

## Vliegveld legt rekening neer bij omwonenden

Met een jaar vertraging heeft Rotterdam The Hague Airport op maandag 14 maart de onderzoeken gepresenteerd die verricht zijn omdat men het aantal vluchten fors wil uitbreiden in de komende tien jaar. Duidelijk komt naar voren dat méér vliegen meer geluid gaat geven voor onze wijk, want de huidige geluidscontour is te klein. Het vliegveld gaat er van uit dat de staatssecretaris eind 2017 het besluit tot meer vluchten gaat nemen. Op 17 mei zal de gemeente Schiedam een voorlichtings- en discussieavond organiseren met het vliegveld, bewoners en raadsleden.



*John Witjes*

### **In 2025 75% meer vluchten**

Rotterdam The Hague Airport (RTHA) moet volgens nieuwe wetgeving uiterlijk in 2018 een nieuwe vergunning hebben ("luchtvaartbesluit"). Plannen daartoe zijn in 2014 al bekend gemaakt. Men wil in 2025 9 tot 11 nieuwe bestemmingen bedienen en al met al ruim 38.000 vluchten per jaar afhandelen (tegen 22.000 nu: 75% vluchten extra). Dit kan alleen maar als de omgeving een dergelijke uitbreiding aanvaardbaar vindt, heeft de minister gesteld. In de komende maanden gaat het vliegveld op diverse manieren proberen alle neuzen hun kant op te krijgen. Men wil daartoe zelfs een nieuw overlegorgaan in het leven roepen, een soort onderhandelingstafel. RTHA realiseert zich dat er flinke weerstand tegen de plannen zal zijn.

### **Niet vliegen in de nacht**

Eerder werd al duidelijk dat in de plannen voor meer vluchten het nachtrecht gewoon

gehandhaafd blijft: dus geen regulier vliegverkeer tussen 23.00 uur en 07.00 uur, behalve een incidenteel te laat komend vliegtuig. En ook wordt er niets veranderd aan de startbaan. Wel aan de gebouwen overigens, maar die ingrijpende verbouwing staat grotendeels los van deze plannen. Vanwege toegenomen inzet van de traumahelicopter (zowel overdag als 's nachts) en de voorgenomen stationering van een politieheli op het vliegveld, zijn die veranderingen wél meegenomen in de plannen. Voor Schiedam heeft dit echter geen gevolgen.

### **Zakelijke vakantiegangers**

In de bijeenkomst van 14 maart was ook de nieuwe directeur de heer Louwerse aanwezig, maar hij liet het woord voeren door Steven v.d. Kleij, manager Informatie, Capaciteit en Beleid. Deze gaf aan dat men het begrip "zakenvliegveld" heeft omschreven als een vliegveld van waaruit hoofdzakelijk op zakelijke bestemmingen wordt gevlogen. En een zakelijke bestemming is dan weer een vliegveld in een gebied dat voor zakenlui

relevant is. Om dergelijke vluchten rendabel te maken, want men rekent met een zakelijke bezetting van 20%, moeten de overige stoelen gevuld worden met vakantiegangers. Diezelfde vakantiegangers moeten tegelijk het maatschappelijk draagvlak van het vliegveld vergroten, omdat zij het wel prettig vinden om vanuit de regio te vliegen.

Van der Kleij gaf wel toe dat het vliegveld aan een maatschappij die toestemming heeft om op RTHA te vliegen wettelijk geen beperkingen t.a.v. de bestemmingen kan opleggen....

### Geluidscontour dichterbij

In het milieu-effectrapport (MER) dat op 14 maart werd gepresenteerd is onderzocht wat de gevolgen van een zestal scenario's zijn voor de omgeving. Het vliegveld heeft de voorkeur voor het scenario 3c waarbij zoals vermeld er 38.000 vluchten per jaar plaats kunnen vinden in 2025. De nieuwe 56 dB(A) Lden geluidscontour komt wat meer richting Spaland en Sveaparken te liggen, met name tegen de oostelijke rand van Sveaparken en het gebied rond Windas. De contour reikt tot aan de noordkant van volkstuintencomplex Thurlede en de Rietkraag en de Weide in Kethel-Oost. De geplande nieuwbouw op sportpark Kethel valt er net buiten en wordt dus niet onmogelijk gemaakt door het toegenomen geluid. Ook de kritische veiligheidcontouren laten onze wijk ongemoeid. Nieuwbouw van woningen bij "Station Kethel" is niet meer mogelijk.



### Fijn wonen in het groen

De totale hoeveelheid door vliegtuigen geproduceerd geluid zal dus toenemen als er meer vluchten komen. Maar een en ander is volgens de wettelijke normen toegestaan. Er

hoeven ook geen extra maatregelen genomen te worden (geluidsisolatie van woningen bijvoorbeeld). RTHA heeft aangegeven dat het in de verwachting ligt dat er ook in de randen van de nacht meer gevlogen gaat worden. Maar ook dat is geen reden voor extra maatregelen. De vraag is natuurlijk wel of het nog wel zo prettig wonen is schuin onder de landingsroute en of de op Sportpark Kethel te bouwen huizen wel verkoopbaar zijn. Hoe prettig is het om in Sveaparken op zondagochtend net na 7.00 uur door zes stijgende vliegtuigen gewekt te worden?



### Kosten en baten

In de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) is berekend wat de "gemonetariseerde" waarde is van alle gevolgen van het uitbreiden van het aantal vluchten. Men beoogt er een objectieve weging mee van alle effecten, zoals investeringen, reistijd, toerisme en leefbaarheid. Bureau Ecorys die deze MKBA heeft verricht kwam tot de conclusie dat in alle groeivarianten er een positieve balans is in de baten versus de kosten! Dus meer vliegen levert meer op. Zo verliezen zakenreizigers minder reistijd, komen er extra arbeidsplaatsen (tot max 1250) op en rond het vliegveld, kunnen omwonenden snel een vliegtuig pakken et cetera. Men signaleert echter wel "aanzienlijke kosten" als het gaat om de effecten van toegenomen geluidsproductie en –overlast. Die heeft men uitgedrukt in waardevermindering van de koopwoningen. In alle gebieden (oostelijk en westelijk) van het vliegveld zou het in de variant 3c gaan om ruim



100 miljoen euro waardeverlies van enkele tienduizenden huizen in de komende 10 à 20 jaar. Ook in Spaland, Sveaparken en Kethel-Oost dus. Toch zijn er volgens de onderzoekers meer positieve effecten te verwachten en dus stelt men dat meer vluchten met een horizon van zo'n 30 jaar "maatschappelijk rendabel" zijn. Men heeft daarbij niet gekeken naar bijvoorbeeld de ontwikkeling van de ticketprijs, want de onderzoekers geloven dat de vraag naar vliegvluchten een autonome groei zal laten zien, los van de prijs..... En van het niet zolang geleden gesloten mondiale klimaatakkoord trekt de luchtvaartwereld zich al helemaal niets aan.

#### **Rekening bij omwonenden**

De wrange constatering bij de MKBA is dat de rekenaars weliswaar blij kunnen worden van de effecten van meer vluchten, maar dat de rekening op de verkeerde plek terecht komt. De winst (baten) komt terecht bij het vliegveld, de reizigers en de bedrijven, de kosten komen voor rekening van omwonenden in de vorm van waardevermindering van hun huizen! En dan hebben we het nog niet over het gederfde woongenot en de mogelijke negatieve effecten op de gezondheid.

#### **Stadserf op 17 mei**

De rapporten zijn dinsdag 15 maart op de website van RTHA gepubliceerd, zodat een ieder er kennis van kan nemen. Omdat het ondoenlijk is om alles te lezen streeft men naar het toevoegen van een

leesbare samenvatting. Bij het schrijven van dit artikel is mij nog niet duidelijk of die er ook al is. In Schiedam zal dus op 17 mei een en ander worden toegelicht, o.a. door Steven vd Kleij van het vliegveld in een Stadserfbijeenkomst (waarbij bewoners en raadsleden in debat kunnen gaan met elkaar en het vliegveld). Aan het programma wordt nog gewerkt door de gemeente. De plannen zullen uiteraard in de gemeenteraad worden besproken (na de zomer). Het SOBO zal op een daartoe geschikt moment ook met de bewoners in gesprek gaan en ook de beoogde klankbordgroep ter ondersteuning van de vertegenwoordigers in de CRO zal gestart gaan worden.

#### **Besluit na de verkiezingen**

Hoe de "onderhandelingstafel" die het vliegveld in het leven wil roepen er uit gaat zien is nog niet bekend, noch wie de beoogd "informatuur" gaat worden. Wel is duidelijk dat er niet veel inspraak mogelijk is als RTHA eind dit jaar de aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit zal doen. De staatssecretaris zal een en ander in 2017 bestuderen en met de Tweede Kamer bespreken. Als er (bestuurlijk) draagvlak is, zal de staatssecretaris vervolgens zelf een beslissing kunnen nemen, waarop geen beroep mogelijk is. Behalve dan eventueel op procedurele gronden. Omdat er in 2017 verkiezingen voor de Tweede Kamer zullen zijn, zal de besluitvorming in Den Haag naar verwachting niet voor eind 2017 plaatsvinden. En dan wil het vliegveld in 2018 dus beginnen met het uitbreiden van de vluchten.

#### **Praat met ons mee**

Van belang is dat een ieder die een mening wil geven over dit onderwerp of er over mee wil praten dit de komende maanden kan doen. De bewonersvereniging en het SOBO zullen initiatieven tot een gesprek nemen, naast de initiatieven van de gemeente. Later dit jaar volgt nog een charmeoffensief van Rotterdam Airport: zij komen langs de huizen met gebakjes, omdat men dit jaar 60 jaar bestaat.

Reageren op de plannen kan via [info@bvspaland.nl](mailto:info@bvspaland.nl), daar kunt u zich ook aanmelden voor de SOBO-klankbordgroep.