

Rotterdam Airport wil 15% meer vluchten

Rotterdam Airport heeft vooralsnog bot gevangen bij Schiedam als het gaat om aanpassing van de geluidscintour. Zoals wij al eerder schreven wil het vliegveld een nieuwe vergunning (aanwijzing) om meer vluchten, waaronder overheidsvluchten, mogelijk te maken. De minister ziet echter nog niet af van zijn voornemen om het vliegveld zijn zin te geven. Maar het lijkt er op dat de inspraakprocedure voor de burgers nog even uitgesteld wordt.

John Witjes

Meer nachtvluchten

Niet alleen Schiedam heeft "nee" gezegd tegen de nieuwe aanwijzing, ook de andere bureu, Rotterdam en Lansingerland, willen voorlopig die uitbreiding niet. Meest heikele punt is het feit dat meer vluchten ook meer nachtvluchten gaan opleveren. Want dat kan leiden tot verstoring van de nachtrust van bewoners onder de aanvliegroue (zoals Spaland). Inmiddels heeft ook de Provincie Zuid-Holland de aanwijzing afgewezen. Er lijkt dus weinig draagvlak in de maatschappij voor de uitbreiding. Maar Rotterdam Airport en de minister geven niet op. Minister Eurlings heeft inmiddels aan gedeputeerde Van Heijningen van de Provincie gevraagd alle partijen nog eens wat te "masseren".



Raad bezoekt Wondolleck

De Schiedamse gemeenteraad nam de hele zaak vrij hoog op. Men laste zelfs een spoedbezoek bij Rotterdam Airport in om zelf poolshoogte te nemen. Directeur Wondolleck kon de raadsleden echter niet overtuigen dat het allemaal wel meevalt. Tijdens het bezoek aan Rotterdam Airport op 20 juni kregen de raadsleden van de directie van RA de bevestiging dat het totale aantal vluchten kan gaan stijgen van 22.000 per jaar nu naar 25.300 zodra de vergunning rond is, een stijging van 15%. Van die 3300 extra vluchten

zullen er 1300 overheidsvluchten zijn, waaronder 100 nachtvluchten. Wat werd verkocht als een technische aanpassing, bleek toch méér in te houden.

Nieuwe cijfers

De afgelopen weken zijn er wat nieuwe cijfers over de belasting die Schiedam ondervindt van Rotterdam Airport naar voren gekomen. Ondanks dat stijgen en landen tussen 23.00 en 07.00 uur ("nachtvluchten") alleen bij uitzondering zijn toegestaan, zijn er vorig jaar 947 nachtvluchten geweest. 379 daarvan (40%) vlogen over Schiedam. Het aantal landingen via Schiedam tussen 22.00 uur en 23.59 uur bedroeg in 2006 in totaal 741 van de grofweg 1600 grotere toestellen die in totaal landden in dat tijdvak (45%).

35% van alle landingen en 70% van alle stijgingen vond in 2006 plaats via Schiedam. Lansingerland (Bergschenhoek), aan de andere kant van het vliegveld gelegen, krijgt dus relatief meer vliegtuigen over zich heen dan Schiedam. Er is echter wel een verschil: onder de aanvliegroue in Schiedam wonen véél meer mensen!

Onderzoek naar beleving

Zowel de gemeente als de provincie vinden dat er meer onderzoek gedaan moet worden naar wat de mensen nu eigenlijk vinden van Rotterdam Airport en de hinder die de bewoners ervaren. Vanuit de zogenaamde Commissie 28 is inmiddels al een "belevingsonderzoek" gestart. Die Commissie 28 is een club bestaande uit bewoners en bestuurders van de omliggende gemeenten plus vertegenwoordigers van het vliegveld en de provincie. Namens de inwoners van Schiedam zit SOBO-voorzitter John van Gestel in die commissie. Hij heeft zich hard gemaakt voor dit onderzoek dat wordt uitgevoerd door bureau Awareness in Schiedam, Lansingerland, Hillegersberg, Schiebroek en Overschie. Het onderzoek wordt uitgevoerd bij mensen die onder de vliegroue van de luchthaven wonen en bestaat uit met name

klachtenanalyses en diepte-interviews. Het kan zijn dat u benaderd wordt of nog benaderd gaat worden. Wij hopen dat u dan uw bereidwillige medewerking wilt verlenen.

Overigens, wij zijn ook wel benieuwd wat u van Rotterdam Airport vindt en of u hinder van het vliegveld ervaart. U kunt uw mening en ervaringen aan ons mailen: spalander@planet.nl



Spalander april 2007

Op bezoek bij de DCMR

Na ons bezoek aan de directeur van Rotterdam Airport in mei besloten wij, Frank van Gemerden en John Witjes, ook eens langs te gaan bij de DCMR om te kijken hoe de geluidsoverlast rond Rotterdam Airport in de gaten gehouden wordt. We hoefden niet ver te reizen, want de DCMR zetelt gewoon in het centrum van Schiedam. Wij spraken op 1 december 2006 met de heer H. Wolfert, hoofd bureau Geluid en de heer J.P. van Nieuwenhuizen, beheerder van het RANOMOS systeem.

John Witjes

In de vorige Spalander was al het een en ander te lezen over de geluidsoverlast van Rotterdam Airport en het RANOMOS systeem. De "DCMR Milieudienst Rijnmond" speelt een belangrijke rol bij de bewaking van ons leefmilieu. In opdracht van achttien regiogemeenten en de provincie werkt de DCMR aan het zo klein mogelijk houden van

de belasting van het milieu. Dat is uiteraard niet eenvoudig door de situatie in het Rijnmondgebied: veel mensen, veel bedrijvigheid en weinig ruimte. De activiteiten van de DCMR liggen op het gebied van vergunningverlening, handhaving en monitoring. Ten aanzien van Rotterdam Airport gaat het om dat laatste: het meten van de geluidsoverlast.

Vliegtuiglawaai

Lawaai, oftewel “ongewenst geluid” is een van de meest genoemde klachten die bij de meldkamer binnenkomt. Geluidhinder kan voor nadelige gezondheidseffecten zorgen, zoals hinder en slaapverstoring. Ook kan dit sociale gevolgen hebben, zoals verminderde leefbaarheid in een wijk of waardeverlies van woningen. Door de industrie en de haven wordt veel geluid geproduceerd. Maar ook verkeers-, bouw- en horecalawaai leveren een bijdrage.

Wij waren natuurlijk met name geïnteresseerd in het luchtverkeerslawaai.

RANOMOS

Na wat inleidende beschouwingen over het werk van de DCMR, kwamen we al snel op RANOMOS: het Rotterdam Airport Noise Monitoring System). Met dit systeem wordt het vliegtuiglawaai gemeten op zes locaties rondom Rotterdam Airport. Hiermee worden ook geluidsberekeningen gemaakt. De meetlocaties zijn verbonden met een centrale computer, die naast meetgegevens ook vluchtgegevens en geluidsklachten registreert. De voor onze wijk dichtstbijzijnde locaties zijn de Kasteelweg en de Nachtegaallaan (naast



basisschool Windas, zie foto). Er is ook een mobiele post die op indicatie kan worden ingezet. In de toekomst moet dit systeem nog meer functies gaan krijgen. Nu meet het wel continu, maar wordt niet elke vlucht geheel in kaart gebracht. Dit gaat in de toekomst wel

gebeuren. Voordeel van het feit dat het systeem bij de DCMR ondergebracht is, is de onafhankelijkheid.

Elk stijgend, landend en overvliegend toestel wordt door de radar opgepikt. Die gegevens gecombineerd met de geluidsgegevens en het tijdstip van de dag maken dat een goed inzicht in eventuele afwijkingen van de route of de dienstregeling zichtbaar wordt. Voor de bewoners van Schiedam Noord is het niet altijd even duidelijk of een vliegtuig van zijn route afwijkt. Daarvoor gelden dan ook duidelijke afspraken met Rotterdam Airport.

Opstijgroutes

Voor de verkeersvliegtuigen die vanaf Rotterdam Airport vertrekken, zijn zeven vaste vertrekroutes vastgesteld. Deze vertrekroutes zijn als het ware opritten naar de wegen in het luchtruim. De vertrekroutes zijn zo geplaatst dat ze, waar mogelijk, bewoonde gebieden vermijden. Vertrekroutes moeten onder normale omstandigheden door de piloot worden gevolgd. Niet elke afwijking van de route is een overtreding. Er kunnen zich situaties voordoen waarbij het omwille van de veiligheid noodzakelijk is van de route af te wijken. Denk bijvoorbeeld aan zware weersomstandigheden of vliegtechnische problemen.

Tolerantiegebied

Het totale gebied waarin een vliegtuig zich mag begeven tijdens het vertrek, noemt men het tolerantiegebied. De randen van dit gebied vormen als het ware de bermen van de oprit. Niet alle vliegtuigtypen kunnen een bocht op dezelfde manier vliegen. Daarom wordt per vertrekkend vliegtuigtype een tolerantiegebied vastgelegd. Alle feitelijk gevlogene routes van vliegtuigen (radartracks) worden vastgelegd. De Inspectie Verkeer en Waterstaat controleert maandelijks of er buiten het tolerantiegebied is gevlogen. Als dit het geval is wordt onderzocht of dit is gebeurd om eerder genoemde veiligheidsredenen. Op helikopters, kleine vliegtuigen en alle landende toestellen zijn de tolerantiegebieden niet van toepassing.

Klagen geeft actie

In 2005 zijn er ongeveer 9000 klachten over vliegtuiglawaai bij de DCMR ingediend. De jaarcijfers over 2006 zijn (ook nu in maart) nog niet beschikbaar. Het indienen van een klacht is de aanzet tot actie bij de DCMR. Naar elke

klacht wordt een onderzoek ingesteld. Als een vliegtuig vreemde dingen doet, maar er wordt niet over geklaagd, zal die manoeuvre onopgemerkt voorbijgaan. Zo zijn de bewoners eigenlijk de trigger voor het hele systeem. “No harm, no foul.” Men spreekt van een “klachtengolf” als er over één vliegtuig meer dan 25 klachten binnenkomen of op één dag meer dan 100 klachten in totaal. Vorig jaar viel die twijfelachtige eer in de zomer te beurt aan een Piaggio P180, een privévlucht, dat Rotterdam als thuishaven heeft (dat vliegtuig met een vleugeltje op zijn neus).

Een klacht indienen bij de DCMR kan telefonisch (473 33 33) of via de website (www.dcmr.nl) . Bij een elektronische melding krijgt de klager bericht terug over wat er met de klacht is gedaan. En ook wie de veroorzaker was van de overlast.



Route in beeld

Wij mochten een blik werpen op RANOMOS. En wie dan een futuristische controlekamer verwacht met allerhande panelen en displays, komt bedrogen uit. In een kamer staan twee computerschermen en een flinke PC en dat is het, de werkkamer van de heer van Nieuwenhuizen. Dat het systeem niet onfeilbaar is, bleek toen wij een recente klacht van een van ons lieten natrekken. De terugkoppeling via de mail n.a.v. een klacht over een vliegtuig dat midden in de nacht met veel lawaai over Spaland opsteeg was dat de veroorzaker niet te achterhalen was. Bij natrekken van de gegevens bleek er wel degelijk een vliegtuig geweest te zijn die zowel tijdstip als route had overtreden. De gehele route van dit vliegtuig was te volgen, inclusief de hoogte van de geluidsniveaus.

Kwartaalrapportages

De DCMR maakt elk kwartaal een rapportage van alle klachten en een analyse daarvan voor de Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Rotterdam (de CMLR ofwel Commissie 28). De commissie bestaat uit vertegenwoordigers van gemeenten en bewoners van de gemeenten gelegen binnen de 35 Ke-geluidzone, Rotterdam Airport zelf, de Luchtverkeersleiding Nederland, gebruikers van de luchthaven, vertegenwoordigers van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM en de provincie Zuid-Holland. Namens de Schiedammers heeft John van Gestel, voorzitter van het SOBO, zitting in de commissie. Naar verwachting komt de zeggenschap over Rotterdam Airport vanaf 1 januari 2008 bij de provincie Zuid-Holland. Dan zal de provincie ook verantwoordelijk zijn voor het handhaven van de geluidsgrenzen.

MER-studie

Het bezoek aan de DCMR was een goede aanvulling op ons eerdere bezoek aan Rotterdam Airport. Duidelijk werd ons dat het vliegveld en Schiphol weliswaar machtige partijen zijn, maar dat Rotterdam Airport niet zomaar kan doen wat zij wil. Alle vliegbewegingen worden geregistreerd. Alle klachten worden gerapporteerd en alle fouten gemeld en onderzocht. Laat dit een (schrile) troost zijn voor de bewoners van Schiedam Noord als er weer eens een vliegtuig afwijkt van de afgesproken procedures.

Overigens is de aangekondigde MER-studie naar aanpassing van de geluidscontouren nog altijd niet beschikbaar. Maar dat zal niet lang meer duren. Het ministerie van Verkeer & Waterstaat organiseert eind maart een “bestuurlijk overleg” waarvoor ook het Schiedamse gemeentebestuur is uitgenodigd. Dit overleg is er op gericht tot een nieuwe “aanwijzing” Van Rotterdam Airport als luchtvaartterrein te komen, dus mét meer vluchten en aangepaste geluidscontouren. Wij zullen deze ontwikkelingen nauwgezet in de gaten houden!

Rotterdam Airport krijgt meer geluidsruimte

Milieu Effect Rapport komt in januari

In december of januari kunt u in de lokale pers de aankondiging vinden dat u kunt reageren op de plannen van Rotterdam Airport om de geluidszones bij te stellen. Wij maakten in november 2005 al melding van de startnotitie MER die hiertoe was opgesteld. Op basis hiervan is nu een Milieu Effect Rapportage opgesteld die nu de inspraakprocedure ingaat. Ook u kunt er op reageren.

John Witjes

De ministeries van VROM en V&W zijn thans bezig een voorontwerpbesluit (tot het verruimen van de geluidsruimte) op te stellen. Daartoe zal overleg plaatsvinden met onder andere de gemeente Schiedam. Waarschijnlijk begin januari zullen wijzigingsbesluit en MER "ter inzage" worden gelegd. Iedereen mag dan binnen zes weken reageren. Waarschijnlijk zullen er ook nog informatiebijeenkomsten worden georganiseerd.

Meer vliegbewegingen

Wij kennen de inhoud van het MER nog niet, maar uit de startnotitie werd al wel duidelijk dat het Rotterdam Airport te doen is om meer vliegbewegingen toe te laten, bij overmachtsituaties ook in de nacht. De legitimering hiervoor leidt men af uit het feit dat vliegtuigen "stiller" geworden zijn. Er kunnen meer vliegtuigen vliegen die tezamen niet méér geluid maken dan maximaal is toegestaan.

Dit alles heeft tot gevolg dat wij in Schiedam meer vliegtuigen over ons heen zullen krijgen, zowel landend als stijgend.

In het MER zal op een aantal zaken met name worden ingegaan:

- de geluidsbelasting van de omgeving (via de nieuwe Lden berekening)
- externe veiligheid ("risico contouren")
- luchtverontreiniging (o.a. fijn stof)
- toename (auto)verkeer naar de luchthaven

De door de Rotterdam Airport en ministeries gewenste oplossing zal in het MER vergeleken moeten worden met het meest milieuvriendelijke alternatief.

Tijdpad

Nadat het MER ter inzage heeft gelegen, zal een commissie binnen zes weken adviseren over de ingediende bezwaren. Daarna moeten de ministeries dit binnen zes maanden vertalen

naar een ontwerp-besluit. Dit besluit kan dan nog in Tweede en Eerste Kamer besproken worden. Nadat eventuele beroepsprocedures (bij de Raad van State) zijn afgerond kan het besluit begin 2008 definitief zijn



Gevolgen van MER

Waarom zou u bezwaar maken tegen het MER?

Omdat het nieuwe besluit méér is dan een rekenkundige operatie. Het leidt er toe dat een smaller gebied méér vliegtuigen (en dus meer geluid) te verwerken krijgt. We hebben het dan met name over de Gaarden en Vaarten in Spaland, Kethel-Oost en de Forsen in Sveaparken. Maar ook als u daar niet woont, zal de uitbreiding van het vliegverkeer niet onopgemerkt blijven. Vliegtuigen die van hun koers afwijken, toename van de ongevalsrisico's, geluidhinder als u wilt recreëren in eigen stad etcetera. Bovendien wordt met dit MER de poort naar verdere uitbreiding van Rotterdam Airport in de nabije toekomst opengezet.

Houd dat MER dus in de gaten! <<

Zakenvliegveld op drijfzand

“Een sluitende definitie van het begrip “zakenvliegveld” heb ik niet.” De meest opvallende uitspraak van de directeur van Rotterdam Airport, de heer R. Wondolleck tijdens het gesprek dat De Spalander op 30 mei met hem had. De groeiambities van Rotterdam Airport kunnen wat de heer Wondolleck betreft samengaan met vermindering van overlast voor de “buren” zoals onze wijken. De steeds beter wordende techniek en het maken van goede afspraken met luchtvaartmaatschappijen en vliegers moeten tot minder geluidsoverlast kunnen leiden.

Frank van Gernerden en John Witjes

Op het artikel “Ronkende Nonsens” in de vorige Spalander werd door de heer Wondolleck per brief gereageerd: De Spalander zou een ongenueanceerde en onjuiste weergave van het akkoord tussen de Schiphol Group en de gemeente Rotterdam hebben gegeven. Wegens het veronderstelde gebrek aan kennis terzake werd De Spalander uitgenodigd voor een persoonlijk onderhoud.

De heer Wondolleck had ruim de tijd genomen om met ons (Frank van Gernerden, Leo Buckers en John Witjes) te spreken. In het twee uur durende gesprek konden wij al onze punten inbrengen. Uiteindelijk bleek dat “Ronkende Nonsens” helemaal niet zo’n onjuist beeld had geschetst.

Geluidsoverlast

De heer Wondolleck wil graag een goede buur zijn van Schiedam-Noord en daarmee is het ook zijn intentie zo weinig mogelijk geluidsoverlast te veroorzaken. Hij heeft heilig vertrouwen in de voortschrijdende techniek: iedere generatie vliegtuigen is exponentieel beter en stiller dan de vorige. Ook de uitvlieg- (opstijg-) routes zijn al verbeterd: direct na het opstijgen maakt een toestel nu een bocht naar

het noorden zodat deze niet meer over Spaland vliegt en net voor Sveaparken wegdraait. Bovendien zijn de landingsroutes verbeterd: er wordt nu over een veel smaller gebied aangevlogen op de landingsbaan dankzij GPS (Global Positioning System) navigatie in plaats van het oude ILS (Instrument Landing System). Hierdoor zijn er nauwelijks meer “verdwaalde” toestellen boven onze wijken waarneembaar. Overigens worden de vliegroutes niet vastgesteld door Rotterdam Airport, maar door de overheid. De controle op de juiste gang van zaken vindt volledig plaats door de DCMR. Wij zullen in de nabije toekomst dan ook eens met de DCMR gaan spreken: hoe kan een goede meting van de daadwerkelijke geluidsbelasting voor de bewoners plaats gaan vinden. Wij vernamen dat ongeveer tweederde van de opstijgingen via Schiedam plaatsvindt en eenderde van de landingen.

Milieu Effect Rapportage

Rotterdam Airport wil op korte termijn overgaan tot “repareren” van de bestaande geluidscontouren. Juist door de technische verbeteringen en het overplaatsen van



regeringsvluchten naar Rotterdam Airport wil RA meer vliegtuigen mogen toelaten. Daartoe heeft Rotterdam Airport een milieu effect rapportage laten opstellen die eind mei is afgerond. Deze rapportage gaat eind juni de inspraak in. Wij hebben een korte blik in de MER kunnen werpen en gezien dat het de bedoeling is dat er over een smal gebied meer vliegtuigen gaan landen. De voor beleidsmakers belangrijke 35Ke zone (de zone waarin sprake is van de meeste geluidsoverlast) reikt net tot aan de spoorlijn en niet aan onze wijken. Bij verdere groei van het aantal vluchten echter zal dit in de toekomst met name voor Sveaparken (opstijgers) wel het geval zijn. Deze doorkijkjes naar de toekomst heeft Rotterdam Airport alvast opgenomen zodat bij een volgende MER niet alles weer opnieuw berekend hoeft te worden. Want de heer Wondolleck maakt duidelijk dat de luchthaven verder wil groeien: over enkele jaren een verdubbeling van het huidige aantal passagiers tot 2,5 miljoen.

Geen definitie “zakenvlucht”

In het artikel in de vorige Spalander werd melding gemaakt van het akkoord tussen de Schiphol Group en de gemeente Rotterdam: Rotterdam Airport gaat zich richten op de zakelijke reiziger, hetgeen moet resulteren in 60% zakelijke reizigers. In het artikel werd gesteld dat dit een relatieve vermindering van het aantal zakelijks reizigers zal betekenen in tegenstelling tot wat de gemeente Rotterdam ons in haar persbericht wou doen geloven. De heer Wondolleck was het met die stelling niet eens. Maar de werkelijkheid blijkt nog onthutsender: er zijn afspraken gemaakt over zakenvluchten en zakenvliegveld, terwijl men niet eens weet wat er onder verstaan wordt! De heer Wondolleck gaf ruitertlijk toe dat zelfs hij geen sluitende definitie van deze begrippen heeft, evenmin van de ook veel gebruikte term “vakantievlucht”. Die “60% zakelijke reizigers” was overigens niet van Rotterdam Airport afkomstig en ook niet te lezen in de afspraken die gemaakt zijn, maar vermoedelijk bedacht door Rotterdamse ambtenaren!

Voor ons vormt dit het bewijs dat de afspraken tussen Rotterdam en de Schiphol Group alleen maar voor de bühne gemaakt zijn. Uiteindelijk kan ieder doen wat hij denkt dat afgesproken is en blijken de afspraken op drijfzand gebaseerd! Wie houdt wie voor de gek?

Goede relatie met burens

De heer Wondolleck geeft aan dat hij veel belang hecht aan goede communicatie met de

omwonenden van Rotterdam Airport. De burenavonden waren daar een voorbeeld van. Maar ook in de komende MER-presentatie wil hij graag in gesprek zijn met de burens. Opvallend was wel dat hij zei dat burgemeester Scheeres de laatste Schiedamse bestuurder was die hij gesproken heeft, en dat is al weer enkele jaren geleden..... Ook voormalig wethouder Habermehl bleek veelal te schitteren door afwezigheid bij vergaderingen over het vliegveld.

Klachten over geluidsoverlast worden door hem serieus genomen en maatschappijen en individuele vliegers worden door de luchthaven daar op aangesproken. De directeur ziet in dat het ook in zijn belang is dat er zo weinig mogelijk klachten zijn over geluidsoverlast. Die klagers zijn uiteindelijk ook zijn (potentiële) klanten en klachten geven een negatieve pers.

Wantrouwen

Van onze kant gaven wij aan dat klagers geen aanstellers zijn: er is echt last van het vliegtuiglawaai. Maar psychologische factoren kunnen natuurlijk ook een rol spelen. Er is nog altijd een forse portie wantrouwen tegenover de luchthaven. De herrie uit het verleden is in dit opzicht traumatisch geweest. Ook is niet voor iedereen duidelijk wanneer nu wel en niet gevlogen mag worden. En er zijn gewoon nog veel lawaaiige toestellen.



Minder herrie produceren?

De heer Wondolleck gaf aan dat landingen in theorie best veel stiller kunnen worden uitgevoerd, maar dat dit in de praktijk niet mogelijk is. De piloot zou zijn turbinemotoren een lager toerental kunnen geven en als het ware zwevend kunnen landen. De regelgeving verzet zich daar echter tegen: als het vliegtuig om wat voor reden dan ook een doorstart zou moeten maken zou er te weinig tijd zijn om de motor weer volledig op toeren te krijgen.

Doordat men zich altijd moet voorbereiden op een “missed approach” kan de motor niet uitgezet. De heer Wondolleck verwacht dat dit nu zo’n item is dat bij verbetering van de techniek kan worden opgelost. En misschien kan er ook nog wat gedaan worden aan de hoogte waarop aangevlogen wordt: als de toestellen later zouden dalen, scheelt dit geluid voor een groot gebied in Vlaardingen en Schiedam.

Wij blijven kritisch

Na een kleine twee uur gesproken te hebben, namen wij afscheid van de heer Wondolleck. Het gesprek was in prettige sfeer verlopen, waarin wederzijds respect was voor elkaars positie. Wij hebben aangegeven dit gesprek een vervolg te geven door over de handhaving met de DCMR te gaan praten. Daarnaast zullen wij zeker in de MER-inspraak van ons laten horen. Voor ons is belangrijk dat wij nu

een keer contact op hoog niveau hebben kunnen hebben over deze voor Schiedam Noord zo belangrijke kwestie. We hadden ons voorbereid op een glad PR-praatje van de directeur, maar dat viel alleszins mee. Wij hebben niet de indruk dat wij ons hebben laten “inpakken”: we hebben een iets genuanceerder beeld van de problematiek gekregen. Wij zullen zeker de verdere ontwikkelingen kritisch blijven volgen. Eerste stap daarbij is de eind juni te verwachten inspraakronde rond de MER (reparatie van de geluidscontour). Wel hebben wij geleerd dat het erg belangrijk is dat wij met name ook alert blijven op afspraken en regels rond Rotterdam Airport en de naleving daarvan. Dit is de enige manier om de groei van de luchthaven en de lawaaioverlast beheersbaar te houden. De heer Wondolleck zal hoe dan ook nog van ons gaan horen.

Omwille van de toegankelijkheid van het artikel hebben wij het oorspronkelijke verslag voor publicatie ingekort. De volledige versie is te lezen op de website van wijkvereniging Kethel-Oost: www.kethel-oost.nl.



Ronkende nonsens

Voor velen in Spaland zal het bericht als een prettige verrassing gekomen zijn: Rotterdam Airport gaat zich toeleggen op vooral de zakelijke markt. In het AD/RotterdamsDagblad stond zelfs "Vliegen naar je vakantieadres vanaf Rotterdam Airport is er over een paar jaar niet meer bij". In de reacties op de afspraken bleek iedereen blij, zelfs de directeur van RA. Bij zulke reacties word ik altijd erg achterdochtig. Als we eens nader kijken naar wat er nou echt is afgesproken maakt opluchting al snel plaats voor verontwaardiging. Want we worden gewoon voor de gek gehouden!

John Witjes

Afspraken

De gemeente Rotterdam en de Schiphol Group (de "baas" van Rotterdam Airport) hebben afgesproken dat in 2020 er vanaf RA gevlogen kan worden naar 20 à 25 zakelijke bestemmingen met lijndiensten. Dit zou moeten resulteren in 60% zakelijke reizigers. De Schiphol Group zal zich inzetten voor het uitplaatsen van vakantievluchten van Rotterdam naar andere regionale luchthavens. Rotterdam heeft aangegeven dat zij niet moeilijk zal doen over verruiming van de geluidscontouren (zie vorige Spalander). Rotterdam gaat zich inspannen voor politiek maatschappelijk draagvlak hiervoor bij omliggende gemeenten.

Meer geluidsruijme

In de afspraken die dus pas in 2020 volledig geëffectueerd zullen zijn, wordt er al van uit gegaan dat Rotterdam Airport op korte termijn (lees augustus 2006) de geluidscontouren mag aanpassen, waardoor meer vluchten mogelijk zijn. Die uitbreiding moet voor het overgrote deel worden aangewend voor bestemmingen met een economisch toegevoegde waarde voor Rotterdam. Deze formulering is zo vaag, dat ook vakantievluchten hier onder kunnen vallen: ook die brengen werkgelegenheid in de regio.

"60% zakenpassagiers"

Afgesproken is dat in 2020 60% van de passagiers zakenpassagiers zijn. In het jaaroverzicht over 2005 van de activiteiten van Rotterdam Airport vinden wij echter interessante cijfers:

Er werden in totaal 1.098.300 passagiers vervoerd. Daarvan vlogen er 829.460 met "lijndiensten", d.w.z. zakelijke passagiers: dat is 75%. 165.448 (15%) passagiers werden geboekt als vakantiepassagiers.

Wat er dus feitelijk is afgesproken is dat Rotterdam Airport de komende jaren flink mag groeien qua aantal vluchten en dat daarbij het aantal zakelijke passagiers relatief aanzienlijk mag afnemen! We zijn dus allemaal bedrogen. Door Schiphol, Rotterdam Airport en de Gemeente Rotterdam.

Ambitie Rotterdam Airport

In een persbericht van januari van RA staat te lezen: "Rotterdam Airport en het ministerie van V&W verwachten dat de herziening van de geluidszone na de zomer een feit zal zijn. Hierdoor kan de vraag vanuit de markt weer beantwoord worden en het aantal bestemmingen weer toenemen. De vraag van reizigersmaakt in dit verband op termijn een passagierscapaciteit van 4,5 à 5 miljoen gewenst." Duidelijk is dat het Rotterdam Airport aan ambitie niet ontbreekt. En niets of niemand kan hen daarbij een strobreed in de weg leggen. Of kunnen de inwoners van Schiedam nog iets bereiken?



Hinder Rotterdam Airport opnieuw in studie

Nadat Rotterdam Airport deze zomer overheidsvluchten had gebannen, is het snel gegaan: de overheid trok de boete wegens teveel lawaai in, de minister zegde toe dat de geluidsruimte zal worden aangepast als het vliegveld dit kan onderbouwen en omliggende gemeenten werden gepaaid met de belofte dat nieuwe woningbouw niet zou worden vertraagd. Men wil een win-win-situatie: met goede afspraken kunnen Rotterdam Airport en de gemeenten blijven groeien! U kunt wel nagaan wie de verliezers hierbij zullen zijn!

“Geen lawaai”

In een artikel in het NRC van 16 oktober gaf directeur Wondolleck het verschil in beleving van hem en de bewoners van bijvoorbeeld Spaland treffend weer: “Vliegtuigen maken geen lawaai, zij produceren geluid.” In zijn werkkamer op Rotterdam Airport zou je bijna geen vliegtuig horen, dus met dat geluid valt het wel mee (in een dubbel geïsoleerde kamer met airco). Rotterdam Airport wil doorgroeien naar 5 miljoen passagiers en heeft daarvoor meer “geluidsruimte” nodig. De milieucapaciteit moet worden opgerekt. Een nieuwe terminal en een bedrijvenpark staan in de planning. Dat het de bewoners echter niet om het geluid gaat, noch om het soms spectaculaire gezicht, maar om de hinder van dat geluid, lijkt de heer Wondolleck niet te beseffen.

Resultaten onderzoek

In de vorige Spalander maakten wij melding van een onderzoek op verzoek van Rotterdam door enkele marktpartijen naar de toekomst van Rotterdam Airport. In het inmiddels verschenen rapport van onderzoeksbureau Stratagem wordt aanbevolen dat Rotterdam Airport zich vooral gaat richten op de zakelijke markt. Er zouden dagelijkse (lijn)vluchten op 25 Europese bestemming moeten komen, aangevuld met vakantiecharters in de zomer.

Regioplannen

Eigenlijk gaat iedereen er reeds van uit dat de berekening van de overlastlijdende gebieden gaat veranderen. De geluidscontouren zullen smaller en langer worden. Hierdoor gaan delen van Sveaparken (rond de ABBA-borg) en Spaland niet meer in de belaste zone en kunnen de bouwplannen die in de regiovisie RR2020 worden aangegeven, worden gerealiseerd. De provincie wil dat “Rotterdam Airport zich ontwikkelt tot een hoogwaardige, op zakenverkeer gerichte luchthaven. Nieuwe woningbouw in de omgeving mag niet zo dicht bij de luchthaven worden gebouwd, dat deze

groei in de toekomst onmogelijk wordt” (RR2020).

“Reparatie” milieu effect rapportage

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft een nieuwe milieu-effect studie toegezegd als Rotterdam Airport met een startnotitie daartoe zou komen. Als Rotterdam Airport daarin kan aantonen dat er bij het vaststellen van de geluidszones in 2001 fouten (of verkeerde inschattingen) zijn gemaakt, wil zij die herstellen, d.w.z. aan RA meer geluidsruimte geven.

Vrijwel per kerende post presenteerde Rotterdam Airport die startnotitie MER in oktober. Hierin is onder andere aangegeven dat lijndiensten thans met minder geluid producerende vliegtuigen worden uitgevoerd dan in 2001. Ook wil RA dat overheidsvluchten (dag en nacht) niet meetellen in de geluidsbelasting. In dit onderzoek wil men niet tornen aan de huidige openingstijden.

Geluidsbelasting

Centraal staat de vraag waar de kritische geluidszones liggen: de grenzen worden aangegeven door de zogeheten Kosteneenheden (Ke). Onze wijk ligt thans geheel in het kritische gebied tussen 35 en 20 Ke. Hier is bouwen mogelijk onder voorwaarden. Men gaat er van uit dat het toekomstig geluidsbelaste gebied smaller zal zijn, maar langer. Een deel van de wijk Spaland zal zo waarschijnlijk buiten die zone komen te liggen, maar het gebied rond de Vaarten/Gaarden en Kethel Oost juist wel. Helaas gaat men de geluidsbelasting nog op de ouderwetse manier berekenen (via de Ke-zones), omdat er voor de in Europa sinds 2004 verplichte berekening volgens de Level day-evening-night (Lden) nog geen normen zouden zijn opgesteld in Nederland. De Ke-berekening is echter volkomen achterhaald en zou geen basis voor toekomstig beleid meer mogen vormen.

Beslissing in augustus 2006

In de milieu effect studie zal ook gekeken worden naar veiligheid voor de bewoners en naar de luchtverontreiniging. De MER (het studierapport) wordt verwacht in maart 2006 en in augustus zal het besluit tot wijziging van de geluidszones worden genomen. Uiteraard mogen de bewoners van Spaland vanaf maart 2006 hun zienswijzen (bezwaren) kenbaar maken. Voor de gemeente is van belang hoe die contouren er uit gaan zien: mag er na 2006

nog gebouwd worden rond bijvoorbeeld station Kethel? Voor de bewoners is vooral de te verwachten geluidhinder van belang: als de contouren kleiner worden, zal dat ruimte voor meer vluchten geven en zullen wij dus meer hinder te verduren krijgen. Dit kan leiden tot op papier aardige maatregelen om woningen extra te isoleren. Maar wie zit daar nou op te wachten? Volgend jaar gaan wij de heer Wondolleck een keer uitnodigen op een zomerse avond tussen tien en elf.

Spalander juni 2005

Rotterdam Airport forever

Nu de zomeravonden weer zwoeler worden, we vaker en langer buiten zitten en menigeen 's nachts met ramen open slaapt, valt het lawaai van de vliegtuigen van en naar Rotterdam Airport weer op. Bij veel wijkbewoners wekken deze "vliegbewegingen" irritatie op. Hoe zit het ook alweer met het verbod op nachtvluchten? Kan het vliegveld niet toch verplaatst worden? En krijgen wij dadelijk zo'n gammele bak van Onur Air in de achtertuin? Wij keken voor u in de archieven, in de media en op de website van Rotterdam Airport.

Onur Air

Volgens de luchthaven zelf worden er jaarlijks 1,2 miljoen passagiers via Rotterdam Airport vervoerd met 23.000 vliegtuigbewegingen. De laatste jaren vooral via chartervliegtuigen. Transavia (groen en wit) is daarvan nu de grootste. Maar ook Onur Air landt op Rotterdam Airport: op zaterdag, vrijdag 2x en dinsdag. En ook veel wijkbewoners laten zich op deze wijze vervoeren naar Turkse bestemmingen als Bodrum, Antalya en Dalaman. Laten wij voor hun en ons maar hopen dat er scherp wordt toegezien op de veiligheid van deze goedkope vluchten!

RA blijft tot 2101

Rotterdam Airport claimt een van de grotere werkgevers in de regio te zijn met 2500 directe arbeidsplaatsen. En hoe meer vluchten er toegestaan worden, des te meer werkplekken (en inkomsten!) er komen. De lobby voor uitbreiding van dit aantal en voor het oprekken van de geluidsnormen is nogal sterk. Het vliegveld heeft zich als gebaar naar de politiek lange tijd geafficheerd als "zakenvliegveld", maar kan dat feitelijk al niet meer waarmaken. Het is een uitgemaakte zaak dat het vliegveld nog minstens 96 jaar (!) op de huidige plek mag blijven. Dit is in 2001 afgesproken met de minister van Verkeer en Waterstaat toen het

nieuwe "aanwijzingsbesluit" van kracht werd. Dit besluit kan beschouwd worden als een "exploitatievergunning" waarin de vestigingsvoorwaarden zijn vastgelegd.

Geen zakenvliegveld meer

Thans wordt door de directie van het vliegveld geijverd voor verruiming van de openingstijden. Men wil tot 12 uur 's nachts met een normale dienstregeling kunnen vliegen in plaats van tot 23.00 uur thans. Eind mei heeft de Raad van State de laatste bezwaren tegen de verlengde openingstijden ongegrond verklaard. Belangrijk element in de uitspraak is dat er volgens "Europese regels" geen onderscheid gemaakt mag worden tussen zaken- en vakantievluchten. Door deze redenering van de Raad van State mag Rotterdam Airport zich niet eens meer "zakenvliegveld" noemen, anders zouden zij discrimineren!

De Rotterdamse gemeenteraad die nog steeds denkt dat zij geheel zelfstandig over Rotterdam Airport mogen beslissen, heeft inmiddels een studie aangekondigd. Er gaat de komende maanden een onderzoek plaatsvinden naar eventuele uitbreiding van de openingstijden "door een consortium van gespecialiseerde bedrijven". Wat en hoe is ons nog niet helder geworden, maar daar komen wij later zeker op terug.

Wel is het zo, dat het vliegveld niet zomaar tot ruimere openingstijden kan overgaan. Daartoe zal de minister eerst een gewijzigd aanstellingsbesluit moeten maken. En dat kost wel enkele maanden.

(afschaffen van de huidige "contouren"),

- verruimen van de totaal toegestane geluidsbelasting (de geluidszone of "slot").

Steeds meer vluchten

Op diverse terreinen wordt er dus ondertussen gesleuteld aan het aantal vluchten:

- inzetten "geluidsarme" vliegtuigen,
- openingstijden verruimen,
- niet meer beperken tot zakenvliegveld,
- de wens tot het op een andere manier meten van de geluidsbelasting

Het is duidelijk dat wij nooit van de vliegtuigen zullen af komen. En ik vrees dat met het recente besluit van de Raad van State de poorten (lees: landingsbanen) wijd open gezet worden.

Als het u echt te gortig wordt, kunt u altijd nog met de DCMR bellen. De directie van het vliegveld is namelijk best gevoelig voor (veel) klachten: dit geeft een negatieve pers.

Nachtregime in hoofdlijnen

Rotterdam Airport is 24 uur per dag, 7 dagen per week, 365 dagen per jaar geopend. 's Avonds en 's nachts is een aantal beperkingen van toepassing:

- tussen 18 en 7 uur geldt een verbod voor lawaaiige grote vliegtuigen;
- tussen 23 en 7 uur is de luchthaven alleen geopend voor vliegtuigen met technische storingen, reddingsvluchten, spoedeisende medische vluchten, uitwijkers (vliegtuigen die op de luchthaven van hun bestemming niet kunnen landen door bijv. weersomstandigheden), zakelijke personenvluchten met kleinere vliegtuigen, politie en kustwacht;
- tussen 23 en 24 uur zijn starts en landingen van vertraagde grote vliegtuigen toegestaan (onder bepaalde voorwaarden) en ook landingen van grote toestellen uit de stilste categorie
- tussen 24 en 1 uur mogen vertraagde stille grote vliegtuigen landen;
- vanaf 6 uur zijn landende positievluchten toegestaan (vliegtuigen die zonder passagiers binnenkomen om na 7 uur de dienst te beginnen);
- het rijk (de staatssecretaris van Verkeer & Waterstaat) kan ontheffing verlenen in overige (bijzondere) gevallen.

In juli 2004 zijn, op verzoek van Rotterdam Airport en de gemeente Rotterdam, de openingstijden verruimd met een uur. Onder voorwaarden is het voor alleen voor de modernste -en dus meest geluidsarme- landende vliegtuigen mogelijk tot 24 uur (met uitloop tot 1 uur) te landen zoals hierboven beschreven onder 3 en 4.

Spalander oktober 2004

Stille herrieschoppers

Onlangs ontstond er in België flink wat ophef over een paar duizend extra nachtvluchten per jaar op het Brusselse vliegveld Zaventem. De Belgische politici hanteerden plots een nieuwe vorm van creatief boekhouden toen zij vluchten van “stille” vliegtuigen niet meer meetelden.

In onze regio kan men er ook wat van.

De verruiming van de openingstijden van Rotterdam Airport bleek voor de staatssecretaris geen probleem, daar het toch allemaal wel mee zou vallen met de geluidsoverlast. Tweehonderd of zestienhonderd gezinnen met slaapproblemen? Het zijn maar getallen. Het aantal klachten over herrie verdubbeld? Het zijn toch altijd de notoire klagers. En bovendien: er wordt tegenwoordig vooral met geluidsarme vliegtuigen gevlogen, dus de mensen moeten niet zeuren. Aldus de staatssecretaris en het Rotterdamse gemeentebestuur. “Meer vluchten op Rotterdam Airport is goed voor de werkgelegenheid en dus voor de economische ontwikkeling van de hele regio.”

Ik woon zelf aan de rand van Spaland en krijg vrijwel elk landend vliegtuig precies over mijn huis heen. En natuurlijk valt het allemaal wel mee met die herrie, zeker nu het winter wordt en we weer met de ramen en schuifjes dicht zitten en het in de tuin ook te koud is. Als je gesprekspartner even niet verstaat wat je zojuist zei toen Transavia over kwam, is het meestal geen probleem het nog even te herhalen. Velen hebben inmiddels een home-cinema systeem in huis dat de ruiten doet trillen. En wat een herrie maakt die stofzuiger eigenlijk! Dus alles is relatief.

Maar, zoals uit de ontwikkeling van Schiphol blijkt, de vliegtuiglobby is niet te stoppen. Geef ze nu de randen van de nacht, straks pakken zij de volle 24 uur. Want als men het Belgische rekenmodel gaat gebruiken, zijn er dadelijk helemaal geen vluchten meer op Rotterdam Airport!

(JW)

Spalander januari 2004

Slepende kwesties (4): Het vliegveld

Er zijn kwesties die bij de oprichting van de vereniging een “hot item” waren,... en nu nog steeds! Deel vier: Rotterdam Airport.

Toen het geluid van de heimachines in de wijk was verminderd, bleek er een enorme bron van geluidsoverlast te zijn: Zestienhoven. In de eerste jaren Spaland regende het klachten bij de Milieudienst Rijnmond. Met name midden in de nacht deden oude Russische en Turkse toestellen de wijk op haar heipalen schudden. Dit was ook niet vreemd: er was niets gereguleerd rondom het vliegveld en de wijk lag net in de westelijke landings- en stijgroute. Menig Spalander kan denkt nog met hartkloppingen terug aan het moment waarop een Russisch toestel leek te landen op het Windas, maar net op tijd weer optrok.

Omdat het ook de politiek te gortig werd en het vliegveld inzag dat het bestaan op het spel stond werden eerst de meest lawaaiige toestellen geweerd, werd Zestienhoven omgedoopt in Rotterdam Airport en werd met de Rotterdamse en landelijke politiek een nachtrecht afgesproken. Eindelijk leek er een einde te komen aan de discussie rond het vliegveld en werd aan de inwoners van Spaland rust gegund tussen 23.00 en 7.00 uur.

Nu de buit (acceptatie van het vliegveld) binnen is gaan Rotterdam en het vliegveld echter al weer knabbelen aan de afspraken. Onlangs besloot Rotterdam toestemming te geven om vliegtuigen voortaan tot twaalf uur 's nachts te laten landen. Volgens de directeur van Rotterdam Airport leidt dit tot 350 extra landingen in de nacht per jaar, maar te vrezen is dat de deur weer wagenwijd open gaat: waarom moeilijk doen als het een half uurtje later wordt? Een misschien kan er nog wel een chartertje bij in de zomer.

Uiteraard zal er nog overleg volgen met de buurgemeenten, maar de no.nonsense staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat zal ongetwijfeld buigen voor Rotterdam. Het kan dus geen kwaad het telefoonnummer van de Milieudienst maar weer te noteren of op te slaan onder de voorkeurtoetsen van uw telefoon: 473 33 33.