over de economische en ruimtelijke ontwikkelingen in Rotterdam. Ik was deze zomer bijzonder verrast te zien hoeveel in Rotterdam is veranderd in positieve zin zoals het toerisme, Katendrecht en de Markthal, maar ook verbaasd hoeveel kansen Rotterdam nog steeds laat liggen, zoals de voor de hand liggende link met Delft en ook Rotterdam Airport. In de San Francisco Bay Area hebben we drie internationale vliegvelden (SF, Oakland en San Jose) plus rond de tien kleinere executive airports in een gebied met ongeveer evenveel inwoners als de Randstad, maar op een kleiner oppervlak. De aanvlieg routes liggen over de bebouwde kom heen (ik heb zelf zes maanden onder de aanvlieg route van San Jose gewoond) en dat is blijkbaar geen groot probleem. Met Sander had ik het erover dat ik nooit heb begrepen waarom Rotterdam Airport niet groter is. Dat lijkt zo logisch voor werkgelegenheid maar ook luchtvrachtvervoer in combinatie met de haven. Ik heb op internet e.e.a. kunnen vinden over de geschiedenis. Hoe in 1948 in Schieveen een groot vliegveld gepland was, maar dat men bang was dat Rotterdam de hub functie van Schiphol zou kunnen schaden en uiteindelijk gekozen is voor een bewust klein en ongunstig gelegen vliegveld in Zestienhoven en in de jaren 80/90 Via Google vond ik een pdf van de Startnota MER IPNR van september 1989. Ik heb dat met verbazing gelezen. Wat een fantastisch plan. Een stedelijke as van KvZ, via de Coolsingel naar het vliegveld is inderdaad geniaal. Veel beter dan de huidige Zestienhoven Vinex wijk die verborgen ligt en geen enkele relatie met de stad lijkt te willen hebben. Met een langere landingsbaan heb je (waarschijnlijk, ik ben geen expert) minder geluidsoverlast en de verdraaiing zorgde sowieso voor minder geluidsoverlast, en een metro station in de aankomsthal was natuurlijk fantastisch geweest. Qua timing zou het nieuwe vliegveld net op tijd klaar geweest zijn om de vruchten van de low cost maatschappijen zoals EasyJet en RyanAir, en waarschijnlijk zou het interessant geweest kunnen zijn voor intercontinentale budget maatschappijen zoals Norwegian en WowAir. En tot slot had je met bebouwing dicht bij Delft ook daar betere fysieke band mee kunnen creëren (zoals bijvoorbeeld een goed en snel fietspad tussen Rotterdam en de TU, iets dat er gek genoeg niet is).	

	Het is bizar nu te lezen dat men nu het aantal vluchten uit wil breiden tot ongeveer wat het IPNR voor ogen had, maar dan met het huidige onhandig gelegen vliegveld. Zowel de bewoners, werkgelegenheid en het vestingklimaat was het allemaal beter geweest als het IPNR was uitgevoerd, en had Schiphol niet Lelystad hoeven aan te wijzen, maar had dat verkeer in Rotterdam afgewikkeld kunnen worden, wat logischer is dan het excentrisch gelegen Lelystad. Ik vraag me nu echt af: hoe heeft het kunnen gebeuren dat dat plan niet uitgevoerd is? Ik ben gewoon geïnteresseerd hoe dit heeft kunnen gebeuren, ik heb verder geen enkel belang. En hoewel het waarschijnlijk niet aan de orde is (maar wellicht wel zou moeten zijn), is er ooit gedacht alsnog, voor de derde keer, het vliegveld te verplaatsten naar Schieveen in een iets andere richting dan het IPNR of naar een andere plek. Zo kan ik me ook voorstellen dat het mogelijk is een vliegveld in de Zuidplas polder tussen de A12, A20 en de N219 zo in te plannen dat de aanvlieg routes niet over de bebouwde kom gaan, en gezien de bestaande snelwegen en spoorwegen zijn er qua infrastructuur geen super grote aanpassingen nodig. Als bonus is het dicht bij Utrecht en rijdt er zelfs een stoptrein rechtstreeks naar Amsterdam via Woerden en Breukelen.	
76	Di 1-11-2016 14:02	
	Wanneer komen wij nu eindelijk eens tot de conclusie dat bij een wereldstad als Rotterdam een goed vliegveld kan blijven, nee zelfs moet uitbreiden. Laten wij naar 40 jaren kwakkelend beleid nu eindelijk eens de knoop doorhakken en doorpakken naar een goed vliegveld met bijbehorende voorzieningen. Iedere Rotterdammer die wel eens moet vliegen vindt Rotterdam airport fantastisch en wil niet anders. Zelfs Schiphol wordt nu een ramp, laat staan Lelystad, Over enige tijd zijn wij ook gedwongen genooddaakt om naar Lelystad te reizen.(lekker milieuvriendelijk) Te gek voor woorden Wij leven in de 21 ste eeuw, iedereen moet voor zijn werk vliegen of wil met vakantie, ook de omwonenden, Wel de lusten. Niet de lasten!!! Wij wonen bij de Maasboulevard, er zijn nu zelfs bewoners die klagen over de Cruiseschepen van de HAL omdat de scheepshoorn gaat bij vertrek. Met de nieuwe vliegtuigen verbeterd alles en zal men het geluid zelfs gaan missen!!! Hetzelfde gebeurde toen de trein in Rotterdam onder de grond verdween, men miste het geluid waar men op ingesteld was geraakt. Rotterdam Airport moet niet alleen blijven ,maar zijn aanbod vergroten, zodat men overbodige reizen hoeft te maken. Dit geldt ook voor Groningen/Eelde, Twente, Eindhoven en Maastricht. Goed voor werkgelegenheid, bereikbaarheid en hoe vreemd ook: voor het milieu Veel wijsheid toegewenst,	
77	di 1-11-2016 15:11	
	Wellicht is het ook mogelijk mijn vragen op deze wijze aan u voor te leggen. Laat ik als bewoner van Lansingerland (Bleiswijk) voorop stellen een fel tegenstander te zijn van uitbreiding van RTHA. De overlast die wij van het vliegverkeer dagelijks ondervinden is	

	al uitermate hoog. Het is nu al zo dat in de zomermaanden op terras/tuin, balkon of gewoon op straat nauwelijks een gesprek mogelijk is als er een vliegtuig overvliegt (dalen of opstijgen). Ook bij geopende (slaapkamer)ramen of balkondeuren wordt veel overlast van het vliegverkeer ondervonden. Toename van het aantal vliegbewegingen zal dan ook leiden tot een toename in overlast en een duidelijke afname in het woongenot. Het huidige vliegverkeer zorgt al voor overlast op de rand van het toelaatbare. Op welke wijze gaan bewoners gecompenseerd worden voor het woongenot dat verloren gaat? Bedenk ook dat geluidsoverlast, uitstoot van fijnstof en andere schadelijke stoffen tot ernstige gezondheidsschade kan leiden. Uitbreiding van het aantal vluchten op RTHA zal zeker een uitbreiding van het aantal vakantievluchten in de zomermaanden betekenen. Juist in de zomermaanden vertoeven bewoners in de getroffen gebieden ook graag in hun tuin of op balkon/terras. Ook nu zijn er in de avonduren al veel vliegtuigen die niet op de geplande aankomsttijd arriveren, maar zelfs ver na middernacht. Waarom wordt er niet overwogen om het gehele vliegveld te verplaatsen naar bijvoorbeeld de Maasvlakte?	
78	di 1-11-2016 23:09	
	Er zijn zeven 'oprijlanen'.(routes om te landen en opstijgen) 3 oprijlanen zijn populair. Kunnen de andere 4 oprijlanen vaker gebruikt worden ? Kan het eerlijk verdeeld worden over alle omwonenden Het vliegveld draaien met 30 grAden is onderzocht maar tegen gehouden door het kabinet. Kan dit opnieuw worden onderzocht Wie heeft er baadt bij de uitbreiding van het vliegveld ? Zijn er andere belangen dan financieel ? Een overvliegend vliegtuig geeft 1,5 tot 2 minuten overlast. Als de vluchten gaan toenemen van 8 naar 14 per uur. Wat voor een effect heeft het op de bewoners wanneer er 50% van de tijd dermate geluidsoverlast is dat je buiten je gesprek moet staken / tv harder moet zetten. Kunnen opstijgende vliegtuigen niet wat meer wisselen in de vliegroute door soms een bocht scherper te nemen zodat het vliegtuig niet altijd over hetzelfde punt vliegen. (Met landende toestellen Op de pastoor caniuslaan bergschenhoek staat een meetpunt. Dit meetpunt zou verplaatst moeten worden naar de zilverschoon wil je echt kunnen meten hoe hard het geluid is. Worden de gegevens gebruikt van dit meetstation in de officiële rapporten en is dit een adequate meetmethode gezien de vliegtuigen niet over de pastoor caniuslaan vliegen maar over de zilverschoon. Er zijn een groot aantal vluchten in de nacht. Door De regels rondom zakelijk vliegverkeer in de nachturen vinden er nu geregeld vluchten plaats die dus officieel mogen, maar zijn ze ook echt noodzakelijk. Wanneer er sprake is van uitbreiding kan er dan extra toezicht komen op de nachtvluchten. Alleen wanneer er een goede reden is. En kan er worden afgesproken dat als er een vliegtuig vertraagd vertrekt in bijvoorbeeld ibiza. En ze weten al dat ze na 00.00 uur gaan landen Kunnen deze vliegtuigen dan niet verplicht worden. Wanneer er tijdens de	

	nachturen niet wordt aangepakt Als er een milieuonderzoek komt wordt er dan ook heel lokaal gekeken naar de vervuiling. Ik bedoel daarmee dat in mijn straat het veel erger kan zijn dan een straat verder. Waar vliegen de vliegtuigen. Namelijk Voor nu even.	
79	di 1-11-2016 23:11	
	In het Nieuwe Stadsblad van afgelopen week las ik dat u omwonenden nogmaals de kans wilt geven om vragen te stellen over de toekomst van RTHA. Omdat het artikeltje een paar onduidelijke strofes bevat, ga ik ervan uit dat er fouten in geslopen zijn en ik mogelijk op het verkeerde been gezet word. Zo vraag ik me af of het hier inderdaad om vragen gaat. Mij is bekend dat RTHA wil uitbreiden en dat men de omgeving op allerlei manieren probeert gunstig te stemmen. Hier heb ik dus geen vragen over, of het moet de vraag zijn hoe dat proces te stoppen en de uitbreiding tegen te houden. Een mening erover heb ik namelijk wel over dit onderwerp. Deze is gevoed door eigen ervaring als bewoner in de aanvliegroute en bezoek van voorlichtingsbijeenkomsten. Op voorhand kan ik wel stellen dat mijn burens er in meerderheid hetzelfde over denken: nog meer Zestienhoven, nee! Deze meningen zijn gevormd door een teveel aan overlast, ondanks een afstand van 2,5 a 3 km van de landingsbaan. Ik zal u beschrijven waar die uit bestaat: - Transavia met zijn tourcarriers naar de zon. Zij maken zodanig veel herrie dat elk gesprek buiten gestaakt moet worden, tenzij je graag schreeuwt. 's Zomers is dat zeer irritant met bezoek. - Het is bekend dat er een corridor gevolgd moet worden door de opstijgende vliegtuigen. Dat gebeurt maar ten dele. Vanuit mijn tuin kan ik zo voorspellen welke herrie gaat geven en welke niet. Dat is te zien aan de bocht die men neemt. Ik denk dat minder dan 10% zich aan de corridor houdt. Houdt men zich er wel aan, dan hebben wij geen overlast. - Ook is bekend dat bepaalde vliegtuigen geen gebruik meer mogen maken van RTHA en dat het geluid dat geproduceerd wordt, langzaam aan vermindert. - Een andere vorm zijn de kleinere, waaronder zakenjets. Die houden zich nergens aan en vliegen gewoon rechtdoor. Gelukkig met minder herrie. - Het feit dat er richtlijnen zijn die niet gevolgd en gehandhaafd worden, zorgt voor de grootste weerstand momenteel. Er heeft stapeling van ergernis plaats. - Hoewel ik het niet zeker weet, kan ik mij kan voorstellen dat er weinig geklaagd wordt. Dat geeft geen indruk van de ergernis die er wel is. We zijn redelijke mensen die begrijpen dat het ook werkgelegenheid brengt. Anderen zijn moedeloos omdat "het toch niets uitmaakt". En we zien ook het belang van een "regeringsvliegveld" en soortgelijk. - Hetzelfde verhaal geldt voor de dalende vliegtuigen, die over het Beatrixpark horen te gaan. Die gaan over bewoond gebied. Ik woon er niet, maar winkel en wandel er wel. Het voelt niet veilig om zo'n ding zo laag op je af te zien komen. Het is jammer dat ik steeds te laat ben om een foto te schieten, anders zou ik hem bijvoegen. Kortom: zoals het nu gaat, is het nog uit te houden. Meer niet! Eigenlijk horen die charters	

	niet in een zo druk bewoond gebied. Er zijn voldoende alternatieven. Mocht ik de plank flink misslaan, dan mijn excuses en hoop ik dat u mij de echte bedoeling wilt voorleggen. Met vriendelijke groet,	
80	wo 2-11-2016 16:14	
	Langs deze weg wil ik mijn bedenkingen uiten over het vliegverkeer van en naar The Hague Airport. In de beginfase van ons wonen in Bergschenhoek hadden wij nagenoeg geen last van het vliegverkeer. Gestaag nam het vliegverkeer toe. Het zakelijke vliegveld veranderde in een vliegveld voor toeristen. Met de aan- en afvliegroute wordt totaal geen rekening gehouden met de bewoners van Lansingerland. Heel normaal is het geworden om een vliegroute te nemen over de kern van Bergschenhoek. Dit betekent dat zeker in de zomer het vliegtuiglawaai tot binnen de woning niet aanvaardbaar is, een gesprek, radio of een tv is niet meer te verstaan. Deuren en ramen dienen gesloten te blijven wat specifiek in de zomer niet prettig is. Het vliegverkeer is na zeven uur in de ochtend niet te harden, tot 7.30 stijgen er vaak een groot aantal vliegtuigen op. Ik neem aan dat u inzage heeft in het aantal vliegbewegingen. Ook na 23.00 kunnen er nog vliegbewegingen zijn. In de winter met een oosterwind is de aan- en afvliegroute over de kern van Bergschenhoek. Ook bij mooi weer met oosterwind is dit het geval. Nu staat er ons misschien weer een uitbreiding van het vliegverkeer te wachten. Nooit is het genoeg en altijd onder het mom van economisch belang. Het woongenot is met de jaren minder geworden en ik vraag mij af hoe het gaat met de waarde van mijn pand. Bij een engeute worden bewoners die het meeste hinder hebben niet betrokken wat toch wel vragen bij mij oproept. Ik hoop dat bij uw onderzoek het belang van de bewoners ook een zwaarwegende factor is en niet de ongebreidelde motieven van de vliegvelddirecteur die de grootst mogelijke nonsens uitkraamt over geluidsarme vliegtuigen en de uitstoot van roetdeeltjes.	
81	wo 2-11-2016 17:40	
	Graag maken wij via deze weg ons bezwaar kenbaar tegen een mogelijke uitbreiding van RTHA. Opvallend vinden wij dat de plannen weer zo geframed lijken dat uitbreiding (in welke zin dan ook) goed is voor de regio. Als bewoners van Rotterdam Hillegersberg en werknemers in Rotterdam en Den Haag, zijn wij naast ervaringsdeskundigen ook direct stakeholders van een leefbaar, veilig en bereikbaar Rotterdam. Onze bezwaren bestaan uit de	

	volgende elementen: - De mobiliteit rondom RTHA is abominabel. Dagelijks pogen wij te rijden naar ons werk, via de Molenlaan, Ankie van der Beeklaan, Doenkade en A13. Langs de RTHA ervaren wij dagelijks stilstaand verkeer. Zowel boven als onder RTHA langs. Veel file dus. De route Den Haag Rotterdam Hillegersberg duurt in veel gevallen één uur ipv 25 minuten. Wij hoeven u niet uit te leggen dat een toename van (toerisme en zakelijke) vluchten meer files veroorzaakt en dus schade aan de economie, bedrijven, milieu en economische milieueffecten op de gezondheid. NB. wordt er de komende tien jaar heel veel van de bewoners en forenzen gevraagd waar het gaat om de aanleg van de A13 en A16. Ons advies is die economische gevolgen op het gebied van mobilititeit ook in uw schouw op te nemen s.v.p.. - Groei van economie is belangrijk maar in dit geval te verwaarlozen. Die twintig parttimers die extra gaan werken rondom RTHA gaan het verschil niet maken in economische groei. Daarnaast zit bijvoorbeeld horeca onderneming Waalhaven tegen een faillissement aan. Dat wil zeggen, als u virtuele toekomstige horecabedrijven gaat meenemen in uw schouw, betekent dat niet dat deze ook een economische bijdrage gaan leveren aan de omgeving. De bestaande horecabedrijven zullen daar mogelijk eerst hun verliezen mee moeten compenseren alvorens een nieuw horecabedrijf zal gaan bloeien. Ons advies is die economische gevolgen op het gebied economische fantoomgroei ook in uw schouw op te nemen s.v.p. - Esthetisch. Het blijft een lelijk ding, die luchthaven. We leven met veel mensen op een kleine oppervlakte. Laten we proberen deze omgeving ogenschijnlijk ook mooi te houden. In uw handen ligt het lot van een aantal wijken waar het op dit moment druk is maar nog aardig wonen is. Een goede balans in rust, een mooie omgeving, natuur, ontspanning, economische mobiliteit en recreatie. Een uitbreiding van het aantal vluchten maakt de plezierige woonomgeving en recreatie kapot. Rotterdam richt zich op high potentials en die richten zich weer op een aantrekkelijke woonstad. Gun Rotterdam dat beetje adem, gun Rotterdam hogeropgeleiden in plaats van toeristen. Zodra Rotterdam en omgeving minder leefbaar wordt, gaan high potentials elders wonen en elders geld besteden met weer een negatief effect op de economie. - U parkeert helaas een aantal belangrijke factoren bij de GGD. Als het gaat om gezondheid moet u daar wel heel serieus mee omgaan. Wij gaan ervan uit dat u de gevolgen voor negatieve elementen zoals fijnstof, microfijnstof en daaruit volgende stress, longziekten en COPD etc wel benoemt in uw schouw. Dit heeft namelijk invloed op een leefbare en gezonde woonomgeving. Een vuile, rumoerige omgeving, daar wil niemand wonen. Het afstooteffect met dito economische factoren zou ook in uw schouw meegenomen moeten worden. Kortom, ons advies is die economische milieueffecten op de gezondheid in uw schouw ook op te nemen s.v.p - Als laatste: Vlak de afspraken rondom de CO2-uitstoot niet uit. Wij gaan ervan uit dat u zorgvuldig en objectief uw schouw kunt uitvoeren zonder u blind te staren op louter economische groei. Soms is de status quo ook gewoon goed en mooi genoeg. Veel succes. Met vriendelijke groet,	
82	wo 2-11-2016 21:23	
	Als geboren en getogen inwoner van Berkel en Rodenrijs is Zestienhoven altijd in de buurt geweest. Sinds 1998 woon ik aan de Rodenrijs. Ik heb het idee dat met name dit jaar de route die de vliegtuigen nemen veranderd is. We zien ze op kleinere afstand en hebben beduidend meer overlast.	

	Nu de wens van de luchthaven om te groeien naar buiten komt, vrees ik dat onze (betrekkelijke) rust verder verstoord zal worden. Dus ben ik tegen uitbreiding.	
83	do 10-11-2016 17:41	
	Dear Mr Schrijnen DEVELOPMENT PLANS FOR ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT I understand that you have been appointed as an independent inquirer on the future expansion plans for Rotterdam The Hague Airport. As you may know, Rotterdam The Hague Airport is a member of the European Regions Airline Association (ERA) and we take an active interest in the development plans of all our members and I wanted to provide you with an input to help in your deliberations for the future of the airport. By way of background, ERA is a trade association currently representing 52 airlines and 141 associate and affiliate members covering the entire spectrum of Europe's aviation sector - airlines, airports, manufacturers and suppliers and you can find more information at www.eraa.org . ERA's airline members keep Europe connected; transporting more than 62m passengers per year on over 1.1 million flights using a mix of jet and turboprop aircraft. Our industry generates over 275,000 direct, indirect and induced jobs in Europe and contributes in the region of €52bn to Europe's GDP. Europe faces a huge challenge when it comes to the growth of air transport and airport planning is an essential part of ensuring we stay competitive globally and that our citizens have the transport connections they expect. The long term nature of airport planning and the political hurdles that are involved in gaining permission to grow mean that it is essential that early decisions are taken. It is therefore very encouraging that such a debate is happening in the case of Rotterdam The Hague Airport and that you have been appointed to help steer this process. The challenges faced by Europe when it comes to airport capacity is spelt out in the 2013 Eurocontrol Challenges of Growth report. Europe is expected to grow by +50% by 2035 compared to 2012 levels. This predicted growth will create, what Eurocontrol calls, a 'airport capacity crunch' and the figures are concerning - by 2035, 12% of demand for air transport will not be accommodated due to a lack of airport capacity in Europe. This translates into 1.9 million flights not taking place and 237 million passengers unable to fly. 2 It is important that governments and industry recognise this problem and act accordingly. Rotterdam The Hague Airport is located in an important position in Europe and has the potential to grow. However, it is important that a widespread debate occurs with local communities and others affected by growth, but we believe strongly that the objective should be to find a way to grow rather than seeking reasons to constrain growth. ERA is ready to help in whatever way you consider appropriate in your deliberations on the future of Rotterdam The Hague Airport and I hope that the above input helps drive a decision to allow the airport to grow and serve the local region and the wider European region.	

84	do 10-11-2016 21:17	
	Geachte heer Schrijnen, Bij toeval vernam ik dat er op 1 november een inspraakavond over de uitbreiding van Rotterdam Airport is geweest. Ik weet niet aan wie de uitnodigingen verstuurd zijn, maar wij zijn overgeslagen. Terwijl wij toch al zeker 10-12 jaar lang vrijwel iedere ochtend - mits wij met het raam open slapen, dus zeker 300 nachten per jaar - om 7.01 gewekt worden door het eerste vliegtuig dat gaat opstijgen. De meeste hinder ondervinden wij als een vliegtuig aan het einde van de startbaan aan de zijde Schiebroek omkeert. Tot ca 2005 lag daar een soort geluidswal die dat geluid tegenhield. Die is afgegraven. Maar nu horen we ieder omkerend toestel dat zijn brullende motoren onze kant op richt. Terwijl wij nota bene dwars op de startbaan wonen, op zo'n 1,5 km afstand, en toch hebben we er last van. Ook als je laat op een zomeravond lekker in de tuin zit gaat het gebrul maar door. Wat ik mij nu al jaren afvraag is wat de belofte waard is dat dit vliegveld uitsluitend een zakenvliegveld zou zijn, ten behoeve van de Rotterdamse (haven)economie. In plaats daarvan brullen de hele dag door de budget-airlines met toeristen over de huizen van Rotterdam, Lansingerland en Schiedam. En af en toe een zakenjet. Tegenover maximaal zo'n 200 passagiers per toestel worden duizenden mensen uit hun slaap gewekt of in hun levensgenot gestoord. Is dat de bijdrage aan de Rotterdamse economie? Die kunnen we dus missen als kiespijn. Als ik om 7 uur luid toeterend door de straten rijd kan ik - terecht - een boete krijgen wegens onnodige, zinloze geluidsoverlast. Voor de vliegende prijsvechters gelden blijkbaar andere regels. Maar de hinder die zij veroorzaken is in verhouding tot het aantal gehinderde mensen nog vele malen zinlozer en volstrekt onnodig. Je kunt ook vanaf Schiphol naar Barcelona vliegen. En als Schiphol vol is: laat het prijsmechanisme zijn werk doen. Wie het meest betaalt krijgt de landingsrechten. Bovendien betalen luchtvaartmaatschappijen geen cent belasting over de brandstof en zijn ze verantwoordelijk voor veel CO2-uitstoot, per passagier vele malen meer dan automobilisten, laat staan treinreizigers. Qua exploitatiekosten en qua milieubelasting is er dus geen level playing field tussen de verschillende modaliteiten, de luchtvaart wordt in feite gesubsidieerd. Het aanbieden van steeds meer bestemmingen is niet gebaseerd op reële vraag tegen reële kosten, maar de groei wordt gecreëerd door het te goedkope aanbod. Daarom wil Rotterdam Airport uitbreiden, op kosten van onze samenleving. Het is grotendeels geen 'must-vervoer', maar 'lust-vervoer'. De veroorzaakte hinder is dus buiten proportie ten opzichte van het aantal vervoerde passagiers. Bovendien hebben degenen die er rechtstreeks voor verantwoordelijk zijn er het minste last van. Daar zou verandering in gebracht kunnen worden door het volgende voorstel uit te voeren: Aan het uitoefenen van de functie van Directeur van Rotterdam Airport is de verplichting verbonden om, met zijn gezin, te gaan wonen in een woning onder de aanvliegroute, op maximaal 1km vanaf het begin/einde van de startbaan. Voldoe je daar niet aan, dan krijg je de functie niet. Voor wethouders en burgemeesters geldt al iets vergelijkbaars: verplicht wonen in je gemeente. En op een enkele	

	notoire dwarsligger na voldoen die daar ook aan. In de vergunningverlening voor Rotterdam Airport kan zo'n bepaling dus worden opgenomen. Het is vrije keuze van de (volgende) directeur of hij die baan wil accepteren of niet. Dan kan hij zelf vanuit zijn tuin de wieltjes van ieder toestel tellen. Het is een bekend gegeven dat managers die de lusten en lasten van hun eigen onderneming direct ervaren afgewogener besluiten nemen dan degenen die veilig en makkelijk vanuit de ivoeren toren de lasten op anderen afschuiven. Als ik het voor het zeggen had ging die hele luchthaven dicht. Vliegtuigen horen niet boven zo'n dichtbevolkt gebied te vliegen. Op Maasvlakte 3 is nog genoeg plek. Maar door de door de vorige directeur toegepaste en door de politiek toegestane salami-tactiek is de luchthaven inmiddels zo gegroeid dat sluiting helaas te veel politieke moed zou vergen. De inwoners van Rotterdam en omstreken zouden er in meerderheid op vooruit gaan als Rotterdam Airport vervangen zou worden door een nieuwe woonwijk dicht bij de stad. Het is verdomd dure bouwgrond voor zo'n startbaan en bijbehorende activiteiten. En dan nog dit: weet u dat de bus van Rotterdam Centraal naar Rotterdam Airport er net zo lang over doet (22 minuten) als de Intercity-direct die ieder kwartier over de HSL van Rotterdam Centraal naar Schiphol rijdt? Ook vanuit Den Haag Centraal duurt de reis met metro en bus naar Rotterdam Airport net zo lang (30 minuten) als met de trein van Den Haag naar Schiphol. Dus het argument van: 'dichtbij is sneller bereikbaar' is uiterst relatief. Voor de prijsvechtersvluchten is het helemaal een non-argument, die mensen hebben geen haast, die willen goedkoop.. Samengevat: Het liefst zie ik dat Rotterdam Airport gesloten wordt wegens naar verhouding grote overlast voor de omgeving ten opzichte van het echte economisch nut. Het is een gesubsidieerde hobby van enkelen ten koste van honderdduizenden omwonenden. Als dat niet lukt dan dient op zijn minst verdere uitbreiding van het aantal vluchten verboden te worden. Het nachtregime moet uitgebreid worden naar 22 - 7 uur, op zondagen tot 8 uur. De salami-tactiek om van een zakenvliegveld een volwaardige luchthaven te maken en het doen van loze beloften door de politiek moeten nu eens een keer ophouden. De overheid verwacht van de burgers dat zij zich aan de regels en afspraken houden, dus mag ik dat omgekeerd ook verwachten. Ter vermijding van eventuele misvattingen over mijn motieven nog het volgende: 1. Ik ben niet zo'n nimby die hier is gaan wonen toen de luchthaven al veel geluidsoverlast veroorzaakte. De grote hinder is pas echt vervelend geworden nadat ik hier al jaren in rust gewoond had. 2. Ik ben niet zo hypocriet dat ik klaag over een vliegveld waar ik zelf gebruik van maak. Ik reis binnen Europa nooit per vliegtuig, maar altijd per trein. Parijs, London, Berlijn, Hamburg, Frankfurt zijn binnen 3 tot 7 uur bereikbaar, van stadshart tot stadshart. Zelfs Lissabon en Stockholm zijn binnen 24 uur bereikbaar. Ik ben in de afgelopen 20 jaar 1x naar een bestemming buiten Europa gevolgen. Vanaf Schiphol. Met vriendelijke groet,	
85	vr 11-11-2016 5:06	
	Geachte heer Schrijnen,	

	Internationaal zijn er diverse studies verricht naar het effect van vliegtuiggeluid op de waarde van woningen. Het resultaat wordt vaak vermeld in de vorm van de gemiddelde waardedaling van de woning als gevolg van een toename van geluidshinder van vliegtuigen met 1 dB(A). Deze variabele varieert in verschillende onderzoeken tussen de 0,10 en 3,57 procent. De verschillende typen geluidshinder hebben zoals verwacht een negatief teken: een hogere geluidshinder betekent ceteris paribus een lagere woningprijs. Vliegverkeer heeft bij de gehanteerde drempelwaarden van de drie geluidbronnen de grootste invloed op de huizenprijzen, daarna treinverkeer en als laatste wegverkeer. Hoe worden de bewoners in Rotterdam Schiebroek gecompenseerd door Rotterdam Airport voor de waardedaling van hun woning ? Het vliegverkeer zorgt nu al voor veel overlast (slaapverstoring, fijnstof, geluidshinder) in een zeer verstedelijk gebied met veel jonge gezinnen. Het is dan ook zeer onwenselijk om de overlast nog groter te maken	
86	vr 11-11-2016 16:12	
	Ook al wonen wij hemelsbreed 9km van het vliegveld (Kleine Beer in Bleiswijk) en ik onszelf geen directe betrokkene/buurman acht zou ik toch graag mijn visie op mogelijke uitbreiding willen geven. Wij wonen onder de aanvliegroute, landen geeft vrijwel geen overlast. Opstijgen hoor je maar niet vervelend. Kinderen vinden het prachtig om de vliegtuigen te zien. De huidige vliegbewegingen vind ik zeer gering en kan zonder dat het storend wordt m.i. gemakkelijk verdubbeld worden zonder dat je een “Aalsmeer” gevoel krijgt. Vliegveld is er altijd geweest en dat wisten mensen toen ze er kwamen wonen. Ook hadden ze kunnen vermoeden dat uitbreiding op termijn altijd een grote kans zou hebben. Vliegtuigen zijn ook stiller en schoner geworden over de jaren en deze trend zal zich naar het zich doet aanzien doorzetten. Daarbij profiteert de regio economisch van het vliegveld maar zeer zeker ook de bewoners zelf. Binnen een vloek en een zucht op een vliegveld waarbij je in 10 minuten van vertrekhal in het vliegtuig kunt zitten zonder eerst een half uur te moeten lopen om bij de gate te komen. Met vriendelijke groet,	
87	En een brief van de inloopavond 1 november	

	Hier de argumenten om RTHA niet uit te breiden. Ik hoop dat ik ook namens mensen in het land mag spreken, zij wonen weliswaar niet in de omgeving van RTHA, maar zullen ook verontrust zijn met de verandering van het klimaat en het slechter worden van het milieu, zullen niet zo gauw deze kant op komen om hun stem te laten horen, maar uiteindelijk gaat het ons allemaal aan. In Parijs is afgesproken om Co2 en fijnstof uitstoot te verminderen/tegen te gaan, dus een voorwaarde om daar gehoor aan te geven en niet uit te breiden en dan met 75%, blijft het nog wel leefbaar om in deze omgeving te wonen met dit voorstel? Dacht dat het een zakenvliegveld is. We wonen in de randstad met veel (chemische) industrie, veel wegen (transport), treinen en een vliegveld, wat in dit gebied extra veel luchtvervuiling en herrie veroorzaakt, waardoor de mensen eerder problemen en klachten aan de luchtwegen en slaapstoornissen, en stress krijgen. Citaat uit de krant: vanwege de vervuiling van de luchtkwaliteit zijn er 400.000 doden per jaar te betreuren. Tevens verhoogde kans op astma, bronchitis en hartfalen. Meer dan 90 proc. van de bevolking in de STEDEN, ademen gevaarlijk vervuilde lucht in. Economische schade: 15 miljard euro aan verloren werkdagen, 4 miljard aan gezondheidszorg, 3 miljard door lagere gewasopbrengst en 1 miljard schade aan gebouwen. Indirecte kosten voor Europa 330 à 940 miljard (voor Nederland 9 à 29 miljard). Bron: Europ. Comm.) Wereldwijd ontbossing, uitstoot Co2 en fijnstof, met gevolg: smelting poolkappen, vervuiling van het water en de lucht, in de toekomst komen er steeds meer extreme stormen en regenval/hagelbuien. Kijk alleen maar naar de schade die mens, dier, bossen etc. daardoor hebben te lijden. Ook het Wereld Natuur Fonds luidt de noodklok en waarschuwt voor het uitsterven van div. diersoorten. Dit alles door opwarming aarde. In R'dam en omliggende gemeenten wordt de meest vervuilde lucht ingeademd. Ook heeft r'dam de grootste hoeveelheid fijnstof in de lucht en op gebied van stikstofdioxide in de lucht is r'dam zelfs de koploper van Nederland. Na bvgn. opsomming is het niet logisch om RTHA nog meer te laten vervuilen met liefst 75% door uitbreiding van het vliegveld cq. vliegbewegingen. Niet alleen het milieu wordt nog meer schade toegebracht, ook de geluids(herrie)norm wordt enorm opgeschroefd. Er zullen argumenten komen over werkgelegenheid, allicht is het belangrijk dat je werken kan/hebt. Vaak en veelal draaien keuzes om geld/werkgelegenheid en is gezondheid minder belangrijk. Want het moet vaak meer en nog meer, ten koste van vuil ook zelf maar in ook wat ik al eerder heb genoemd. Maar laten we tevreden zijn met wat we hebben en met elkaar er naar streven om een leefbaar milieu te behouden. Dat is niet alleen voor ons van belang, maar ook voor de komende generaties, zodat we trots kunnen zijn, dat we ons daarvoor in willen/hebben gezet. Ten slotte: vliegen is zoals bekend een van de meest vervuilde vormen van transport.	