

RESULTATEN

van de

INSPRAAK

inzake de

STARTNOTITIE NIEUWE INRICHTING ROTTERDAM AIRPORT

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Woord vooraf	1
Overzichten van schriftelijke insprekers op de Startnotitie Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport	
* alfabetisch	2
* numeriek	3
* naar herkomst	4
Overzicht van niet in deze bundel opgenomen bijlagen bij inspraakreacties	5
Schriftelijke inspraakreacties 1 t/m 57	

WOORD VOORAF

Algemeen

Gedurende de periode 16 januari tot en met 13 februari 1997 lag de Startnotitie Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport ter visie. In deze periode werd een ieder in de gelegenheid gesteld zijn of haar zienswijze schriftelijk kenbaar te maken. In totaal heeft het Inspraakpunt Startnotitie Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport 57 schriftelijke reacties ontvangen.

De resultaten van de inspraak op de Startnotitie zijn in een bundel samengebracht. De schriftelijke inspraakreacties zijn hierbij zo veel mogelijk integraal opgenomen. In een aantal gevallen heeft het Inspraakpunt echter afgezien van het opnemen van bijlagen bij inspraakreacties in de bundel. In een afzonderlijk overzicht is aangegeven welke bijlagen geen deel uitmaken van deze bundel. Belangstellenden kunnen een kopie van een of meer bijlagen opvragen bij het Inspraakpunt Startnotitie Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport. Ook indien u in het bezit wilt komen van een of meer exemplaren van deze *Resultaten van de inspraak*, kunt u contact opnemen met dit Inspraakpunt.

Registratie en verwerking

De registratie en verwerking van de inspraakreacties op de Startnotitie Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport is verricht met behulp van een speciaal voor deze doeleinden ontworpen computerprogramma: IRAS (Inspraak Registratie en Analyse-Systeem). De door het Inspraakpunt ontvangen schriftelijke reacties zijn geregistreerd, genummerd en opgenomen in het bovengenoemde IRAS-systeem. Vervolgens is de insprekers een ontvangstbevestiging toegezonden.

Tijdens de inspraakperiode heeft het Inspraakpunt degenen die bij het verdere besluitvormingsproces betrokken zijn, regelmatig de tot op enig moment ontvangen inspraakreacties toegezonden. Deze tussentijdse toezendingen zijn gericht aan met name de betrokken beleidsambtenaren bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), alsmede aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.). Op deze manier zijn zij in een zo vroeg mogelijk stadium geïnformeerd over de inhoud van de inspraakreacties.

Verdere procedure

In het vervolg van de besluitvormingsprocedure zal hetgeen tijdens de inspraak naar voren is gebracht door de minister van Verkeer en Waterstaat, in samenspraak met de minister van VROM, worden meegewogen. Mede op basis van de ontvangen schriftelijke inspraakreacties en het advies van de Commissie voor de m.e.r. zullen genoemde ministers de Richtlijnen opstellen ten behoeve van de inhoud van het Milieu-Effectrapport (MER). Daarnaast wordt (themagewijs) een inhoudelijk commentaar op de inspraakreacties voorbereid. Deze zogeheten 'Nota van Commentaar' verschijnt als bijlage bij de Richtlijnen. Het ligt in de verwachting dat deze Richtlijnen eind april 1997 zullen verschijnen. Vervolgens zal het MER worden opgesteld, dat te zijner tijd ter visie zal worden gelegd. Inspraak is dan wederom mogelijk.

ALFABETISCH OVERZICHT VAN INSPREKERS

- 24 Aktiegroep Pijnacker Tegen Vliegtuiglawaai, Pijnacker
- 26 Belangenvereniging Bewoners Overschie Kleiweg, Rotterdam
- 27 Bewonersgroep tegen vliegtuigoverlast, Rotterdam
- 56 Bezorgde Bewoners Bergschenhoek, Bergschenhoek
- 25 Bezorgde Bewoners Berkel, Berkel en Rodenrijs
 - 1 Boode BV, Zevenhuizen
- 36 mw G. Brouwer-Ter Wisch, Rotterdam
- 40 Comité tot behoud van het natuur- en recreatiepark Zestienhoven, Rotterdam
- 53 Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Rotterdam, Den Haag
 - 5 P. Damen, Bleiswijk
- 50 DCMR Milieudienst Rijnmond, Schiedam
 - 8 DGW&T Vastgoedbeheer en Ingenieursdiensten, directie Zuid-Holland, Leiden
- 54 H.A. van Dongen, Zevenhuizen
- 20 mw mr T.I. Dronkers, Rotterdam
- 46 mw N. van Dijk, Rotterdam
- 35 A. Engelbert, Rotterdam
- 52 H.C. Engelbert, Schiedam
 - 9 Gemeente Bergschenhoek, Bergschenhoek
- 44 Gemeente Berkel en Rodenrijs, Berkel en Rodenrijs
- 29 Gemeente Bleiswijk, Bleiswijk
- 32 Gemeente Pijnacker, Pijnacker
- 47 Gemeente Rotterdam, deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek, Rotterdam
- 39 Gemeente Rotterdam, deelgemeente Overschie, Rotterdam
- 31 Gemeente Schiedam, Schiedam
- 48 Gemeente Vlaardingen, Vlaardingen
- 45 Gemeente Waddinxveen, Waddinxveen
- 57 Hoogheemraadschap van Delfland, Delft
- 43 L. van der Horst, Rotterdam
- 34 Jonge Democraten Rotterdam, Rotterdam
- 13 fam. J. Koot, Berkel en Rodenrijs
- 28 M. Kuipers, Vlaardingen
- 22 A.C. van Leeuwen, Rotterdam
- 38 Ministerie van VROM Inspectie van de volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu voor Zuid-Holland, Rijswijk
- 10 J.C. Molenaar, Rotterdam
- 14 N.V. Nederlandse Gasunie, Groningen
- 55 P.W.M. Niemer, Schiedam
- 23 Onafhankelijke Partij Leefbare Wijk, Rotterdam
- 49 Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn (inzake Rotterdamsche Aero Club), Den Haag
 - 3 Pi-Arrow, Personal & Commercial Communication Consultancy, Rotterdam
- 12 Recreatieschap Midden-Delfland, Berkel en Rodenrijs
- 16 Recreatieschap Rottemeren, Berkel en Rodenrijs
 - 7 Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB), Amersfoort
 - 6 SOVON, afdeling Broedvogels, Beek-Ubbergen
- 21 Stichting Centraal Comité Anti-Bulderbaan, Berkel en Rodenrijs
 - 4 Stichting Natuur en Milieu-Wacht, Berkel en Rodenrijs
- 18 Stichting Vliedschool Zestienhoven, Rotterdam
- 33 Stichting Het Zuidhollands Landschap, Rotterdam
- 42 Stichting Zweth-Kandelaar Front, Rotterdam
- 11 H. Talmon, Delft
- 41 J. van der Veen, Delft
- 15 Vereniging Milieudefensie, Kerngroep Rotterdam, Rotterdam
 - 2 Vereniging voor Natuur- en Milieubescherming Noordrand Rotterdam, Rotterdam
- 37 W.J. de Vette, Bleiswijk
- 19 Vliegclub Rotterdam, Rotterdam
- 17 D. van Wanum, Rotterdam
- 30 Woonbelangencommissie Tuindorp en Huurdersbelangenvereniging Groenord-Midden, Schiedam
- 51 Zuid-Hollandse Milieufederatie, Rotterdam

NUMERIEK OVERZICHT VAN INSPREKERS

- 1 Boode BV, Zevenhuizen
- 2 Vereniging voor Natuur- en Milieubescherming Noordrand Rotterdam, Rotterdam
- 3 Pi-Arrow, Personal & Commercial Communication Consultancy, Rotterdam
- 4 Stichting Natuur en Milieu-Wacht, Berkel en Rodenrijs
- 5 P. Damen, Bleiswijk
- 6 SOVON, afdeling Broedvogels, Beek-Ubbergen
- 7 Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB), Amersfoort
- 8 DGW&T Vastgoedbeheer en Ingenieursdiensten, directie Zuid-Holland, Leiden
- 9 Gemeente Bergschenhoek, Bergschenhoek
- 10 J.C. Molenaar, Rotterdam
- 11 H. Talmon, Delft
- 12 Recreatieschap Midden-Delfland, Berkel en Rodenrijs
- 13 fam. J. Koot, Berkel en Rodenrijs
- 14 N.V. Nederlandse Gasunie, Groningen
- 15 Vereniging Milieudefensie, Kerngroep Rotterdam, Rotterdam
- 16 Recreatieschap Rottemeren, Berkel en Rodenrijs
- 17 D. van Wanum, Rotterdam
- 18 Stichting Vliegclub Zestienhoven, Rotterdam
- 19 Vliegclub Rotterdam, Rotterdam
- 20 mw mr T.I. Dronkers, Rotterdam
- 21 Stichting Centraal Comité Anti-Bulderbaan, Berkel en Rodenrijs
- 22 A.C. van Leeuwen, Rotterdam
- 23 Onafhankelijke Partij Leefbare Wijk, Rotterdam
- 24 Aktiegroep Pijnacker Tegen Vliegtuiglawaai, Pijnacker
- 25 Bezorgde Bewoners Berkel, Berkel en Rodenrijs
- 26 Belangenvereniging Bewoners Overschiese Kleiweg, Rotterdam
- 27 Bewonersgroep tegen vliegtuigoverlast, Rotterdam
- 28 M. Kuipers, Vlaardingen
- 29 Gemeente Bleiswijk, Bleiswijk
- 30 Woonbelangencommissie Tuindorp en Huurdersbelangenvereniging Groenord-Midden, Schiedam
- 31 Gemeente Schiedam, Schiedam
- 32 Gemeente Pijnacker, Pijnacker
- 33 Stichting Het Zuidhollands Landschap, Rotterdam
- 34 Jonge Democraten Rotterdam, Rotterdam
- 35 A. Engelbert, Rotterdam
- 36 mw G. Brouwer-Ter Wisch, Rotterdam
- 37 W.J. de Vette, Bleiswijk
- 38 Ministerie van VROM, Inspectie van de volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu voor Zuid-Holland, Rijswijk
- 39 Gemeente Rotterdam, deelgemeente Overschie, Rotterdam
- 40 Comité tot behoud van het natuur- en recreatiepark Zestienhoven, Rotterdam
- 41 J. van der Veen, Delft
- 42 Stichting Zweth-Kandelaar Front, Rotterdam
- 43 L. van der Horst, Rotterdam
- 44 Gemeente Berkel en Rodenrijs, Berkel en Rodenrijs
- 45 Gemeente Waddinxveen, Waddinxveen
- 46 mw N. van Dijk, Rotterdam
- 47 Gemeente Rotterdam, deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek, Rotterdam
- 48 Gemeente Vlaardingen, Vlaardingen
- 49 Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn (inzake Rotterdamsche Aero Club), Den Haag
- 50 DCMR Milieudienst Rijnmond, Schiedam
- 51 Zuid-Hollandse Milieufederatie, Rotterdam
- 52 H.C. Engelbert, Schiedam
- 53 Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Rotterdam, Den Haag
- 54 H.A. van Dongen, Zevenhuizen
- 55 P.W.M. Niemer, Schiedam
- 56 Bezorgde Bewoners Bergschenhoek, Bergschenhoek
- 57 Hoogheemraadschap van Delfland, Delft

OVERZICHT VAN INSPREKERS NAAR HERKOMST

Categorie	Provincie				Totaal
	Groningen	Gelderland	Utrecht	Zuid-Holland	
Individuele insprekers	0	0	0	17	17
Bedrijfsleven	1	0	0	5	6
Natuur- en milieuorgan.	0	1	0	4	5
Gemeenten	0	0	0	9	9
Andere overheidsinst.	0	0	1	7	8
Belangenorganisaties	0	0	0	10	10
Politieke partijen	0	0	0	2	2
TOTAAL	1	1	1	54	57

OVERZICHT VAN NIET IN DEZE BUNDEL OPGENOMEN BIJLAGEN BIJ DE SCHRIFTELIJKE REACTIES OP
DE STARTNOTITIE NIEUWE INRICHTING ROTTERDAM AIRPORT

- nr 3 Kopie *Airline safety review* uit Flight International d.d. 15-21 januari 1997 (5 pagina's)
- nr 8 Kopie brief van Provincie Zuid-Holland, Dienst Ruimte en Groen aan DGWT, dienst Zuid-Holland inzake Provinciaal fietspadenplan '86, fietspad 10 d.d. 23 januari 1997 (2 pagina's)
- nr 41 Kopie *Schiphol, voortdurende ramp* van J. van der Veen d.d. november 1996 (1 pagina)
- Kopie *Lawaaioverlast Betuwelijn 40 dB onderschat, 40 dB* van J. van der Veen d.d. juni 1996 (1 pagina)
- Kopie *De leefkwaliteit als vergelijkingseenheid voor een weloverwogen keuze tussen groen, milieu, mensmilieu, economie en bevolking* van J. van der Veen d.d. januari 1996 (1 pagina)
- Kopie krantenartikel *Nieuwbouw flink duurder, maar uitzonderingen genoeg* (2 pagina's)
- nr 50 Verslag *Vliegtuigklachten Rotterdam Airport; Derde kwartaal 1996 CMLR 75/96* (11 pagina's)

SCHRIFTELIJKE INSPRAAKREACTIES

NR 1 T/M 57



BOODE

BOODE b.v.
P.O. Box 27
Nijverheidscentrum 3
NL 2760 AA Zevenhuizen
Holland
Tel.: +31 (0)180-632744
Telefax: +31 (0)180-633090
BTW/VAT: NL006398078B01
K.v.K. te Gouda nr.: 29018634



Inspraakpunt startnotitie

Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

Zevenhuizen, 15-01-97.

Uw ref : Nieuwe inrichting Rotterdam airport
Onze ref: JB/JR

Mijne Heren,

Naar aanleiding van uw publicatie betreffende "Inspraakpunt Startnotitie" willen wij graag als volgt reageren:

Gelet op milieu-aspecten w.o. geluidsoverlast en milieuvervuiling zijn wij als 100 jarig bestaand internationaal opererend bedrijf en als 100 jarig in de gemeente Zevenhuizen gevestigde familie tegen het openhouden van Rotterdam Airport. Gezien vanuit het standpunt dat een zeer groot internationaal vliegveld op nog geen 1/2 uur rijden aanwezig is vinden wij het overbodig Rotterdam Airport aan te houden.

Aangezien wij veel internationaal reizen en als bedrijf veel internationaal luchttransport doen zien wij geen enkel voordeel in een tijdwinst van 1/2 uur.

Mocht men binnen uw instantie ook over de grenzen kijken dan ziet men steeds meer dat alles gebundeld wordt, wat economisch en milieutechnisch veel voordeliger en milieuvriendelijker is.

Een uitbreiding van Luchthaven Schiphol op een of andere manier (b.v. in zee) lijkt ons een veel betere oplossing dan weer een keer veel tijd en geld te steken in een vliegveld bij Rotterdam.

Gezien de woning schaarste in het gebied boven Rotterdam lijkt het ons veel wijzer de ruimte die Rotterdam Airport nu inneemt hiervoor te bestemmen. Ook zijn de aanvliegroutes zoals die nu liggen milieu-onvriendelijk, bovendien is na de overname door Schiphol veel meer nachtelijk verkeer gekomen, soms wel met geluidsoverlast wat bij schiphol niet eens mag! Mogen wij er op wijzen dat deze route's gelegen zijn boven het zoveel besproken "groene hart" van Zuid-Holland.

Wij vragen ons dan af wat is het doel dan van groen?

Groen is in onze ogen ook milieuvriendelijk en geluidsarm en niet alleen bos en landelijk gebied.

Mocht er besloten worden dat er dan toch een vliegveld moet zijn, dan zou dit uit economische overwegingen voor bedrijven beter ten zuiden of westen van Rotterdam (Maasvlakte) kunnen liggen omdat daar de grootste concentratie



1

bedrijvigheid ligt.

Bij plaatsing bij de kust lijkt ons de milieuvervuiling en de geluidsoverlast een minder groot bezwaar dan bij een woonwijk.

Wij zouden u er nogmaals op willen wijzen dat een vliegveld, in een gebied wat in de toekomst meer voor woningen geschikt zou zijn, niet alleen gevaarlijk, milieu onvriendelijk is maar ook de nachtrust in grote mate verstoord, zoals ook nu het geval is.

Een democratisch recht is naar ons ook het recht op een volledige nachtrust, welke zich uiteindelijk uit ten gunste van de productiviteit van het personeel wat in dit bedrijvengebied werkt, en derhalve indirect de economie stimuleert, met geen gesjoemel in de marges van "randen van de nacht" en dergelijke verzinse-
len zoals elder toegepast.

U begrijpt waarschijnlijk na dit gelezen te hebben dat wij niet positief tegenover Rotterdam Airport staan.

Wij hopen dan ook dat onze bezwaren meegenomen en ter harte genomen zullen worden in uw beoordeling.

Bij voorbaat dank,

Namens:

Boode b.v./Fam. J.M. Boode/Fam. A.J. Boode/Fam. Rietveld(Boode)

J.M. Boode



Vereniging voor Natuur - en Milieubescherming Noordrand Rotterdam.

2

V.N.M.N. - gironummer 152103

Telefoonnummers 010-4155644, 4151188.



corr. adres: Meidoornhoek 82. 3053 BE. Rotterdam. tel: 010 - 4188467.

Aan:
Inspraakpunt Startnotitie
Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag.

Rotterdam-Noordrand, 17 januari 1997
Briefnummer 97.01.4.PD.

Betreft: Inspraakreactie Startnotitie MER, Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport.
L.s.,

Hierbij zenden wij u de inspraakreactie van de Vereniging voor Natuur- en Milieubescherming Noordrand Rotterdam (V.N.M.N.) inzake de Startnotitie MER, Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport.
De inspraakreactie van de V.N.M.N. houdt een aantal opmerkingen in, waarvoor wij uw speciale aandacht vragen.

Kerosine

De uitstoot door vliegtuigen van (half-verbrande) kerosine veroorzaakt niet alleen stankoverlast en vervuiling. Voor zover ons bekend heeft het regelmatig inademen ook gevolgen voor de gezondheid en intelligentie.
Kerosinedampen/half-verbrande kerosineresten zijn, afhankelijk van de windrichting en de windkracht, vrijwel dagelijks in te waarnemen op het luchthaventerrein; in het Zestienhovense Park en het Schiebroekse Park; op de sportvelden van Laag-Zestienhoven en Schiebroek; in delen van de bebouwing van Schiebroek, Overschie en Kleiwegkwartier; in de Schiezone; in de Oost-Abtspolder en in de Polder Schieveen.

Dumpingen van kerosine (in noodgevallen of uit gewoonte?) kunnen soms plaatsvinden in het poldergebied ten oosten van het Schiebroekse Park tot aan de industriezone van Bergschenhoek (Oostelijke aanvliegeroute), alsmede in de Oost-Abtspolder (Westelijke aanvliegeroute).

Geluid

Bij de geluidsnormen/geluidsoverlast zou o.i. rekening dienen te worden gehouden met cumulatie van:

- . het vliegverkeer, inclusief kleine luchtvaart en proefdraaien;
- . het autoverkeer op de Doenkade en de effecten van de eventueel aan te leggen A13/A16;
- . het autoverkeer op de A13 en de effecten van een eventuele verdubbeling van de A13;
- . de H.S.L. en de Zoro-lijn;
- . Stadswegen en metrotracés.

Een andere vorm van geluidsoverlast vindt regelmatig plaats op het luchthaventerrein zelf. Op het terrein vindt jacht plaats op vogels en zoogdieren en worden ter verjaging van vogels en zoogdieren "knalotten" en "Nabootsers" e.d. gebruikt. Deze geluidsbronnen vormen overlast voor recreanten, volkstuinders en bewoners in de omgeving en zorgen tevens voor verstoring van de avifauna in de omgeving.

Vervuillende stoffen

Roet (vliegverkeer, autoverkeer en industrie), stof (idem + puinbreker Hoog-Zestienhoven) ontbreken in de Startnotitie. Wij verzoeken u beide toe te voegen. Voorts is het o.i. zo dat door cumulatie van uitstoot van vervuillende stoffen (gassen) samen (vliegtuigen, auto's, industrie) de effecten van de afzonderlijke vervuillende bronnen elkaar versterken en mogelijk nieuwe vervuillende en gevaarlijke (giftige) verbindingen aangaan met alle kwalijke gevolgen van dien voor leefbaarheid en gezondheid van mens, dier en plant alsmede bodem, water en lucht.

Kleine luchtvaart

Behalve dat de sportvliegerij, reclame-, les-, en recreatievluchten heel veel (geluids-)overlast veroorzaken, vragen wij u nadrukkelijk aandacht voor het feit dat deze vormen van luchtvaart zich vaak niet houden aan de regels. Er wordt herhaaldelijk, langdurig en laag over stiltegebieden en natuureservaten gevlogen (Oude Leede, Akerdijkse Plassen), boven woonwijken enz.

Stelselmatig wordt afgeweken van de officiële aan- en afvliegroutes. Bovendien zijn de motoren van sommige sportvliegtuigjes buitengewoon verstorend. Ondanks herhaald klagen hierover, wordt er niet opgetreden terwijl het geluid de normen ruim overschrijdt.

Regelmatig zijn er ook enkele stuntvliegers aanwezig o.a. boven de Schiezone, Oude Leede en boven Schiebroek, die ernstige verstoring en irritatie veroorzaken en voorts de veiligheid in gevaar brengen.

De kleine luchtvaart is tevens zeer vertorend voor de avifauna m.n. voor de kritische soorten in de Polder Schieveen, de Schiezone, de Oost-Abtspolder, de Akerdijkse Plassen en de parken van de Noordrand.

De V.N.M.N. is de mening toegedaan dat de kleine luchtvaart absoluut dient te verdwijnen van Rotterdam Airport.

Nachtvluchten

De aspecten slaapstoornissen en bioritme, gezondheid en welzijn dienen in de Startnotitie volwaardig te worden meegenomen.

De V.N.M.N. is tegen nachtvluchten, m.d.v. dat alleen in noodgevallen 's nachts van de luchthaven gebruik mag worden gemaakt.

Kortere landingsbaan

Rotterdam Airport moet op termijn een klein, regionaal, goed geoutilleerd zakenvliegveld worden, zonder nachtvluchten en sportvliegerij.

Met het oog hierop verzoeken wij u te onderzoeken in de MER welke milieueffecten een kortere landingsbaan heeft.

Overige aspecten

In tegenstelling wat in de Startnotitie staat vermeld, is de V.N.M.N. de mening toegedaan dat juist wél aandacht dient te worden geschonken aan de kwaliteit van bodem, grond- en oppervlaktewater. Dit i.v.m. eventuele toekomstige woningbouw, de waterhuishouding, organismen en ecologie.

Natuur en landschap

Rotterdam Airport ligt enerzijds ingeklemd tussen de bebouwing van Overschie en Schiebroek. Anderzijds grenst Rotterdam Airport aan een aantal waardevolle groene gebieden die al dan niet hoge (nationale of internationale) natuurwaarden hebben.

- . De Polder Schieveen is een veenweidegebied; één van de rijkste weidevogelgebieden van west-Nederland en in toenemende mate van belang voor doortrekkers en wintergasten.
- . De Schiezone met daarin gelegen de Overschiese Plasjes, het Landgoed De Tempel, Landgoed Nieuw Rhodenrijs en Begraafplaats Hofwijck, herbergt plaatselijk hoge natuurwaarden.
- . Het Schiebroekse Park en het Zestienhovense Park.

De V.N.M.N. zou graag zien dat u alle gevolgen van de aanwezigheid van het vliegveld projecteert op de natuur, de natuurwaarden en ecologische systemen van deze gebieden.

2

In dit verband wijzen wij u op de uitgebreide rapportages die gedaan zijn in het kader van het Integraal Plan Noordrand Rotterdam (I.P.N.R.), waaraan de V.N.M.N. ook een bijdrage heeft geleverd middels publikaties, inspraakreacties, inventarisatiegegevens enz.

Zoals reeds gememoreerd is hierbij van direkt belang de eventuele aanleg van de A13/A16 en de mogelijke verbreding van de A13.

Dit neemt niet weg dat de overige voorzienene planologische ontwikkelingen in het gebied steeds volwaardig moeten worden meegenomen.

Noordrand-Vogeltrekroute

Boven de Noordrand van Rotterdam ligt de belangrijke Vogeltrekroute Noordrand, die loopt vanuit het noordoosten naar het zuidwesten tot westen.

Vrijwel alle categorieën vogels zijn in deze trek vertegenwoordigd. De vogel-trekroute is van internationale betekenis.

Ook boven Rotterdam Airport vindt soms grote trek plaats.

De V.N.M.N. vraagt u onderzoek te laten verrichten naar de gevolgen voor de Vogeltrekroute Noordrand, de veiligheid van oostijgende en landende vliegtuigen en diensgevolge de kans op neerstortende vliegtuigen.

De V.N.M.N. vraagt zich af of het wel mogelijk is een vliegveld te handhaven naast gebieden die zijn aangewezen voor de Ecologische Hoofdstructuur van Nederland (de Groen-Blauwe Slinger) zoals de Polder Schieveen en de Ackerdijkse Plassen en waar bovendien een belangrijke vogeltrekroute van internationale betekenis is gesitueerd.

Ook hiervoor wenst de V.N.M.N. onderzoek naar gevolgen voor natuur, milieu, landschap, recreatie en ecologie.

Mitigerende/compenserende maatregelen

Naast een strenge milieuregelgeving en een goede milieucontrole met sanctiebeleid op Rotterdam Airport, acht de V.N.M.N. het een redelijke eis dat op het terrein van Rotterdam Airport meer wordt gedaan aan natuur, natuur- en milieueducatie:

- . Aanplant van zoveel mogelijk bomen en struiken;
- . Recycling van glas, papier, schoenen, kleding, fotonegatieven e.d.,
accu's, autobanden, olie enz.;
- . Verbod op gebruik onkruidbestrijdingsmiddelen en insecticiden;
- . Meebetalen aan groene projecten in de omgeving van Rotterdam Airport.

Tot zover de inspraakreactie van de Vereniging voor Natuur- en Milieubescherming Noordrand Rotterdam (V.N.M.N.).

Wij hopen dat u alle genoemde zaken serieus zult reeenemen.

Indien u meer informatie wenst dan vernemen wij dat uiteraard gaarne.

Met vriendelijke groeten,

Hoogachtend namens het bestuur:


Peter van Dalen.

Voorzitter V.N.M.N.

Afschriften

Inspraakpunt Startnotitie NRA
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

your ref.:

our ref.: 16204-nra/jf

encl.: 2

date: ma 20 jan 97

Mijne Heren

Reeds ettelijke keren heb ik bij diverse instantie naar voren gebracht dat wat nu eufemistisch Rotterdam Airport wordt genoemd, de grootste planologische paskwil is waar de nederlandse luchtvaart nog steeds mee zit opgescheept.

Het ontstaan van dit vliegveldje heeft er immers toe geleid. Dictator Van der Mandele nam geen genoegen met alleen zijn opbouwduiten voor de rotterdamse haven, hij wilde ook nog een vliegveld erbij zogenaamd ter vervanging van Waalhaven, maar feitelijk als Schiphol-concurrent waar Rotterdam niet voor mocht onderdoen. Aldus stond er jaren een langzaam door houtworm verterend bord in de Schieveense (...) polder met: "Hier komt het Rotterdamsche Vliegveld" waar men zo'n haast mee had dat niet op de grondverwerving werd gewacht en de Zestienhovense polder als een vliegveld "voorlopig" werd ingericht. In zoverre had KP gelijk omdat de engelse luchtvaartmaatschappijtjes die mekaar het licht in de ogen niet gunden, al op het vliegveld neerstreken nog voor het werd geopend

Het vervolg is een zwarte bladzijde in de rotterdamse annalen want het ongeluk wilde dat de exploitatie in handen van de gemeente kwam en er een ex-ambtenaar als directeur neerzette die geen enkel handels-besef had, nog minder iets van luchtvaart en luchthaven-exploitatie begreep. Het was een ex-marine-officier-met-ziekteverlof waarvan het personeels blad van een luchthavenbedrijf hem ironisch over hem schreef dat "hij zich 'smorgens in zijn kantoor opsloot met een vers pakje boterhammen & een nieuwe pocket, zich de rest van de dag niet meer liet zien maar nadat hij 'savonds de deur achter zich had dichtgetrokken wel het pakje boterhammen óp en de pocket uit was".

Dit is overigens tekenend geweest voor het gehele verdere "beleid" van 16H waarvan de leiding weer door een ambtenaar, nu uit het Grondbedryf werd overgenomen die van luchtvaart, luchthavens, de luchtvaartwet of voorschriften nog minder begreep en onder de hoede van een even onwyze als kletspraat-verkopende wethouder een wanbeleid kon voeren dat hem van een dik pensioen verzekerde maar belastingbetaler zo'n 11 miljoen per jaar kostte. Om 16H "te behouden" werd enige tijd geleden een truc toegepast waardoor het onder de exploitatie-parapluie van Spl kwam en de overtrokken benaming "Rotterdam Airport" ontving. De omzet is thans stijgende maar zowel de te korte baan, de verkeerde locatie en onmogelijkheid tot uitbreiding, plaatsen dit vliegveld binnen afzienbare tyd voor een economische exploitatiegrens welke kronkelige constructies er ook voor worden bedacht.

alle offerteprijzen zijn exclusief b.t.w.

overboekingen s.v.p. per giro: voordeliger voor u... sneller voor ons...

postrekening nr. 699.277

amro bank, rotterdam nr. 49.27.78.299

k.v.k. rotterdam 163742

een verlegde-verlengde en gedraaide baan in de Schieveense polder maar bij nadere beschouwing blijkt het begrip AFSTAND het primair criterium dat steeds ondergeschikt is gemaakt aan baanlengte, uitbreidingskansen OV-verbindingen, kapitaalvernietiging, milieuhinder, ongevallenrisicos en achterhaalde missers. Kortom, een veronachtzaamde grootheid.

Om te beginnen bestaat er geen carrier die op de huidige locatie een miljoenenkostende lijndienst gaat openen omdat de te KORTE AFSTAND tot Spl een keuze-risico inhoudt. Zodat, als die afstand ruimer was ook de aantrekkelijkheid voor lijndienst-exploitaties in evenredigheid groter wordt. De enige oplossing twee vliegen in een klap te slaan is de aanleg van een luchthaven in West-Brabant en het oorspronkelyke plan van de Commissie Falkenhagen voor een TNL uit te voeren. Want niet alleen ligt deze locatie op VOLDOENDE AFSTAND van Spl verwijderd maar ook nog eens op DEZELFDE AFSTAND van Rotterdam als Antwerpen dat zyn vliegveld Mortsel kwijt wil maar toch ook luchtverkeer op zyn stad wil behouden

Nu was het luchtvaart-credo van de vorige KvK-voorzitter dat de luchthaven "zo dicht mogelijk bij de stad moet liggen" waaruit volgt dat de beste stuurder niet alleen aan de wal staan maar ook nog niwits blyken als het op specialisme aankomt. Kwalijker is dat deze lieden door hun positie een zodanig gezag hebben dat dergelijke nonsens als waarheid wordt aanvaard en verspreid, ook nog. Toen dus twee delftse studenten met eenzelfde voorstel (TNL-WBr) kwamen aanzetten was De Bok er als De Kippen bij om dit voorstel af te kraken en zyn dichtbij-uitspraak te lanceren die tot op heden niet is aangevallen dan door ondergetekende die zich met publicatie van ingezonden stukjes tevreden moet stellen in de hoop dat de adviseurs van HM de Minister dit tot nadenken stemt. Voor de goede orde herhaal dit hier.

Als de SCHIJNBAAR GROTE AFSTAND van de TNL tot Rdm, Antw. en Spl ter sprake komt dan is het antwoord hierop de Magneetbaan waarvan thans een lijn tussen Hamburg en Berlijn in aanbouw is. Terwijl de HSL 300 km/u moet halen, is de TR bedoeld als stoptrein met 400 km/u waarvan ik de voordelen niet behoef uit te spellen. Maar als een MB-lijn tot Rdm is aangelegd, heeft het zin deze tot ook Antwerpen, Spl en Asd te verlengen. En is dit gerealiseerd deze aan de andere kant via Utrecht Woerden en Gouda naar Rdm door te trekken zodat een forensencircuit v ontstaat dat veel Randstad-verkeer van de weg haalt. Ook scheidt dit de gelegenheid om de vroege vaderen van Antwerpen uit te nodigen de TNL voor gezamenlijke rekening te exploiteren. Antwerpen kan Mortsel dan gaan ompspitten en Rotterdam met zyn airport dit voorbeeld volgen. Want elke andere constructie om het huidige vliegveldje nog op te fokken is een aanslag op de gezonde stimulering van het nederlandse luchtverkeer

U dient tenslotte nog in het oog te houden dat het aantal luchtvaart-ongevallen toeneemt in evenredigheid met de groei van het luchtverkeer zoals nu beoogd wordt. Deze ongevallen geschieden hoofdzakelijk in de start, holdings en de approach die in ons land boven een groot aantal grote woongebieden liggen. Ook hierom is de nieuwe luchthaven van de zuid-duitsche stad München op een VEILIGE 50km AFSTAND van de stedelijke bebouwing neergelegd zodat milieuproblemen zyn opgeheven en een rappe verbinding met het stads-CENTRUM bestaat. Voor Uw informatie is een recentelijk verschenen jaaroverzicht van ongevallen bijgesloten.

U vriendelijk groetend, tekent met hoogachting,

A.C. Prinsen

Stichting Natuur- en Milieuwacht



4

scri: Molenkade 2
2651 AB Berkel en Rodenrijs

Berkel 21-1-1997.

Aan Inspraakpunt Startnotitie Nieuwe Inrichting
Rotterdam Airport.
Kneuterdijk. 6.
sGravenhage 2514 EN.

Aanvulling Richtlijnen M.E.R.

In het M.E.R. dient de bestaande toestand van het Milieu zonder Luchthaven te worden weergegeven, en een van de bestaande Luchthaven en de huidige inrichting en de autonome ontwikkelingen van het studiegebied.

Contour 1979 17000 vliegbewegingen.

20.000 - - - -
30.000 - - - -

Geluid.

In het M.E.R. dient uiteengezet te worden welke invoergegevens in de KE berekeningen gebruikt worden, en de waarde KE in relatie met de ondervonden hinder.

Bijzondere aandacht nodig voor invloed van Nachtvluichten op de contouren, ende overlappingsen van contouren gezien de vlotmix, deze zorgen voor cumulatie van het geluid.

De geluidscontouren moeten voor de waarden van 20 KE tot 65 KE in fase worden berekend, en op een kaart worden ingetekend.

Aantal vliegbewegingen en typen vliegtuigen, uit en aanvlugprocedure en les en sport circuits.

Er dienen inventarisatie gemaakt te worden van de bestaande woonbebouwing en de autonome ontwikkeling en andere uitvoering en inrichting van het studie gebied, oa van geluidsgevoelige gebouwen, en de ligging van natuur en landschap, recreatie en stiltegebieden, ten opzichte van de vliegcontouren in kaart te brengen.

Het geluidsniveau kleine luchtvaart op kaart aangegeven in DB (A), het geluid rodd de Luchthaven van het overige vliegverkeer, dat zich dan ook door de beperkte ruimte om de luchthaven zich direkt weergeeft boven woongebieden, ook in DB(A) weergeven, deze activiteiten behoren tot grond Landside Economie.

De geluidscontouren hebben verschillende uitwerking en belevenis, uitwerking ervan (vliegcontouren) Geluidsoverlast, Luchtverontreiniging, bodem en oppervlaktewatervervuiling, aantasting natuurwaarde en landschap, en in en externe veiligheid.

Belevenis en uitwerking geluidsoverlast bevolking (gezondheid) inbrengen medisch rapport, wat is de invloed van het geluid op het lichamenlijk en geestelijk welzijn van mensen, werkenden en recreanten, en in het bijzonder de aandacht piekgeluiden van nachtvluichten op de nachtrust en werkprestatie in het dagelijks leven.

Wat is de invloed van de luchtverontreiniging op de gezondheid van de mens, er is, of er wordt nauwelijks aandacht aan besteed in het M.E.R, het is een leemten in kennis. Gemiddelde uitstoot gevaarlijke stoffen per kg brandstof verbruik vliegtuig, bij start 100% emissie, bij opstijgen 85% emissie waarbij een grootdeel klimhoogte.

Een groot deel van deze uitgestoten stoffen, Benzene, Koolmonoxide (CO) Polycyclische aromaten Koolwaterstoffen (PAK) Stikstoffen (NO) Vluchtige stoffen, Stof, Zwarte-rook, Zwaveloxide (SO) Geur, Kooldioxide (CO₂), deze komen in de direkte omgeving. Gezien de lokatie van R.Dam Airport en de zeer beperkte openruimte er omheen, moet dan ook bijzondere aandacht aan besteden.

Er ontbreekt in het M.E.R. een Milieu Paregraaf voor onderzoek in welk deel van het studiegebied bij Galamiteiten van Luchtvaarttuigen een zone is aangewezen voor lozen Cerosine, en Crashen,

In En Externe veiligheid rond Luchthavens is niet gebonden aaneen dezelfde norm, een algemeen cijferwaardering, Luchthavens verkeren onderling in een verschillende situatie van lokatie en omgeving, en daaraan de veiligheid norm te bepalen.

R.Dam Airport is een van die Luchthavens die in een dergelijke omstandigheid en lokatie verkeerd, waarbij de Luchtvaartwet op de M.E.R. niet in zijn geheel kan worden toegepast, er moet onderscheid gemaakt worden in deze situatie tussen Airside en landside economie Luchtvaart.

Alle Grondactiviteiten Luchtvaart, Proefdraaien, Warmdraaien motoren, Taxiën opstijgen en deel Klimhoogte, op en bij het verlaten en aanvliegen van de Luchthaven zijn Landside Economie gebonden, en vallen onder de Hinderwet en Milieuwetten.

Natuur en Landschap.

Wat is de huidige situatie van natuur en landschap in het studiegebied rond de Luchthaven,

Welke landschapselementen, ecosystemen en gevoelige objecten zijn er, waarvoor dienen deze en in welke mate gevoelig door de aanwezigheid van de Luchthaven, hierbij uitgaan de objecten met luchtfotos in kaart te brengen.

Geïllustreerd in kaart of fotos van de huidige situatie van de Luchthaven, en het gebied van de voorgenomen uitbreiding, inclusief bedrijven uitbreiding.

Lucht Bodem en Waterkwaliteit.

Hoe is de huidige situatie ten aanzien van de luchtkwaliteit op de Luchthaven en in de naaste omgeving.

De uitstoot van uitlaatgassen in onderscheid en normen in kaart brengen, en een vergelijking te maken met andere bronnen in de omgeving.

Hoe is de huidige situatie ten aanzien van de bodem en waterkwaliteit, en welke maatregelen worden getroffen om verontreiniging tegen te gaan.

Wat is de invloed van uitlaatgassen en kerosinedampen op de natuur en land en tuinbouwprodukten, en nadelige gevolgen volksgezondheid. daarvan.

Veiligheid en Luchtverontreiniging.

Wat is het risico van ongevallen in de omgeving van de Luchthaven (R.Dam Airport) hierbij moet gelet worden op gebouwen en woningen en recreatie gebieden.

Wat zijn de gevolgen van de trillingen en de luchtverplaatsing van grote vliegtuigen op gebouwen, en glastuinbedrijven.

De leemten in kennis en informatie, zoals Luchtverontreiniging door de Luchtvaart, en de uitwerking er van op natuur, mens en dier, wat na de analyse van de milieu effecten zijn overgebleven en die van belang voor de besluitvorming van het aanwijzingsbesluit, in het M.E.R. moeten worden opgenomen, alsmede de redenen waarom deze leemten zijn blijven bestaan. (art 41)

Handhaving normen en waarde.

De handhaving van gestelde normen, is bij gebrek aan toetsing geen bijsturing mogelijk.

Er moeten vaste meetpunten voor geluid en luchtkwaliteit op gevoelige plaatsen zijn, er moet naar worden gestreefd naar per vlucht toetsbare normen en waarde dagelijks.

Deze toets ontbreekt in de Startnotitie Nieuw R.Dam Airport, het probleem wordt niet opgelost door toetsing aan het gebruiksplan, omdat dit uitgaat van theoretische waarden voor geluidsbelasting een niet feitelijk gemeten waarden.

Wekelijks kan dan worden bijgestuurd als de trend in de voortschrijdende gemiddelde KE-belasting op bepaalde meetpunten uit de hand dreigt te lopen.

Er moet een maximaal piekgeluidniveau in de nacht in D.B.A. norm worden vastgesteld, in de woning per vlucht, gedurende de nacht 23 uur tot 7 uur, dit in aanvulling op de nachtnorm die het piekniveau in relatie tot het aantal pieken begrenst.

Het piekniveau als zodanig moet in alle woningen gedurende de nacht te beperken, dat bij een overkomend vliegtuig de mensen niet worden gewekt.

Het isoleren van woningen is een middel dat de gezondheid van de mensen ernstig beïnvloed, de luchtkwaliteit in de woning komt hierdoor beneden de toelaatbare grens, omdat luchten van de woning niet meer aan de orde is, en niet mogelijk vanwege geluid. Het meest milieu vriendelijk alternatief, of alternatief varianten.

De initiatiefnemers gaan er van uit als doelstelling de bestaande voortzetting van de exploitatie van R.Dam Airport op een dusdanige wijze, dat zowel de rol van de Luchthaven in het economische structuur van de Rotterdamse regio wordt bevorderd.

Het profiel wat hier geschets wordt, geeft het economische structuur van de Luchthaven zelf niet weer, en dit is nu juist een punt ter discussie voor een Milieu vriendelijk gebruiksplan voor R.Dam Airport.

bladz 2.

Is het wel zinvol en volgens de regels een M.E.R. te doen, als er geen zonering heeft plaats gevonden voor R.Dam Airport?

en financieel en economische controle (E.E.R.) van de luchthaven werpt een heel ander licht op de noodzaak van de aanwezigheid van een Luchthaven in het Tussengebied. Het economisch profiel van de Luchthaven (R.Dam Airport) is geen passend element van economie en samenleving in het tussengebied, heeft een groot ruimte beslag zowel in de lucht als op de grond, er zijn betere economische activiteiten te bedenken die milieuvriendelijker zijn, en zeker beter voor de werkgelegenheid.

Om het vliegverkeer in te perken en de milieu-waarden van de omgeving in acht te nemen, zou men de onredelijk zijnde Lijndiensten op te heffen.

Het C.B.S. geeft over de eerste 3 kwartalen van 1996 het aantal vervoerde reizigers per retourvlucht weer, nl dit is 2,3 reiziger per retourvlucht lijndienst.

Recreatie en Sport toestellen uitplaatsen, dit geeft een verspreiding van de milieu overlast, en Luchtverontreiniging, het Tussengebied is daar niet geschikt voor, het terugdringen van de Milieuproblemen ter plaatse in ZH is een eerste vereiste, de leefbaarheid is in het geding.

Met dergelijke maatregelen kan het aantal vliegbewegingen flink dalen, het geeft geen teruggang te zien in de rentabiliteit van de Luchthaven.

Om het aantal doorstartende vliegtuigen dat in Nederland goedkoop brandstof komen aankomen met maatregelen terug dringen, is een alternatief.

Doelstelling regering in 2010 Nederlandse Emissies '80% lager, Luchtvaartbijdrage aan Milieu en Luchtverontreiniging, van vervoer per persoon het meest energie verslindend.

Het Kabinet's besluit, met de komst van de H.S.L. is de Luchthaven R.Dam Airport niet van economisch belang.

Artikel 24 lid 3 Luchtvaartwet.

Normstelling en gebruiksplan Luchthaven R.Dam Airport, art 24 lid 3 bij de aanwijzing kunnen voorschriften worden gesteld.

Deze kunnen beperkingen inhouden ten aanzien van het gebruik van de Luchthaventerrein. Het meest milieu alternatief is, dat het plan van aanpak van de gemeente Rotterdam

betreffende het gebruik van de Luchthaven R.Dam Airport, een Zakelijk Gebruik inhouden. Voor zakelijk gebruik is 17000 vliegbewegingen --jaar 2050 meer dan voldoende.

Luchtverkeersleiding systeem van nu beantwoordt niet meer aan veiligheid, zeker als er meer vliegbewegingen dan nu het geval is ongeveer 17050 stuks komen.

Al sinds ingebruik name van de Luchthaven medio 1956 is er geen aanwijzingsbesluit genomen, onderzoek van een nul optie van het studiegebied zonder Luchthaven is hier aan de orde, in 1956 was er voldoende ruimte voor 17000 vliegbewegingen.

In de tussenliggende periode 1956--1996 zijn er baanveranderingen plaats gevonden, een M.E.R. is daarbij achterwege gebleven, terwijl deze uitbreiding M.E.R. verplicht is.

In de Startnotitie ontbreekt onderzoek gevolgen van Luchtverontreiniging, en geluidverlast ten gevolge van de Luchtvaart, een uitgebreid medisch onderzoek is noodzaak. De Volksgezondheid legt een zware claim bij de Luchtvaarteconomie ter tafel, vanwege de woongebieden in de directe nabijheid van de Luchthaven zijn gelegen.

Het rest ons hierbij te vermelden dat aansluit op de geringe ruimte rond de Luchthaven, de kleine Luchtvaart houdt of kan zich niet houden aan het voorgeschreven vliegtraject, deze vliegtuigen gebruiken tweemaal de voorgeschreven of toegestane ruimte.

De vliegtuigen vliegen boven de gemeente Pijnacker, Delft, dorpen Berkel Bergschenhoek, Midden-Delfland, en Ackersdijk, beide stiltegebieden, Oudeleede enz.

Het antwoord voor de Grote Luchtvaart onnodig te vermelden.

Het dank voor deze gelegenheid om op de Startnotitie Nieuw-Rotterdam Airport te mogen reageren.

Het een vriendelijke groet van onze stichting.

Blenkade 2.

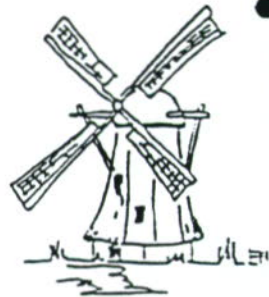
551 AB Berkel en Rodenrys.

voorzitter. M.A. van Herk.

Conclusie van onze Stichting, is handhaven, en uitbreiding tot rentabiliteit van de Luchthaven R.Dam Airport niet verantwoord medisch en economisch. Lokatie niet toekomst gericht, kapitaal verspilling.

Gaarne bericht van ontvangst.

Stichting Natuur- en Milieuwacht



secr: Molenkade 2
2651 AB Berkel en Rodenrijs

Aan Inspraakpunt Startnotitie Nieuwe Inrichting
Rotterdam Airport.
Kneuterdijk. 6.
2514 EN sGravenhage.

Berkel. 21-2-1997.

Aanvulling Richtlijnen reactienr. no 4.
Contactpersoon J.W.Boelhouters.

Onderwerp Luchtverkeer Verkeerdelucht.

Geachte Lezer.

Het huidige Kabinet heeft weinig natuurlijke interesse en oog voor milieuzaken van het Luchtverkeer.

Op dit moment wordt de werkgelegenheid belangrijker gevonden, en wordt het leefmilieu voor plant mens en dier naar de achtergrond verwezen, dit valt geheel uit de toon van ons democraties bestel, en zet de kiezer in de wachtkamer.

Bij een Milieueffectrapportage voor de economie Luchtvaart, wordt het accent gelegd op geluidbelasting van vliegtuigen, de uitstoot van gevaarlijke kanker veroorzakende uitlaatgassen zijn niet aan de orde.

De overheid stelt een geluidsgrens vast voor een Luchthaven, maar er wordt door de bewindsvoerders van de luchthaven gewerkt aan meer vliegbewegingen.

De oplossing is simpel, lawaaierige vliegtuigen weren en geluidsarmen vliegtuigen inzetten, dan kunnen meer vliegbewegingen plaats vinden, en wordt aan alle wensen en plichten voldaan.

Maar dat is schijn, waar in wezen wel aan voldaan wordt, is dat de uitstoot van gevaarlijke stoffen van uitlaatgassen in de directe omgeving van een Luchthaven worden vergroot, want daar vindt de grootste milieuvervuiling plaats.

Geluidsarmen vliegtuigen geven een grotere uitstoot van kankerverwekkende stoffen dan lawaaierige, een maatregel voor de dommen en weerloze burger en kiezer.

Milieuvervuiling, geluidsoverlast, en gevaar van Luchtverkeer, kan alleen serieus genomen worden als het een plaats krijgt in het economisch proces van de desbetreffende bedrijfstak.

Geluidsoverlast geeft psychische storingen op de gezondheid van de mens, maar gevaarlijke uitstoot van kankerverwekkende stoffen van uitlaatgassen van vliegtuigen voor de gezondheid van de bevolking moet men niet onderschatten.

Gedoogbeleid Luchtvaart omzetten in procedure noodzaak van een beleidseconomie uitkomsten van normen en waarde van alle milieu gevolgen van uitstoot uitlaatgassen en geluidbelasting.

De wet collectieve preventie volksgezondheid (1990) scheidt de verplichting voor gemeente besturen, om bij alle voornemen voor belangrijke besluiten met mogelijke collectieve gezondheidseffecten, de G.G.D. advies te vragen.

Bij werkelijk grote operaties, zou een aparte Gezondheidseffectrapportage (G.E.R.) gewenst zijn, op rijksniveau kan het Staatstoezicht op de Volksgezondheid onafhankelijk adviseren.

In de Tweede Kamer is er meestal steun voor het Staatstoezicht, daartoe is met behulp van bijvoorbeeld scenariostudies het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiene beter geëquipeerd.

Bij belangrijke economische activiteiten in het kader van bestemming, inrichting van een gebied, waardoor belangrijke toenemende milieubelasting, geluidsoverlast, uitstoot gevaarlijkstoffen, extern gevaar, nachtrust onderbreking enz, de gevolgen van die activiteit zijn, het volgende onderzoek aan de orde is.

Een Milieueffectrapportage dan alleen volledig en verantwoord is als er ook een Gezondheidseffectrapportage (G.E.R.) is genomen, dat is afhankelijk van de lokatie van een Luchthaven.

blz i.

Rabobank № 106719998 Berkel en Rodenrijs

Destijds met het M.E.R. voor de nieuwe Luchthaven in de Schieveneense-Polder, is door de Gemeente Rotterdam opdracht gegeven aan dr E.W. Roscam Abbink van de G.G.D. Rotterdam, een rapport samen te stellen wat de gevolgen zijn voor het Milieu mens plant en dier, van deze Luchthaven-activiteiten.

De uitkomst ervan bevatte zeer veel negatief belastbaar materiaal aan schade milieu en leefbaarheid voor de omgeving.

Het rapport is nooit betrokken geweest bij het M.E.R. het is zelfs zo ver gegaan door onenigheid met de Gemeente Rotterdam, dat mr. dr. E.W. Roscam-Abbing hoogleraar geneeskunde en gezondheid, zijn ontslag heeft moeten nemen als Directeur G.G.D. naar algemeen bekend is geworden.

Wij onze Stichting vinden het een hoogst treurenswaardig beleid van de Gemeente Rotterdam, dezelve huidige College is nu ook aan zet, prestige beleid, geen toekomst gericht beleid voor Luchtvaart in het Tussengebied.

De indruk die wordt gewekt ten aanzien van het M.E.R. Nieuw Rotterdam Airport, dat het aanwijzingsbesluit aan vernieuwing toe is, is geheel onterecht, er is sinds het bestaan van Zestienhoven (1956) nooit een aanwijzingsbesluit van kracht geweest. Uit onderzoek van de Inspectie Milieuhygiëne van het Ministerie destijds van V.R.O.M. het Milieubeleid bij de Gemeenten slechts Een Procent goed kwalificeerd, 21 Procent redelijk, 78 Procent is onvoldoende ronduit slecht.

Van deze cijfers worden de burgers niet bepaald vrolijk, in ieder geval onze Stichting zeker niet.

Alle activiteiten op het Luchtvaartterrein zoals Proefdraaien, warmdraaien, Taxiën, Starten en Klimhoogte-fase, tot bepaalde hoogte dit hangt af van de omringende woongebieden, onder Milieuwetten en hinderwet economie Landzijde stellen. Aanpassing richtlijnen M.E.R. voor belangrijke Milieubelasting Economie noodzaak.

met een vriendelijke groet van onze Stichting

Natuur en Milieu-Wacht.

Berkel en Rodenrys.


Ter vermelding het Milieueffectrapportage I.P.N.R. Rotterdam heeft in 1992 plaats gevonden.

Uw maatregelen ter voorkoming van een Tweede Ruhrgebied is zeker gewenst, laat geen lege bestuurdersstoel achter als Excuus dat hebben wij niet gewild voor (ZH).

Is bevestiging van ontvangst brief mogelijk ?

Paul Damen
11 jaar
Koperwiekdreef 16
2665 ve Bleiswijk

23 januari 1997

Hierbij wil ik mij reactie bekend maken:

Het aantal vliegbewegingen wat nu 20.000 per jaar is mag tot en met 2000 oplopen 30.000 per jaar.

Ik vind dat er alleen nachtvluchten mogen zijn tot en met elf uur en het type vliegtuig moet geluidsarm zijn.

Het autoverkeer wat dan zou groeien zouden we moeten dat beperken met beter openbaar vervoer en wat betreft de HSL mag bij Rotterdam Airport stoppen en dan moet de terminal uitgebreid worden en een station voor de HSL er komen.

De les, kleine sport, reclame zijn toegestaan alleen moet er wel een korte verharde baan bijkomen inplaats van die grasbaan.

Over de baan gesproken: er mag ten noorden een nieuwe baan komen van 3300 meter en daar bij een douanegebouw en een klein platform.

Er zou dan ook een busvervoer moeten komen om deze mensen naar de huidige luchthaven te vervoeren.

Waar ik al eerder wat over gezegd had het terminal gebouw moet dan wel uitgebreid worden.

Bij het vinex plan mag het woningbouw gebied de Noordrand 1 niet doorgaan, wel moeten de nieuwe huizen dichtbij het vliegveld isolatie hebben.

P.S. Er moeten ook nieuwe lijn en vakantiechartes komen en er ~~is~~ meer van uitvoeren,(BV: inplaats van één keer in de week naar Las Palmas maar drie keer in de week)

Hoogachtend



Paul Damen

Paul Damen
Koperwiekdreef 16
2665 ve Bleiswijk
reactienr: 5

12 februari 1996

5

Ik had pas geleden een reactie toegestuurd en daar wil ik nog wat op toevoegen.

Ik vind dat het aantal charters en vrachtluchten vermeerderd moet worden.
De charters mogen twee keer per week worden uitgevoerd, maar niet meer (als zo'n charter niet goed loopt mag het een keer per week).
Er moeten ook meer charter bestellingen komen 's winters en zomers.

Het aantal vrachtluchten moet erg vermeerderd worden, er moeten vrachtlijn en charters komen.
Deze vluchten mogen niet uitgevoerd worden door een Boeing 707, maar door stillere toestellen.
Nu zijn er op Rotterdam Airport alleen nog maar vrachtluchten als er in de haven van Rotterdam sea/air vervoer is, maar bijvoorbeeld schepen die verder naar het oosten moeten moeten hun vracht op het vliegtuig zetten, maar daarvoor moet wel een langere baan waar ik al iets over gezegd had in de eerste reactie.

Hoogachtend

Paul Damen

Rijksstraatweg 178
6573 DG Beek-Ubbingen
(024) 684 81 11
(024) 684 81 88 fax
E-mail SOVON@inter.NL.net

Postbank: 2905988
Rabo: 10.51.17.056



Sovon
Vogelonderzoek Nederland

Inspreekpunt Startnotitie Rotterdam Airport
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

Beek-Ubbergen, 27 januari 1997

Betreft: MER Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij willen wij kenbaar maken dat er in onze gegevensbank informatie beschikbaar is over vogels betreffende de omgeving van Rotterdam Airport. Een ander gebruik van de luchthaven kan nadelige gevolgen hebben voor de vogels in de directe omgeving. Bij deze vogels zitten ook soorten van de Rode Lijst. Voor een goede ecologische afweging in de MER is het wenselijk deze effecten te analyseren.

Desgewenst kunnen de beschikbare gegevens worden afgestaan aan de uitvoerder van de m.e.r., onder voorwaarden van (1) bronvermelding en (2) vergoeding van de te besteden uren.

Wij wachten een eventuele schriftelijke offerte-aanvraag van de mer-uitvoerder af.

Hoogachtend,

Michiel v/a Weide

M. van der Weide
SOVON, afd. Broedvogels

cc Commissie mer

nummer
w. brief
onderwerp

Bpl 97.20/RvH
kennisgeving startnotitie
MER Staatscourant 10 (15
jan. 1997)
inspraak startnotitie MER
Nieuwe Inrichting
Rotterdam Airport

Inspraakpunt Startnotitie
Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

Amersfoort, 28 januari 1997

Mijne Heren,

Met verwijzing naar de gestarte m.e.r.-procedure 'Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport', verzoek ik U, gelet op het bepaalde in de Wet Milieubeheer, deze brief te willen beschouwen als inspraakreactie.

Bij het gebied van het vliegveld Rotterdam doet zich het probleem voor dat vooralsnog geen archeologische gegevens voorhanden zijn omdat het bewuste terrein reeds lang als vliegveld in gebruik is. Om deze reden is het gebied nooit systematisch archeologisch geïnventariseerd.

Bijgevoegd treft u een overzicht aan van de uit de omgeving bekende vindplaatsen. De vindplaatsen ten noordoosten van het vliegveld zijn aangetroffen tijdens een kartering ten behoeve van de landinrichting 'Oude Leede'. Vindplaats 24568, vlak ten noordoosten van het vliegveld, betreft vondsten van Romeinse en Middeleeuouse ouderdom gedaan bij de aanleg van een recreatieterrein.

Op grond van de vindplaatsen in de omgeving en op basis van de geologische ondergrond bestaat de verwachting dat zich op het terrein van het vliegveld vindplaatsen van Middeleeuwse, Romeinse en/of prehistorische ouderdom kunnen bevinden.

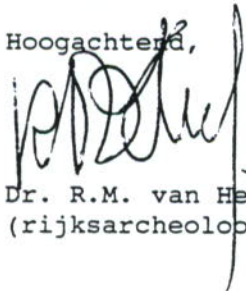
Voor een m.e.r.-planbeoordeling in het kader van de archeologische monumentenzorg is een inventariserend onderzoek derhalve een voorwaarde. Uiteraard geldt bij de uitvoering van de kartering de voorgenomen ingrepen in de bodem als uitgangspunt. De kosten van het onderzoek komen voor rekening van de initiatiefnemer.

blad
nummer
datum

2
Bpl 97.20/RvH
28 januari 1997

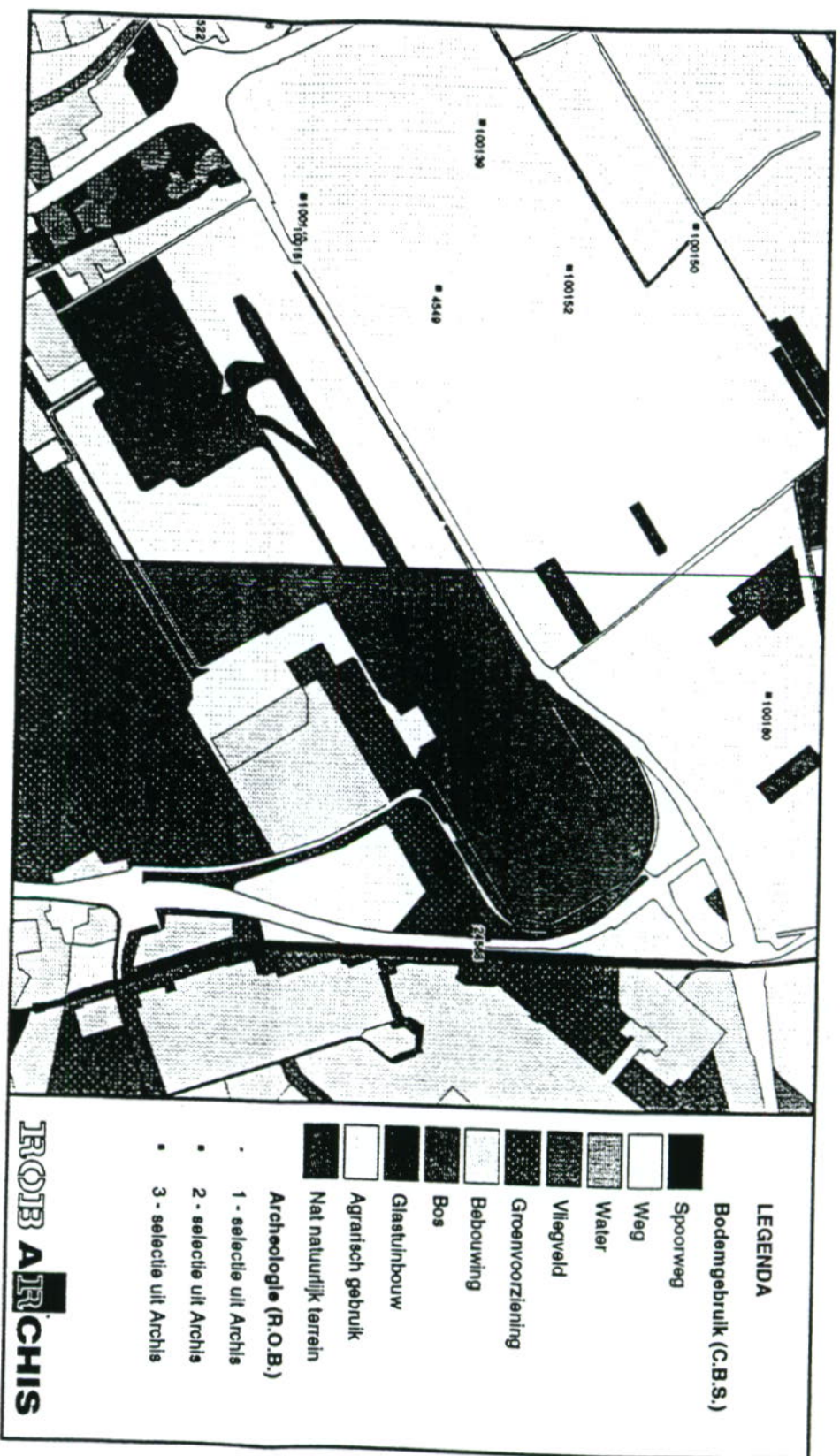
Ik geef U in overweging een inventariserend archeologisch onderzoek te laten uitvoeren. Voor eventuele vragen of informatie ben ik bereikbaar onder bovenstaand nummer.

Hoogachtend,



Dr. R.M. van Heeringen
(rijksarcheoloog in de provincie Zuid-Holland)

7



Inspraakpunt Startnotitie Rotterdam Airport
Kneuterdijk 6
2514 EN DEN HAAG

uw brief

uw kenmerk

ons nummer 97005299

datum 30 JAN. 1997

betreft Startnotitie Rotterdam Airport.

1. Met verwijzing naar de brief van De Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst d.d. 9 januari 1997, kenmerk DGRI.D/VI/L. 97.710026, betreffende de Startnotitie Rotterdam Airport voor de op te stellen Richtlijnen voor het Milieu-Effectrapport, bericht ik u dat in het studiegebied een ondergrondse brandstofleiding van het Ministerie van Defensie is gelegen.

2. Op bijgevoegde afdruk van een gedeelte van de overzichtstekening van deze brandstofleiding is de leiding globaal aangegeven.

De Eersaanwezend-Ingenieur Directeur,
voor deze,
Het Hoofd Productgroep Beheer,


mr. A.B. Dalmijn

bijlagen één

doorkiesnummer (071) 516 92 71

behandelaar C. van Kooten

adres
Morsweg 1,
2312 AA LEIDEN
postadres
Postbus 11117,
2301 EC LEIDEN
telefoon
071-516 91 35
telefax
071-516 92 33



GEMEENTE BERGSCHENHOEK

9

Aan
Inspraakpunt Startnotitie
Rotterdam Airport
Kneuterdijk 6
2514 EN DEN HAAG

Dw brief van / uw kenmerk ons kenmerk
9jan97 DGRLDVIL97710023 970110

Bergschenhoek,

31 JANUARI 1997

Onderwerp: Startnotitie Rotterdam Airport

Geachte mevrouw, heer,

De startnotitie Rotterdam Airport geeft ons aanleiding u het volgende mede te delen. In hoofdstuk 4 wordt inzicht gegeven in de voorgenomen activiteit en de alternatieven. Gezien de voorgenomen activiteit wordt terecht opgemerkt dat sluiting van de luchthaven geen redelijk alternatief is.

Echter het is u bekend dat er op dit moment zowel binnen het kabinet als binnen het parlement discussies gaande zijn over de toekomst van de Nederlandse luchtvaart-infrastructuur. De komende maanden staat ons in dit opzicht een nationaal debat over regionale vliegvelden en Schiphol te wachten.

De uitkomst van deze discussies is nu uiteraard niet aan te geven. Het is echter niet geheel uitgesloten dat de uitkomst van deze discussies zal leiden tot sluiting van Rotterdam Airport.

Het komt ons voor dat, nu in het kader van deze studie de toekomst van Rotterdam Airport aan de orde is, dit een uitgelezen moment is ook de gevolgen van sluiting van de luchthaven in beeld te brengen.

Om deze reden verzoeken wij u dan ook dit element in de studie te betrekken.

Voorts merken wij op dat voor wat betreft de aan- en afvliegroutes in de studie uitgegaan wordt van de huidige situatie. Dit betekent aan- en afvliegroutes over dichte woongebieden.

Het is u bekend dat zich nieuwe technologische ontwikkelingen aandienen die het mogelijk zullen maken andere aan- en afvliegroutes te kiezen. Wij

gemeentehuis: Bergweg-noord 39, 2661 CM BERGSCHENHOEK
postadres: Postbus 6, 2660 AA BERGSCHENHOEK
telefoon: 010 - 529 13 00 telefax: 010 - 529 17 00

Bankrelaties:
BNG: 28.50.00.993
Postbank: 38975

denken hierbij bv. aan navigatie via satellieten.

Wij verzoeken u ook dit in de studie te betrekken.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Bergschenhoek,
De secretaris, De burgemeester,



C.A. van Dijke.



mr E.L.V. Chevalier-Beltman.

Rotterdam, 2-11-87

Oor, Inspraakpunt
 Staatstrochire
 Nieuwe Inrichting
 Rotterdam Airport
 Vreterdyk 6
 2514 EN Den Haag

Jeacht College,

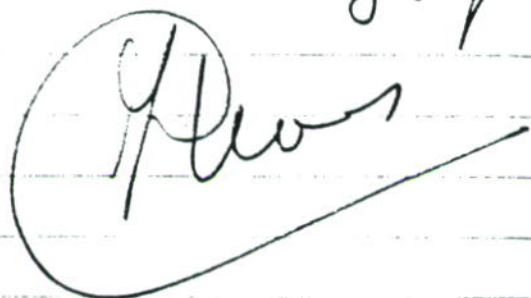
Met betrekking tot de nieuwe inrichting
 van Rotterdam Airport beter bekend
 als het vliegveld Bestuur Leover, wase
 ik u verzoeken rekening te houden met
 en in de MER studie en analyse
 op te nemen:

= Het advies "ouf rond feluid" dat de
 ferordheidsraad op 15 September 1984
 heeft uitgebracht oor de inuisters
 van VWS, VROM, SZW en VgW

= Het rapport "Vliegtuiglawaai en slaap"
 dat de gezondheidsraad op 25 februari
 1981 heeft uitgebracht aan de ministers
 en staatssecretaris van WVC, VROM,
 en V&W

= Aan het rapport zijn ook in opdracht van
 het Nederlands Instituut voor Waer-
 kwe fenestkunde TNO te Leiden u.a.v.
 een onderzoek naar de gevolgen van nachte-
 lijke vliegtuifluitsden op de slaaps door
 yhr H. Vossen, AML Coenen, ELIM van
 Mijfelaar en WHIM Drinken buy in
 Juni 1989. Een copie heb ik ook
 van U beschikbaar, alsmede van de
 andere rapporten, die overigens bij de
 Gezondheidsraad verkrijgbaar zijn.

Hk veronderstel dat deze leekun door U
Nal worden bestudeerd en dat leuven
in de MER Nal worden gerapporteerd.
Met vriendelijke groeten en loofachting,



J. C. MOLENAAR
KASTANJEPLEIN 105
3053 CB ROTTERDAM
TEL 010. 4224777

Hans Talmon
Clara van Sparwoudestraat 120
2612 RW DELFT
tel. 015-2138265

Inspraakpunt Startnotitie MER
Nieuwe inrichting Rotterdam Airport
Kneuterdijk 6
2514 EN DEN HAAG

betreft: inspraakreactie

Delft, 4 februari 1997

L.S.,

Uw "Startnotitie MER Nieuwe inrichting Rotterdam Airport" geeft mij aanleiding tot het plaatsen van enkele kanttekeningen.

1. Rotterdam Airport bevindt zich midden in het zeer dicht bevolkte gebied van Rijnmond/Haaglanden. De milieugevolgen zijn voor elk alternatief ernstig. Voor het vaststellen van een goede routestructuur ontbreekt iedere speelruimte. Honderdduizenden zullen hoe dan ook, als bewoner of als recreant, ernstige overlast ondervinden. Het uitgangspunt van de MER - dat economie en milieu hier verenigbaar zijn - is ongefundeerd en beslist onjuist. Het is daarom essentieel dat de diverse alternatieven in de MER worden vergeleken met het alternatief zonder vliegveld. Dit nulnul-alternatief is minstens zo redelijk als de overige alternatieven. (Ieder alternatief is immers ónredelijk in de zin dat de doelen economie en milieu onverenigbaar zijn.)

2. Het studiegebied ondergaat een vloedgolf aan ruimtelijke ontwikkelingen, zoals aanleg van VINEX-locaties, infrastructuur en ecologische hoofdstructuur. De MER moet dus niet alleen de huidige situatie als referentie beschouwen, maar vooral ook de beoogde situatie. Met name dient de MER te anticiperen op de grootschalige ontwikkeling van natuur- en recreatiegebieden (landinrichting Midden-Delfland en Oude Leede). De provincie Zuid-Holland heeft onlangs haar visie gegeven op de toekomst van de Groenblauwe Slinger, het gebied juist ten noorden van het plangebied (IWACO/HNS, "De kleur van water", 1996). Men beoogt primair een forse vergroting van het areaal aan water, als waterberging en als ruggegraat voor de ecologische hoofdstructuur. Als fundamentele optie noemt men een grootschalig waternatuurgebied tussen Pijnacker en Maasland. Hier bestaat namelijk een unieke mogelijkheid voor een "begeleid-natuurlijk" laagveenmoeras, van grofweg 1000 hectare (D. Bal, *Handboek natuurdoeltypen in Nederland*, 1995; natuurdoeltype zk-2.3). De intensivering van het luchtverkeer rond Zestienhoven staat haaks op de natuurontwikkeling in het studiegebied. De vogelrijkdom van het gebied, die nu reeds aanzienlijk is, zal explosief toenemen. Watervogels en vliegtuigen botsen echter in twee opzichten: (a) vliegtuiglawaai (stiltegebied) en (b) vogelaanvaringen (vliegveiligheid).

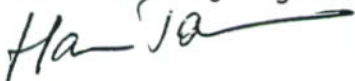
(a) Volgens het streekplan bevinden zich ten noordwesten van het plangebied al grote stiltegebieden. Door de ontwikkeling van het uitgestrekte laagveenmoeras dient nog meer stiltegebied te worden aangewezen. (Internationaal wetland is beschermd ingevolge "Ramsar" alsook artikel 4.9 Wet milieubeheer.) Momenteel

ontbreekt in de provinciale milieuverordening nog een geluidsnormering voor stiltegebieden, maar dat doet niets af aan het feit dat het hier een hoofdzaak betreft van het provinciale milieubeleid. De streefnorm van 40 dB(A) wordt nu al grootschalig en ernstig overschreden. Dit zal nog erger worden door aanleg van de A 4, de N 470 en de hogesnelheidslijn. Door de salami-taktiek dreigt de rust van mens en dier ver achter de horizon van dit dichtbevolkte gebied te verdwijnen. De geluidseffecten van de luchthaven moeten dus worden beoordeeld, nóch ten opzichte van de bestaande situatie, nóch ten opzichte van de situatie na uitvoering van andere infrastructurele projecten. De beoordeling moet echter geschieden ten opzichte van de na te streven situatie. Daarbij is een integrale beoordeling van de diverse projecten op geluidshinder noodzakelijk, wil men voorkomen dat de geluidsproblematiek zo gecompliceerd raakt dat de toekomstige aanpak onmogelijk wordt. (Onlangs heeft de provincie besloten om prioriteit te geven aan een geluidsscherm op de kruising van de ecologische hoofdstructuur en de A 13. Zoiets heeft weinig zin als tegelijk het lawaai van de luchtvaart fors zou toenemen.) De MER moet speciale aandacht besteden aan de geluidsoverlast voor de ecologische hoofdstructuur, omdat de routestructuren voor de luchtvaart grotendeels met de EHS dreigen samen te vallen, alsook omdat het uitgestrekte laagveenmoeras zal leiden tot een enorme toename van het aantal watervogels in het studiegebied. Ook moet de MER ingaan op de zichthinder door vooral kleine vliegtuigen, aangezien zij het silhouet hebben van roofvogels.

(b) Al met al is het vliegveld uiterst ongelukkig gesitueerd tussen gebieden die in de toekomst zeer rijk zullen zijn aan watervogels. Het plangebied ligt weliswaar minder ongunstig dan de eerdere alternatieven in de polder Schieveen (reeds ingetrokken). Niettemin vormt de aanwezigheid van enorme vogelaantallen op korte afstand een serieus veiligheidsrisico voor de luchtvaart. Het gevaar bestaat dat een vliegtuig neerstort door een aanvaring met een zwerm smienten, om maar wat te noemen. Op slechts twee kilometer van het laagveenmoeras lijkt het onverantwoord - en in strijd met de ICAO-richtlijnen - om het vliegveld te handhaven, laat staan om het gebruik ervan te intensiveren. Door nu te kiezen voor vernieuwing van Rotterdam Airport zal men later gedwongen worden bijzonder vogelonvriendelijke maatregelen te nemen.

Conclusie: het voorliggende plan voor Rotterdam Airport lijkt ernstig in strijd met de belangen van ongeveer twee miljoen omwonenden, met het natuurbelang van de omgeving en met de vliegveiligheid. De MER moet speciale aandacht besteden aan het minstens zo redelijke alternatief zonder vliegveld, aan de problematiek van huidige en toekomstige stiltegebieden, aan de lawaai-overlast voor naburige concentraties watervogels, en aan de vliegveiligheid vanwege vogelaanvaringen. Ten slotte moet de MER gebaseerd zijn op de toekomstige routestructuren en niet op de huidige.

Met vriendelijke groeten,



Hans Talmon.

cc: Zuidhollandse Milieufederatie

Aan de minister van Verkeer en Waterstaat
Inspraakpunt Startnotitie Rotterdam Airport
Kneuterdijk 6
2514 EN DEN HAAG

Berkel en Rodenrijs, 6 februari 1997
Ref.: MD/9702849/JvdM/KF
Betreft: Reactie op startnotitie Rotterdam Airport
Contactpersoon: J. van der Meij

Geachte minister,

Bij uw brief van 9 januari 1997 zond u ons de startnotitie Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport toe. Deze notitie is behandeld in de vergadering van het Dagelijks Bestuur van het recreatieschap Midden-Delfland op 29 januari 1997. Naar aanleiding hiervan bericht ik u als volgt.

- **Rijksweg 16/13**

Ten aanzien van de problemen met Rijksweg 20 wordt thans een aparte MER voorbereid. Het gaat hier om oplossingen voor congestie-verschijnselen op RW 20. In de betreffende startnotitie wordt voorkeur uitgesproken voor oplossingen ter plaatse van de bestaande infrastructuur, boven het aanleggen van nieuwe wegen. Deze voorkeur wordt in de startnotitie Rotterdam Airport niet genoemd, waardoor de suggestie ontstaat dat de aanleg van de verbindingsweg RW 16/13 een zeer waarschijnlijke optie is. Het verzoek is de tekst in de startnotitie op dit punt te nuanceren.

- **Autonome ontwikkelingen**

Als autonome ontwikkeling wordt in de startnotitie MER Rotterdam Airport een aantal projecten genoemd. Hierin wordt (de reconstructie van) Midden-Delfland niet genoemd, evenmin als een aantal groenprojecten uit deze regio. Verzocht wordt (de reconstructie van) Midden-Delfland toe te voegen als autonome ontwikkeling.

- **Geluidsoverlast**

In de startnotitie wordt geluidsoverlast als een te beschrijven effect genoemd. Hiervoor zullen maatregelen worden genoemd op het gebied van isolatie woningen. Veel recreanten komen naar de recreatiegebieden buiten de stad voor de (relatieve) rust in een groene omgeving, zo blijkt ook uit het recreatie-onderzoek dat het recreatieschap in 1995 heeft laten houden. Overkomende vliegtuigen dragen geenszins aan deze rust bij.

recreatieschap Midden-Delfland

Laan van Romen 25
Postbus 20
2650 AA
Berkel en Rodenrijs
Tel. (010) 511 21 66
Fax (010) 511 86 71

Bank Nederlandse Gemeenten
Rek.nr. 28.50.20.234
Giro Bank 1081

Verzocht wordt daarom de geluidseffecten voor recreanten te laten onderzoeken in de MER, alsmede mogelijke maatregelen om de hinder van vliegtuigen voor recreanten op relevante locaties te verminderen/compenseren.

Namens het Dagelijks Bestuur van het recreatieschap Midden-Delfland,



A.G. Visser
Regio-directeur G.Z.H., "De Landen"

Fam. J Koot,
Zuidensingel 56A
2651
010-571606

mijnheer, mevrouw.

Hierbij vragen wij u het volgende
mee te nemen in het m.e.r.
onderzoek van Rotterdam airport.
deze is de psychologische belasting
door de toestellen die dagelijks
van Smongens tot Sawongt laag
over de huizen heen vliegen.
dit gebund vooral bij mooi weer
zwijgig uit slapen buiten zitten is niet
mogelijk als er 4 toestellen in de
lucht zijn is er geen minuut dat
er geen lawaai is het gaat dan
konstant door.
over leg met vlieg school Rotterdam
is schrikkend vooral over het associatie
woord. totaal geen begrip.
bedankt u alvast voor het willen
lezen.

hoogachtend.

Unkoot kandit

Inspiraakpunt Startnotitie
Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport
Kneuterdijk 6
2514 EN DEN HAAG

Postbus 19
9700 MA Groningen
Concourslaan 17
Telefoon (050) 521 91 11
Telefax (050) 521 19 99
Telex 53448
BTW-nummer NL007239348B01
Handelsregister Groningen 29700

Ons kenmerk: TN/G 97.067
Uw kenmerk :

Datum: 6 februari 1997
Doorkiesnr.: 050-5212036

Onderwerp: Startnotitie MER Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport

Geachte heren,

Met betrekking tot de bovengenoemde startnotitie vragen wij uw aandacht voor het volgende.

De exploitatie van de huidige luchthaven zal in de toekomst op een andere wijze worden voortgezet dan momenteel het geval is. Voor de bepaling van de randvoorwaarden zal een MER worden opgesteld.

Wij nemen aan dat het bestaande luchthaventerrein, het plangebied, ongewijzigd blijft.
Ten aanzien van het studiegebied merken wij op, dat daarin meerdere hogedruk gastransportleidingen met verschillende diameters van onze maatschappij zijn gelegen.

Informatie omtrent de juiste ligging van de transportleidingen kan worden verkregen bij de heer W. Rijnveld van ons kantoor te Beverwijk, Postbus 60, 1960 AB HEEMSKERK, tel. (0251) 286197 (doorkiesnummer).

In afwachting van uw berichten, verblijven wij,

hoogachtend,



ing. W.J. Kolff



Kerngroep Rotterdam
Kontaktpersoon:
Daniëlle Krets
Werkgroep vliegveld:
Ank Breugem
Pr. Bernhardkade 12
3051 AH Rotterdam

Rotterdam, 3 februari 1997

Inspraakpunt Startnotitie Nieuwe Inrichting
Rotterdam Airport
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

Betreft: Startnotitie m.e.r. Rotterdam Airport (RA)

Geachte dames/heren,

Als kerngroep Rotterdam hebben wij er tijdens de vele inspraakrondes (vanaf 1987) op gewezen dat een luchthaven Zestienhoven met groeiperspectief qualitate qua niet kan samengaan met verbetering van het milieu zoals het Nationaal Milieubeleidsplan dat wil. Een extra factor daarbij is de ligging van RA in het Rijnmondgebied, met hoge achtergrondconcentraties luchtverontreiniging, veel lawaai en veel verstedelijking ten koste van groen. Dit vraagt dus (ook nu) om een keuze: een RA dat mag groeien (economisch rendabel is) of geen luchthaven dwz behoud/herstel van een duurzaam milieu in het Noordrandgebied. Beide kan niet. Tenzij de luchthaven bereid is, ten koste van groei, een grote stap terug te doen. Zolang dat niet gebeurt is onze optie: sluiten.

De standpuntbepaling van de Ver. Milieudefensie over Schiphol is duidelijk: er moeten grenzen gesteld worden aan de groei, ook voor regionale luchthavens zoals RA.

Onderstaand onze inspraakreactie op de Startnotitie m.e.r. Rotterdam Airport (luchthaven Zestienhoven).

Hoofdstuk 4 (Voorgenomen activiteit en alternatieven).

Alternatieven op basis van geluidscontouren en aantallen vliegbewegingen.

De Rotterdamse optie van dit moment is: een bescheiden zaken-vliegveld, binnen de herberekende geluidscontour van 1977.

Deze contour kwam uit op 12.000 tot 14.000 vliegbewegingen > 6 ton, en deze vormt nog steeds de grens (tot 1 mei 1997 wanneer fase 1 afloopt).

Wij missen in de Startnotitie alternatieven die als 'bescheiden' kunnen worden aangemerkt.

Zelfs de situatie van 1995 (ca. 17.500 vliegbewegingen) voldoet daar niet aan.

Wij willen er daarom voor pleiten enkele 'bescheiden' alternatieven voor nader onderzoek toe te voegen aan de Richtlijn m.e.r.

Toe te voegen alternatief 1.

Wij vinden dat in de Richtlijn een te onderzoeken alternatief moet worden toegevoegd dat uitgaat van 12.000 vliegbewegingen > 6 ton, zonder nachtvluchten tussen 23.00 - 7.00 uur.

Het onderzoek moet zich richten op twee varianten: met en zonder les- en sportvluchten < 6 ton.

Dit onderzoek maakt een betere milieu-afweging mogelijk ten opzichte van de onderzoeksalternatieven die wel zijn opgenomen: met 17.500, 20.000, 25.000 en 30.000 vliegbewegingen > 6 ton.

Toe te voegen alternatief 2.

Wij willen voorts een te onderzoeken alternatief aan de Richtlijn toegevoegd zien, dat uitgaat van de bestaande luchthaven met een tot 1300 m ingekorte baan, zonder nachtvluchten, zonder les- en sportvluchten.

Wij beschouwen dit als het enige alternatief dat voldoet aan het door de Rotterdamse politiek gewenste profiel van 'bescheiden zakenvliegveld' waarvoor tevens enig maatschappelijk draagvlak bestaat.

Voordelen van dit alternatief zijn:

- door de ruimtelijke inperking kunnen (te) grote toestellen (die een relatief zware milieubelasting vormen) niet meer landen;
- vrijkomende ruimte kan benut worden voor bedrijven die zich op de luchthaven willen vestigen, waardoor het groene buitengebied wordt gespaard.
- er zijn minder woningen (mensen) die milieuhinder ondervinden
- de ruimtelijke mogelijkheden voor woningbouw en behoud van de natuur in de omgeving worden vergroot.
- de arbeidsomstandigheden bij bedrijven rond de luchthaven verbeteren (minder milieuhinder).
- recreatiegebieden in de omgeving worden minder belast.

Voor een dergelijke bescheiden zakenluchthaven zou London City Airport model kunnen staan. Deze luchthaven ligt net als Rotterdam Airport zeer dicht bij bebouwing, en daarom worden specifieke (strengere) veiligheids- en milieu-eisen gesteld.

Hoofdstuk 5 (Milieugevolgen, onderzoek en rapportage).

Het m.e.r. onderzoek beperkt zich tot de gebruiksmogelijkheden op de huidige lokatie van de luchthaven incl. het gebied waar zich de 'land-side'-activiteiten afspelen.

In de Startnotitie wordt een versnippering van milieu-onderzoek aangebracht (5.2, 5.3 en 5.4) waardoor de totaaleffekten van de diverse infrastructurale activiteiten (waar de luchthaven er maar één van is) niet zichtbaar worden gemaakt.

Wij missen de volgende aspecten van milieu-onderzoek, die o.i. in de Richtlijn moeten worden opgenomen:

- Nodig is een integraal onderzoek naar de luchtverontreiniging van zowel de luchthaven, de wegen bij de luchthaven als de (rijks) wegen in het studiegebied (bestaand en gepland).
- Wij missen bij de schadelijke emissies, waarnaar onderzoek zal worden gedaan 'fijn stof'. Uit recente gezondheidsrapporten blijkt dat de grote hoeveelheid fijn stof in de lucht voor veel luchtwegaandoeningen zorgt. Kwantificering is dus gewenst.
- Een onderzoek naar de bovenlokale luchtverontreiniging door RA-vliegvverkeer kan niet achterwege blijven.

Ook luchtverkeer van RA draagt bij aan de totale CO2-uitstoot, ook in hogere luchtlagen. De bijdrage van RA daaraan moet voor alle alternatieven zichtbaar worden gemaakt.

Aangezien wereldwijd is afgesproken dat de CO2-emissies teruggedrongen moeten worden, zal ook via dit m.e.r.-onderzoek moe-

ten blijken welk alternatief voor RA het best aan deze reductiedoelstelling (die onlangs nog is aangescherpt!) voldoet.

Duurzaamheid.

Er zijn nog meer milieuaspecten aan vliegverkeer; de gevolgen ervan voor bodem- en waterkwaliteit, landschap en natuur (flora en fauna)

Wij maken er bezwaar tegen dat deze (5.2) slechts globaal aandacht zullen krijgen, en dat mogelijke milieu-effecten op natuur en landschap (5.4) secundaire milieu-effecten worden genoemd.

Het gaat hier echter om primair onderzoek als het gaat om de beoordeling van luchthavenalternatieven op duurzaamheid in relatie tot alle andere (infrastructurele en bouw-) activiteiten in het studiegebied.

Wij menen dat de totale ontwikkeling van het studiegebied en de omgeving moet voldoen aan de milieudoelstelling 'duurzame ontwikkeling'.

Wij verzoeken u dan ook onderzoeken als bovengenoemd in de Richtlijn op te nemen, waardoor een duurzaamheidstoets bij de keuze voor een luchthavenalternatief mogelijk zal zijn.

Natuur en landschap

Er zijn allerlei bouw- en infrastructuurplannen rond de luchthaven in voorbereiding. Het asfalt ruikt op ten koste van groen gebied. Daarom is ook hier een integrale benadering nodig om af te wegen bij welk luchthavenalternatief nog een evenwichtige verhouding 'natuur', bebouwing en 'asfalt' overblijft.

Wij verzoeken u dan ook om 'natuur en landschap' als een onderzoeksthema van primair belang in de Richtlijn op te nemen.

Gezondheidsonderzoek


Er is een belangrijk onderzoeksaspect dat ontbreekt in de Startnotitie, n.l. gezondheidsonderzoek.

Wij dringen er op aan dit milieu-aspekt aan de Richtlijn als te onderzoeken toe te voegen, voor alle alternatieven.

Het gaat daarbij om de psychische en fysieke gezondheidsrisico's voor mens, flora en fauna vanwege langdurig blootstaan aan overmatige geluidshinder, schadelijke emissies (direct via de lucht, indirect via water en bodem) in het studiegebied, dit in relatie tot andere mogelijk gezondheidsbedreigende (infrastructurele en bouwactiviteiten) in het studiegebied.

Wij rekenen er op dat u bovenstaande aanvullingen op de Startnotitie in de Richtlijn m.e.r. wilt verwerken.

Hoogachtend,


Namens de kerngroep,
Ank Breugem
Daniëlle Krets.



ROTTERMEREEN

16

recreatiegebied

Berkel en Rodenrijs,
7 februari 1997

Ons kenmerk:
RM\970251\JvdM\pd.

Onderwerp:
reactie op startnotitie Rotterdam
Airport

Contactpersoon:
J. van der Meij

Aan:
Minister van V&W
Inspraakpunt Startnotitie Rotterdam Airport
Kneuterdijk 6,
2514 EN Den Haag

Geachte mevrouw,

U zond ons toe bij brief van 9 januari 1997, de startnotitie Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport.

Deze notitie is behandeld in de vergadering van het Dagelijks Bestuur van het Recreatieschap Rottemeren van 5 februari 1997. Naar aanleiding hiervan bericht ik u als volgt.

- Rijksweg 16/13

Ten aanzien van de problemen met Rijksweg 20 wordt thans een aparte MER voorbereid. Het gaat hier om oplossingen voor congestie-verschijnselen op RW 20. In de betreffende startnotitie wordt voorkeur uitgesproken voor oplossingen ter plaatse van de bestaande infrastructuur, boven het aanleggen van nieuwe wegen. Deze voorkeur wordt in de startnotitie Rotterdam Airport niet genoemd, waardoor de suggestie kan ontstaan dat de aanleg van de verbindingsweg RW 16/13 een zeer waarschijnlijke optie is.

Het verzoek is de tekst in de startnotitie op dit punt te willen nuanceren.

- Autonome ontwikkelingen

Als autonome ontwikkeling wordt in de startnotitie MER Rotterdam Airport een aantal projecten genoemd. Hierin worden het recreatiegebied Rottemeren/de Rottewig niet genoemd.

Verzocht wordt deze gebieden/projecten op te nemen als een omgevingsfactor waarmee rekening moet worden gehouden.

Q:\BEST97\PARM\970251.REA

Recreatieschap Rottemeren

Laan van Romen 25
Postbus 20
2650 AA
Berkel en Rodenrijs
Tel. (010) 511 21 66
Fax (010) 511 86 71

Bank Nederlandse Gemeenten
Rek.nr. 28.50.13.955
Giro Bank 1081

- geluidsoverlast

In de startnotitie wordt geluidsoverlast als een te beschrijven effect genoemd. Hiervoor kunnen maatregelen worden genomen op het gebied van isolatie van woningen.

Veel recreanten komen naar de recreatiegebieden buiten de stad voor de (relatieve) rust in een groene omgeving, zo blijkt ook uit recreatie-onderzoek. Overkomende vliegtuigen dragen geenszins aan deze rust bij.

Verzocht wordt daarom de geluidseffecten voor recreanten te laten onderzoeken in de MER, alsmede mogelijke maatregelen om de hinder van vliegtuigen voor recreanten op relevante lokaties te verminderen/compenseren.

Hoogachtend,
namens het Dagelijks Bestuur van het Recreatieschap Rottemeren,


A.G. Visser,
Regio-directeur GZH, De Landen.

ROTTERDAM 10-2-'97

D.V. WANNEN
 ARONDS KALK STRAAT 59A
 3053 XC ROTTERDAM

GRACHTER LEDER INSPRAAK: STARTNOTITIE.

OPLIC-96 DRIJK IN SCHIEDRUCK CAAN WOMEN
 MET HET GEBEVEN DAT ER ALLEEN EEN SPORTEN
 ZAKEN WERELD ZOU OVERBLIJVEN EN HET
 GROTE VERKAADE CAWERT WROD.

MIJN WONING IS NIET GEISOLEERT EN IK HEB
 ERN KLEIN Tuintje.

BIJ HET VARM DRASIER VAN DE GROTERE VLIETUIKEN
 HAD IK ZO DANIG LAST VAN VEROSINGE DAMPEN
 DAT IK NIET WILLEN IN MIJN TUIN LEVEN VERBLIJVEN
 EN DE RANEN MOET SLUITEN.

GELEIDS HINDRE KOMT NOG VAKER VOOR IN DE
 VORM VAN HOOG FLUITEN TOT BULDERRA WAAR-
 BIJ MIJN RANEN MARTRILLEN.

MIJN IDER IS HET STARTPUNT TE VERLEGGEN
NAAR EEN GUNSTIGERE LokATIE D.V. VERPUNT BIJ DRIFT
GERN MACHT VLUCHTEN OOK NIET IN DE TOEKOMST.
OOK GERN MIDDEL EN GROTERE VLIETUIKEN OF
DEZE IEDERGRUWALTE MIDDEN B.V. ALLEEN MOEDGRUWEN.

HOU GACHTER D. DUNNEN.



18

Inspraakpunt Startnotitie
Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport
Kneuterdijk 6
2514 EN DEN HAAG

AANTEKENEN

Betreft: Eisen en wensen ten aanzien van de voorgenomen MER Rotterdam Airport

Rotterdam, 10 februari 1997

Geachte mevrouw, mijnheer,

Door middel van dit schrijven willen wij, de Stichting Vlietschool Zestienhoven, gevestigd en werkzaam op Rotterdam Airport, in totaal ongeveer 300 privé- en beroepsvliegers vertegenwoordigend, kenbaar maken welke zaken wij in de MER meegenomen wensen te zien om de beleidsinzet van de Gemeente Rotterdam op een zorgvuldige manier op realiteitsgehalte te toetsen.

Op dit moment wordt door de Gemeente Rotterdam vooralsnog zonder enige kwantificering ingespeeld op gevoelens van omwonenden. In de startnotitie MER, hoofdstuk 2.1, is neergelegd dat er ten aanzien van het vliegveld een "aanzienlijke verbetering" wat betreft milieuhinder in vergelijking met de huidige situatie moet worden bereikt. Daarbij is vele malen aangetekend, dat deze verbetering vooral moet komen uit het niet meer toestaan van sport-, les-, reclame- en valschermvluchten.

Uit de registratie die DCMR van de klachtbeleving van de omwonenden bijhoudt blijkt overduidelijk dat slechts een relatief geringe hinder wordt ondervonden van de gehele kleine luchtvaart. Minder dan 10% van het totaal aantal klachten heeft betrekking op deze categorie vluchten, terwijl het aantal vliegbewegingen daarvan bijna 6 maal hoger ligt dan die van de grote luchtvaart.

./2

Aangezien absoluut gezien per vliegbeweging meer dan 98% van de klachten wordt veroorzaakt door het grote luchtverkeer, ligt het zeer voor de hand dat een toename van het grote luchtverkeer een vrijwel evenredig groter wordend aantal klachten zal laten zien.

Om deze reden menen wij dat het deel van de beleidsinzet van de Gemeente dat erop gericht is een klein deel van die omwonenden van het veld dat hinder ondervindt tevreden te stellen met het opofferen van de kleine luchtvaart, niet gestoeld kan zijn op significant casueel verband met milieuhinder.

De MER dient ons inziens bij te dragen aan een zo objectief mogelijke besluitvorming van het bevoegd gezag. Daarom leggen wij door middel van dit schrijven de volgende zaken ter overweging bij u neer.

In de MER moet duidelijk tot uitdrukking komen wat het objectief gekwantificeerde effect is van het al dan niet uitplaatsen van de kleine luchtvaart in relatie tot de plannen, in termen van:

- Geluidsbelasting. **Daarbij eisen wij dat de gegevens van DCMR worden gebruikt.** Omdat er voor grote en kleine luchtvaart met twee maten wordt gemeten (Ke- en BKL- eenheden), zal via omrekening duidelijk moeten worden aangegeven wat de relatieve geluidsbelasting van de kleine luchtvaart is ten opzichte van die van de grote luchtvaart.
- Emissies naar de diverse milieucompartimenten. Ook daarbij dienen de verhoudingen duidelijk te worden aangegeven.
- Veiligheid voor omwonenden.
- De vorming van een natuurlijke buffer tegen de verdere toename van het grote vliegverkeer.

Wij wensen in staat te worden gesteld, onze beleidsinzetten aan de MER-commissie te presenteren. De kleine luchtvaart voert al jaren een actief beleid om voor de omwonenden een "goede buur" te zijn, hetgeen inmiddels heeft geresulteerd in het maken van een aanvang met installeren van geluidsreducerende maatregelen, het uitgebreid in het lesprogramma opnemen van het onderwerp geluidshinder, het met nadruk instrueren van het vliegen van de juiste aankomst en vertrekroutes, en de bestelling van twee nieuwe geluidsarmere vliegtuigen ter vervanging van huidige toestellen.

Voorts wijzen wij erop dat de kleine luchtvaart in staat is, om de hinder van onze (overigens geluidsgecertificeerde) vliegtuigen binnen afzienbare termijn nog verder terug te brengen.

We rekenen erop dat er niet alleen óver, maar ook vooral mét de kleine luchtvaart wordt gesproken.

Hoogachtend,
Stichting Vlietschool Zestienhoven

H. J. van Eijndhoven
Secretaris/Penningmeester

18

Inspraakpunt Startnotitie
Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport
Kneuterdijk 6
2514 EN DEN HAAG

PER FAX

**Betreft: Eisen en wensen ten aanzien van de voorgenomen MER Rotterdam
Airport**

Rotterdam, 13 februari 1997

Geachte mevrouw, mijnheer,

In aanvulling op onze eerder per post aan u gezonden inspraakreactie, waarvan de ontvangst door u bevestigd werd met reactienummer 18 delen wij u mede, dat wij onder de in Hoofdstuk 4.5 van de Startnotitie genoemde varianten graag onder punt c. zouden zien opgenomen:

- al dan niet sluiten van de onverharde banen.

Hoogachtend,
Stichting Vliedschool Zestienhoven


H.J.M. van Eindhoven
Secretaris/Penningmeester



19

Vliegclub Rotterdam

Postbus 12037
3004 GA Rotterdam

Tel.: 010 - 4153353
Fax: 010 - 4158063

Postgiro: 1720152

Bankrelatie:
Rabo Bank: 33.62.19.601
Giro van de bank: 311268

Aangetekend
Aan : Inspraakpunt Startnotitie
Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

Betreft : Eisen en wensen ten aanzien van de voorgenomen MER
Rotterdam Airport

Rotterdam, 9 februari 1997

Geachte mevrouw, mijnheer,

Door middel van dit schrijven willen de gezamenlijke Vliegverenigingen van Rotterdam Airport, die in totaal ongeveer 800 privé- en beroepsvliegers vertegenwoordigen, kenbaar maken welke zaken zij in de MER meegenomen wensen te zien om de beleidsinzet van Gemeente Rotterdam op een zorgvuldige manier op realiteitsgehalte te toetsen.

Op dit moment wordt door de Gemeente Rotterdam vooralsnog zonder enige kwantificering ingespeeld op gevoelens van omwonenden. In de startnotitie MER, hoofdstuk 2.1, is neergelegd dat er ten aanzien van het vliegveld een "aanzienlijke verbetering" wat betreft milieuhinder in vergelijking met de huidige situatie moet worden bereikt. Daarbij is vele malen aangegevend, dat deze verbetering vooral moet komen uit het niet meer toestaan van sport-, les-, reclame- en valschermvluchten.

Uit de registratie die DCMR van de klachtbeleving van de omwonenden bijhoudt blijkt overduidelijk, dat slechts een relatief geringe hinder wordt ondervonden van de gehele kleine luchtvaart. Minder dan 10% van het totaal aantal klachten heeft betrekking op deze categorie vluchten, terwijl het aantal vliegbewegingen daarvan ruim 5 maal hoger ligt dan die van de grote luchtvaart. Aangezien absoluut gezien per vliegbeweging meer dan 98% van de klachten wordt veroorzaakt door het grote luchtverkeer, ligt het zeer voor de hand dat een toename van het grote luchtverkeer een vrijwel evenredig groter wordend aantal klachten zal laten zien.

Om deze reden menen wij dat het deel van de beleidsinzet van de Gemeente dat erop gericht is het kleine deel van die omwonenden van het veld dat hinder ondervindt tevreden te stellen met het opofferen van de kleine luchtvaart, niet gestoeld kan zijn op significant casueel verband met milieuhinder.



19

Vliegclub Rotterdam

Postbus 12037
3004 GA Rotterdam

Tel.: 010 - 4153353
Fax: 010 - 4158063

Postgiro: 1720152

Bankrelatie:
Rabo Bank: 33.62.19.601
Giro van de bank: 311268

De MER dient ons inziens bij te dragen aan een zo objectief mogelijke besluitvorming van het bevoegd gezag. Daarom leggen wij door middel van dit schrijven de volgende zaken ter overweging bij u neer.

In de MER moet duidelijk tot uitdrukking komen wat het objectief gekwantificeerde effect is van het al dan niet uitplaatsen van de kleine luchtvaart in relatie tot de plannen, in termen van:

- Geluidsbelasting. Daarbij eisen wij dat de gegevens van DCMR worden gebruikt. Omdat er voor grote en kleine luchtvaart met twee maten wordt gemeten (Ke- en BKL-eenheden), zal via omrekening duidelijk moeten worden aangegeven wat de relatieve geluidsbelasting van de kleine luchtvaart is ten opzichte van die van de grote luchtvaart.
- Emissies naar de diverse milieucompartimenten. Ook daarbij dienen de verhoudingen duidelijk te worden aangegeven.
- Veiligheid voor omwonenden.
- De vorming van een natuurlijke buffer tegen de verdere toename van het grote vliegverkeer.

Wij wensen in staat te worden gesteld, onze beleidsinzetten op verenigingsniveau aan de MER-commissie te presenteren. De kleine luchtvaart voert al jaren een actief beleid om voor de omwonenden een "goede buur" te zijn, hetgeen inmiddels heeft geresulteerd in het maken van een aanvang met installeren van geluidsreducerende maatregelen.

Voorts wijzen wij erop dat de kleine luchtvaart in staat is, om de hinder van onze (overigens geluidsgecertificeerde) vliegtuigen binnen afzienbare termijn nog verder terug te brengen.

We rekenen erop dat er niet alleen over, maar ook vooral mét de kleine luchtvaart wordt gepraat.

Hoogachtend,



M.J. Varekamp,
Voorzitter Vliegclub Rotterdam