23 november 2022

Vragen Ambities Rotterdam-TheHague Airport

Bij de begrotingsbehandeling in oktober-november heeft OGP zowel in de 1e als 2e termijn een vraag gesteld aan het college over welk standpunt het college voor nu heeft ten aanzien van de door het vliegveld gewenste uitbreiding. Op deze vraag is geen antwoord gekomen, anders dan een schets van het proces dat nu loopt.

Reden voor ons om deze vraag nogmaals te stellen:

1. Wat is het standpunt van het college ten opzichte van de plannen van RTHA waarin het vliegveld wil gaan uitbreiden met effecten voor de inwoners van onze gemeente, het bijzonder provinciaal landschap en het provinciaal stiltegebied?

Daarnaast is er de afgelopen tijd een boel "te doen" over het proces van participatie zoals dit vanuit RTHA wordt ingezet. Zie de bijgevoegde artikelen van deze week, alsmede een artikel van afgelopen juli. Dat maakt dat we ons zorgen maken over of en hoe in het participatieproces wel genoeg aandacht is voor het belang van de inwoners van onze gemeente en de overlast die zij nu al ervaren van vliegverkeer.

2. Wanneer worden wij als raad weer geïnformeerd over de stand van zaken in het participatieproces en op welke wijze kunnen wij als raad daarin nog mede-sturen op de inbreng op- en de uitkomst van dit proces?

Fractie OGP

Niek Knaap

23 november 2022

Felle reacties na voorstel voor meer vluchten Rotterdam The Hague Airport

‘Hele participatie was een show’

Het voornemen om het aantal mogelijke vluchten op Rotterdam The Hague Airport te laten stijgen, zorgt voor felle kritiek. Het CDA noemt het zelfs ‘absurd en schandalig’.

Peter Groenendijk
Rotterdam

Volgens de luchthaven en partners ontstaat er ruimte voor meer vluchten doordat vliegtuigen steeds stiller worden. Zo kan er meer gevlogen worden zonder dat de geluidshinder toeneemt, stellen onder meer de vliegvelddirectie en luchtvaartmaatschappijen.

Daar blijken de bewonersvertegenwoordigers van Schiedam en Lansingerland, nota bene deelnemers aan het participatietraject, het niet mee eens. ‘Wij zijn ontevreden met het resultaat, omdat dit de deur openzet naar méér vliegen en daarmee meer hinder’, stellen ze in een verklaring. ‘Als bewonersvertegenwoordigers zien wij de inzet van ‘stille’ vliegtuigen niet als oplossing voor minder hinder, maar als oorzaak van méér hinder.’

Nieuwe toestellen zijn volgens de bewonersvertegenwoordigers niet hoorbaar stiller. ‘Maar rekenen met ‘stiller’ leidt wel tot méér vliegen. De realiteit zal geheel anders zijn voor de direct omwonenden in Schiedam, Lansingerland en Rotterdam-Noord. Het geschetste beeld van groei met minder hinder vindt dus geen draagvlak bij ons en de omwonenden die we vertegenwoordigen.’ Een andere bewonersvertegenwoordiger, die van Rotterdam, stapte eerder dit jaar uit het overleg omdat volgens hem niet geluisterd werd naar de mening van omwonenden.



▲ Vliegtuigen op Rotterdam The Hague Airport. FOTO JEFFREY GROENEWEG

‘Gesprek overstemd’

Ook de wijkraad van Schiebroek is ontstemd over het voorstel. „De nieuwe toestellen hebben in de praktijk nog niet bewezen stiller te zijn en vallen nog steeds in de geluidscategorie ‘zeer luidruchtig’”, zegt wijkraadslid Dirk Breedveld (VVD). „Ze zijn nog altijd luid genoeg om bijvoorbeeld je gesprek te overstemmen als je in de tuin zit of je wakker te maken in de vroege ochtend. We krijgen dus vaker hinder in plaats van minder hinder.”

> **De nieuwe toestellen vallen nog steeds in de geluidscategorie ‘zeer luidruchtig’**
> – Dirk Breedveld (VVD)

De grootste partij in de gemeenteraad, Leefbaar Rotterdam, heeft begrip voor de groeiplannen. „Als er meer gevlogen kan worden zonder dat de hinder toeneemt, lijkt me dat een positieve ontwikkeling”, zegt fractievoorzitter Bart van Drunen. „Als je een klinkerweg vervangt door asfalt, is het ook niet gek dat je meer auto’s laat rijden.” Volgens hem wordt de discussie gekaapt door een kleine groep tegenstanders. „De meeste Rotterdammers staan neutraal of positief tegenover de luchthaven.”

In de oppositie klinken harde woorden. „De participatie is een farce geweest”, zegt Gerben van Dijk (ChristenUnie). „Onder het mom van meepraten moest zoveel mogelijk groei gerealiseerd worden. Daar lijkt de vliegtuiglobby goed in geslaagd. De vliegtuigindustrie is een rupsje-nooit-genoeg.”

Absurd

Het CDA noemt de uitkomsten ‘absurd en schandalig’. „De hele participatie was een show, gekaapt door de luchtvaartlobby”, zegt raadslid René Segers-Hoogendoorn. „Alle andere geluiden zijn van tafel geveegd.” Ingrid van Wifferen (D66) vindt dat het voorstel kritisch moet worden bekeken. „Stiller vliegen is niet hetzelfde als minder hinder.”

Zes partijen in de raad (met 15 van de 45 zetels) willen dat de luchthaven sluit. De Rotterdamse coalitie vindt dat de luchthaven open moet blijven, met als voorwaarde dat de geluidsruimte niet wordt uitgebreid.

De huidige voorstellen zijn de basis voor de aanvraag die de luchthaven volgend jaar zal doen. De gemeente Rotterdam komt met een eigen zienswijze. Het kabinet beslist in 2024 over de ruimte die Rotterdam Airport vanaf 2025 krijgt.

Stillere toestellen maken drukker vliegveld mogelijk

Voorstel: meer vluchten op Rotterdam Airport

Het aantal vluchten van en naar Rotterdam The Hague Airport kan de komende jaren toenemen, zolang de geluidshinder en de uitstoot niet stijgen. Stillere vliegtuigen maken meer vluchten van en naar Rotterdam mogelijk.

Peter Groenendijk
Rotterdam

Dat is de uitkomst van een twee jaar durend overleg tussen Rotterdam The Hague Airport en een reeks andere partijen, waaronder gemeentes en luchtvaartmaatschappijen. Of het ook echt zover komt, is nog niet duidelijk: de luchthaven moet nog met een concreet voorstel komen, waarna het kabinet uiterlijk in 2024 beslist over de toekomst van de luchthaven. Bewonersvereniging BTV is het radicaal oneens met de uitkomsten.

Belangrijk uitgangspunt van het zogeheten ‘participatietraject’ is dat de overlast voor omwonenden afneemt. Dat willen de betrokkenen onder meer bereiken door oudere toestellen - die meer geluid maken - niet meer vanaf zeven uur ’s ochtends te laten vertrekken, maar pas wat later in de ochtend.

Maar het aantal vluchten van en naar de Rotterdamse luchthaven mag wat het plan betreft wél toenemen, als het maar binnen de huidige grenzen van geluid en uitstoot blijft. Dat betekent dat de toename van ‘stillere’ toestellen meer ruimte biedt voor extra vluchten.

Die extra vluchten mogen tussen 09.00 en 21.00 uur landen en vertrekken. „Dit komt op jaarbasis neer op maximaal 8760 extra bewegingen in 2035 staat in het eindrapport. Dat betekent gemiddeld één start en één landing extra per uur.”

Uitbouwen

De ruimte die ontstaat door het stiller worden van de toestellen, wordt de ‘ontwikkelruimte’ genoemd. Volgens het rapport is die ruimte ‘nodig voor de luchtvaartmaatschappijen, zodat zij kunnen blijven investeren in duurzaamheid en stillere toestellen en tegelijkertijd het netwerk van bestemmingen voor de regio kunnen uitbouwen’. „Ook geeft dit zekerheid ten aanzien van de toekomst van de operatie van luchtvaartmaatschappijen op Rotterdam The Hague Airport.”

> **Deze uitkomsten bevestigen alles waar we bang voor waren**
> – Alfred Blokhuizen



▲ Een vliegtuig op Rotterdam The Hague Airport. FOTO DPHOTO

De luchthaven ligt vlakbij een aantal woonwijken, waaronder Schiebroek. Een deel van de bewoners ervaart veel overlast en wil juist dat minder gevlogen gaat worden. Zij hebben zich verenigd in Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast (BTV), dat 1600 leden heeft.

„Deze uitkomsten bevestigen alles waar we bang voor waren”, zegt Alfred Blokhuizen namens de BTV. „Dit hele participatietraject is zinloos geweest. Aan de wensen van de omgeving heeft men geen enkele boodschap. Het rapport zit vol trucs. Het aantal vliegbewegingen kan zelfs oplopen tot het dubbele van het huidige. Als je meer vliegtuigen over de huizen laat vliegen omdat ze stiller zijn, is dat geen vermindering maar juist een sterke toename van overlast en vervuiling.”

Wensen

Er is veel te doen geweest over het participatietraject. Daar deden eerst ook de gemeente Rotterdam en een Rotterdamse bewonersvertegenwoordiger aan mee, maar die stapten eruit, omdat te weinig werd gedaan met de inbreng van bewoners. „De andere partijen zijn nauwelijks bereid om iets te doen met de wensen van de omwonenden”, zei bewonersvertegenwoordiger Hans Schendstok. De gemeente keerde later als toehoorder wel terug aan tafel.

In de gemeenteraad is al langer kritiek op het proces en de luchthavenleiding. Zes partijen (samen 15 van de 45 zetels) willen zelfs dat de luchthaven gesloten wordt, om plaats te maken voor een nieuwe woonwijk. De coalitie heeft alleen afgesproken dat de luchthaven openblijft en dat de geluidsruimte niet wordt uitgebreid.

ANDERS DENKEN, SAMEN DOEN!

23 november 2022

■ Redactie e-mail: hc.delft@ad.nl (ook voor nieuwsfoto's) ■ Regiosport e-mail: hc.sport@ad.nl ■ Adverteren: 088 5722888 ■ dinsdag 12 juli 2022

AD Delft

Midden-Delfland verzet zich tegen groei van aantal vluchten vanaf vliegveld

'Nu positie innemen'

In Midden-Delfland broeden vogels en zijn stedelingen op zoek naar rust. Het stiltegebied tussen de grote steden heeft echter te maken met een nieuwe bedreiging. De directie van Rotterdam-The Hague Airport wil het aantal vluchten fors uitbreiden. Tijd voor actie.

Carel van der Velden
Midden-Delfland

Die oproep is te horen in de gemeenteraad van Midden-Delfland. De nieuwe wethouders van Midden-Delfland moeten zich nadrukkelijker gaan bemoeien met de ontwikkelingen op het nabije vliegveld. Raadsleden in de groene gemeente tussen Den Haag en Rotterdam kondigden reeds aan dat zij zich tegen de aangekondigde groei van het aantal vluchten gaan keren.

De mogelijke uitbreiding van het aantal vluchten houdt de gemoederen in gemeenten als Rotterdam, Schiedam en Zuidplas al langer bezig. De overlast van vliegtuigen raakt echter ook Midden-Delfland. Met name in het zuidelijk deel van het groene stiltegebied zijn opstijgende vliegtuigen goed te horen. Vanaf de start vliegen charters in westelijke richting, waarna ze boven de weilanden een scherpe draai maken om over Schiedam en Vlaardingen richting het zuiden te koersen.

Onder anderen raadslid Niek Knaap van de lokale partij OGP roept de nieuwe wethouders op om de belangen van Midden-Delfland in dit dossier met verve te verdedigen. „Het feit dat we een stiltegebied zijn, is een bijzondere kwaliteit van ons landschap. We moeten de komende jaren expliciet maken hoe we deze positie kunnen behouden en versterken. Daarom moeten we een duidelijke positie innemen over de toekomst van het vliegveld."

Rotterdam-The Hague Airport verwerkt jaarlijks zo'n 50.000 vluchten, waarvan zo'n 20.000 grote passagiersvliegtuigen. De directie verwacht echter dat het aantal vluchten de komende jaren fors groeit. De mogelijke uitbreiding moet nog worden goedgekeurd door de Tweede Kamer, maar de voorbereidingen zijn al langere tijd gaande. Over het verloop van de inspraak zijn veel partijen echter zwaar ontevreden.

Maastricht

Het gaat om vluchten die in de toekomst moeten worden herverdeeld om Schiphol te ontlasten. In 2030 zou het gaan om 80.000 vluchten die niet langer door Schiphol kunnen worden verwerkt. Twintig jaar later zou het volgens de prognoses zelfs om 217.000 vluchten gaan. Naar verwachting wijken de meeste vluchten uit naar Eindhoven en Maastricht. Maar ook Rotterdam-The Hague Airport zou een flink aandeel moeten leveren.

De gebrekkige informatie leidt tot grote spanningen binnen het zogenoemde participatieproject. Betrokkenen vinden dat zij te weinig invloed hebben. Nadat eerder Rotterdam en Zuidplas al uit het overleg over de toekomst van Rotterdam The Hague Airport stapten, volgt nu ook provincie Zuid-Holland. Een meerderheid van de Provinciale Staten stemde vorige week in met die stap.

> **Dat we stiltegebied zijn, is een bijzondere kwaliteit van ons landschap**
> – Niek Knaap (OGP)

Eerder stapten bewonersvertegenwoordigers al uit het overleg. Zij kwamen tot de conclusie dat andere partijen slechts over groei wilden praten. Deze bewoners vinden dat er geen groei, maar krimp nodig is. De geluidsoverlast loopt volgens hen de spuigaten uit. Ook wijzen ze op de stikstofuitstoot, die mogelijk veel groter is dan uit de officiële rapporten blijkt.

Vanuit het dunbevolkte Midden-Delfland komen weinig klachten binnen over Rotterdam-The Hague Airport. Volgens plaatselijke politici is dit echter geen reden om zich buiten de discussie te houden. Zij wijzen op de rol die de groene buffer speelt als stiltegebied en voor de regionale recreatie. Deze positie komt onder druk te staan als het aantal vliegbewegingen fors stijgt, luidt de vrees in Midden-Delfland.



▼ **Midden-Delfland is een stiltegebied en dat mag niet worden verstoord door lawaaiige vliegtuigen, vindt de gemeenteraad.** ARCHIEFFOTO