

Meer vliegen RTHA blijft een discussiepunt

De wens van Rotterdam The Hague Airport om meer te vliegen van en naar het vliegveld is de afgelopen maanden in het nieuws geweest. Even leek het er op dat er snel een besluit genomen zou worden. Maar inmiddels heeft de staatssecretaris laten weten dat pas na de zomer van 2017 een beslissing te verwachten is. Tot die tijd mogen de gemeenten rond het vliegveld er iets van vinden. En dus ook de bewoners. De staatssecretaris hoopt dat de diverse regionale overheden tot een gezamenlijk standpunt komen. Er is nu een “verkenningfase” ingelast om duidelijk te krijgen op welke vragen er nog antwoorden moeten komen.



John Witjes

Op verkenning

De verkenningfase wordt geleid door de heer Joost Schrijnen, een ex-topambtenaar van de gemeente Rotterdam, die vroeger al eens plannen maakte voor verplaatsing de luchthaven. Deze verkenner gaat in gesprek met de diverse gemeenten rond het vliegveld en met bewoners en andere groepen. De taak van de verkenner is om te kijken of er voldoende materiaal op tafel ligt om de volgende fase in te gaan of dat er bijvoorbeeld nog vervolg en/of verdiepend onderzoek nodig is.

Eind van dit jaar zal Schrijnen een rapport met zijn bevindingen aanbieden. En eventuele openstaande vragen zullen vóór de besluitvorming nog moeten worden beantwoord. Dat zal ongetwijfeld ook veel tijd kosten.

Zakelijk profiel?

De kennismaking van de bewonersvertegenwoordigers in de CRO met de

heer Schrijnen op 30 augustus verliep in goede sfeer. De bewoners gaven o.a. aan grote twijfels te hebben bij het zakelijke karakter van het vliegveld. Niemand lijkt meer te weten wat men hier destijds nou mee bedoelde en ook nu is er geen duidelijkheid over. Vragen werden gesteld over de toegevoegde economische waarde van het vliegveld en het in maat en getal uitdrukken van de gevolgen voor de gezondheid en het welzijn van de omwonenden.

Rekening bij omwonenden

Ondertussen zijn aan de omvangrijke stapel rapporten drie extra onderzoeken toegevoegd. De CRO-bewonersvertegenwoordigers hebben aan de TU-Delft gevraagd om nog eens kritisch naar de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse te kijken. De Delftse wetenschappers constateerden dat slechtere gezondheid, lagere waarde van de woning en vermindering welbevinden het resultaat van meer zullen zijn: de rekening van

meer vluchten voor Rotterdam The Hague Airport komt terecht bij de omwonenden. Een conclusie die we eerder in De Spalander ook al trokken.

MER getoetst

Twee onderzoeken hebben plaatsgevonden op verzoek van de staatssecretaris, een naar de economische onderbouwing en een naar het Milieu Effect Rapport. Daarover schrijft zij dat de MER-toetsing laat zien dat het MER alle relevante milieu-informatie bevat om tot een besluit te komen. Een discutabele constatering, daar het MER bijvoorbeeld niet de geluidsbelasting in de wijken in Schiedam Noord in detail laat zien. Om nog maar te zwijgen over de effecten van (ultra)fijnstof.

Bedrieglijk geformuleerd

Over de economische onderbouwing wordt door de staatssecretaris opgemerkt dat de “economische analyses plausibel en aannemelijk” zijn. Een bedrieglijke formulering: dit betekent uiteraard niet dat die analyses dan ook kloppen en vervolgens de enige waarheid zijn. Het blijft belangrijk de alle economische effecten worden berekend, ook die voor de huidige omwonenden. Met juichverhalen dat uitbreiden zo goed is voor de portemonnee (van RTHA) schieten de omwonenden helemaal niets op.

Voorlopig geen stillere vliegtuigen

En dan de “stillere vliegtuigen”. Telkens duiken die op als oplossing voor de geluidsoverlast. Er



wordt gewerkt aan stillere vliegtuigen. Maar die zijn nog lang niet klaar voor productie. De staatssecretaris, maar ook RTHA zelf verwachten geen stillere vliegtuigen binnen tien jaar. En dat is nou net de horizon voor dit luchthavenbesluit. Dus van minder lawaaiige toestellen hoeven we geen oplossing te verwachten.

Bestuurlijk draagvlak?

Gezien het tijdschema van besluitvorming (medio 2017), zou RTHA best wel eens een verkiezingsitem kunnen worden bij de Tweede Kamer verkiezingen. Maar welke staatssecretaris medio volgend jaar ook het vliegveld in portefeuille heeft, het bestuurlijk draagvlak in de regio zal toch de doorslag moeten geven. De vraag is echter of de bestuurders in de regio eensgezind kunnen worden over dit onderwerp.

Verkenner wil ook met “de burgers” spreken

Verkenner Joost Schrijnen heeft laten weten dat hij allen die op- en aanmerkingen over RTHA hebben, zou willen uitnodigen voor een interactieve informatieavond. Wanneer en waar is nog niet bekend. Maar geïnteresseerden doen er verstandig aan de aankondigingen in de lokale media in de gaten te houden.

Eerste resultaten registratie vluchten in randen van de nacht.

's Avonds nog even buiten zitten of slapen met de ramen open: van belang is dan wel dat het met de geluidsoverlast wel mee moet vallen. De realiteit is echter anders.

Omdat we maar geen cijfers kregen van de starts en landingen in de randen van de nacht, hebben we zelf gedurende twee weken per maand alle

vluchten geteld tussen 07.00 en 08.00 uur en tussen 22.00 en 01.00 uur.

Voor de rekenregels rond het vliegveld wordt ervan uitgegaan dat 67% van de stijgingen plaatsvindt via Schiedam en 33% van de landingen. Maar is dat ook zo op de momenten dat we er het meeste last van hebben?

Voor de steekproef zijn alle vluchten geteld in de eerste en de derde week van april t/m september, de vluchten van de traumahelicopter zijn buiten beschouwing gelaten.

Het blijkt dat het starten 's morgens vaker via Schiedam (57%) plaatsvond dan richting Lansingerland (43%). Gemiddeld stegen er 's ochtends tussen zeven en acht 6,6 vliegtuigen op.

Landen tussen 22.00 uur en 01.00 uur vond meer plaats via Lansingerland (60%) dan via Schiedam (40%) en gemiddeld landden er in die periode zes vliegtuigen.

Via welke route er opgestegen en geland wordt hangt in de eerste plaats af van de wind: vliegtuigen landen en stijgen bij voorkeur tegen de wind in. In de afgelopen maanden stond er 's avonds vaak een zuid-westen wind. Dit verklaart deels het grote aantal landingen via Lansingerland. In de tweede plaats hangt de landingsroute af van de "kortste weg": zo landen vliegtuigen uit het oosten (zoals Praag en Boedapest) liefst via Lansingerland. En vanuit de zuidelijke bestemmingen zoals Rome en Barcelona vliegt men liever over Schiedam. (JW)
