

Meer vliegtuigen RTHA?

Verkenner presenteert eerste bevindingen

Sinds augustus heeft 'verkenner' Joost Schrijnen op-, aanmerkingen en vragen over het plan van Rotterdam The Hague Airport om 75% meer vluchten toe te staan verzameld. Op 15 december heeft hij deze gepresenteerd in de Commissie Regionaal Overleg. Ook Spalanders hebben hun inbreng gehad via de bewonersvertegenwoordigers en op de inloopavond op 1 november. Op de vele vragen zullen nu eerst antwoorden moeten komen. Daarna gaat de discussie ook in de politiek spelen.



John Witjes

350 vragen

De verkenner die door de gemeenten Rotterdam, Schiedam en Lansingerland en de provincie werd aangesteld om informatie te verzamelen, heeft alle vragen en opmerkingen genoteerd in een 'vragendocument'. Het zijn circa 350 vragen over de situatie rond en de ontwikkeling van RTHA, waarvan ongeveer 200 afkomstig van gemeenten en belangenverenigingen en zo'n 100 van omwonenden. Veel vragen van bewoners gaan over de procedure hoe wordt gekomen tot een nieuw luchthavenbesluit en over gezondheidsaspecten, geluid en nachtvluchten.

Antwoorddocument

In de fase die nu volgt zullen eerst de antwoorden op die vragen moeten worden geformuleerd. Dat doet de verkenner niet zelf. Hij gaat degenen waarvan hij denkt dat die het antwoord kunnen geven, om een reactie vragen. Dit moet leiden tot een 'antwoorddocument'. Naar verwachting kan dit document er in februari 2017 zijn. Vervolgens

zullen deze antwoorden plus alle documenten (vele duizenden pagina's!) de input zijn voor de discussie in de gemeenteraden van de drie gemeenten en van Provinciale Staten. Het uitgangspunt is dat voor de zomer van 2017 er dan één standpunt is dat aan de staatssecretaris kan worden aangeboden: welke van de opties die het vliegveld heeft voorgelegd heeft de voorkeur van de regio.

Meningsvorming

Hoewel het volgens de staatssecretaris moet gaan om 'bestuurlijk' draagvlak, heeft de verkenner aangegeven het van belang te vinden dat ook personen (omwonenden) en instanties (belangenverenigingen) gelegenheid hebben om hun vragen over RTHA te stellen en dat daarop antwoorden worden geformuleerd. Vandaar dat het vragendocument zo omvangrijk is geworden. Het zal een hele toer zijn om alle vragen te beantwoorden. Maar daarna komt de echt moeilijke fase: wat vinden wij als bewoners er nou van? En welk geluid laten de inwoners van bijvoorbeeld Spaland aan de Schiedamse politiek

horen? Vervolgens zullen de raadsleden er een mening over moeten hebben en in meerderheid een advies aan wethouder Patricia van Aaken geven. Die moet dat standpunt vanuit Schiedam dan inbrengen in de BRR (het overleg van de drie gemeenten plus provincie). Als daar een eensgezind standpunt uit naar voren komt, kan de staatssecretaris daar niet omheen.

Besluit medio 2018?

Rond het moment dat de BRR met zijn standpunt komt, zal het vliegveld de officiële aanvraag voor een van de alternatieven doen en gaat het besluitvormingsproces in de Haagse politiek lopen. Op zijn vroegst medio 2018 kan dan het nieuwe Luchtvaartbesluit een feit zijn. Maar gezien de snelheid waarmee de zaken nu lopen zou dat best nog wel eens later kunnen worden.

Nietszeggende enquête

Ondertussen is de discussie over uitbreiding van vluchten op diverse podia verder gegaan. Zo heeft de ondernemersvereniging Zuid-Holland met veel tamtam een onderzoek gepresenteerd waaruit zou blijken dat 79% van de bewoners van de regio vóór uitbreiding zou zijn. Het vliegveld kon vervolgens niet nalaten dit ook te pas en te onpas te laten weten. Dat onderzoek bleek echter broddelwerk qua opzet en bleek ook niet representatief: slechts 130 respondenten bleken in Schiedam, Lansingerland of Rotterdam te wonen, waarvan slechts een klein deel onder de vliegroutes.

'Vlieg angst' bij RTHA

Op 7 december was er een debat in Rotterdam, het 010Debat over uitbreiden van vluchten georganiseerd door het Algemeen Dagblad. Met name veel tegenstanders hadden zich verzameld voor een pittige discussie, maar het vliegveld zegde op het laatste moment af. Die afzegging kwam het vliegveld op flink wat kritiek te staan. In een commentaar in het AD werd RTHA 'vlieg angst' verweten en werd de afzegging als een brevet van onvermogen gezien. Er werd toch een aardig gesprek gevoerd met de aanwezigen op dat 010Debat. Ook daar werd door veel omwonenden de angst voor meer lawaai en

gezondheidsklachten geuit. Maar ook de vraag gesteld of 'we' niet eens moeten stoppen met steeds maar meer vliegen gezien de toenemende klimaatproblemen die dat kan veroorzaken.



BTV-voorzitter Hubert van Breemen (links) bij het 010Debat.

Meer nachtvluchten traumaheli

Het vliegveld zelf publiceerde de cijfers over het aantal nachtvluchten in het afgelopen gebruiksjaar 2016 (dat liep van 1 november 2015 tot 31 oktober 2016). Dat bleken er 1029 te zijn, 54 meer dan vorig jaar. Met de minister waren er in 2010 maximaal 849 afgesproken. Reden voor de Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast om aan te kondigen het oordeel van de rechter te vragen of dit nu allemaal wel mag. 43% van de nachtvluchten wordt echter gemaakt door vliegtuigen voor spoedeisend medisch vervoer, zoals de traumahelikopter (394x) of transplantatievluchten. Het aantal commerciële lijnvluchten dat te laat landt is relatief gering: 23% (234x).

Inspraak Schiedam

Met het publiceren van alle vragen die door de verkenners verzameld zijn en het zoeken naar antwoorden, is de discussie rondom meer vluchten voor Rotterdam Airport in een nieuw stadium gekomen. En wordt het steeds spannender. Want als straks de antwoorden er zijn, zullen ook de bewoners er iets van mogen vinden. Hoe de Schiedamse politiek die mening van de inwoners wil gaan peilen, is thans nog niet duidelijk. Mogelijk wordt het een item in de verkiezingscampagnes voor de Tweede Kamer.