

# Vliegtuigoverlast niet alleen in directe omgeving

**Rotterdam The Hague Airport zou een zakenvliegveld worden. Daarmee kon de omgeving wel leven. Maar het zakelijk verkeer is drastisch afgenomen en de toeristische vluchten zijn explosief toegenomen. De meeste overlast wordt ondervonden in de directe omgeving, dus in Midden-Delfland, Schiedam-Noord, Vlaardingen-Holy, de Rotterdamse stadsdelen Overschie, Schiebroek en Hillegersberg en in de dorpskernen van Lansingerland, te weten Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Bleiswijk.**



Alfred Blokhuisen.

Alfred Blokhuisen, voorzitter Bewonersgroep Tegen Vliegtuigoverlast, woont er veel verder vandaan, in Spijkenisse. Wat verklaart zijn betrokkenheid?

Binnen de toegestane geluidsruimte was groei nog mogelijk. 'Maar niet voor die goedkope vakantievluchten van Corendon, TUI en Transavia!' zegt Alfred Blokhuisen. 'Het mag niet zo zijn dat de woonomgeving overlast ondervindt voor het plezier van vakantiegangers. Schiphol is hier maar veertig kilometer vandaan. De spotgoedkope vakantievluchten moeten echt afnemen! Intussen is een weekje parkeren op het vliegveld duurder dan een retour Barcelona.'

De Bewonersgroep Tegen Vliegtuigoverlast (BTV) bestaat al sinds het Centraal Comité Anti-Bulderbaan in de jaren tachtig actie voerde om Rotterdam Airport gesloten te krijgen. In de jaren negentig bestond er een serieus plan om het vliegveld te verplaatsen van Zestienhoven naar de iets noordelijker gelegen polder Schieveen, maar het desbetreffende Integraal Plan Noordrand Rotterdam (IPNR) haalde geen meerderheid in de Rotterdamse gemeenteraad. De luchthaven bleef op Zestienho-

ven en de BTV bleef strijden tegen vliegtuiglawaai en vervuiling door vliegverkeer.

'De overlast van Rotterdam Airport wordt in een veel groter gebied ervaren,' zegt Blokhuisen. Er zijn vaste aanvliegroutes die ook in Spijkenisse, Hoogvliet, Rhoon en Poortugaal voor overlast zorgen. We krijgen hier wel tot veertig vliegtuigen per dag over ons heen. Negentig decibel is geen uitzondering! Overlast is er dus bepaald niet alleen dichtbij het vliegveld. Wij hebben leden tot

op Goeree-Overflakkee, want daar beginnen de vliegtuigen al te dalen, wat gepaard gaat met toenemende herrie en luchtvervuiling.'

'En dan zeggen ze bij Leefbaar Rotterdam: als je geen herrie wilt, moet je niet bij een vliegveld gaan wonen. Nou, kijk eens hoe ver we op Voorne-Putten ervan af zitten! En dan nóg herrie!'

## Vliegveld opheffen?

Naast zijn voorzitterschap van de BTV heeft hij dezelfde functie bij *SchipholWatch*, een burgerbeweging

Rotterdam  
Central Park.  
[www.rotterdam-centralpark.nl](http://www.rotterdam-centralpark.nl)





die zich verzet tegen de uitbreiding van Schiphol. Zijn politieke ervaring komt daarbij goed van pas. Hij was elf jaar gemeenteraadslid voor GroenLinks in Spijkenisse. Daarna was hij acht jaar Statenlid van Zuid-Holland en daar woordvoerder milieu, mobiliteit en luchtvaart. Nog steeds adviseert Blokhuizen partijgenoten in de gemeenteraad, de Provinciale Staten en de Tweede Kamer.

'Doelstelling van de BTV is vermindering van vliegtuigoverlast,' zegt hij. 'Maar als Rotterdam The Hague Airport niet wil inkrimpen, is de ultieme consequentie dat het vliegveld moet verdwijnen.'

#### **Woonwijk Rotterdam Central Park**

De politieke steun voor een woonwijk neemt behoorlijk toe. Vijf partijen in de Rotterdamse gemeenteraad willen een groene woonwijk op de plaats van het grijze vliegveld. *Rotterdam Central Park* is de werktitel: een groene wijk van tienduizend woningen.

Alfred: 'Het gaat de goede kant op. We bereiken best wat, al zijn we als vereniging natuurlijk niet opgewassen tegen de professionele lobby van Schiphol en Rotterdam The Hague Airport. Wij hebben geen

werknemers. Maar we kunnen feiten verzamelen. Als er beweerd wordt dat we over een tijdje elektrisch vliegen, wordt dat als nieuws gebracht. De meeste journalisten hebben een alfaopleiding. Maar wie bèta heeft, gaat het uitrekenen. Dan kom je tot de conclusie dat de accu's veel te zwaar voor een vliegtuig zijn. Het gaat dus gewoon niet!

Andere voorspelling: we krijgen elektrisch vliegende taxi's. Dat wordt serieus als nieuws gebracht. Maar het komt neer op helikopters. Niemand wil een helikopter in zijn straat zien landen. Ga eens na hoeveel wind en lawaai dat geeft! Technisch kan het misschien, maar maatschappelijk niet. Het wordt gepresenteerd als een wenkend perspectief, maar het zal er echt niet van komen en ondertussen worden standaardtoestellen aangeschaft die nog eens 35 jaar kerosine blijven slurpen.'

'Zo zijn er in het verleden ook geluidsarme sportvliegtuigen beloofd. Het is er niet van gekomen. Ze vinden de geluiddempers te duur...' Hij verzucht: 'Het is trouwens ongehoord dat Rotterdam The Hague Airport wil blijven groeien. Alsof er geen klimaatdiscussie is. In feite is het hondsbrutaal.'

#### **Draagvlak versterken**

De BTV werkt samen met bewonersorganisaties in onder andere Schiedam en Rotterdam. 'We zijn een gemotiveerde club, negenhonderd huishoudens zijn lid, maar ons draagvlak is veel groter. Juristen die binnen de BTV actief zijn, begonnen een zaak tegen de Staat omdat het vliegveld niet over een natuurvergunning beschikt. De BTV komt ook op voor de gezondheid van de bewoners van dit gebied, want wetenschappelijk staat vast dat veel mensen luchtwegaandoeningen en hart- en vaatproblemen krijgen als gevolg van de uitstoot en herrie van vliegverkeer.'

'Ook de Midden-Delfland Vereniging en de BTV kunnen elkaar met deskundigheid versterken. We hebben gedeelde belangen. De Midden-Delfland Vereniging heeft kennis van wat in het gebied wel en niet toelaatbaar is. Als wij inspreken in gemeenteraden, kunnen we ook voor Midden-Delfland opkomen. We kunnen elkaar met raad en daad steunen. Ook mensen uit Midden-Delfland zijn zeer welkom als lid via [btv-rotterdam.nl](http://btv-rotterdam.nl)'

*Kor Kegel*

*Vakantievlicht vertrekt vanaf Rotterdam The Hague Airport. Foto Henk Groenendaal.*