

# Regio ziet meer vliegen RTHA niet zitten

Nog voor de zomer wil de gemeente een standpunt innemen over de wens van Rotterdam The Hague Airport om veel meer vliegbewegingen toe te staan. Het gesprek daarover met de stad begon op 9 maart toen 'verkenner' Joost Schrijnen naar Schiedam kwam om zijn advies aan de gemeente toe te lichten. Schrijnen heeft na uitgebreid onderzoek geconcludeerd dat er in de regio "geen draagvlak" is voor de plannen van het vliegveld, ook niet in Schiedam. Ter bespreking in de komende maanden is wat Schiedam dan wél wil dat er wordt afgesproken met de luchthaven.



John Witjes

## Helikopter verplaatsen?

Zoals eerder geschreven in De Spalander wil de staatssecretaris voordat zij medio 2018 de beslissing neemt over een nieuwe vergunning (luchthavenbesluit) voor RTHA weten of er regionaal bestuurlijk draagvlak is voor een van de varianten voor groei die het vliegveld in 2014 presenteerde. Het vliegveld zelf wil liefst 75% meer vluchten (van 22.000 in 2016 naar 38.000 in 2025). De regio had om het antwoord op die vraag te onderzoeken een 'verkenner' aangesteld, de heer Joost Schrijnen. Deze presenteerde zijn bevindingen en advies op 9 maart aan een flink gezelschap van burgers en lokale politici op het stadskantoor. Zijn conclusie na met vele mensen en organisaties te hebben gesproken, is dat het uitbreiden van vluchten op RTHA thans niet realistisch is. Zijn advies is echter om de traumalen politieheliporters die nu nog hun basis hebben op RTHA te verplaatsen naar een heliport ten zuiden van Rotterdam. Er zou dan 'geluidsruimte'

beschikbaar komen voor een "bescheiden" groei van het aantal vluchten. Schrijnen kon echter niet aangeven om hoeveel vluchten dat dan zou gaan, maar getallen van 4 à 5.000 op jaarbasis worden genoemd. Grofweg de helft daarvan zal dan via Schiedam vliegen, hetgeen toch een flinke toename van de geluidshinder zal betekenen (met name in de randen van de nacht). Maar voor het zover is, zal eerst die heliport moeten worden aangelegd; een procedure die vele jaren kan duren....

## Faro of Londen

Schrijnen gaf in zijn advies nog meer zaken ter bespreking mee. Hij pleit voor het maken van goede afspraken tussen luchthaven en regio (met name Schiedam, Lansingerland, Rotterdam en provincie) over hoe het vliegveld gebruikt gaat worden. Vastgelegd zou moeten worden dat het vliegveld zich nu echt gaat richten op vliegen naar "zakelijke bestemmingen". Dus geen zonbestemmingen als Faro of Pula, maar bijvoorbeeld Londen en Kopenhagen. De gang van

zaken in de afgelopen 20 jaar heeft echter aangetoond dat die afspraken lastig te maken en te handhaven zijn.

### **Aanstellen bemiddelaar**

Ook geeft Schrijnen aan dat het vliegveld veel meer zijn toegevoegde (economische) waarde voor de regio moet gaan bewijzen. En ook zullen er meer afspraken gemaakt moeten worden over hoe de geluidshinder verder kan worden teruggebracht en de kwaliteit van de leefomgeving verbeterd. Zo noemt hij als suggestie het aanstellen van een bemiddelaar voor het behandelen van klachten over geluidsoverlast, waardoor mensen zich meer serieus genomen voelen bij meldingen.

### **Onbeantwoorde vragen**

De 350 vragen die in de afgelopen maanden bij de verkenner waren ingeleverd, heeft 'ie slechts op hoofdlijnen laten beantwoorden. In een apart document bij het advies zijn de antwoorden gegroepeerd naar onderwerp te vinden, maar de details ontbreken. Kennelijk was het voor het formuleren van het advies van de verkenner niet echt van belang de antwoorden op alle vragen te krijgen. De waarde van de vele vragen was het feit dat zij gesteld zijn. Toch kan dat de vragenstellers met een kater achter laten, want wie had verwacht nu op bepaalde zaken eindelijk eens duidelijkheid te krijgen, komt bedrogen uit.

### **Meer lawaai boven Schiedam**

Tijdens een geanimeerde discussie bij de presentatie van Schrijnen onder leiding van de burgemeester werden vele vragen aan de verkenner gesteld. Zoals waarom als de vraag naar vliegen vanaf RTHA groter is dan het aanbod, de prijzen niet verhoogd worden. Zo kan het vliegveld zonder uitbreiding van vluchten toch meer verdienen. Ook werd bij de vragenronde duidelijk dat de gevolgen van het plan om de helikopters te verplaatsen nog niet in beeld zijn. Want er zal nog nader onderzoek gedaan moeten worden hoeveel extra vluchten dat oplevert en welke milieueffecten dat dan weer zal hebben. Nu "ja" zeggen tegen het advies van Schrijnen, betekent akkoord gaan met méér lawaai boven Schiedam, terwijl onduidelijk is hoeveel geluid dat dan zal zijn.

### **Communicatie verbeteren**

Volgens Schrijnen "kan het vliegveld leven met zijn advies", omdat men ziet dat het niet reëel is nu méér te vragen aan de staatssecretaris. In het Algemeen Dagblad van 11 maart lijkt directeur Ron Louwerse van RTHA zich neer te leggen bij het advies van Schrijnen: "Prima als we niet groeien, maar dan blijven we achter". Hij gaf aan "Misschien kunnen we die mensen die overlast ervaren, ook meer de lusten geven. Het is zo belangrijk dat we de dialoog aangaan". Dit soort uitspraken kan de weg vrij maken om nieuwe vormen van communicatie en overleg tussen bewoners en vliegveld te gaan starten.



### **Samenleven met vliegveld**

De besluitvorming rond het nieuwe luchtvaartbesluit zal dus niet alleen gaan over wel of niet méér vliegen, maar ook over hoe we als omgeving kunnen samenleven met een vliegveld in onze achtertuin. Voorstellen hiertoe zullen in de komende weken opgesteld moeten worden en ook daarover zal een zekere mate van overeenstemming in de regio moeten zijn. Een behoorlijke klus voor de bestuurders, maar ook voor ons als bewoners. We kunnen nu ideeën inbrengen.

### **Nieuw handhavingspunt gevraagd**

Eén van de voorstellen die Schiedam in elk geval in zal brengen is het instellen van een nieuw

'handhavings- en meetpunt' aan de oostrand van Sveaparken om vooral het geluid van de stijgende vliegtuigen te monitoren. Want ongeveer 60% van al het stijgende verkeer (waaronder zes toestellen tussen 7.00 en 7.30 uur) gaat over dit deel van Schiedam.

#### Regio wil snel beslissen

De besluitvorming over het advies dat de regio (BRR) uit zal brengen aan de staatssecretaris staat onder tijdsdruk. Het advies moet er voor de zomer

zijn. De Schiedamse wethouder Van Aaken wil een eerste concept bespreken in de raadscommissie van 4 april, waarna het standpunt regionaal kan worden ingebracht. Besluitvorming over het conceptadvies van de BRR in de gemeenteraad kan dan plaatsvinden in mei of in juni. Weinig tijd dus om nog een uitgebreide consultatie van de bewoners te starten. Vanuit de klankbordgroep van het SOBO zal getracht worden voor 1 april met een voorlopig standpunt te komen.

**Reageren op deze kwestie? Mail naar [info@bvspaland.nl](mailto:info@bvspaland.nl).**

---

## Meer meldingen, minder klagers uit Schiedam

**Het aantal meldingen van overlast door vliegtuiggeluid van Rotterdam Airport is in 2016 fors (80%) toegenomen t.o.v. 2015 meldde de DCMR onlangs. Het lijkt erop dat het vliegveld veel meer hinder heeft veroorzaakt. In de concept-jaarrapportage over 2016 wordt dit beeld wel enigszins genuanceerd. Frequente klagers en het feit dat RTHA in het nieuws was vanwege de groeiplannen lijken het beeld te bepalen. Uit Schiedam kwamen nauwelijks meer klachten in 2016 dan in 2015.**

John Witjes

In totaal ontving de milieudienst (DCMR) in 2016 12.770 meldingen over geluidsoverlast die aan het vliegveld waren toe te schrijven. Men schrijft: "Er is bij de DCMR geen bedrijf waarover zoveel meldingen binnenkomen als over RTHA".

Van die klachten werd 63% ingediend door 15 frequente klagers, dat zijn mensen die meer dan 140 klachten per jaar indienen. De overige meldingen (in totaal 4715) werden gedaan door 837 mensen.

In Schiedam is één frequente klager, een inwoner van Kethel-Oost die 382 meldingen deed. In Bergschenhoek zijn dat er zes die tezamen 5400 meldingen deden. Eén van hen klaagde maar liefst 3668 keer!

Vanuit Schiedam kwamen in totaal 928 meldingen, een stijging van 6%. Als we de klachten van de frequente melder buiten beschouwing laten, waren dat er 546 van 100 klagers. In 2015 dienden 114 mensen 393 klachten in. Dus in 2016 zijn er 150 meldingen meer ingediend vanuit Schiedam door 14 mensen minder: er wordt door minder mensen méér

geklaagd. Die meldingen werden met name in de randen van de nacht ingediend.

In het geluidmeetpunt aan de Nachtegaallaan werden geluidpieken van landende verkeersvliegtuigen geregistreerd van 81 dB. De vliegtuigen landden via een rechte lijn die door vrijwel alle vliegtuigen werd gevlogen. Er zijn geen verschillen waargenomen tussen verschillende vliegtuigmaatschappijen als het gaat om de vlieghoogte bij de landing; die is bij alle vrijwel identiek. Bij het stijgen richting Schiedam viel het de DCMR op dat Transavia zoveel mogelijk de bebouwing in Sveaparken tracht te ontwijken, terwijl andere maatschappijen daar wat minder zorgvuldig mee omspringen.

Van de vertraagde vluchten die na 23.00 uur landen springen opnieuw de vliegtuigen uit Rome in het oog: 64 maal te laat. Overigens is gebleken dat 60% van de vertraagde vluchten landt via Lansingerland. In 2016 waren er 1006 nachtvluchten, waarvan 376 voor rekening van de traumahelikopter. Over die nachtelijke traumahelikopter werd overigens betrekkelijk weinig geklaagd: 38 keer.