

Vliegen maakt meer kapot dan je lief is

Onze “buurman” Rotterdam The Hague Airport wil groeien. Maar terwijl de verbouwing van de terminal in volle gang is, heeft men nog altijd geen nieuw luchthavenbesluit aangevraagd. Als burens weten we dus nog steeds niet precies wat het vliegveld nou echt van plan is. Ondertussen hebben de gemeentebesturen van o.a. Schiedam en Lansingerland aangegeven dat het vliegveld onder strikte voorwaarden mag groeien en er is een actieplan gemaakt voor een goede onderlinge relatie. Steeds meer bezorgde burgers zetten echter grote vraagtekens bij steeds maar meer vliegen.



John Witjes

Nog geen aanvraag

RTHA had aangekondigd dat zodra het nieuwe kabinet gestart zou zijn, zij de aanvraag voor een nieuwe vergunning in zouden dienen. Maar die aanvraag ligt nog niet op het bureau van de nieuwe bewindsvrouw. Was vliegverkeer in het vorige kabinet nog een zaak van de staatssecretaris, in deze regering wordt deze belangrijke portefeuille beheerd door de minister, Cora van Nieuwenhuizen (VVD). Die lijkt nu vooral eerst bezig gehouden te worden door de discussie over vliegen op Lelystad Airport, want tegen het verplaatsen van vakantievluchten naar Lelystad is plots veel weerstand ontstaan toen bleek dat er gerommeld was met de cijfers van de geluidsoverlast voor de provincies Gelderland en Overijssel.

GeSchiphold?!

Bewoners van die provincies ontdekten fouten in de procedures en rapporten moeten nu opnieuw gemaakt worden. “GeSchiphold worden” is een van de uitdrukkingen van 2017 geworden: elke keer weet Schiphol toename van vliegverkeer te verkopen als winst voor economie en omgeving. Men past er desnoods procedures, berekeningen en rapporten voor aan.

Recent gaf het Schiedamse gemeentebestuur aan dat er geen aanwijzingen zijn dat ook bij de besluitvorming rond Rotterdam Airport verkeerde cijfers zijn gebruikt, maar nader onderzoek hiernaar vindt plaats.

Meer vliegen – minder geluid?

Maar worden we in Schiedam stiekem niet toch geSchiphold? De vraag is natuurlijk of dergelijke streken ook rond Rotterdam Airport worden uitgehaald. Het antwoord daarop moet welhaast

“ja” zijn. Want waarom zou het in Rotterdam wel allemaal correct verlopen met de uitbreiding van het aantal vluchten door RTHA? Ook hier beweert het vliegveld dat meer vliegen kan zonder extra geluidsoverlast. Ook hier worden geluidsmodellen gehanteerd waarbij niet wordt gemeten maar berekend. Ook hier vindt men een enkel handhavingpunt wel genoeg. Ook hier zegt men dat vliegtuigen snel stiller zullen worden. En als er een systematiek wordt gebruikt waarbij het vliegtuiggeluid over een hele dag wordt uitgesmeerd, moet die rekenarij dan niet eens worden gemoderniseerd? Omwonenden hebben natuurlijk geen last van een gemiddeld geluidsniveau van 40 decibel, maar wel van de piekgeluiden van 80 dB 's morgens vroeg en 's avonds laat.

Het is natuurlijk van de gekke dat er een vliegveld precies tussen enkele dichtbevolkte woonwijken is gelegen. In dit opzicht verschilt RTHA wél duidelijk van Lelystad: er wonen daar nauwelijks mensen in het verlengde van de start- en landingsbaan!



Omgevingsmanager

In de vorige Spalander schreven we dat de BRR-overheden (Schiedam, Rotterdam, Lansingerland en Provincie) op 22 september aan de regering geadviseerd hebben de vluchten op RTHA alleen maar uit te breiden als de helikopters verplaatst worden. Eind oktober bracht de BRR het zogeheten “Werkdocument Samenwerkingsagenda Regiodoelen RTHA” uit. Daarin zijn de voornemens van de regio te lezen om de relatie met het vliegveld te verbeteren en de overlast voor de omwonenden te beperken. Zo stelt men voor om een omgevingsmanager aan te stellen die als bemiddelaar tussen omwonenden (“klagers”) en vliegveld moet gaan fungeren onder andere door de communicatie te verbeteren. Ook

wil men dat het “zakelijk profiel” versterkt gaat worden en men wil normen opstellen voor de luchtkwaliteit rond de luchthaven.

Kwartiermaker

De omgevingsmanager moet nog gezocht gaan worden, maar deze figuur “dient proactief een oor te luisteren leggen in de regio waar het gaat om klachten”. Ook zal deze de klachtafhandeling moeten gaan verbeteren. Het totale takenpakket moet nog samengesteld worden en daartoe gaat men in 2018 eerst een “kwartiermaker” aanstellen. Hoe moeilijk kan het zijn!

Einde aan groei nodig

Meer vliegen op Rotterdam, Lelystad, Eindhoven en Schiphol: het lijkt onvermijdelijk, want steeds meer mensen willen steeds vaker korte of langere reizen maken. En met die goedkope vliegpreisjes is een vliegtuig snel gepakt. Toch blijkt er een forse keerzijde te zitten aan al dat vliegen. In Delft promoveerde wetenschapper Paul Peeters op 15 november op zijn studie naar de milieugevolgen van die groeiende reislust. Een van zijn bevindingen: de luchtvaart, voor 90% toerisme, ontkomt niet aan een sterke afname van de groei of zelfs geen groei, als we de klimaatdoelen willen halen. Het proefschrift laat zien dat het merkwaardig is dat de klimaateffecten van luchtvaart niet in de groeidiscussie worden meegenomen. Investeringsbesluiten over Lelystad, Schiphol en andere luchthavens hebben effecten voor vele decennia, dus het is relevant met lange-termijnscenario's rekening te houden.

Minder vliegen

Ten aanzien van de bevindingen van Paul Peeters kunnen de beleidsmakers hun ogen niet sluiten. Maar wij als burgers ook niet. Want die vliegtuigen vliegen alleen maar zolang wij daar gebruik van maken. Waarom toch weer even dat tripje naar Barcelona, als je kort daarvoor een reis naar verre oorden hebt gemaakt? Vliegen is “lekker goedkoop”, maar stopt het kritisch nadenken bij de portemonnee? Tip voor een goed voornemen voor 2018: minder vliegen.

SOBO

De ontwikkelingen rond het vliegveld zullen ook in het nieuwe jaar nauwlettend gevolgd worden door de Spalander, bewonersvertegenwoordigers

in de CRO en door de SOBO-werkgroep met bewoners die mee willen praten over Rotterdam Airport. Zodra de aanvraag voor de nieuwe

vergunning wordt ingediend zal deze werkgroep weer bij elkaar komen.



Transavia schetst spagaat Rotterdam Airport

Tijdens de CRO Rotterdam Airport vergadering op 15 september kwam het besluit van Transavia aan de orde om niet meer op de “zakelijke” bestemming Berlijn te vliegen. In plaats daarvan is men met dat toestel enkele keren per dag naar de zon (Spanje) gaan vliegen. De reactie van manager Henk Vos van Transavia was even eerlijk als ontluisterend.

Er zaten te weinig passagiers in de grote Boeing 737 die naar Berlijn vliegt, dus verdiende men er te weinig aan. Als dat vliegtuig naar bestemmingen in Spanje vliegt, is de bezettingsgraad hoger en daarmee de omzet van Transavia. Daarom wordt een zakenbestemming ingeruild voor vakantievluchten.

Als het zakelijke karakter van RTHA nou zo belangrijk is voor de regio, waarom zet Transavia dan geen kleiner vliegtuig (minder kosten) in? Transavia heeft geen kleinere vliegtuigen dan de 737! Dus dat is geen optie.

Waarom geeft Transavia dan niet het ‘slot’ vrij zodat een andere maatschappij op Berlijn kan gaan vliegen? Transavia gaat niet zomaar een slot inleveren, want dat krijgen ze dus niet meer terug. Zonder slot kan er überhaupt geen winst gemaakt worden. Dus gebruiken ze deze vergunning om te landen op RTHA nu niet meer voor Berlijn maar voor Spanje.

Een treffend voorbeeld van de spagaat waar RTHA in terecht is gekomen en het belachelijke idee dat het een “zakenvliegveld” zou kunnen zijn. Zolang de maatschappijen kunnen bepalen op welke bestemmingen gevlogen wordt, geldt maar één ding: zoveel mogelijk winst maken voor de vliegmaatschappijen. Zonder de mogelijkheid tot regulering van de bestemmingen, is RTHA als zakenvliegveld een aanfluiting.