

Schiphol vertraagt besluitvorming Rotterdam Airport

Al verschillende keren aangekondigd en evenzo vaak uitgesteld: het rapport over de uitbreiding van het aantal vluchten van Rotterdam The Hague Airport. Op 8 oktober bleek bij het overleg van de CRO dat eigenaar Schiphol het vrijgeven van het rapport heeft uitgesteld totdat er in breder verband is gesproken over de toekomst van de regionale vliegvelden. Er is nog geen nieuwe datum genoemd waarop bespreking wel plaats kan vinden. Ondertussen heeft de directeur van RTHA zijn vertrek aangekondigd.

John Witjes

Vertrek directeur

De vraag is wat wij als omwonenden van het vliegveld moeten denken van het uitstel van de discussie over het aantal vluchten en van het vertrek van de directeur. "Helemaal niets" lijkt Roland Wondolleck te zeggen in een afscheidsinterview met het Algemeen Dagblad van 28 november. Het is "business as usual", zo wil hij doen voorkomen. Dat iemand op zijn 62^e doodgemoedereerd zijn pensioen aankondigt, het is slechts voor weinigen weggelegd in een tijd dat de overheid ons allen verplicht tot 67 jaar te blijven werken. Dat hij vervangen wordt door een van de managers van Schiphol en dat de plannen tot uitbreiding van het aantal vluchten voorlopig in de koelkast liggen, mag het feest dat vliegen heet niet verstoren.



Artikel in AD

In het Algemeen Dagblad mag de heer Wondolleck nog eens de loftrumpet over het vliegveld steken. Van een klein, wegwijnend vliegveld in 1985 heeft Wondolleck een van de populairste luchthavens van Nederland gemaakt. Zijn tactiek: politiek draagvlak creëren door ondernemers te pleasen ("zakenvliegveld") en tegelijk maatschappelijk draagvlak door vluchten

aan te bieden voor mensen in de regio. Dat Rotterdam de exploitatie overdeed aan Schiphol bleek ook een gouden greep: daarbij werd in 1990 het bestaan van het vliegveld voor 100 jaar vastgelegd. Daarna kwam er ook een "aanwijzingsbesluit" waarin o.a. afspraken gemaakt werden over aantallen nachtvluchten.

Groter groeien

"Het lelijke eendje is een mooie zwaan geworden" zo is te lezen in het AD. En Wondolleck roemt ook de rol die RTHA speelt in het toerisme naar Rotterdam: "Steeds meer mensen vliegen naar andere steden die hot zijn, zoals Rotterdam." Daarom wil de vertrekkende directeur meer vluchten kunnen afwickelen en hij wil ook een grotere aankomst- en vertrekhal. Maar dat mag dan weer niet leiden tot langere inchecktijden. Want de reiziger moet wel echt snel naar zijn bestemming kunnen.

Overlast gebagatelliseerd

Over geluidsoverlast voor de omgeving maakt Wondolleck zich weinig zorgen. Het is ook voor het vliegveld van belang dat de berekende geluidsproductie binnen de afspraken blijft. En ook met de uitbreiding van vluchten zal het aantal vluchten per uur nauwelijks toenemen volgens de directeur. Op deze opmerking kwam in een ingezonden stuk in het AD een week later veel kritiek van de Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland.

Randen van de nacht

In die kritiek geeft men aan dat Wondolleck wel erg gemakkelijk over de geluidsoverlast heen stapt. Want meer vliegen betekent meer overlast voor de omgeving, juist omdat de huidige geluidsruimte al vol gevlogen is. Dat is nu juist de reden dat er een nieuw luchthavenbesluit moet komen. En dat het gemiddelde aantal vliegtuigen

per uur wel meevalt, is volgens NMZH een verkeerde voorstelling van zaken. De meeste overlast wordt veroorzaakt door de vliegtuigen in de randen van de nacht: rond zeven uur 's ochtends en 's avonds tegen elfen. De inwoners van Spaland ervaren dat dagelijks. Als er straks meer gevlogen mag worden, zal die uitbreiding vooral in de randen van de nacht gaan plaatsvinden. Ook wordt door de NMZH getwijfeld aan de door Wondolleck geroemde economische betekenis van het vliegveld: wetenschappelijk onderzoek heeft dat tot nu toe niet aangetoond.

Schiphol

Voor het historisch besef over het vliegveld staan er in het artikel met Wondolleck dat eind jaren '80 van de vorige eeuw de gemeente Rotterdam, die toen de eigenaar was, dreigde het vliegveld te sluiten. Precies het moment dat de gemeente Schiedam een nieuwe woonwijk plande onder de vliegroutes. Toen al honderden mensen een huis

in Spaland hadden gekocht, bleek dat er geen sprake meer was van opheffen van het vliegveld, maar dat Schiphol juist een nieuwe impuls zou gaan geven. Zoals wij weten leidde dat in de eerste jaren tot erg veel nachtelijke overlast. Totdat men in ging zien dat dit écht niet meer kon.

Opvolger per 1 februari

Wondolleck geeft in het vraagsprek aan veel vertrouwen te hebben in zijn opvolger, Ron Louwerse, en hem de komende weken nog in te werken tot hij definitief de leiding overneemt per 1 februari. Het blijft gissen naar de werkelijke reden van vertrek van Wondolleck, terwijl juist nu de plannen voor de toekomst in een cruciale fase zijn beland. De Spalander neemt zich voor om snel eens een gesprek met de nieuwe baas van het vliegveld aan te gaan. Want hij mag niet net als zijn voorganger zijn oren sluiten voor de negatieve gevolgen van zijn onderneming voor de omgeving. <<



Meer nieuws over onze wijk vindt u op onze website www.bvspaland.nl . En uiteraard volgend jaar weer in de Spalander van maart. Als u zelf ook eens wat wilt schrijven voor de Spalander, ga uw gang! Stuur uw kopij aan de redactie op info@bvspaland.nl .

Wij wensen u een fijne kerst en een mooie jaarwisseling toe. Tot in 2016!

