

Meer vluchten RTHA omstreden

Er zijn veel reacties gekomen op het plan van Rotterdam The Hague Airport om het aantal vluchten van 21.000 nu uit te breiden in de komende tien naar 38.000 per jaar. Namens de Schiedamse bewoners(organisaties) heeft het SOBO een zienswijze ingediend op de plannen. De staatssecretaris heeft laten weten eind augustus met een "Nota van Antwoord" te komen, waarin de eisen voor het milieu effect onderzoek geformuleerd gaan worden. Een besluit over meer vluchten zal rond de zomer van 2015 genomen worden door de Minister.



John Witjes

Info-avond SOBO

Omdat de gemeente een info-avond over de vliegveldplannen in dit stadium niet nodig achtte, organiseerde het SOBO zelf een avond op 20 mei. Daar waren vertegenwoordigers van diverse bewonersorganisaties en de politiek aanwezig. Ook kersverse wethouder Patricia van Aaken die RTHA in haar portefeuille heeft liet zich voorlichten over de lastige materie. Op die avond werd de tekst van de zienswijze namens de Schiedamse bewoners vastgesteld. Daarin doet het SOBO een tiental suggesties om mee te nemen in het milieu-effectonderzoek dat later dit jaar moet starten.

Extra handhavingspunt

Het SOBO heeft kritiek op de gebrekkige economische onderbouwing van het voorstel van Rotterdam Airport: woongenot en gezondheid van duizenden Schiedammers lijken te moeten wijken voor de exploitatie van het vliegveld. En vliegveld

dat zich "zakelijk" noemt, maar zich vooral richt op zonbestemmingen.

In de zienswijze op de opzet van het milieu-onderzoek vraagt het SOBO om een tweede 'handhavingspunt' in Schiedam Noord waardoor vliegtuiglawaai beter bewaakt kan worden. Dit punt aan de huidige rand van de bebouwing komen, in Sveaparken, waar men het meeste last heeft van opstijgende vliegtuigen vanaf 7.00 uur 's morgens.

Onafhankelijk onderzoek nodig

Ook wil het SOBO dat nu eens goed onderzocht wordt wat de duizenden bewoners onder de vliegroutes nu echt van het vliegtuiglawaai vinden. Het feit dat er met name in de randen van de nacht veel bij de DCMR geklaagd wordt, waarbij het vaak slaapverstoring betreft, geeft te denken. De (over)last is nu al groot en dat zal met 75% méér vluchten alleen maar toenemen.

Het SOBO pleit voor een goed en gedegen milieu-onderzoek door een onafhankelijk expertise-

bureau zonder de schijn van partijdigheid. Alleen dan kan helder worden wat de gevolgen van meer vluchten zijn en kunnen die effecten afgezet worden tegen de belangen van de omwonenden van het vliegveld.

Maximaal huidige contour

De gemeente Schiedam heeft in zijn commentaar twee punten van het SOBO overgenomen: het pleiten voor een handhavingspunt in Sveaparken en de zorgen over de gevolgen van meer vluchten op het leefmilieu in Noord en de plannen voor het bebouwen van het huidige Sportpark Kethel.

Ook heeft Schiedam aangegeven dat meer vliegen alleen kan als men binnen de huidige geluidscontouren blijft. Daarin is ruimte voor 3.000 vluchten meer dan nu.

Vliegverbod?

Eigenlijk hebben alle commentaren uit de regio die strekking: meer vliegen geeft meer geluidsoverlast en dat heeft niet de voorkeur. De huidige geluidscontour is de grens.

De Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast die vooral vanuit Rotterdam Schiebroek opereert, hamert in zijn commentaar ook op het vermeende zakelijke karakter van het vliegveld. Ook ziet men liever dat het vliegverkeer wat meer wordt gespreid over oost en west en de routes wat breder: gedeelde smart is halve smart. Men wil een volledig vliegverbod in de nacht, naar voorbeeld van London City Airport.

Te rooskleurig

De Rotterdamse bewonersvertegenwoordiger geeft in een zeer kritisch commentaar aan dat Rotterdam Airport zijn economisch belang voor de regio en de werkgelegenheidseffecten veel te rooskleurig voorstelt. Ook wil hij garanties dat een eventuele uitbreiding niet alleen maar meer vluchten in de vroege ochtend en late avond naar vakantiebestemmingen gaat opleveren. Tevens wordt gevraagd om in detail de milieu-effecten voor de onder de vliegroutes liggende gebieden te beschrijven.

Dubbel doelstelling

De Natuur- en Milieufederatie Zuid Holland is van mening dat het vliegveld zich zou moeten beperken tot uitsluitend zakelijke bestemmingen. Men wil dat RTHA ook een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) moet opstellen: "De forse groeiambities van RTHA rechtvaardigen een beter economische onderbouwing." Ook ontbreekt volgens de Milieufederatie de "dubbele doelstelling": naast een economische doelstelling zou het vliegveld zich ook moeten richten op verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving.



Antwoord Minister in herfst

De commentaren liggen nu allemaal bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daar zal een Nota van Antwoord worden geschreven. In dat document zal de Minister aangeven wat Rotterdam Airport allemaal moet gaan onderzoeken in het Milieu Effect Rapport. En dat kan getuige de commentaren nog een hele kluit worden. Het vliegveld wil dit onderzoek eind dit jaar klaar hebben. Dan zal RTHA direct bekend maken voor welke variant hij kiest. En daarop neemt de Minister begin 2015 een ontwerp-luchthavenbesluit. Dit voorgenomen besluit gaat dan eerst naar de regio en daarna naar de Kamer. Formele inspraak is er echter niet meer: de Minister zal gehoord alle reacties medio 2015 een beslissing nemen.

Bezoek ook onze website voor nieuws uit de wijk:

www.bvspaland.nl

Meer geklaagd over vliegtuigherrie in 2013

Elk jaar maakt DCMR Milieudienst Rijnmond een jaarverslag over alle klachten over geluid van Rotterdam The Hague Airport. Recent verscheen de editie over het jaar 2013. Duidelijk is dat er in 2013 meer is geklaagd over vliegtuiglawaai dan in 2012. In Schiedam klaagden 97 mensen in totaal 602 keer. Door deze mensen werd 150x geklaagd over slaapverstoring.

John Witjes

Slaapverstoring

In 2013 hebben meer mensen geklaagd (884) dan in 2012 (778). Dit is nog zonder de acht frequente klagers. De definitie van een frequente klager is iemand die meer dan 140x in een jaar klaagt. Er is zelfs een "topper" met 677 meldingen! Overigens geen Schiedammer. Onder de frequente klagers zit ook iemand uit Mijnsheerenland..... De frequente klagers laten we buiten beschouwing.

De 884 klagers hebben in totaal 2609 klachten ingediend. Er werden ruim 800 meldingen gedaan in de randen van de nacht (6-8 en 22-24 uur): van 7.00 tot 8.00 uur: 468x en van 22.00 tot 23.00 uur 382x. Hier valt uit af te leiden dat vliegen in de vroege ochtend en late avond als zeer overlastgevend wordt ervaren.

In Schiedam werd zo'n 150x over slaapverstoring geklaagd met name in Spaland, Svea en Kethel. In totaal werd er door alle melders ruim 1500 maal geklaagd over slaapverstoring.

Irritante Piaggio

Voor de vliegtuigspotters onder ons nog de meest voorkomende toestellen. Het vliegtuig dat u het vaakst kan zien vliegen is de Boeing 737 (bijna de helft van alle vluchten), gevolgd door de Fokker 50 (een propellervliegtuig) en de Airbus. De Piaggio (dat kleine vliegtuig met het vleugeltje op de neus en het irritante geluid) vloog in totaal 300 keer, waarvan 26 keer in de nacht. Het geluid van dit toestel is misschien wat beter te verdragen als u weet dat 'ie nogal eens wordt ingezet om transplantatie-organen op te halen.

Over de traumahelikopter werd nauwelijks geklaagd: 190 nachtelijke traumavluchten leverden slechts negen klachten op.

Baansturing

De DCMR schrijft dat in 2013 de maximaal toegestane hoeveelheid geluid bij het enige



handhavingpunt in Schiedam (aan de Nachtegaallaan) bijna werd overschreden. Door ongunstige wind landden er zoveel vliegtuigen via Schiedam dat de luchtverkeersleiding moest ingrijpen en vliegtuigen via Lansingerland werden geleid: de zgn. "baansturingsmaatregel". In het algemeen geldt dat het geluidsniveau van de (landende) vliegtuigen boven Schiedam zo'n tweemaal hoger ligt dan in Lansingerland. En er wonen ook minstens tweemaal zoveel mensen onder de landingsroute.

Strakke planning

De DCMR schrijft in zijn rapport dat het opvallend is dat veel klachten worden ontvangen van te laat binnenkomende vliegtuigen uit met name Alicante, Nice, Wenen en Rome. Men vermoedt

dat een kleine verstoring van de strakke planning van deze vluchten zo vlak voor elf uur 's avonds, al

snel leidt tot te laat arriveren en dus tot klachten van de bewoners.

U kunt het gehele rapport downloaden van de website van de Milieudienst DCMR:
<http://www.dcmr.nl/milieumeldingen/cmlr/rapportages-klachten-rotterdam-airport>

Recht van spreken

Altijd als het vliegveld ter sprake komt, duikelen voor- en tegenstanders over elkaar heen in de media. Zo werd ik geïnterviewd voor het Rotterdams Dagblad over het standpunt van het SOBO betreffende de uitbreiding van het aantal vluchten. In die krant even later een reactie van een buurtbewoner dat ik een zeurpiet ben. Omdat ik onder de aanvliegeroute van het vliegveld woon, moet ik het lawaai maar voor lief nemen en anders verhuizen of zo. En ook op de website Dichtbij.nl en Schiedamstad.nl werden de reacties al snel persoonlijk. Of ontaarden in vóór of tegen het vliegveld. En daar gaat het in de huidige discussie helemaal niet om.

Willen we wel of geen uitbreiding van het aantal vluchten met 70%? En als die uitbreiding er toch komt, onder welke voorwaarden? Daar gaat het nu om.

De hele discussie belicht wel een interessant thema: heb je nou wonend onder de vliegroutes van het vliegveld wel of geen recht van spreken? Is het accepteren of oprotten? Of mag je best een kritisch geluid laten horen en op zijn minst aandacht vragen voor de gevolgen voor het leefmilieu? Zelfs de burgemeester lijkt er nog niet uit te zijn.

Ik wel: ik accepteer het vliegveld, maar verzet me tegen uitbreiding van het aantal vluchten voor commerciële doeleinden zolang die meer lawaai geven dan nu het geval is.

Aan voorstanders van uitbreiding van het aantal vluchten wil ik vragen, waar legt ú de grens?

John Witjes.
