

Minister geeft aanwijzingen voor onderzoek naar meer vliegen op RTHA

Minister Schultz heeft eind september aan Rotterdam The Hague Airport laten weten wat zij allemaal moeten onderzoeken voordat zij een nieuwe vergunning mogen aanvragen. Met het schrijven van deze "Nota van Antwoord" is de eerste fase op weg naar een nieuw luchthavenbesluit is afgerond. Het vliegveld zal in de milieu effect rapportage (MER) onder andere specifiek aandacht moeten geven aan hoeveel draagvlak voor uitbreiding er is bij de burens, aan luchtkwaliteit en aan geluidshinder in de randen van de nacht. De minister wil geen discussie aangaan over het zakelijk profiel: dat is een zaak van het vliegveld zelf, vindt zij.



John Witjes

Luchthavenbesluit

In de Wet luchtvaart is Rotterdam The Hague Airport aangemerkt als een luchthaven van nationale betekenis. Om een (burger)luchthaven van nationale betekenis te exploiteren is op grond van de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit nodig. Hierin worden grenswaarden en regels voor het gebruik van de luchthaven door het luchtverkeer (waaronder de openstellingstijden) opgenomen. Daarnaast bevat het luchthavenbesluit de aanduiding van het luchthavengebied en de aanduiding van gebieden rondom de luchthaven met ruimtelijke beperkingen in verband met (1) de geluidbelasting, (2) de externe veiligheid van het luchtverkeer en (3) de vliegveiligheid. Het ministerie is bevoegd gezag voor het nemen van een luchthavenbesluit voor de luchthaven Rotterdam The Hague Airport. Bij de vaststelling van een luchthavenbesluit zal een afweging worden gemaakt op aspecten als economie,

veiligheid en milieu. RTHA is initiatiefnemer voor het aanvragen van een luchthavenbesluit.

Reactie op SOBO

In mei dit jaar heeft het SOBO namens de Schiedamse bewonersorganisaties een zienswijze ingediend op het voornemen van Rotterdam The Hague Airport om veel meer vluchten toe te laten. Ook 36 andere organisaties / overheden / individuen hebben op dit voornemen gereageerd. Op de meeste van de door het SOBO ingebrachte punten is in de Nota van Antwoord ingegaan. Uiteraard, zoals dat gaat, weinig concreet, maar enkele aanbevelingen voor nader onderzoek zijn wel overgenomen.

Handhaving

De minister is het niet eens met het SOBO dat Rotterdam Airport voordat hij een nieuwe vergunning aanvraagt, eerst de nog lopende vergunning maar moet optimaliseren. Wel geeft

de minister aan dat in het MER zal moeten worden aangegeven wat de beste plaats is voor handhavingpunten van de geluidscontouren. De wens van het SOBO om een tweede punt te maken in Schiedam, kan daarmee mogelijk gerealiseerd worden.

Gezondheid in beeld

Ook zal het vliegveld in de MER een "gezondheidseffectscreening" moeten doen, waarin zowel naar geluidshinder als luchtkwaliteit gekeken wordt. Dit is in lijn met de wens van het SOBO. De minister heeft de wens om een gericht belevingsonderzoek onder direct omwonenden in de MER te laten opnemen niet overgenomen. Zij vindt de toezegging dat RTHA een dergelijk onderzoek gaat doen in overleg met de Commissie Regionaal Overleg voldoende.

Vliegroutes

Naar aanleiding van de opmerkingen van het SOBO over de onevenwichtige verdeling van het vliegverkeer via Schiedam versus Lansingerland geeft de minister aan dat het vliegveld nog eens kritisch naar de aan- en uitvliegroutes moet kijken. Ook geeft de minister aan dat het vliegveld ook de effecten van meer vliegverkeer op de nieuwbouwplannen voor sportpark Kethel mee moet nemen in zijn onderzoek.

Zakenvliegveld?

Over de door het SOBO betwijfelde nut en noodzaak van het uitbreiden van het aantal vluchten zegt de minister dat zij een uitgebreid rapport van het vliegveld daarover verwacht. Zij zal dat rapport dan nog laten toetsen door een onafhankelijk bureau. Het vliegveld mag van haar overigens zelf (in overleg met de regio) beslissen

welk vliegverkeer toegelaten wordt. Zij wil zich niet mengen in discussies over "zakenvliegveld".

Vliegveld heeft huiswerk

Na deze Nota Van Antwoord kan het vliegveld dus aan de slag met het verder uitwerken van de wens om tot (70%) meer vluchten te komen. In deze fase 2 gaat het voor RTHA dan in elk geval om het opleveren van een MER, een economische onderbouwing en een berekening van de diverse beperkingengebieden met betrekking tot de vliegveiligheid. Deze fase eindigt met een formele aanvraag van het luchthavenbesluit door het vliegveld inclusief de onderbouwing daarvan.

Derde fase

In de derde fase stelt het Ministerie een ontwerp luchthavenbesluit op en brengt deze in procedure (vragen van zienswijzen, vragen van advies aan Commissie voor de m.e.r. en wettelijke adviseurs over het opgestelde MER, in voorhang aanbieden van het ontwerpbesluit bij Eerste en Tweede Kamer en vragen van advies aan de Raad van State). Op basis van zienswijzen, advisering en parlementaire behandeling wordt het luchthavenbesluit vastgesteld en staat alleen nog beroep open bij de civiele rechter. De fase eindigt na het onherroepelijk worden van het vastgestelde luchthavenbesluit.

Tijdpad

Het ministerie verwacht dat in het voorjaar van 2015 het MER-onderzoek zal zijn afgerond en dat dan fase 3 gaat starten. Dan wordt het voorgenomen besluit voor commentaar voorgelegd, onder andere aan de gemeenten en de bewoners. Voor of na de zomer van 2015 moet dan het definitieve besluit vallen.

CRO voordracht rond

Na maanden van onduidelijkheid heeft het College van B&W op 23 september laten weten dat men instemt met de SOBO-voordracht van de twee Schiedamse vertegenwoordigers in de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Rotterdam (CRO). Met deze instemming van het gemeentebestuur zullen de bewoners van Schiedam vanaf oktober in deze klankbordgeroep vertegenwoordigd worden door **John Witjes** (uit Spaland) en als zijn plaatsvervanger **Henk Lamphen** (uit Groenord).

Reageren op deze Spalander?
Mail naar info@bvspaland.nl