

Aan de leden van de Gemeenteraad van Schiedam
i.a.a. de leden van het College van B&W van Schiedam
Postbus 1501
3100 EA Schiedam

Schiedam-Kethel, 2 oktober 2018

Betreft: overlast Rotterdam The Hague Airport (RTHA)

Geachte leden van de gemeenteraad,

Een bekend Nederlands gezegde luidt: 'Ze dronken een glas, deden een plas en alles bleef zoals het was'. En dat lijkt ook voor de situatie rond Rotterdam The Hague Airport en haar plannen voor uitbreiding het geval te zijn. Althans, .. dat lijkt zo!

In 2017 werd met inbreng van veel partijen onder leiding van een verkenner, dr. Joost Schrijnen, het 'Advies over draagvlak luchthavenbesluit' uitgebracht. Daaruit bleek dat er onvoldoende draagvlak is voor de beoogde uitbreiding van het vliegveld.

Het rapport stelde 6 acties voor, tw.:

1. Plaats het maatschappelijk helikopterverkeer uit,
2. Ontwikkel RTHA tot een luchthaven gericht op (m.n.) zakelijke bestemmingen in Europa,
3. Vergroot de economische meerwaarde voor de regio,
4. Blijf alert op geluidhinder beperkende mogelijkheden en verbeter de omgang met gehinderden,
5. Werk aan verbeteringen van de leefomgevingskwaliteit,
6. Verstevig de governance op RTHA en ga aan de slag met bovenstaande acties.

Kort weergegeven gaat het dus om: onderzoek of de helikopterhaven naar elders kan worden verplaatst, een herbevestiging dat de luchthaven primair voor zakenvluchten zou moeten worden gebruikt en de nadrukkelijke oproep om na te gaan hoe de overlast door vliegtuiglawaai voor de omwonenden kan worden beperkt.

Maar sindsdien is het vrijwel 'stil' rond de luchthaven.

Spelen met de publieke opinie

Wel is er met enige regelmaat berichtgeving via de pers over het grote belang van de luchthaven voor de werkgelegenheid, voor opleidingen, voor onderzoek van de TU Delft en voor het regionale bedrijfsleven¹. Ook wordt gemeld dat er weliswaar meer passagiers werden vervoerd, maar met minder (!?) vliegtuigen.

Recente berichtgeving over een toename van het aantal klachten over vliegtuiglawaai werd in de media gedomineerd door de nadrukkelijke vermelding van het aantal veelklagers en incidentele klagers. Met de eersten – dat zijn immers lastposten – behoeft je geen rekening te houden, en de laatsten doen slechts incidenteel hun beklag en dat betekent dat het allemaal wel meevalt met de overlast Of zijn de mensen het signaleren van overlast moe, of gaan zij er inmiddels vanuit dat klagen toch niet helpt?

¹ Een veel gebruikt argument voor uitbreiding van het vliegveld, dat steelt op onderzoek van bureau Ecorys uit 2015. Inmiddels is bekend dat de positieve effecten op de werkgelegenheid en de economie sterk overdreven zijn. Na een eerdere second opinion door de TU Delft, is recent nogmaals aangegeven dat de effecten op de werkgelegenheid en economie sterk overtrokken zijn. In het rapport 'Second Opinion maatschappelijke kosten – batenanalyse ontwikkeling Rotterdam The Hague Airport' van juli 2018 is dit nogmaals aangetoond. Een onderzoek dat is uitgevoerd door NEO Observatory en LeoBus in opdracht van BTV (Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast) Rotterdam.

Toename vliegtuiglawaai

Wij als bewoners van de wijken in Schiedam die onder de aan- en uitvliegroutes van RTHA leven constateren de afgelopen maanden een sterk toegenomen overlast van het vliegverkeer. Niet alleen door factoren als het mooie weer en de toevallige windrichting, maar ook als gevolg van:

1. de uitbreiding van het aantal op RTHA gestationeerde toestellen van Transavia van 5 naar 7, alsmede een uitbreiding van het aantal vluchten van vakantievliegers TUI en Corendon en diverse charters.

Het 'volvliegen' van de geluidruimte van het vliegveld met gebruikmaking van de tijdens de afgelopen winter niet gebruikte 'slots' geeft daartoe de ruimte, biedt meer maatschappijen de mogelijkheid om met RTHA kennis te maken en ontlast Schiphol. Meerdere vliegen in één klap dus; maar wel ten koste van het welzijn van de omwonenden. ... But who cares ...?

2. het steeds vaker overschrijden van de tijden van de nachtsluiting a.g.v. een 'slimme' planning van vluchtschema's en het oprekken van de criteria voor ontheffing op de nachtsluiting.

Door de aankomsttijden van vrijwel alle laatste vluchten van Transavia kort voor het nachtsluitingstijdstip te leggen, komt een aanzienlijk deel van de vluchten a.g.v. de gedurende de dag opgelopen vertragingen ruim tot zéér ruim na sluitingstijd aan².

De DCMR meldt hierover dat deze overschrijdingen van de sluitingstijden, maar ook van een groeiend aantal andere vliegtuigen die te laat binnenkomen, in overeenstemming is met de door RTHA zelf (!?) vastgestelde criteria voor ontheffing voor de nachtsluiting. Kennisname van de ontheffingslijst (zie bijlage 1) leert dat inmiddels vrijwel elk toestel 's nachts mag landen; met steeds vaker slaapverstoring van omwonenden tot gevolg.

Was er eerder nog sprake van vliegtuiglawaai op bepaalde momenten van de dag, nu wordt er door de toename van het totaal aantal vliegtuigen (= verkeersvliegtuigen + ander verkeer) vrijwel de gehele dag gevlogen en ervaren bewoners in toenemende mate hinder. Dit roept irritaties op!

Aanvliegprocedures en – routes

Daarnaast is er de constatering dat nieuwe typen vliegtuigen officieel weliswaar minder lawaai maken, maar dat de wijze van aanvliegen en het 'spelen' met het motorvermogen door de vliegers van grote invloed is op het feitelijke geluid en daarmee op de door omwonenden ondervonden hinder. Zo veroorzaken piloten (zowel van Boeings 737, als van de stillere Embraers) die gewend zijn om boven Londen zich te houden aan weldoordachte aanvliegroutes en strenge -procedures met het doel geluidhinder voor omwonenden te beperken, veel minder geluidsoverlast dan toestellen van - met name - Transavia die van elders komen. Komen 'Britse' toestellen langzamer, met minder motorvermogen 'glijdend' binnen, piloten van Transavia vliegen met hogere snelheid aan en geven boven bewoond gebied vaak nog even wat extra 'gas'³. Met als gevolg meer lawaai, maar ook lawaai als gevolg van turbulentie. Dit laatste is vaak merkbaar aan angstige reacties van kleine kinderen en sommige huisdieren.

Terugmeldingen van de DCMR n.a.v. klachten laten dat ook zien. Waar toestellen van Transavia op het meetpunt aan de Nachtegaallaan in Schiedam waarden van 80 tot 83 dB(A) laten zien, liggen die van toestellen van British Airways tussen de 74 en 79 dB(A). Grote verschillen, die niet alleen zijn terug te voeren op het verschil in vliegtuigtype, maar nadrukkelijk ook op de wijze van aanvliegen.

² T.o.v. vorig jaar is het aantal nachtvluchten nu al 36% hoger! En dat komt niet door meer traumavluchten, maar uitsluitend door vertraagde lijnvluchten!

³ Toen tijdens een hoorzitting in 2016 in het Schiedamse Stadskantoor de directeur van RTHA daarop werd gewezen, zei hij dat te zullen navragen. Korte tijd later liet hij weten dat hij navraag had gedaan bij de 'stationmanager' van Transavia, maar dat deze zich niet in de gemaakte opmerking herkende. Daarmee was de zaak afgedaan!

Op het verzoek aan wethouder mw. Van Aaken om i.o.m. de DCMR bij de Odinhof een geluidmeetpunt te plaatsen of het meetpunt van de Kastelenbuurt daarheen te verplaatsen, is ook nooit meer iets vernomen. Hoe serieus worden opmerkingen van omwonenden genomen?

Britse en andere vliegers zijn bij het aanvliegen van de Londense vliegvelden gehouden om de strenge richtlijnen van het Continuous Descent Approches (CDA) systeem op te volgen en routes te volgen die woongebieden ontzien. Bovendien wordt de geluidproductie van elk toestel geregistreerd en is het voor luchtvaartmaatschappijen inmiddels een aanbeveling om winnaar te zijn van de 'CDA Challenge' waarover elk kwartaal wordt gepubliceerd. Zo waren in het 1^e kwartaal 2018 het Poolse LOT en het Scandinavische SAS de best presterende (= stilste) maatschappijen (zie bijlage 2). Zo kan het dus óók! Tenminste, als je serieus met het wel en wee van de omwonenden rekening wenst te houden.

Naast de wijze van aanvliegen (d.i. hoogte, snelheid en vermogen), is er de routing. Nu loopt de aanvliegroute vanuit het westen lijnrecht over de woongebieden van Vlaardingen en Schiedam naar het vliegveld. Waarom kan hier niet, zoals elders heel gebruikelijk en met moderne vliegtuigen goed mogelijk, een aanvliegroute worden gehanteerd die woonwijken ontzien. Bijvoorbeeld over de A20 en dan bij het Prinses Beatrix Park afdraaien richting het vliegveld? Routinginstructies die voor RTHA deels al wel van toepassing zijn en waarbij opstijgende vliegtuigen wegdraaien om de woonwijken te ontzien. Een instructie waar met name Transavia toestellen zich overigens steeds minder aan houden en vanaf de baan rechtuit over de woonwijken Kethel-Oost, Vogelwijk, Tuindorp, Bachplein e.a. wijken uitvliegen.

Nieuwe bedreigingen

- Niet echt nieuw, maar a.g.v. nieuw onderzoek wel actueel, is de vervuiling door (**ultra**)fijnstof die ernstige **gezondheidsschade** tot gevolg kan hebben. En dan is zijn er ook de roetdeeltjes die op tuinmeubilair, in volks- en moestuinen en elders waarneembaar zijn. Luchtverontreiniging die in deze regio bovenop de al sterke verontreiniging a.g.v. haven- en industriële activiteiten en het intensieve wegverkeer komt.

- **Volvliegen van de geluidruimte.** Geluidwinst die wordt geboekt door met stillere vliegtuigen te vliegen, wordt bij de huidige systematiek weer met extra vliegbewegingen opgevuld. Dat betekent dat de winst die door de toepassing van nieuwe motortechnieken wordt geboekt, **niet** ten goede komt aan de kwaliteit van de woon- en leefomgeving voor omwonenden, maar direct wordt weggegeven aan RTHA (= de economie) die er weer extra vliegtuigbewegingen (= lawaai en overlast) voor kan aantrekken. Dat geldt evenzo bij de verplaatsing van de helikopterhaven. Vertrek van deze toestellen leidt tot het vrijkomen van geluidruimte die opnieuw met extra vliegverkeer kan worden ingevuld. Hier klopt iets niet! Deze systematiek moet van tafel.

- **Schiphol vol?** Geen probleem, zei de directeur van Transavia op 20-08-2018 in het AD. 'Transavia kan gewoon doorgroeien op regionale luchthavens zoals Eindhoven, Zestienhoven, Groningen en t.z.t. Lelystad'. Het gegoochel met cijfers, het bespelen van de publieke opinie en het tegen elkaar uitspelen van direct omwonenden en bewoners van wijken elders in de regio is inmiddels aan de orde van de dag. Doel: de geesten rijp maken voor verdergaande uitbreiding van het vliegverkeer op RTHA. De gevolgen, w.o. de gezondheidsschade van de omwonenden, doen dan niet terzake.

Oproep

In het licht van het voorgaande roepen wij, bewoners en bewonersorganisaties in Schiedam, u als gemeenteraad van Schiedam op om alert te zijn op de dreigende, sluipende uitbreiding van het vliegverkeer op RTHA en de toenemende geluidsoverlast en gezondheidsrisico's voor de bewoners. Voorkom dat alles slechts ten dienste staat van de economie, en zet actief in op maatregelen die de overlast van het vliegverkeer beperken. Vertrouw daarbij niet alleen op informatie en initiatieven vanwege RTHA, maar stel ook zelf – al dan niet samen met buurgemeenten – onderzoek in naar de situatie en de mogelijkheden om het evenwicht tussen economie en de kwaliteit van wonen en leven (= inclusief gezondheid) te herstellen.

Niets doen en alleen vertrouwen op de inzet van onze - overigens zeer gewaardeerde - bewoners-vertegenwoordigers in de Commissie Regionaal Overleg (CRO) is niet genoeg. U bent als gemeenteraad mede verantwoordelijk voor het welzijn van uw inwoners. Veronderstel daarom niet dat er bij

de geringe berichtgeving rond RTHA niets gebeurt, maar heb in de gaten dat er ondertussen stevig wordt gewerkt aan een sluipende uitbreiding van het vliegverkeer; met alle nare gevolgen voor de omwonenden van dien.

Kortom:

- zorg voor **scherper toezicht** op de overschrijding van de nachtsluitingstijden,
- maak dat **geluidwinst** van stillere vliegtuigen mede ten goede komt aan de omgevingskwaliteit.
- vervang het huidige systeem van 'geluidruimte' als begrenzing van de capaciteit van het vliegveld (weer) door een **maximum aantal vliegbewegingen**,
- zet stevig in op **alternatieve aan- en uitvliegprocedures en - routes**, en handhaaf die ook. Wat elders kan, moet ook hier mogelijk zijn (!),
- voorkom dat RTHA **overloopveld van Schiphol** wordt. De milieukwaliteit van de woon- en leefomgeving in het Rijnmondgebied staat al ernstig onder druk,
- laat u **gedegen informeren over de gevolgen van (ultra)luchtstof** a.g.v. het vliegverkeer voor de volksgezondheid.

Gaarne vernemen wij of uw raad bereid is om voor het welzijn en de kwaliteit van de woon- en leefomgeving van veel Schiedammers op te komen, en vernemen graag welke initiatieven uw raad in deze denkt te ondernemen.

In afwachting van uw reactie,

- Bewonersvereniging Kethel – Oost: [redacted]

- Bewonersvereniging Vogelbuurt Schiedam – Kethel: [redacted]

- Bewonersvereniging Hargplein – Kethel: [redacted]

- Huurders Belangen Vereniging Groenoord: [redacted]

- Bewonersvereniging Woudhoek: [redacted]

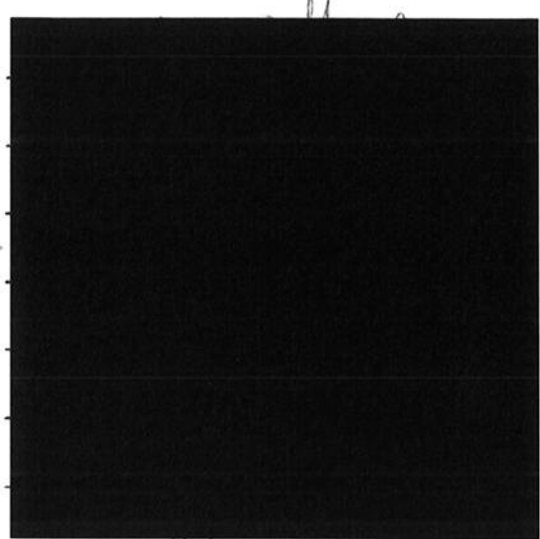
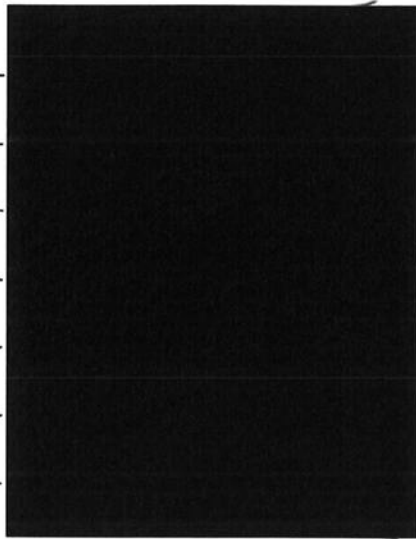
- Bewonersvereniging Spaland: [redacted]

- SOBO: T.C. de Boer [redacted]

- Bewonersvereniging Schiedam Centrum: [redacted]

- *Wijk- en Bewonersvereniging Tuindorp:* [redacted]

- individuele bewoners: [redacted]



Contactadres: Hooiland 4, 3121 XD, Schiedam

- Bilagen:** 1. Vliegen buiten sluitingstijden
2. Fly Quiet and Green; 2018 Q1 results

Bijlage 1

Vliegen buiten sluitingstijden (bron DCMR)

Reactie op uw melding:

Het vliegveld en de centrale hal van Rotterdam The Hague Airport (RTHA) zijn 24 uur per dag, alle dagen van het jaar geopend. De vertrek- en aankomsthal, na de veiligheidscontrole, blijven open voor passagiers tot en met de afhandeling van de laatste vlucht.

Tussen 23.00 uur en 07.00 uur geldt een streng nachtregime. In deze periode is een beperkt aantal categorieën vluchten toegestaan. Deze uitzonderingen zijn vastgelegd in het luchthavenbesluit van RTHA. Alle vluchten tussen 23.00 uur en 07.00 uur worden maandelijks aan de Inspectie Leefomgeving en Transport gerapporteerd. Deze dienst van het ministerie van Infrastructuur en Milieu controleert of de luchthaven en haar gebruikers zich aan de regels houden.

De volgende vluchten zijn toegestaan tussen 23.00 uur en 07.00 uur (in volgorde van afnemend gebruik):

- Vluchten ten behoeve van reddingsactie en hulpverlening. Onder deze categorie valt met name de traumahelikopter die op RTHA gestationeerd is. Ook andere hulpverleningsvluchten bijvoorbeeld bij (scheeps)ongelukken of aardbevingen (in het buitenland) kunnen onder deze regel worden uitgevoerd.
- Zakenvluchten met kleine stillere vliegtuigen, ingericht voor maximaal 19 stoelen.
- Vertraagde landende vluchten die gepland zijn voor 23.00 uur mogen tot 01.00 uur op RTHA landen.
- Medisch spoedeisend verkeer. Hierbij gaat het met name om vluchten ten behoeve van orgaantransplantatie.
- Positievluchten na 06.00 uur. Het gaat hier om lege vliegtuigen die naar RTHA komen om aansluitend vanaf 07:00 uur een vlucht met passagiers uit te voeren.
- Vluchten ten behoeve van politie of kustwachttaken.
- Overheidsvluchten waaronder militaire vliegtuigen en vluchten met of ten behoeve van regeringsleiders (zowel Nederlandse als buitenlandse).
- Vertraagde vertrekkende vluchten die gepland zijn voor 23.00 uur mogen onder bepaalde omstandigheden vertrekken tot 24.00 uur.
- Uitmijkende vluchten. Dit zijn vliegtuigen die op de luchthaven van hun bestemming niet kunnen landen door bijvoorbeeld weersomstandigheden, stakingen of technische storingen.

Tot slot is incidenteel gebruik door militaire luchtvaartuigen 24 uur per dag en alle dagen van het jaar toegestaan.

De bovenstaande toelichting heeft als doel om u meer informatie of inzicht te geven in het onderwerp van uw melding. Wij hopen uw vraag hiermee voldoende te hebben beantwoord en dat uw eventuele zorg enigszins verminderd is. Mocht u toch nog vragen hebben, dan kunt u die stellen via het webformulier.

Fly Quiet and Green 2018 Q1 results

16 May 2018

Heathrow has published its latest quarterly **'Fly Quiet and Green'** results, ranking the performance of 50 airlines on seven noise and emission metrics from January to March 2018. The new league table ranks Scandinavian Airlines System first for the second time. LOT Polish Airlines has proved to be a success story of the programme having transformed its noise and emissions performance, rising from last place in the first league rankings to second place in the latest results.

This year LOT Polish Airlines has begun operating new Boeing 737 MAX aircraft on its Heathrow services, which have made the largest improvement to its ranking. The engines on the Boeing 737 MAX are quieter and more efficient than its predecessors, and have distinctive v-shaped winglets which allow the wings to encounter less drag, use less fuel, and produce lower carbon emissions.

Scandinavian Airlines has worked with Heathrow to improve its use of **'Continuous Descent Approaches'** into the airport, which reduces noise by requiring less engine thrust and keeping aircraft higher for longer. The airline also worked to improve its ability to adhere to Government-set departure **Noise Preferential Routes (NPRs)**, referred to in the league table as "track keeping."

Matt Gorman, Heathrow's Director of Sustainability responded to the results: "As the first initiative of its kind in Europe, it was hard to estimate the impact the 'Fly Quiet and Green' league table would have when it was first launched. LOT Polish Airline's story, however, shows the results that can be achieved by working productively with our airline partners to encourage them to use quieter technology and operating procedures for the benefit of our local neighbours."

Information on the **Fly Quiet and Green** programme, along with the current table and previous rankings can be found here: www.heathrowflyquietandgreen.com