

Besluitvorming vliegveld gaat meer tijd kosten

Op 17 mei werd in het Schiedamse stadskantoor een Stads erf gehouden over de plannen van Rotterdam The Hague Airport om tot 75% meer vluchten te laten uitvoeren in de komende jaren. Ongeveer 60 mensen waren naar de Aleidzaal gekomen, waaronder ook 15 raadsleden en opvallend genoeg ook de wethouder van Lansingerland, Simon Fortuin. Ook de nieuwe directeur van RTHA, Ron Louwerse, was aanwezig.

John Witjes

Meer info nodig

Wethouder Patricia van Aaken gaf aan bezorgd te zijn over de uitbreidingsplannen. Nog teveel zaken zijn niet duidelijk, met name de gevolgen voor het leefmilieu in Schiedam. Zij wil samen met de andere betrokken gemeenten eerst dat meer onderzoek plaatsvindt. Zij benadrukte dat uitbreiding van het aantal vluchten een beslissing van de staatssecretaris za zijn, maar dat die als voorwaarde heeft gesteld dat er bestuurlijk draagvlak in de regio (Rotterdam, Lansingerland, Schiedam en provincie) voor moet zijn.

Winst te behalen

Namens het vliegveld legde Steven vd Kleij uit wat de plannen zijn. Meer vluchten zijn nodig omdat de vraag ernaar toeneemt. En de extra vluchten zullen naar “zakelijk relevante bestemmingen” zijn. Men wil liefst 9 tot 11 nieuwe bestemmingen en in totaal ruim 38.000 vluchten per jaar met grote vliegtuigen (tegen 21.000 nu). De maatschappelijke kosten-batenanalyse laat volgens vd Kleij zien dat er veel winst te behalen is ten koste van een geringe toename van de geluidshinder. De planning is wel wat bijgesteld: het hele besluitvormingsproces gaat niet zo snel. Men gaat nu uit van een nieuw luchthavenbesluit medio 2018.

Veel klachten

Rob Algra van de milieudienst DCMR ging in op de meldingen van geluidsoverlast door vliegtuigen in 2015. Er waren zo’n 750 klachten over lawaai in de vroege ochtend en ook 750 over lawaai in de late avond. Met name slaapverstoring en het onderbreken van een gesprek zijn de gevolgen van het lawaai. Hij ging ook in op maatregelen die genomen kunnen worden om het lawaai te verminderen. Die blijken slechts beperkt mogelijk.



“Zestienhoven nee”

Onder de titel “Wat hangt ons boven het hoofd?” mocht ik daarna ingaan op de mogelijke gevolgen voor de omwonenden. Protesten tegen meer vliegtuigen op “Zestienhoven” zijn er al vele jaren. Zo werd er in 1970, toen Spaland nog niet eens bedacht was, al fel geprotesteerd. De discussie heeft door de jaren heen in elk geval de situatie redelijk beheersbaar gehouden. Maar er zijn steeds meer huizen rond het vliegveld gebouwd. De afstand van de huizen aan de rand van onze wijk tot de startbaan is exact 3300 meter. Een unieke situatie.

Landingen in de avond

Ik trok de aanname dat er in de randen van de nacht vooral via Lansingerland wordt geland in twijfel. Een steekproef liet zien dat in de avond vooral via Schiedam wordt geland. Binnenshuis



komt het dan tot geluidspieken van 63 decibel. Bij meer vliegen zal met name in de randen van de

nacht meer gevlogen worden: van acht vliegtuigen tussen 22 en 23 uur naar dertien! Met name in Kethel-Oost zullen woningen een te zware geluidsbelasting krijgen. En dat zullen er naar verwachting tientallen zijn. En wat te denken

van de geluidsbelasting van de nieuwe huizen op sportpark Kethel?

Gezondheid niet in geld te vertalen

Naast geluid zal ook (ultra)fijnstof een probleem worden. Duidelijk is dat er meer ultrafijnstof zal neerdalen op onze wijken. De gezondheidsgevolgen daarvan zullen in de komende jaren steeds meer aandacht krijgen. Ik besloot mijn presentatie met de stelling dat een maatschappelijke kosten-batenanalyse die uitgaat van economische effecten nooit leidend mag zijn bij de besluitvorming: woongenot, gezondheid en veiligheid zijn voor omwonenden geen zaken die in geld uit te drukken zijn.

Verslag op website gemeente

Na een korte pauze vond een discussie plaats waaraan ook de directeur van RTHA meedeed. Van dit Stadserf is geen schriftelijk verslag gemaakt, maar de presentatie én een video van presentaties en paneldiscussie zijn te zien op de website van de gemeente:

<http://schiedam.notubiz.nl/vergadering/210631/Het%20Stadserf%2017-05-2016> .

SOBO en CRO

Ondertussen is de SOBO-klankbordgroep ook bijeen geweest om de plannen te bespreken. Als punten van zorg zijn daar zowel de toename van de geluidsoverlast als de schadelijke effecten van ultrafijnstof benoemd. Na de volgende vergadering van de Commissie Regionaal Overleg zal ook de klankbordgroep weer bijeen komen.

Op 30 juni vergadert de CRO weer. Dan zal o.a. de voortgang van de plannen aan bod komen. De vaart lijkt er namelijk een beetje uit. De toegezegde aanstelling van een "informatuur" heeft nog altijd niet plaatsgevonden. De bewonersvertegenwoordigers hebben daar echter niet op willen wachten en hebben de TU Delft bereid gevonden om een objectieve toets te doen op de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. De resultaten daarvan verwachten we in juli.

Vliegveld introduceert "Buren gespreksavonden"

Het vliegveld schrijft op zijn website: "Wij gaan graag in 2016 opnieuw met onze burens het gesprek aan. Vele burens hebben in de loop der jaren een hechte band gekregen met Rotterdam The Hague Airport. Door met elkaar in gesprek te gaan creëren we wederzijds begrip en een vertrouwensband. De luchthaven viert dit jaar het 60-jarig jubileum en we gaan graag, ook met u de toekomst in.

In kleine groepen gaan wij, samen met de gemeente Rotterdam, de luchtverkeersleiding Nederland en de DCMR het (ronde tafel) gesprek met u aan."

De eerste bijeenkomst was op 29 juni. Dit jaar staan er nog drie gepland: op 20 september, 27 oktober en 30 november op de luchthaven, telkens om 19.00 uur. Voor elke avond kunnen zich zo'n 30 mensen aanmelden.