

Afzender:

*mw. mr T.I. Dronkers
Spinbollaan 55
3052 XN Rotterdam*

Rotterdam, 1 februari 1997

Geachte mevrouw, mijnheer,

Graag maak ik hierbij gebruik van de mogelijkheid tot het maken van opmerkingen met betrekking tot de startnotitie MER nieuwe inrichting Rotterdam Airport.

Mijn opmerkingen betreffen de volgende onderwerpen:

1. probleemstelling
2. status geluidscontouren
3. alternatieven op basis van aantallen vliegbewegingen
4. nachtvluchten
5. verplaatsen van de terminal.

Ad 1. Probleemstelling

De probleemstelling (pagina 4, 4e alinea) in de startnotitie is als volgt: "De wijze waarop Rotterdam Airport als zakenluchthaven economisch- en milieu-verantwoord kan worden geëxploiteerd, zodat de nieuwe aanwijzing incl. bijbehorende geluidzone kan worden vastgesteld". Deze probleemstelling is geformuleerd vanuit de onderliggende gedachte dat Rotterdam Airport gehandhaafd dan wel verder ontwikkeld moet worden. De vraag óf Rotterdam Airport moet worden gehandhaafd, komt geheel niet aan de orde. Voorts wordt in paragraaf 4.1. het alternatief van sluiting van de luchthaven nog eens expliciet uitgesloten. Daartoe wordt een cirkelredening gevolgd die inhoudt dat het alternatief van sluiting geen alternatief is, omdat de doelstelling van de opstellers het uitgangspunt is voor de selectie van

20

redelijke alternatieven. Aangezien deze doelstelling inhoudt "bestendiging of versterking van de luchthaven in de lokale en regionale economie" (zie 4.1. regel 7 t/m 10) , wordt ten onrechte een mogelijke sluiting van Rotterdam Airport bij voorbaat als alternatief uitgesloten.

Dit alles is zeer verbazingwekkend aangezien de Rotterdamse Gemeenteraad dd. 8 februari 1996 heeft besloten om Rotterdam Airport voort te zetten als zakenluchthaven met een levensvatbare exploitatie en binnen strikte condities, die erop gericht zijn *aan zienlijke verbetering te bereiken wat betreft de milieuhinder in vergelijking met de huidige situatie*. Met andere woorden, indien mocht blijken dat er geen aanzienlijke milieuhygiënische verbetering optreedt ten aanzien van de huidige situatie, zal de luchthaven gesloten moeten worden.

De probleemstelling in de startnotitie dient derhalve de mogelijkheid open te laten dat er geen levensvatbare exploitatie van RA mogelijk is wanneer mocht blijken dat toekomstige exploitatie een verslechtering van de milieuhygiënische situatie tot gevolg heeft. Het openlaten van deze mogelijkheid is niet alleen in overeenstemming met het genoemde gemeentelijk beleid, maar ook met het regeerakkoord van 1994 (zie ook paragraaf 2.1. 4e en 5e alinea). In het regeerakkoord is immers vastgelegd dat aan een luchthaven bij Rotterdam geen nationaal belang is verbonden, uitgaande van de uitbreiding van Schiphol en de aanleg van een volwaardige HSL. Nu inderdaad Schiphol uitbreidingsmogelijkheden heeft gekregen en de regering besloten heeft dat de HSL wordt aangelegd, is er geen nationaal belang meer voor het openhouden van RA. De logische consequentie voor de gemeente Rotterdam moet in dit geval zijn: sluiting van de luchthaven. Immers, de gemeente heeft in het Programakkoord 94-98 vastgelegd dat zij sluiting van RA wenst indien er geen nationale belangen gelden ten aanzien van de luchthaven.

Hierbij dient nog te worden opgemerkt de de gemeente Rotterdam ook ten tijde van het IPNR te kennen heeft gegeven dat de luchthaven ofwel moest worden gesloten ofwel moest worden verplaatst naar de Polder Schieveen. Handhaving van de luchthaven op de huidige locatie was expliciet uitgesloten.

Het feit dat de gemeente thans middels onderhavige startnotitie wenst mee te werken aan het ondergraven van de eerder genomen gemeentelijke

beleidsbeslissingen is onacceptabel en is slechts te kwalificeren als zeer onbehoorlijk bestuur.

Ad 2. Status geluidscontouren

In paragraaf 2.1. wordt melding gemaakt van de thans gehanteerde geluidscontour: de herberekende 1977- contour. Helaas bevat de startnotitie geen kaart waarop deze contour staat aangegeven. Deze contour heeft immers een belangrijke functie in de notitie, aangezien deze als een soort grens wordt gehanteerd voor de beleidsdoelstellingen. Hoewel ik niet op de hoogte ben van de exacte ligging van deze contour, neem ik aan dat mijn woonhuis aan de Spinbollaan buiten deze contour valt. Desalniettemin ondervind ik dagelijks geluidhinder vanwege de luchthaven. Deze hinder wordt met name veroorzaakt door stationair draaiende, opstijgende en aanvliegende vliegtuigen. Het hanteren van deze geluidscontour als grens voor de ontwikkeling van Rotterdam Airport is derhalve zeer discutabel. Bij het berekenen van geluidscontouren worden bovendien voornamelijk de vliegbewegingen meegewogen van de grotere toestellen (groter dan 6 ton) . De kleinere toestellen vormen echter ook een belangrijke bron van geluidhinder. Deze vliegen op een relatief lage hoogte boven de woonwijk en veroorzaken niet alleen hinder voor degenen die binnen de geluidscontour wonen, maar ook daarbuiten. De hinder die vanwege de kleinere toestellen wordt ondervonden is echter additioneel en doet zich met name in de zomermaanden voor.

Concluderend kan worden gesteld dat de geluidscontour niet bepalend is voor de mate van geluidhinder die in een woonwijk wordt ondervonden. Met name de zware toestellen veroorzaken binnen en buiten de contour aanzienlijke hinder.

Ad 3. Alternatieven op basis van aantallen vliegbewegingen

In paragraaf 4.4.1. wordt voorgesteld een aantal alternatieven uit te werken op basis van aantallen vliegbewegingen. Daarbij wordt de situatie van 1995 als een soort "minimum-alternatief" gezien. Alle overig te onderzoeken alternatieven betreffen een groter aantal vliegbewegingen. Wederom wordt

hierbij impliciet uitgegaan van de handhaving danwel verdere ontwikkeling van Rotterdam Airport. Immers, alternatieven waarbij het aantal vliegbewegingen lager is dan de situatie uit 1995 worden niet in beschouwing genomen. Zoals reeds onder Ad 1. is vermeld, is dit uitgangspunt buitengewoon eenzijdig. Het is theoretisch toch niet uit te sluiten dat een exploitatie van de luchthaven met minder vliegbewegingen dan de 17.500 van 1995 ook een reëel alternatief is, uit diverse berichten in de media blijkt namelijk dat RA nog altijd winstgevend is. Daarbij komt dat de vraag óf Rotterdam Airport zowel uit milieuhygiënische- danwel bedrijfseconomische overwegingen moet worden gehandhaafd, volledig moet kunnen worden onderzocht. Het gaat niet aan reeds bij voorbaat ervan uit te gaan dat de luchthaven slechts toekomst heeft indien de vliegbewegingen minimaal cq. meer dan 17.500 per jaar bedragen. Bovendien wil ik u er op wijzen dat ten tijde van het IPNR voor de naar de Polder Schieveen te verplaatsen luchthaven een maximum van 30.000 à 40.000 vliegbewegingen per jaar was bepaald. Het getuigt toch van buitengewoon weinig respect voor de leefbaarheid van de directe woonomgeving om thans voor de luchthaven op de huidige locatie alsnog eenzelfde aantal vliegbewegingen als alternatief te onderzoeken.

Ad 4. Nachtvluchten

In paragraaf 4.5. wordt sub a. de mate van nachtsluiting genoemd als een belangrijke factor met betrekking tot de milieu-effecten. In de laatste alinea van deze paragraaf wordt voorts in nogal kryptische bewoordingen vermeld dat ondermeer de nachtsluiting "daar waar zinvol" in het MER zal worden bestudeerd. In dit verband is wederom het raadsbesluit van de gemeente Rotterdam dd. 8 februari 1996 interessant, waarin ondermeer de exploitatie van de luchthaven aan strikte condities wordt gekoppeld. Een van die condities is een op zo kort mogelijke termijn volledige nachtsluiting tussen 23.00 en 6.00 uur. Door nu weer de mogelijkheid te onderzoeken van de mate van nachtsluiting wordt afbreuk gedaan aan dit eerdergenoemde besluit van de Raad. Het mag als bekend worden verondersteld dat nachtvluchten een zeer negatief effect hebben op het welzijn van de omwonenden van een luchthaven. Dit geldt zowel voor degenen die binnen de geluidscontour wonen als voor degenen die daarbuiten wonen, maar desalniettemin hinder

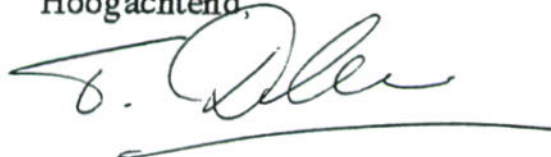
hebben van het vliegtuiglawaai. Het maken van uitzonderingen op de nachtsluiting dan wel het beperken van de nachtsluiting tot een deel van de nacht dient uit milieuhygiënische overwegingen volledig te worden afgewezen en is als mogelijke variant voor Rotterdam Airport zeer ongewenst. Derhalve dient te worden afgezien van het bestuderen van dit alternatief in het MER.

Ad 5. Verplaatsen van de terminal

Slechts terloops wordt in de startnotitie melding gemaakt van het verplaatsen van de terminal als een in het MER te bestuderen alternatief. Het verplaatsen van de terminal zou een stedelijk knooppunt moeten bewerkstelligen met aansluiting op de HSL. Ook het onderzoeken van dit alternatief in het MER moet worden afgewezen. Verplaatsing van de terminal richting toekomstig HSL-traject heeft zeer negatieve milieu-effecten voor de woonwijk Schiebroek. Met name de geluidshinder zal sterk toenemen. Bovendien is het niet duidelijk waarom verplaatsing van de terminal noodzakelijk is. Er is immers geen sprake van een mogelijke halteplaats van de toekomstige HSL bij Rotterdam Airport. De HSL zal slechts stoppen op het Centraal Station in Rotterdam. De huidige openbaar vervoerverbindingen tussen Rotterdam CS en Rotterdam Airport bieden voldoende mogelijkheden voor de aansluiting van Rotterdam Airport met de HSL en kunnen wellicht nog worden geïntensiveerd, zodat de noodzaak tot verplaatsen van de terminal m.i. ontbreekt.

Tot slot wil ik u - wellicht ten overvloede - wijzen op de zeer dichte ligging van de luchthaven bij de omliggende woonwijken en dan met name Schiebroek. Een luchthaven, van welke omvang dan ook, is op de huidige locatie in alle gevallen een te zware milieubelasting voor deze wijken. Het enige aanvaardbare alternatief is dan ook het sluiten van deze luchthaven.

Hoogachtend,



mw. mr T.I. Dronkers



STICHTING CENTRAAL COMITE ANTI-BULDERBAAN

Postadres: Diamant 28, 2651 SK Berkel-Rodenrijs

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

Rotterdam, 11 februari 1997

Dames en heren,

Na meer dan 35 jaar (!) discussie en studies over het vliegveld Zestienhoven ligt er thans een tweede startnotitie MER op tafel. Alvorens ons recht op inspraak inhoud te geven het volgende:

Plaatsbepaling

De situering van de luchthaven in de Noordrand van Rotterdam is door velen - ook door opeenvolgende ministers van Verkeer en Waterstaat - planologisch als een blunder getypeerd. Toezeggingen om bepaalde soorten vliegverkeer te beperken, zoals bijvoorbeeld les-, reclame- en charterverkeer, zijn keer op keer niet nagekomen. De planologisch verkeerd liggende baan levert zelf steeds het bewijs dat toenemend vliegverkeer of extra zware toestellen onmiddellijk een verhoogd klachtenpatroon tot gevolg heeft. Ook incidentele vluchten met vliegtuigen, die door de zwaarte van de machine of onbekendheid met de situatie rond de luchthaven afwijkende manoeuvres maken, leiden bij herhaling tot een stroom van klachten. In week 6 betrof dat op 5 februari 1997 een Boeing 707 van Trans Action Air Transport. Dergelijke incidenten zijn in weerwil van de beleidsinzet van de gemeente Rotterdam meer regel dan uitzondering!

De milieu-effect-rapportage zal dan ook met de grootst mogelijke zorg moeten worden uitgevoerd, anders is de bevolking rond het vliegveld opnieuw de dupe van het pokerspel rond de luchthaven tussen de gemeente Rotterdam, de exploitant van de luchthaven, de provincie en het Rijk.

Strategisch profiel versus beleidsinzet gemeente Rotterdam

Het principe-besluit van het Kabinet om de HSL door te trekken naar Schiphol moet leiden tot een geclausuleerde doelstelling voor de Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport. In onze visie kan en mag er dan ook geen sprake zijn van een autonome ontwikkeling van de luchthaven!

De geformuleerde beleidsinzet van de gemeente Rotterdam (zie onderaan pagina 4 van de startnotitie) moet het maximaal aanvaardbare exploitatieperspectief zijn.

N.B.

Het gebruikersprofiel in 1997 en volgende jaren dient ook geënt te zijn op de geformuleerde beleidsinzet en niet op pakken wat je pakken kan onder het motto: hier is sprake van autonome groei en dus is elk type verkeer met elk type toestel en elke maatschappij welkom!

Plan- en studiegebied

In het plan- en studiegebied voltrekt zich in de komende jaren een aantal grote infrastructurale werken (zie paragraaf 3.3.3) die onafhankelijk van elkaar worden ontwikkeld (suboptimalisering).

Deze plannen brengen ieder voor zich, indien ze uitgevoerd worden, geluidsbelastende aspecten met zich mee. Of anders gezegd: er is sprake van cumulatie van geluidsbelasting. De Commissie MER wordt dringend verzocht om met dit cumulatieve aspect rekening te houden.

Wij melden dit met zoveel klem omdat onder de in- en/of uitvliegroutes vele duizenden **nieuwe** woningen zijn voorzien als gevolg van Vinex-locaties Noordrand 2 en 3 als ook aan de westkant in Spaland-Oost.

Deze bewering wordt overigens kennelijk ook door de opstellers van de startnotitie gedeeld. Op pagina 9 staat immers: "de omvang en situering van woningbouw in Noordrand 1 hangt af van de toekomst van de luchthaven Rotterdam".

Uit deze bemerking blijkt dat men in de Noordrand van Rotterdam dient te kiezen voor woningbouw en bedrijfsterreinen al of niet met een luchthaven. Aangezien er al gekozen is voor woningbouw heeft dit consequenties voor de **omvang** van de luchthaven. In dit perspectief zeggen wij opnieuw: **autonome groei van de luchthaven past daar niet in!**

Gebruikersalternatieven

In deze paragraaf doet men het voorkomen of men nog volledig vrij is een keuze te doen in het aantal vliegbewegingen (vlb). Gesproken wordt tot 30.000 vlb/jr. Dat getal dateert uit de tijd van het SBL en is **dus** achterhaald (zie ook kanttekeningen terzake op pagina 3 startnotitie).

Het is duidelijk dat onze Stichting de grens trekt bij maximaal 20.000 vlb/jr. Dit klemmt te meer, omdat het hier gaat om vlb met toestellen met een gewicht van meer dan 6 ton. Uit tabel 3.1 (pagina 6 startnotitie) blijkt dat het aantal vlb/jr van toestellen met een gewicht van minder dan 6 ton circa 100.000 bedraagt. Het beleidsvoornemen van de gemeente Rotterdam wil dit niet-commerciële vliegverkeer weren. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft gemeld niet te weten waar dit verkeer naar toe zou moeten. Vooral nog dient bij het vaststellen van de geluidsbelasting rekening te worden gehouden met deze 100.000 vlb/jr.

Het spreekt vanzelf dat dit ook geldt voor het 1977-contour.

Met verbazing lezen wij dat kennelijk na 1 mei 1997 (!) het geluidscontour voor het nieuwe zakenvliegveld een "vrije" kwestie lijkt te worden (zie punt 4.4.1, pagina 1).

Namens de bevolking rond het vliegveld protesteert onze Stichting met grote nadruk tegen het verlaten van deze - volgens de opstellers van de startnotitie - uiterste grens!

Vlootmix

De samenstellers van de startnotitie wekken de indruk dat de vlootmix ook een autonome ontwikkeling kent. Niets is minder waar. In de Aanwijzingsbeschikking is het mogelijk om bepaalde typen vliegtuigen uit te sluiten. De luchthaven moet zo spoedig mogelijk gesloten worden voor klasse II-toestellen.

Normering met betrekking tot vracht- en charterverkeer moet ook nader geformuleerd worden. De beleidsinzet van de gemeente Rotterdam dient ook hier als richtsnoer gebruikt te worden.

Als de inzet een zakenvliegveld van beperkte omvang is, dan moet dit ook duidelijk terug te vinden zijn in de gebruiksregels van de luchthaven!

Nachtsluiting

In de beleidsinzet van de gemeente Rotterdam is sprake van nachtsluiting. Dat geldt ook voor andere regionale vliegvelden in meer of mindere mate. Sluiting gedurende bepaalde delen van de nacht of sluiting met bepaalde uitzonderingen kan o.i. niet aan de orde zijn (zie punt 4.5 startnotitie).

Ook het aspect uitwijkers van Schiphol 's nachts moet op zijn minst geclausuleerd worden danwel worden afgeschaft.

Externe veiligheid

Door de situering van de baan ten opzichte van de bestaande (en geplande) woongebieden vraagt de zgn. externe veiligheid om extra zorgvuldige maatregelen die o.i. overigens moeilijk te vangen zijn in een nationale normstelling (zie punt 5.2, pagina 14). De ligging van baan 06/24 brengt namelijk een verhoogd risico met zich mee en dat moet in de normstelling mede tot uitdrukking komen.

Overige milieu-aspecten

De startnotitie MER inventariseert o.i. vrij compleet alle milieuhygiënische aspecten. Minder duidelijk is in welke mate deze aspecten ook meewegen als milieubelastende factoren in gebruiksscenario's c.q. gebruiksalternatieven.

- De verplaatsing van de terminal moet niet alleen beoordeeld worden op stankoverlast maar ook op geluidsoverlast w.o. het zeer hinderlijke grondlawaai.
- Geuroverlast vindt ook plaats bij het landen en starten onder aan- en afvliegroute. Met name in relatie tot het start- en landingspatroon als er sprake is van "zwaar" beladen vliegtuigen.
- Bij het vaststellen van de geluidscontouren dient rekening te worden gehouden met het waaier-effect bij het aan- of uitvliegen.
- In punt 3.2.2 wordt gemeld dat de onverharde banen momenteel niet gebruikt worden. De zgn. grasbanen zijn gesloten omdat de sport- en lesvliegtuigen indertijd een veel te grote geluidsbelasting veroorzaakten met name voor Overschie en Schiebroek. Sindsdien is het aantal vliegbewegingen van deze typen vliegtuigen alleen maar toegenomen. De beleidsmakers mogen er geen enkel misverstand over laten bestaan dat de zgn. grasbanen gesloten moeten blijven. In dat geval zou namelijk de klok lelijk worden teruggedraaid!

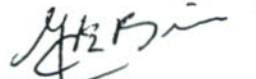
Wij verzoeken de Commissie MER bij het uitwerken van evt. alternatieven met bovenstaande opmerkingen rekening te houden.

Slotopmerking

Onze Stichting zal de ontwikkelingen rond de MER en de Aanwijzingsbeschikking nauwkeurig volgen en waar nodig de bevolking mobiliseren tot actie.

Overigens mag uit het vorenstaande duidelijk zijn dat onze Stichting de beleidsinzet van de gemeente Rotterdam - herinrichting tot een zakenvliegveld van beperkte omvang - het beste alternatief vindt. Dit zowel in economisch opzicht als in relatie tot milieuhygiënische factoren.

Hoogachtend,
Stichting Centraal Comité
Anti-Bulderbaan



J.C.E. Bruins
Lid Dagelijks Bestuur

Rotterdam Februari 1997

L.S. Hierbij wil ik reageren op de start nota Rotterdam Airport. Zo zijn de mogelijkheden van het vliegveld niet voldoende uitgewerkt. o.a. met de H.S.L. Randstad rail, Rijksweg A 16 - A 13, Woningbouw Ruys en Daal , Industrie en Groen voorziening.

Er zijn 3 mogelijkheden voor het vliegveld.

1. Het vliegveld gaat weg.
2. Het vliegveld blijft op de zelfde plaats.
3. Een nieuw vliegveld.

1. Vliegveld weg. Er gaat te veel werkgelegenheid weg. En Zuid - Holland komt vrij voor de aanvlieg route Schiphol.

2. Vliegveld blijft op de zelfde plaats wat het slechtste is.

Waarom , omdat een deel van Bergschenhoek recht voor de startbaan ligt. Die eerder langer de korter wordt. Het was wel dom om de huizen recht voor de startbaan te bouwen. Ook de nieuwe spoorlijnen komen nu aan het eind vande startbaan en de vertrek hal is daar 2 K.M. vandaan. Park Zestienhoven gaat weg voor woningbouw.

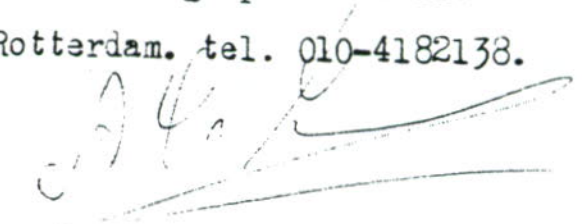
3 .Het nieuwe vliegveld heeft vele mogelijkheden. Ten eerste de startbaan draait wat veiliger is voor de bewoners van Bergschenhoek, en 500 M. van Schiebroek. Onder het nieuwe Stations gebouw komen de spoor verbindingen Hofplein lijn de nieuwe Zoetermeer lijn de H.S.L. (stop ?) Maar op de H.S.L/ lijn rijden ook shuttel treinen met een snelheid van ongeveer 200 K.M. per uur. Rotterdam C.S. - Rotterdam Airport, - Schiphol - Amsterdam C.S. Tijdwinst ca. een $\frac{1}{2}$ uur.

Ook vindt ik dat het I.P.N.R. plan de juiste oplossing kan zijn.

Ik heb totaal uitgewerkte plannen en tekeningen over de Noordrand Rotterdam en ook van Randstad rail. Ik wil het ook persoonlijk komen toelichten.

A.C. van Leeuwen Wilgenplaslaan 187

3052 S.V. Rotterdam. tel. 010-4182138.



OPLW**Onafhankelijke Partij****Leefbare Wijk**

D. Bezemer-Sonders
Lijsterbeslaan 43
3053 NH Rotterdam
telefoon 010-4184895

Rotterdam, 10 februari 1997

Inspreekpunt Startnotitie MER, Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

Geachte heer, dame,

Naar aanleiding van de inspraakprocedure doen wij u enige punten - vragen en opmerkingen - toekomen, waarmee gaame rekening gehouden dient te worden.

1. In de startnotitie wordt geregeld gesproken over 'afweging van bedrijfseconomische, ruimtelijke en milieuaspecten zullen de initiatiefnemers,, een strategisch profiel voor de luchthaven bepalen'.

1.1 Hoe is het hierin gesteld binnen deze afweging met weging van de diverse factoren? Met andere woorden is reeds nu bekend in welke mate het bedrijfseconomische belang meer/minder waarde heeft dan de overige aspecten of wordt dit pas achteraf ingevuld? Wij zouden hierbij kunnen denken dat er een bereik is waartussen de wegingsfactoren mogen liggen, opdat er duidelijk grenzen worden gesteld aan de importantie van de diverse factoren.

1.2 De gepresenteerde startnotitie gaat, zoals ook uit bovenstaande blijkt, uit van de voor Nederland geldende MER procedure. Is het mogelijk om in navolging van de Verenigde Staten ook de sociale gevolgen van de onderbeschouwing zijnde activiteiten nader te bestuderen.

1.3 Waarom wordt in de MER de veiligheid van de omgeving niet aangehaald, wordt er ook bekeken wat hieraan gedaan kan worden? Met het toenemen van het aantal vliegtuigen wat over onze hoofden scheert neemt de kans op eventuele ongelukken natuurlijk ook toe!

2. In de startnotitie wordt aangenomen een hinderijkheidsgrens beginnende bij vliegtuigen >6 ton. Waarom wordt de hinderijkheidsgrens niet lager gesteld, dit is met name eerlijk t.o.v. de in de nabije omgeving wonende burgers, of is een vliegtuig van 5,5 ton ineens niet hinderlijk voor deze burgers?

2.1 Voer de berekeningen ook eens uit met inbegrip van vliegtuigen >5 ton <6 ton en bestudeer de gevolgen hiervan.

2.2 Nachtvluchten dienen zoveel mogelijk te worden tegengegaan, een enkel nood-ziekentransport daargelaten. Dit i.v.m. de nachtrust voor de mensen, maar zeker de nachtrust voor de dieren rond het vliegveld die geen geïsoleerde nesten of holen kunnen bouwen.

2.3 Als oplossing voor de landingsplaats voor helikoptertoestellen voor politie en ziekenvervoer stel ik voor de Mullerpier in te richten. De Mullerpier ligt vele malen centraler in Rotterdam dan RA, dichterbij een ziekenhuis (Dijkzicht) en is gesitueerd direct naast een politie post (havenpolitie). Bij het aanvliegen moet dan, met name met het oog op de nachtrust van de in het park wonende dieren, rekening worden gehouden met het bepalen van een verantwoorde vluchtroute - bijvoorbeeld over het water of over de aangrenzende industriële gebouwen.

2.4 Worden bij het vaststellen van de gegevens ook de, waarschijnlijke, plannen voor het toelaten van meer *Boeing 737* toestellen meegenomen? Er is namelijk onlangs voor dergelijke toestellen een nieuwe hangar gebouwd, dit soort toestellen zullen dus zeker vaker verwacht kunnen worden! Dergelijke

ontwikkelingen zijn niet in de startnotitie opgenomen! Dit type toestel heeft recent nog voor een 'grote' stroom klachten gezorgd.

- 2.5 Voor wie zijn de gestelde geluidscontouren acceptabel, hoe zit het met de wijze waarop deze grens wordt gesteld? Mogen wij dan aannemen dat de bewoners in de omgeving van Luchthaven Schiphol ook allen binnen deze 'acceptabele' grenzen wonen? Nee, toch? Wordt er nog iets mee gedaan en blijft het niet slechts bij het in kaart brengen? Doe er iets mee en stem het beleid er op af.
3. Controle op naleving van het te stellen beleid, kan dit ook worden vastgesteld bij het te presenteren voorstel op de hoorzitting voorjaar '98?
 - 3.1 Hoe denkt men de controle op de naleving te gaan verrichten?
 - 3.2 Wanneer worden er maatregelen tegen RA genomen?
 - 3.3 Waar kan de burger dan aan denken? (m.a.w.: Wat voor sancties/strafmaatregelen worden er gesteld?)
4. Onderzoek de mogelijkheid voor een kortere landingsbaan, tot circa 1300m
 - 4.1 Wat zijn de mogelijkheden?
 - 4.2 Wat zijn de gevolgen? De kans bestaat natuurlijk dat hierdoor het lokale milieu in zijn geheel zwaarder belast gaat worden, niet alleen door een toename van het aantal (kleinere) vluchten, maar ook door een verhoogde uitstoot van uitlaatgassen, doordat de toestellen sneller zullen moeten starten/opstijgen.
5. Graag zouden wij willen zien dat u de gevolgen voor de in de nabijheid van het vliegveld gesitueerde natuurgebieden in kaart brengt en wel op een betere manier zoals is voorgesteld. In de startnotitie wordt alles eigenlijk op een hoop genaamd 'overige' gegooid. De OPLW is van mening dat de 'prijs' voor de diverse natuurwaarden en ecosystemen eveneens meegenomen moet worden op een dergelijke manier als de bedrijfseconomische waarden worden meegenomen.
6. Met het oog op het in de startnotitie vermelde huidige beleid en MER-onderzoek, waar slechts grenzen worden gesteld aan het aantal vlb's van toestellen >6 ton, willen wij u er tevens toe zetten een dergelijke beperking op te stellen voor toestellen <6 ton. Op deze wijze wordt het RA niet mogelijk gemaakt van alle walletjes te snoepen, maar heeft zij bij dit soort toestellen eveneens een reeds bekende beperking!
7. Onder de te onderzoeken alternatieven wordt o.a. genoemd het Meest Milieuvriendelijke Alternatief.
 - 7.1 Wordt dit dan ook echt als alternatief meegenomen of is het slechts een referentie-kader? Zoals het is verwoord is dit laatste het geval.
 - 7.2 Valt er niet (desnoods door stagiaires) uit te werken hoe een Meest Milieuvriendelijk Alternatief zoveel mogelijk benaderd kan worden, maak er bijvoorbeeld een interdisciplinaire afstudeeropdracht van.
8. Er wordt melding gedaan van 'overige aspecten' '... zal aan de milieu -aspecten die samen kunnen hangen met het vliegverkeer, slechtsglobaal aandacht worden besteed. Dit betreft de eventuele verandering van de kwaliteit van de bodem, het grond- en oppervlaktewater, het landschap en de natuur.'
 - 8.1 Waarom slechts globaal? Zijn dit niet juist de gegevens die in de MER aan de orde moeten komen en niet slechts de zichtbare-, ruikbare- en geluidsoverlast?
 - 8.2 Is het niet zeer belangrijk een 'inschatting' te maken van de dingen die wij niet zien, maar wel gebeuren? Moeten juist deze dingen niet in kaart worden gebracht, zoals bodem- en oppervlaktewaterverontreiniging, roetneerslag in de omgeving, etc., etc.? Men heeft tenslotte al

modellen opgesteld m.b.t. vervuiling veroorzaakt door rijkswegen afzonderlijk, hiermee zou de extra invloed van de vliegtuigindustrie in kaart kunnen worden gebracht.

8.3 Aangezien RA (misschien) niet MER-plichtig is, maar wel heeft besloten een MER-procedure uit te voeren en zich hiermee dan ook op de borst slaat zal zij hem dan ook grondig moeten aanpakken en geen halfbakken rapportje moeten produceren. Doet zij dit wel dan wordt dadelijk een ongeloofwaardig rapport gepresenteerd en wordt het rapport niet als acceptabel gezien, waardoor het sociale draagvlak onder de betrokkenen slechts zal afnemen.

9. Wat denken de betrokken partijen te kunnen doen voor de burgers/benadeelden?

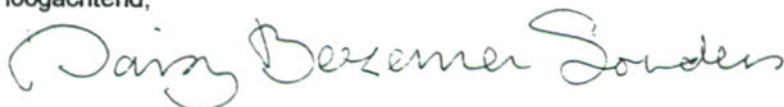
9.1 In hoeverre kan en mag de persoonlijke levenssfeer van zoveel burgers worden aangetast voor het genot en de geldelijke verdiensten van zo weinigen? Het stellen dat bewoners 'het maar moeten accepteren' dat zij in extra herrie en gevaar komen te wonen is uiteraard lomp en twijfelachtig m.b.t. het algemeen fatsoen. Mensen moeten dan maar extra geluidsisolatie aanbrengen om hun woongenot (binnenshuis) te heroveren.

9.2 Gaat de gemeente i.s.m. RA de extra kosten voor woningisolatie bekostigen of gaan de burgers door B&W aangeschreven worden tot het aanbrengen van verbeteringen aan hun woning, omdat de woning uit het oogpunt van woongerief niet aan de gestelde eisen des tijds voldoet?

De Onafhankelijke Partij Leefbare Wijk hoopt dat er, nu men besloten heeft RA voorlopig te continueren en een MER te starten, een zo volledig mogelijk onderzoek naar de gevolgen van de plannen verricht wordt, waarbij niet slechts aan de minimum-eisen voor de MER moet voldaan.

Wij wensen U succes met het onderzoek,

Hoogachtend,



D. Bezemer - Sonders

deelgemeenteraadslid Hillegersberg - Schiebroek, fractie Onafhankelijke Partij Leefbare Wijk (OPLW)

Burgerlijk Wetboek 5

Art. 37. (5.4.0)

Stb. 1980,431;Stb. 1991,600Grondwet;Burgerlijk Wetboekwet

Hinder

De eigenaar van een erf mag niet in een mate of op een wijze die volgens artikel 162 van Boek 6 onrechtmatig is, aan eigenaars van andere erven hinder toebrengen zoals door het verspreiden van rumoer, trillingen, stank, rook of gassen, door het onthouden van licht of lucht of door het ontnemen van steun.

Burgerlijk Wetboek 6

Art. 162. (6.3.1.1)

Stb. 1980,432;Stb. 1991,600Grondwet;Burgerlijk Wetboekwet

Schadevergoeding

1. Hij die jegens een ander een onrechtmatige daad pleegt, welke hem kan worden toegerekend, is verplicht de schade die de ander dientengevolge lijdt, te vergoeden.

Onrechtmatige daad

2. Als onrechtmatige daad worden aangemerkt een inbreuk op een recht en een doen of nalaten in strijd met een wettelijke plicht of met hetgeen volgens ongeschreven recht in het maatschappelijk verkeer betaamt, een en ander behoudens de aanwezigheid van een rechtvaardigingsgrond.

Toerekening aan dader

3. Een onrechtmatige daad kan aan de dader worden toegerekend, indien zij te wijten is aan zijn schuld of aan een oorzaak welke krachtens de wet of de in het verkeer geldende opvattingen voor zijn rekening komt.



AKTIEGROEP PIJNACKER
TEGEN VLIEGTUIGLAWAAI

secre.: van der Horstlaan 9
2641 RT Pijnacker
tel. en fax: 015 - 3693884

Aangesloten bij:

Landelijk Platform tegen Hinder door Kleine Luchtvaart
en
Stichting Natuur en Milieu

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

Pijnacker, 10 Februari 1997

L.S.

Namens de Aktiegroep Pijnacker tegen Vliegtuiglawaai geef ik U, bij deze, onze reacties op de Startnotitie MER Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport.

Deze reacties hebben uitsluitend betrekking op het menselijk leefmilieu. Wij verzoeken U met grote nadruk de op te stellen Richtlijnen voor het MER mede te baseren op de hiernavolgende aandachtspunten.

1. Voorgeschiedenis

RA ligt in een dichtbevolkt woongebied, waarvan ook Pijnacker deel uitmaakt. De oudste woonbebouwing dateert van vele eeuwen geleden. Voorts zijn er in de laatste decennia omvangrijke nieuwbouwwijken ontstaan. Het einde daarvan is nog niet in zicht gezien de VINEX-plannen met betrekking tot het gebied langs de zogenaamde Hofplein-spoorlijn. De bestaande situatie met vliegverkeer is reeds onaanvaardbaar, zowel uit het oogpunt van veiligheid als gelet op de leefbaarheid. Een luchthaven past daar niet in.

2. Wat ons ergert

Zowel uit een oogpunt van gevaar als vanwege de geluidhinder zijn wij zeer gekant tegen de overkomst van inferieure, gevaarlijke

(zogenaamde Hoofdstuk 2-) vliegtuigen en andere herrieschoppers zoals helicopters, sport- en reclame vliegtuigen.

Wij voeren reeds vele jaren actie om wat rust in onze woonomgeving te krijgen. Het resultaat is minimaal en wij zijn teleurgesteld en kwaad dat mondige bewoners niet serieus genomen worden door de verantwoordelijke autoriteiten.

3. Gezondheidsproblemen

Wij attenderen U op de gezondheidsproblemen die in onze regio zijn ontstaan door verstoring van de nachtrust en door hinderlijke afleiding, met als gevolg onderbreking van werkzaamheden overdag en 's avonds. Enige jaren geleden heeft de Gemeentelijke Geneeskundige Dienst (GGD) van Rotterdam hier een zeer goed rapport over uitgebracht. Dr. Roscam Abbing, nu hoogleraar aan de Katholieke Universiteit Nijmegen was de samensteller ervan. Dit rapport is toen, tot grote teleurstelling van de samensteller en belanghebbenden, door de toenmalige besluitvormers genegeerd. Wij wijzen U er daarom op dat dit onderwerp in het MER niet kan worden afgedaan met de constatering dat hier sprake zou zijn van een lacune in kennis. Dit ware te voorkomen door in de Richtlijnen nadrukkelijk aan te geven wat de resultaten waren van het onderzoek naar de gezondheidsaspecten van een luchthaven voor de bewoners van de omgeving.

4. Bestemmingen

De (directie)afdeling Public Relations van RA schotelt potentiële gebruikers van RA, door middel van haar Time Table, voor dat er naar alle hoeken en gaten van de aardbol gevlogen kan worden vanaf RA. Dit is uiterst misleidend. Een deel van de vluchten van RA gaat naar het Engelse Heathrow of Gatwick voor het brengen van passagiers die vandaar verder vliegen met Britse en andere buitenlandse maatschappijen naar intercontinentale bestemmingen. Hier is geen Nederlands belang mee gediend. Zulke bestemmingen kunnen rechtstreeks worden bereikt vanaf de, op steenworp afstand gelegen, Nederlandse mainport Amsterdam airport.

5. De Hoge Snelheids Lijn (HSL)

Voor een juiste beoordeling van de toekomstige milieu-effecten, dient in het op te stellen MER ook te worden ingegaan op het vervangend effect van de (HSL) voor met name het vliegverkeer van RA naar de ons omringende landen en op de snellere bereikbaarheid van Schiphol per HSL dan van RA, beiden vanuit Rotterdam. Het zou wel eens zo kunnen zijn dat de negatieve milieu-effecten van RA in die context niet meer te rechtvaardigen zijn. Derhalve dient reeds in de Richtlijnen een onderzoek hiernaar te worden verlangd.

6. Is RA rendabel?

Tijdens de informatiebijeenkomst over de startnotitie MER-RA, op

29 Januari j.l. in het Rotterdam Airport Hotel, vroeg de heer Kombrink, verantwoordelijk wethouder van Rotterdam, zich af of RA wel een rendabele zaak is. Is het voor Rotterdam wel te verantwoorden nog meer belastinggeld in de exploitatie van RA te steken?

7. Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Gezien het gestelde in de voorgaande punten 4 en 5, is het MMA de opheffing van RA. Voeg daarbij de ernstige twijfels met betrekking tot de rentabiliteit van RA, zoals geuit in punt 6 dan mag de opheffing van RA als MMA niet buiten beschouwing blijven in het MER. De Richtlijnen zouden onvolledig zijn als daarin niet reeds werd aangegeven dat de opheffing van RA als MMA in het MER beschreven moet worden.

Van de milieu-effect rapportage, in het bijzonder over dit onderwerp, verwachten wij dat het menselijk leefmilieu centraal zal staan. Mensen in de ruime omgeving moeten hun veelal zware en verantwoordelijke dag- en avondtaken ongestoord kunnen vervullen, kunnen relaxen en goede nachtrust kunnen genieten.

Wij verzoeken U, na het gereedkomen van de Richtlijnen, een exemplaar daarvan aan ons toe te zenden.

Hoogachtend,

M.S. van Dam-Mulder

M.S. van Dam-Mulder
waarnemend secretaris

Bezorgde Bewoners Berkel, p/a Rodenrijseweg 227, 2651 BR Berkel en Rodenrijs

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

8 februari 1997

kenmerk : BBB-9701

inzake : inspraak startnotitie MER Rotterdam Airport (Zestienhoven)

Gaarne maken we van de in de Staatscourant van 15 januari aangekondigde gelegenheid gebruik te reageren op de startnotitie MER.

1 Uitgangspunt gemeenteraad (blz 4) onvolledig weergegeven.

De gemeenteraad heeft in haar beslissing eveneens vastgelegd, dat er geen nachtvluchten, geen reclamevluchten en geen lesvluchten zullen worden toegelaten. Deze uitgangspunten dienen in alle varianten te worden gehanteerd.

2 Punt 2.2 dient te worden aangescherpt.

De formulering "economische structuur Rotterdamse regio bevorderen" is zo vaag en ruim, dat iedere activiteit, hoe zwaar gesubsidieerd of hoe ongewenst dan ook eraan voldoet. Voor de afweging economische noodzaak versus milieu overlast is het van belang te kwantificeren als volgt :

a) het werkelijke rendement van de luchthaven. Hierbij rekening te houden met de dubbele subsidie aan de luchthaven bestaande uit een huurprijs van 1 gulden en geen reele onroerend zaak belasting.

B) de werkelijke financiële effecten in het bedrijfsleven. Het gaat hierbij niet om de kunstmatig overeind gehouden banen op en om het zwaar gesubsidieerde vliegveld (Melkertbanen zijn efficiënter overigens), maar om daadwerkelijk rendement.

3 Het perspectief op groei is kunstmatig.

De in punt 3 genoemde cijfers zijn sterk beïnvloed door Schiphol. Als eigenaar van het vliegveld heeft het de afgelopen jaren ongewenst vliegverkeer, vooral dat met verouderd, gevaarlijk, lawaaiig materiaal, naar Zestienhoven omgeleid. Hieruit bestendige groei afleiden is onjuist.

4 VINEX-locatie (blz 8)

Het VINEX-accord tussen rijk (VROM/V&W) en de regio Rotterdam gaat uit van woningbouw in Noordrand 1. Dat binnen de stadsregio nu de opvatting heerst dat deze locatie tot 2005 (looptijd VINEX) niet in ontwikkeling zal worden genomen is hiermee in strijd. Het bevoegd gezag zal in haar richtlijnen moeten aangeven, dat de in het convenant afgesproken woningbouw in Noordrand doorgang zal moeten vinden en dus randvoorwaarde voor de plannen is.

5 Alternatieven

Er dient ook een HSL-alternatief te worden meegenomen. Door de HSL is straks de afstand tussen Rotterdam-centrum en Schiphol korter dan 25 minuten. Deze afstand is veel kleiner dan de afstand van bijvoorbeeld Londen-centrum naar de omliggende grote internationale vliegvelden en Parijs naar haar vliegveleden. M.a.w. het sluiten van Rotterdam Airport moet als een volwaardig alternatief met alle consequenties worden meegenomen.

Deze sluiting past ook in het rijksbeleid om vliegverkeer over afstanden tot 1000 km te vervangen door treinverkeer. Zie de nota's HSL-Zuid en HSL-Oost.

6 Rijksbeleid tav vliegen over korte afstanden

Te verwachten valt, dat binnen Europa voor korte afstandverkeer een accijns op brandstof voor vliegtuigen zal worden geheven. Aangezien de meeste van de korte-afstand vliegtuigen op andere brandstof vliegen dan de grotere vliegtuigen is het zeer aannemelijk dat dit kan worden ingevoerd en dat deze accijnsheffing het aantal vliegbewegingen sterk zal verminderen t.g.v. het milieuvriendelijkere treinalternatief.

7 De 1977-contour is 20 jaar verouderd.

Er kan niet worden uitgegaan van een meer dan 20 jaar oude contour. Het is nu zaak door deskundigen de geluidsoverlast volledig vanaf een schone lei in kaart te brengen. Daarbij zijn ook de zeer hinderlijke kleine vliegtuigen.

8 MMA

Ten onrechte wordt het MMA beperkt (4.4.2) tot oplossingen waarbij er wordt gevloegn. Het vliegveld is in strijd met het rijksbeleid t.a.v. HSL-verbindingen, in strijd met de VINEX en bovendien overbodig.

9 Alternatieven

a) het HSL-alternatief als 0-variant (of een ander nummer) ontbreekt.

b) reclamevliegen is uit de tijd. Met de moderne media, de huis-aan-huisbezorging etc. is het vlostrekt overbodig en wordt het tijd dat de minister van VROM een stokje steekt voor dit milieuvandalisme.

10 Milieugevolgen geluid

Ten onrechte wordt geen rekening gehouden met de zeer grote spreiding langs de voorgescreven routes. Het is een ervaringsgegeven, dat vliegers al dan niet met toestemming van de verkeersleiding (die zich in het geheel niet bekommert om geluidsoverlast) zeer vaak afwijken van de voorgeschreven routes. Daar wordt in Nederland niet tegen opgetreden. Dus moet de contour daar rekening mee houden.

11 Milieugevolgen geluid.

Ten onrechte wordt op blz 13 het voorbehoud "mits tijdig beschikbaar" gemaakt. Een MER-rapport over een oude routestructuur, die vervolgens na realisering van de luchthaven wordt vervangen is waardeloos.

12 Milieugevolgen geluid

Ten onrechte wordt in de berekening alleen structureel nachtelijk verkeer meegenomen. Tenzij nadrukkelijk wordt vastgelegd dat niet-structureel nachtverkeer, dat niet in de berekening is meegenomen verboden is. Zo niet, dan ook een inschatting van het niet-structureel nachtverkeer in de berekeningen meenemen.

13 Milieugevolgen externe veiligheid

Het is van algemene bekendheid, dat verreweg de meeste neerstoringen gebeuren binnen een straal van 10 km van een vliegveld. Om die reden is een vliegveld zo dicht bij de bebouwing ongewenst. Een alternatief in zee of op de tweede maasvlakte zal moeten worden bezien.

14 Luchtverontreiniging

Ten onrechte wordt ervan uitgegaan, dat het lokale verkeer toch wel doorgang zal vinden. Dit is in een HSL-alternatief niet waar. Het effect van een extra regionaal vliegveld is wel degelijk dat er meer vliegverkeer wordt gegenereerd, al was het maar tussen de regionale vliegvelden onderling. Dus zal wel degelijk naar het effect van de verontreiniging van alle luchtlagen moeten worden gekeken.

15 Verontreiniging

Op welke wijze wordt meegenomen, dat vliegtuigen in nood brandstof afwerpen, en dat ook anderszins stoffen of voorwerpen anders dan uitlaatgassen van vliegtuigen vrijkomen ?

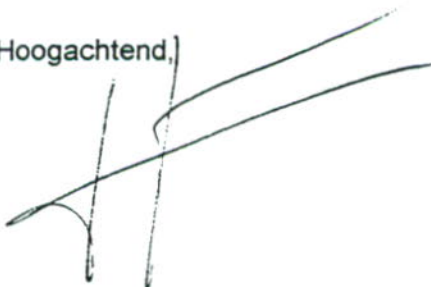
16 Milieu-effect visuele hinder

Visuele hinder veroorzaakt door overvliegende vliegtuigen en landschapschade vanwege de enorme parkeerterreinen voor auto's en voor vliegtuigen dienen beter dan globaal aan de orde te komen in de MER.

17 Vuilnisbak van Schiphol effect

Schiphol wil zich meer en meer concentreren op lucratief en probleemloos vliegverkeer. In de afgelopen jaren zijn diverse slechte en/of lawaaiige vliegtuigen door Schiphol geweigerd. Als excuus is daarbij soms een capaciteitsprobleem gebruikt. Zestienhoven werd daarbij de opvang van deze –formeel niet verboden– ongewenste vliegtuigen. Ook kan met in het Rotterdams Dagblad van 16 januari jl lezen dat Schiphol veel charters wil overboeken naar Zestienhoven. Ook dit zijn vaak oude toestellen, en ook hier wordt vaak 's nachts gevlogen. Bij alle berekeningen moet worden uitgegaan van het vuilnisbak effect. Gemiddelde waarden van vliegtuigen zijn in geluidsberekeningen niet acceptabel, het gaat om de onderkant van de vliegwereld.

Hoogachtend,

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping, sweeping lines that form a stylized, somewhat abstract shape. The signature is positioned to the right of the word 'Hoogachtend,'.

Belangenvereniging
Bewoners Overschiese Kleiweg (BV BOK)
p/a Secretariaat
Overschiese Kleiweg 613
3045 LL Rotterdam

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

Rotterdam, 11 februari 1997

Geachte mevrouw, mijnheer,

Onderstaand vindt u de inspraakreactie van de BV BOK op de Startnotitie MER Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport.

Wij willen graag de volgende punten onder uw aandacht brengen.

- Nachtelijke geluidsoverlast heeft grote invloed op de gezondheid van omwonenden. De invloed en hinder van vliegtuiglawaai, gesuperponeerd op reeds bestaande geluidsdruk van snelwegen en railverkeer dient te worden meegenomen in de MER. Zeker waar het de invloed op jonge kinderen betreft.
- Verplaatsing van het de terminal op het luchthaventerrein zou mogelijk kunnen samengaan met aanpassingen aan de startbaan en haar ligging. De invloed hiervan op het verschuiven van geluidscontouren willen wij graag als variant onderzocht zien.
- Het is niet duidelijk of in de MER in de standaardvlootmix een werkelijk realistisch percentage zeer lawaaiige vliegtuigen is opgenomen. Wij willen hier op aandringen.
- Voor de berekening van de geluidsdruk willen wij aan de afkapproblematiek refereren. Geluidbelasting op de grond die beneden 65 dB ligt dient ons inziens ook meegenomen te worden, te meer omdat een geluidsniveau van > 50 dB reeds als hinderlijk gezien moet worden. Daarbij dienen alle overvluchten volgens ons in de geluidsinventarisatie te worden meegenomen.
- In het kader van geluidshinder willen wij pleiten voor de meting van geluidsbelasting in de woning, te weten met een geopend raam, daar de meeste mensen nachtrust genieten met toelating van frisse lucht.
- Wij willen ervoor pleiten dat in de MER een correlatie gelegd wordt tussen het aantal werkelijke klachten van burgers (Meldkamer DCMR) en de toename van het vliegverkeer door de jaren heen. Dit mede in het kader van de doelstellingen op provinciaal niveau ter reductie van het voorkomen van geluidshinder.
- Kerosine heeft een karakteristiek kookpunttraject van ca 175-325°C, Jet A-1 als veel gebruikte brandstof in het vliegverkeer heeft een kooktraject van ca. 200-290°C. In de MER worden analyses op onverbrande koolwaterstoffen voorgesteld, men noemt alleen Vluchtige Organische Stoffen (VOS). Het betreft in deze analyse zonder nadere aanduiding veelal slechts aromatische en alifati-

sche verbindingen geanalyseerd tot C₁₀ (kookpunt 174°C) of maximaal C₁₂ (b.p. ca 200°C). Dit betekent dat de zwaardere fractie van de emissies buiten beschouwing blijft. Terwijl deze wel degelijk forse nadelige milieueffecten kan hebben. Wij willen zeer dringend verzoeken dat niet alleen in de lucht maar ook in bodem, grond- en oppervlaktewater een inventarisatie van minerale olie van het juiste kooktraject (tot ca. 325°C) gemaakt wordt, naast een modelmatige toename van de te verwachten verontreiniging van koolwaterstoffen.

- Gezondheidsinvloeden zijn moeilijk te correleren aan verontreinigingen. En waardevolle aanzet is echter gegeven bij het onderzoek aan het zeer schadelijke fijn stof. In het rapport "Luchtwegen", verslag van een epidemiologisch onderzoek dat in opdracht van de Provincie Zuid-Holland is uitgevoerd in 1996, wordt een kwantitatief verband aangegeven tussen de fijn'stof concentratie in lucht en vermindering van longfunctie. Dit rapport betreft zelfs delen van Overschie. Wij zouden graag een inventarisatie van de verdeling van de fijn stof concentratie afkomstig van de luchthaven in het MER onderzoek opgenomen zien.

- De luchthaven Rotterdam Airport heeft een zeer duidelijke groei-doelstelling. De alternatieven die in § 4.4.1 genoemd worden, komen ons te laag voor, al is groei niet direct met het absolute aantal vliegbewegingen te correleren. Het zou toch realistischer zijn hogere aantallen bewegingen van vliegtuigen met een startgewicht boven 6 ton in de MER mee te nemen. Een groei van 5% gedurende tien jaar na de geprognoseerde 20.000 vliegbewegingen in 1996 levert al 32.500 vlb's op, voor 19 jaar ruim 50.000 vlb's. Daarbij komt dat de groei waarschijnlijk niet tot 5% beperkt blijft. Bij een groei van 7% zijn na 10 en 19 jaar ca. 40.000 resp. 70.000 vlb's te verwachten, bij 10% groei zelfs ruim 50.000 en 120.000. Wij pleiten ervoor minimaal een alleszins redelijk alternatief van 70.000 vlb's mee te nemen.

Daarnaast willen wij er nadrukkelijk op wijzen dat wij van harte instemmen met de punten zoals deze geformuleerd zijn in de inspraakreactie van de Vereniging voor Natuur- en Milieubescherming Noordrand Rotterdam d.d. 17-01-97.

De leden van BV BOK stellen aanpassing van de MER op bovengenoemde punten zeer op prijs.

Hoogachtend namens de
Belangenvereniging
Bewoners Overschiese Kleiweg



A.W.F. Veldstra
Voorzitter BV BOK



BTV

bewonersgroep tegen
vliegtuigoverlast

27

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

L.S.,

Hierbij zendt het bestuur van de vereniging Bewonersgroep Tegen Vliegtuigoverlast U zijn zienswijzen op de richtlijnen voor het MER Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport.

Namens het bestuur van de BTV,

A. Jongepier,

vice-voorzitter, werkgroep milieu.

Rotterdam,
10 febr. 1997

P.J. Nederveen,

voorzitter.

**INSPRAAK STARTNOTITIE MER NIEUWE INRICHTING
ROTTERDAM AIRPORT****1. Inleiding**

Voordat paragraafsgewijs op de Startnotitie MER wordt ingegaan, wil het bestuur van de BTV gaarne de volgende opmerkingen maken.

1.1 De inzet van stillere vliegtuigen

Bij het opstellen van het strategisch profiel mag het niet zo zijn dat de 'geluidruimte' die vrijkomt t.g.v. het stiller worden van vliegtuigen maar wordt 'opgevuld' met meer vliegtuigbewegingen.

De BTV pleit ervoor om de vrijkomende geluidruimte voor het overgrote deel ten goede te laten komen van milieuwinst. Dit komt o.a. ook ten goede aan de luchtkwaliteit en de veiligheid. Op deze manier kan de bevolking meeprofiteren van deze op zich gunstige ontwikkeling.

1.2 Ook een korte baan alternatief onderzoeken

Omdat het niet mogelijk zal blijken het milieu te verbeteren, de overheidsbetrokkenheid te verminderen én bovendien tot een rendabele exploitatie van het huidige vliegveld te komen, wil de BTV in het MER de volgende variant laten onderzoeken, die overigens uitstekend binnen de randvoorwaarden past en ook ca. 160 ha. winst als bedrijfsterrein oplevert.

De gedachte om Rotterdam Airport te bestemmen tot klein zakenvliegveld is ingegeven door de wens een aanzienlijke verbetering te bereiken wat betreft de milieuhinder in vergelijking met de huidige situatie.

Het wegvallen van overheidsbemoeienis in de vorm van o.a. gratis diensten zoals luchtverkeersbeveiliging, zal er toe leiden dat de exploitatie van het vliegveld binnen enkele jaren, in tegenstelling tot de huidige situatie, weer zwaar verliesgevend wordt. Slechts een verdubbeling van het huidige vliegverkeer kan het vliegveld uit de rode cijfers houden. Dit is echter niet te rijmen met de milieuhinderdoelstelling uit de beleidsinzet van de Gemeente Rotterdam (voetnoot 5, pag. 4).

Alleen een ingrijpende kostensanering kan het voortbestaan van een vliegveld redden. In feb. 1992 heeft de BTV in "Een alternatief voor een Rotterdamse luchthaven is BAR" een doortimmerd voorstel gedaan voor een zakenvliegveld met zeer lage exploitatiekosten, gecombineerd met o.a. maximale milieuwinst.

Voor zakelijk personenvervoer is een vliegbereik tot 2000 km ruim voldoende. Moderne kleine en middelgrote vliegtuigen kunnen deze afstand overbruggen vanaf een korte baan. Een vliegveld met een baanlengte van 1199 meter (zie bijlage ICAO, Verdrag van Chicago, Annex 14) is inpasbaar in het plangebied. Het ruimtebeslag van zo'n vliegveld behoeft niet meer te bedragen dan ca. 65 ha (nu 225 ha) en wordt ten zuiden van de huidige Doenkade gerealiseerd door gebruik te maken van een deel van de huidige baan, waarbij taxibaan, gebouwen en platform tussen de startbaan en de Doenkade gesitueerd kunnen worden. Het resterende deel van het huidige luchthaventerrein kan benut worden als bedrijventerrein, de huidige taxibaan kan dienst doen als verbindingsweg. De geluidhinder wordt beperkt.

Banenstelsel.

De bestaande baan (aan Schiebroekse zijde ingekort tot 1199 meter) wordt gebruikt als start/landingsbaan. Een nieuwe taxibaan wordt aan de noordzijde hiervan aangelegd. De oude taxibaan komt vrij en wordt hergebruikt als verbindingsweg voor het bedrijfsterrein.

Stationsgebouw.

Aan de noordzijde van de taxibaan moet een nieuw kleiner stationsgebouw geplaatst worden. De stichtingskosten en de vaste lasten zullen naar rato dalen.

Platform en hangar.

Aan de noordzijde kunnen hangarvoorzieningen worden gebouwd.

Brandweer.

De hoeveelheid blusvoorzieningen is nauw verbonden met de hoogte van de brandrisicoklasse van het grootste vliegtuig dat regelmatig op de luchthaven te verwachten is. Voor zakenvliegtuigen zal een brandrisicoklasse 5 (was 7) gehanteerd kunnen worden, dwz. één blusvoertuig (ipv. 2) met een veel geringere capaciteit. De kosten dalen dienovereenkomstig.

Faciliteiten.

De kosten voor een aantal faciliteiten zoals: vliegtuigtrekkers, brandstofvoorziening, electriciteits-, luchtstart- en luchtkoelingsapparatuur, sneeuwbestrijdingsmaterieel, water- en toiletvoorzieningen, meteorologische dienst, vrachtafhandeling, platformbussen, etc. kunnen bij BAR sterk gereduceerd worden; enkele vervallen mogelijk geheel.

Douaneafhandelingspunt.

Het douaneafhandelingspunt kan in bedrijf blijven.

Infrastructuur.

De ontsluiting van het vliegveld kan geschieden aan de kruising Doenkade/Bovendijk en/of aan de Vliegveldweg.

De BTV verzoekt U als alternatief toe te voegen een verkorte baan van 1199 meter.

1.3 De methode van Geluidberekening

a) Om interpretatieverschillen over de methode van geluidberekeningen te voorkomen, **dienen de berekeningen naar de mening van de BTV te worden uitgevoerd door het NLR of door een door het NLR gecertificeerd bureau.**

b) Het is bekend dat de Ke methode een onderschatting geeft van de overlast van heliportergeluid. Deze methode is daarom hiervoor minder geschikt. **Voor heliportergeluid dient naar de mening van de BTV een correctie dan wel een betere methode gevonden te worden.**

c) Het is tevens bekend dat de Ke methode lawaaipeken beneden 65 dB(A) buiten beschouwing laat. Dit was verantwoord in 1967 toen de Ke methode werd vastgesteld op basis van het toenmalige vliegverkeer en er sprake was van een relatief gering aantal pieken beneden 65 dB(A). De bijdrage van deze pieken aan het Ke nivo was toen immers gering. Nu en in nog sterkere mate na april 2002 dragen deze pieken in steeds belangrijkere mate bij aan het Ke nivo. De afkap van pieken < 65 dB(A) verklaart op zijn minst ten dele waarom het klachtenpatroon zo slecht correspondeert met de Ke contouren.

De stichting Natuur & Milieu te Utrecht voerde in 1993 indicatieve berekeningen uit:

| Ongecorrigeerd Ke nivo | Aandeel vliegbewegingen <65dB(A) | Gecorrigeerd Ke nivo |
|------------------------|----------------------------------|----------------------|
| 35 | 50% | ca. 36.5 |
| 20-25 | 80-90% | ca. 30 |

Geconcludeerd kan worden dat de Ke -rekenmethode een ernstige onderschatting oplevert. De feitelijke geluidbelasting zal veel groter zijn!

Wettelijk is de atkap van 65 dB(A) niet te verantwoorden. Het vigerende BGGL van 15.7.'81 gaat er van uit dat alle vliegtuigpassages meetellen. In het berekeningsvoorschrift van 12.1.'84 heeft de minister van V & W echter bepaald dat pieken < 65 dB(A) buiten beschouwing kunnen blijven. Toen was dat materieel geen probleem. Nu is dat niet langer verantwoord door de combinatie van groeiende luchtvaart en stiller wordende vliegtuigen.

Met het oog op slaapverstoring zijn pieken van 50 - 65 dB(A) op de gevel zeer relevant. De doorsnee woning heeft een isolatiewaarde van max. 15 dB(A) (raam op ventilatiestand); met een zolderslaapkamer 10 - 15 dB(A). Bij gevelnivo's van 50 - 65 dB(A) variëren de binnennivo's dus grofweg van 35 - 55 dB(A). Bij pieken boven 45 dB(A) in de slaapkamer treden al ontwaakreacties op.

De BTV verzoekt U bij de berekening van de Ke geluidcontouren alle vliegtuigbewegingen mee te nemen waarvan de geluidbelasting boven 50 dB(A) uit komt.

2. De mogelijke verplaatsing van de terminal (ad #4.2 & #4.5.c)

De mogelijke verplaatsing van de terminal moet als een apart aspect worden gezien, d.w.z. geheel los van de analyse van de overige aspecten. De effecten van de verplaatsing zijn niet alleen van belang voor de geluidshinder, luchtverontreiniging en voor de geurhinder, zij zijn ook van belang voor de inrichting van de Noordrand als geheel. De gevolgen voor Rotterdam Schiebroek gaan dan ook verder dan alleen de directe milieu-effecten. Het gaat ook om het verplaatsen van verkeersstromen, de ligging van bedrijfsterreinen en wegen.

Het is nu niet zinvol om te onderzoeken of de terminal evt. verplaatst moet worden i.v.m. toekomstige ontwikkelingen van verkeersverbindingen (de zgn. Knoop). Wethouder J.C. Kombrink sprak op de Informatie-avond op 29-01-1997 in Rotterdam Airport Hotel in dit verband over een termijn van 10-15 jaar.

Een andere uitspraak van Wethouder Kombrink over deze Startnotitie is dat men niet alles kan onderzoeken; dat is te duur en duurt te lang. De BTV wil dit gaarne onderschrijven en vindt dat de energie beter kan worden gestoken in zaken die hier zijn beschreven.

De BTV verzoekt U de verplaatsing van de terminal niet te onderzoeken.

3. De juiste huidige situatie (ad #4.3)

In het MER wordt in het onzekere gelaten of een ijking zal plaats vinden aan de hand van de gegevens van 1995 dan wel van 1996. In het MER moet van te voren vast gelegd worden welk jaar dit zal zijn. De gemeenteraad van Rotterdam heeft op 8 febr. 1996 ingestemd met het voorstel van B & W om Rotterdam Airport voort te zetten 'als zakenluchthaven ...binnen strikte condities, die erop gericht zijn een aanzienlijke verbetering te bereiken wat betreft de milieuhinder in vergelijking met de huidige situatie' (zie #2.1). Hiermee kan de gemeenteraad naar de mening van de BTV op 8-2-1996 niet het kalenderjaar 1996 bedoeld hebben (wellicht waren de gegevens van het jaar 1995 nog niet eens bekend!). In de Vierde aanvullende overeenkomst van april 1996 is aangegeven dat de NVLS 'bereid is medewerking te verlenen

aan het onderzoek naar de mogelijkheden tot handhaving van de bestaande luchthaven...?

De BTV verzoekt U als uitgangspunt te nemen het jaar dat door de gemeenteraad bedoeld is; als dit niet helder is, zou het jaar 1995 hiervoor genomen moeten worden.

4. Het aantal vliegtuigbewegingen (ad # 4.4.1)

Het is niet duidelijk waarom wordt onderzocht wat de milieueffecten zijn van grotere aantallen vliegtuigbewegingen dan de in de beleidsinzet van de Gemeente Rotterdam genoemde 20.000 vliegtuigbewegingen (zie voetnoot 5 op pag.4 Startnotitie MER). De BTV verwijst hierbij naar de contouren van de laatste ca. drie jaren en het toenemende aantal klachten.

Overigens heeft het Rijk in correspondentie met de Tweede Kamer van mei 1996 substitutiegegevens gehanteerd m.b.t. vliegbestemmingen vanaf Rotterdam Airport. In het MER moet daarom het effect van het lagere aantal vliegtuigbewegingen zichtbaar gemaakt worden

Bovendien is de herberekende 1977 contour niet meer van toepassing op de periode na fase 1 uit de overeenkomst tussen Rotterdam en de NVLS (zie voetnoot 9, pag.11 Startnotitie MER). De herberekende contour 1977 moet slechts gezien worden als een pièce de resistance van lagere overheden, toen bleek dat het Rijk de wetgeving negeerde door noch het SBL te aktualiseren, noch - na 13 jaar - een zonerings voor het vliegveld uit te voeren.

De BTV verzoekt daarom alleen aantallen vliegtuigbewegingen te onderzoeken die liggen tussen het hierna beschreven MMA (zie par.5 hierna) en 20.000 vliegtuigbewegingen.

5. Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA ad #4.4.2)

Het mag duidelijk zijn dat de BTV nog steeds zal pleiten voor het sluiten van het vliegveld. Het zal een ieder ook duidelijk zijn dat deze "variant" de grootste voordelen voor het milieu heeft. Echter, aannemende dat het MMA dient te passen binnen de hierboven reeds geciteerde beleidsinzet van de Gemeente Rotterdam, doet de BTV het voorstel om als MMA voor alle relevante aspecten tevens de voor de omwonenden meest gunstige variant te kiezen. Zo ontstaat een MMA dat toch nog redelijk kan passen binnen de geformuleerde doelstelling. De BTV is in het kader van de op te starten MER-procedure dan ook met name geïnteresseerd in het minimaliseren van de milieu-effecten van een beperkt zakenvliegveld. Hierbij is te denken aan het samengaan van de navolgende aspecten:

Een beperkt aantal zakelijke vliegtuigbewegingen (14.000 of minder gebaseerd op de hierna genoemde argumentatie);

Maximaal geluidarme vlootsamenstelling (Hoofdstuk 3 van het verdrag van Chicago), zo spoedig mogelijk, doch in elk geval in elk geval na april 2002;

Geen sport-, reclame-, les- en valschermvluchten;

Geen vluchten tussen 23.00 en 7.00 uur, d.w.z. nachtsluiting;

Geoptimaliseerde start- en landingsroutes met hinder voor een minimaal aantal omwonenden (zie punt 4 hierna); waar mogelijk enkelzijdig gebruik van baan 24;

Zoveel als mogelijk mitigerende maatregelen: zie London City Airport; alleen vliegtuigen volgens 'IFR rules' i.v.m. betere beheersbaarheid van de routes; geen VFR.

Het aantal vliegbewegingen en de vlootmix zijn gebaseerd op de volgende overwegingen:

-Rotterdams raadsbesluit van 8 februari 1996:

"Een zakenluchthaven met een levensvatbare exploitatie binnen strikte condities, die er op gericht zijn een aanzienlijke verbetering te bereiken wat betreft de milieuhinder in vergelijking met de huidige situatie".

-NVLS 1996:

".. een regionale luchthaven welke op een gezonde wijze geëxploiteerd kan worden en waarvan de effecten op de omgeving, mede gelet op het overeen te komen profiel, aanvaardbaar zijn".

De randvoorwaarden voor het MMA zijn hiermee naar onze mening duidelijk afgepaald. Allereerst willen beide initiatiefnemers een verliesvrije exploitatie. Die situatie blijkt volgens jaarverslagen van de exploitant over de jaren 1993 (winst 4 ton) en 1994 (winst 9 ton) bereikt met een aantal van bijna 14.000 vliegbewegingen. Een verbeterde bedrijfsvoering kan mogelijk tot een rendabele exploitatie leiden bij een nog kleiner aantal vliegbewegingen. Hierover zijn echter geen gegevens beschikbaar. Aangezien de kleine luchtvaart nauwelijks bijdraagt aan het exploitatieresultaat dient deze niet te worden opgenomen in het MMA.

Verder willen beide initiatiefnemers het milieu nadrukkelijk als weegfactor gebruiken. NVLS spreekt over 'aanvaardbaar', Rotterdam omschrijft dit nader als 'een aanzienlijke verbetering in vergelijking met de huidige situatie' (1995) en geeft in het raadsbesluit een gedetailleerde invulling van de maatregelen waarmee dit doel bereikt wordt. Genoemd worden: nachtsluiting; geen sport-, reclame-, les- en valschermvluchten; maximaal geluidsarme vlootsamenstelling; beperkte aantallen vracht- en chartervluchten.

De BTV verzoekt U een aldus gedefinieerde variant, al dan niet als MMA mee te nemen.

6. Varianten in de samenstelling van de vlootmix (ad #4.5.d)

a) Wat wordt in de Startnotitie MER precies bedoeld met een 'standaard samenstelling... van de vlootmix'? En wat wordt precies bedoeld met '- excl. voor geluidarme toestellen'?

De BTV verzoekt dit nader te omschrijven.

b) Daar de NVLS het voornemen heeft charters uit te plaatsen naar regionale vliegvelden, **verzoekt de BTV om in een extra variant duidelijk te maken wat de gevolgen hiervan zijn qua milieu-overlast en veiligheid voor de bevolking.**

Deze extra variant zou moeten bestaan uit vlootmix met een relatief groot aantal charters (bijv. tien maal meer dan in bovengenoemde standaard samenstelling) met handhaving van de eerder bepleite 20.000 vliegtuigbewegingen.

7. Beter onderzoek van de directe milieu effecten (ad #5.2)

7.1 Het ontbreken van verschillende start- en landingsroutes (ad #5.2 Geluid)

'Indien tijdig beschikbaar zal de berekening aan de hand van de nieuwe routestructuur... plaats vinden'. **De BTV dringt aan op een optimalisering van deze routes**, die tot een aanzienlijke reductie kan leiden van het aantal gehinderden. Zowel de richting van het starten als de stijghoek zijn van groot belang. Een beperkte richtingsverandering kan de ligging van de vast te stellen contour al aanzienlijk verbeteren.

De BTV pleit ervoor om indien de berekening aan de hand van de nieuwe routestructuur later klaar is, deze dan in een **aparte latere bijlage** te publiceren.

7.2 De berekeningen (ad #5.2 Geluid)

a) De volgende berekeningen dienen volgens de BTV te worden gemaakt:

Ke contouren van 20 t/m 65 Ke in stappen van 5 Ke; invloed van helicoptervluchten; Voor nachtvluchten d.m.v. contouren aangeven waar binnenshuis een pieknivo L_{Amax} kan optreden van 30, 50, 55, 60, 70, 80 en 90 dB(A); rekening houden met mensen die met open raam slapen;

Voor de kleine luchtvaart de contouren van de BKL- waarden van 40 t/m 70 dB(A) in stappen van 5 dB(A);

Voor grondlawaai, zoals proefdraaien, en lawaai voorafgaand aan de start (taxiën, warm draaien) en laden en lossen van vracht, de Leq contouren van 40 t/m 80 dB(A) in stappen van 5 dB(A) en verder voor optredende kortstondige pieknivo's L_{Amax};

Elk der jaren 2002-2010 apart in kaart brengen i.v.m. pag. 9, noot 4 van de bijlage van de Coördinatiegroep Rotterdam Airport van 3 dec. 1996! Hier wordt n.l. gesproken over 'het nog tijdelijk vliegen met meer lawaaiige vliegtuigtypen' in deze periode;

Percentage gebruik baan 06 (richting Schiebroek) is actueel over de jaren 1978-1995 33% voor starts en 34% voor landingen. Indien gerekend zou worden met het percentage uit de IPNR studie (MER deel 6, Geluid, 09-91), n.l. 22% voor de gedraaide baan 08-26 van het NRA, scheidt dit wel verplichtingen!

Verder dient onderzocht te worden het effect op kwetsbare groepen, scholen, verzorgingshuizen, etc.

b) Alle gehanteerde invoergegevens dienen te worden vermeld bij elke berekening, zoals:

aantallen vliegtuigbewegingen per vliegtuigtype en categorie en bijbehorend geluidsnivo; verdeling over starts, landingen, circuitvluchten en de verdeling hiervan over het etmaal; baangebruikpercentages, rekening houdend met wisselende meteorologische condities; ligging van de routes en de verdeling daarover; de laterale spreiding, hoogteprofielen, etc.

7.3 Externe Veiligheid (ad #5.2)

De BTV juicht het toe dat individuele risico-contouren zowel als groepsrisico's worden vastgesteld. **De BTV dringt er op aan deze contouren bij de eerste MER uitkomsten te publiceren**, ook als de normstelling pas later bekend is. De beoordeling van de risico's zou dan in een latere aanvullende MER publicatie kunnen plaats vinden.

7.4 Luchtverontreiniging (ad #5.2)

De BTV verzoekt U ook rekening te houden met de **luchtverontreiniging t.g.v. warm draaien** van de vliegtuigmotoren (onvolledige verbranding).

De BTV verzoekt U tevens de normen, zoals grens- en streefwaarden van de specifieke lokale luchtverontreiniging te noemen en de beoordeling daarvan, incl. aantallen woningen 'binnen de grenswaardecontouren'. Dit alles geldt ook voor de indirecte-milieu effecten van het wegverkeer (#5.3 van de Startnotitie MER) en de cumulatie van beide effecten. De beoordelingen moeten tevens plaats vinden aan de hand van vigerende milieudoelstellingen.

7.5 Geurhinder

De BTV verzoekt U de beschrijving van de geurhinder (van lucht- en wegverkeer) te **toetsen aan het Geurhinderbeleid van VROM**. Voor de normen en de beoordeling verwijzen wij naar par. 6.4 hierboven.

7.6 Grond- en oppervlaktewater (ad #5.2 Overige Aspecten)

De BTV verzoekt U geen 'globale aandacht' aan dit onderwerp te besteden, maar **een beschrijving te geven in meer kwantitatieve zin** van de verontreiniging van grond- en oppervlaktewater door lekverliezen, morsen, etc.

7.7 Gezondheid (ad #5.2 Overige Aspecten)

Aandacht dient te worden besteed aan **de koppeling met al lopend onderzoek**. Bedoeld wordt dat resultaten uit het MER ondermeer aansluiting kunnen vinden met onderzoek van de GGD in Rijnmond (REBUS) en met medisch onderzoek in Hoofddorp naar de effecten van de Luchthaven Schiphol op de gezondheid van de bevolking aldaar.

6.8 Wegverkeer (ad #5.3)

Allereerst dient naar de mening van de BTV onderzocht te worden wat de invloed is van de mogelijke aanleg van de verbindingsweg A16/13, ook als de resultaten hiervan iets later ter beschikking komen. Deze weg zou bij realisering zo dicht langs Rotterdam Airport komen te lopen, dat de resultaten van dit onderzoek in elk geval niet genegeerd kunnen worden.

Verder dienen de volgende contouren beschreven te worden:

55dB(A) contour en totaal aantal woningen daar binnen (incl. nieuwbouw, bijv. Hoge Limiet);
 50 dB(A) contour en totaal oppervlak daar binnen;
 45 dB(A) contour en totaal oppervlak recreatiegebied daar binnen;
 40 dB(A) contour en totaal oppervlak stiltegebied daar binnen (incl. Akerdijkse plassen en Midden-Delfland).

De beoordelingen moeten tevens plaats vinden aan de hand van vigerende milieudoelstellingen.

Wat luchtverontreiniging betreft, wordt verwezen naar par. 6.4 en 6.5 hierboven.

8. Rapportage

De rapportage van de resultaten van het milieu-effect onderzoek dient naar de mening van de BTV **objectiever** te zijn dan de verdoezelende rapportage in het IPNR!

bewonersgroep tegen
vliegtuigoverlast

Een alternatief voor een Rotterdamse luchthaven is BAR

Inleiding.

Het voornemen om een nieuw vliegveld, met een langere baan en veel ongewenst verkeer aan te leggen, stuit op ernstige milieu- en planologische bezwaren.

Een enorme inflatie van het milieu en de woon- en leefomstandigheden zal het gevolg zijn van het IPNR. Ook de nieuwe wijk Rijs en Daal zal de invloed daarvan ondervinden.

De vereniging Bewonersgroep Tegen Vliegtuigoverlast, BTV, streeft naar sluiting van vliegveld Zestienhoven en is tevens tegen de aanleg van een nieuw vliegveld. Het BTV-bestuur kan zich echter voorstellen, dat er bij het Rotterdamse bedrijfsleven een behoefte bestaat aan zakelijk vliegverkeer.

De omvang van het Europese lijnverkeer is reeds jaren gestabiliseerd rond de 250.000 passagiersbewegingen. De vervoerscijfers van Zestienhoven over 1990 (256.500) en 1991 (234.700) bevestigen dit wederom. Het enige wat toeneemt is het ongewenste chartervervoer. Dit pleit eens te meer voor een zakenluchthaven.

Het hieronder beschreven plan voor een Business Airport Rotterdam (BAR) is bedoeld als een bijdrage aan het milieu en de leefbaarheid van de noordrand van Rotterdam. Ernstige geluidsoverlast, stank, verzuring, fotochemie, broeikas-effect en planologische beklemmingen verminderen. Ook kunnen grote besparingen in de infrastructuur en aanleg- en exploitatiekosten gevonden worden.

Het BAR-alternatief kan de doorslag geven bij de politieke afweging om een IPNR met een nieuw vliegveld aan de noordrand van Rotterdam af te wijzen en daarmee sanering van het bestaande vliegveld mogelijk te maken als dat niet gesloten kan worden. Het bestuur van de BTV, dringt er op aan, alsnog de haalbaarheid van een BAR te laten onderzoeken. Dit rapport is bedoeld als een aanzet daartoe.

Samenvatting.

De standpunt van het Bureau Noordrand en de ONRA m.b.t. de haalbaarheid van een sanering van het bestaande vliegveld is onjuist gebleken. Opzet lijkt hierbij niet in het spel; de oorzaak moet gezocht worden in de gebrekkige kennis door het ontbreken van gericht onderzoek.

Voor zakelijk personenvervoer is een vliegbereik tot 2000 km ruim voldoende. Moderne kleine en middelgrote vliegtuigen kunnen deze afstand overbruggen vanaf een korte baan. Een vliegveld met een baanlengte van 1199 meter (zie bijlage ICAO, Verdrag van Chicago, Annex 14) is inpasbaar in het plangebied. Het ruimtebeslag van zo'n vliegveld behoeft niet meer te bedragen dan ca. 65 ha en wordt ten zuiden van de huidige Doenkade gerealiseerd door gebruik te maken van een deel van de huidige baan, waarbij taxibaan, gebouwen en platform tussen de startbaan en de Doenkade gesitueerd kunnen worden. Het resterende deel van het huidige luchthaventerrein kan benut worden als bedrijventerrein, de huidige taxibaan kan dienst doen als verbindingsweg. De geluidhinder wordt beperkt. **Nachtsluiting is daarbij een voorwaarde.**

Het lijkt aanlokkelijk het vliegveld als een min of meer zelfstandig element van het IPNR te beschouwen. Het vliegveld is echter sterk bepalend voor de uitvoerbaarheid en invulling van de andere elementen van het IPNR. Hierdoor is het saldo van de winst- en verliesrekening van het vliegveld uiteraard interessant doch zeker niet doorslaggevend. Eerder dan naar de kosten voor

27

inrichting, afschrijving en onderhoud van een vliegveld, moet er gekeken worden naar de méérkosten voor milieu en voor andere voorzieningen zoals HSL, wegnnet, kunstwerken, isolatieprogramma, etc. Door de aanleg van een groot vliegveld kunnen bovendien enkele duizenden woningen, bedrijfsruimten, kantoren en recreatieve voorzieningen niet worden gerealiseerd. Het exploitatieresultaat wordt niet beter door nachtvluchten.

Voorbeeld: Het landingsgeld voor een groot vliegtuig (ca. fl. 2000) met passagiersbelasting (ca. fl. 15) voor gemiddeld 150 passagiers brengt fl. 4250 op. De geplande 2000 nachtvluchten brengen dus 4,25 miljoen gulden op. Dat is echter te weinig om de extra lasten voor afschrijving en onderhoud van een (te) groot vliegveld dat 's nachts is opengesteld te dekken.

UITGANGSPUNTEN MASTERPLAN NIEUW ROTTERDAM AIRPORT:

Uit het Masterplan NRA komt de volgende "prognose": de samenstelling van het geregeld verkeer in 2005 moet uit 882.000 passagiers met 22.400 vliegtuigbewegingen bestaan. Dat is 39 verbindingen (= 78 vliegtuigbewegingen) per werkdag en 100-250 passagiers per piekuur. De planning voorziet echter in een stationsgebouw van 30.000 m² voor 2000 charterpassagiers per piekuur voor 1 miljoen passagiers met 7000 chartervluchten. Een baanlengte van 2850 m op 300 ha grond is voorzien. Uit het Masterplan NRA blijkt dat voor grote vliegtuigen zeer dure en omvangrijke extra voorzieningen nodig zijn.

Opmerking: Als Schiphol één van de 5 á 6 W-Europese Mainports wordt moet er ruimte gecreëerd worden voor transfervluchten. Deze vluchten vinden in een hub-en-spoke systeem veelal in de nachtelijke uren plaats. Stringente milieu-eisen en congestieproblemen dwingen Schiphol tot het uitplaatsen van charters en ander ongeregeld nachtverkeer. Als Schiphol inderdaad een Mainport-status krijgt moeten de aangekondigde 2000 nachtvluchten gezien worden als de voorhoede van een veel groter aantal.

UITGANGSPUNTEN BUSINESS AIRPORT ROTTERDAM:

Het is niet waarschijnlijk dat het aanbod van passagiers met zakelijk oogmerk sterk zal stijgen. Uit de vervoerscijfers van de afgelopen jaren komt duidelijk naar voren dat een jaarlijkse groei van hooguit enkele procenten reëel is. Hieraan liggen substitutie effecten (tot 500 km), een aanzienlijke uitbreiding van de communicatie-mogelijkheden en een bescheiden economische groei ten grondslag. De groei van het luchtverkeer komt voornamelijk uit enkele marginaal-rendabele nieuwe lijnverbindingen, waardoor het aantal vluchten slechts een geringe uitbreiding ondergaat. Daarnaast zal de zakelijke luchtvaart een geleidelijke vermindering te zien geven, enerzijds door bovengenoemde effecten en anderzijds door overloop naar enkele nieuwe lijnverbindingen.

In dit BAR-rekenvoorbeeld wordt dan ook van een lagere prognose en het gebruik van kleinere vliegtuigen uitgegaan: 400.000 passagiers met 15.000 vliegtuigbewegingen. Dat is 26 verbindingen per dag en 100-150 passagiers per piekuur. De BTV gaat er van uit dat passagiers, met overwegend zakelijke oogmerk, bereid zijn voor de luxe van een "vliegveld om de hoek" te betalen. In het exploitatieoverzicht is gerekend met een passagiersbelasting á fl. 20. De baanlengte is 1200 m, het grondgebruik ca 65 ha en het vliegveld is 's nachts gesloten.

27

POLDER BERKEL

POLDER

SCHEEVEN

PROVINCIALE WEG NR. 27

LUCHTHAVEN

ROTTERDAM

DEENKAGE

V.T.V. Wilgenhof

HOGENDOORNWEG



VAN DER DUIJN VAN MAASDAMWEG

Sportpark

PARK ZESTJENHOVEN

V.T.V.

CHIE

Blijdorp

V.T.V. ZESTJENHOVEN

Zestjehoven

V.T.V. Poort Elkender

V.T.V. Egenhof

ST. ANTOONSDORPWEG

N.S. STATION

A13

59



V.T.V. Tol Nul en Genoeg

CAMPUS

LANGERAKPARK

VRDESEN

PARK

GORDEL

WEG

BERKELSE

FOR

LANGERAKPARK

V.T.V. Ouder

Streven naar

Verbetering

DIERGAARDE

BLIJDOORP

Blijdorp

Blijdorp

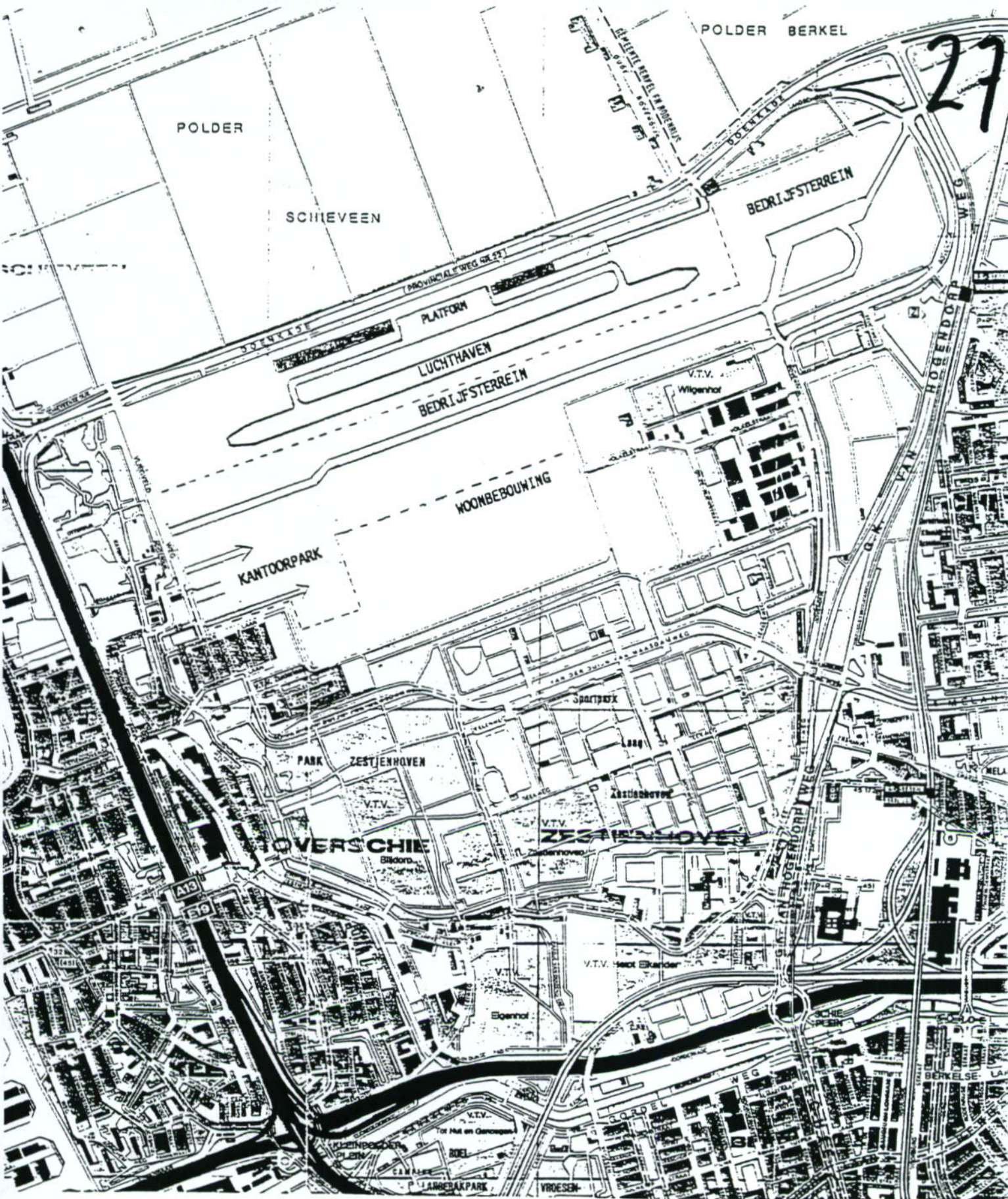
Blijdorp

Blijdorp

Blijdorp

N.S. STATION BERGWEG

CENTRAAL STATION



Business Airport Rotterdam: BAR

Het korte-baan alternatief



BTV SCHIEBROEK

bewonersgroep tegen
vliegtuigverlast

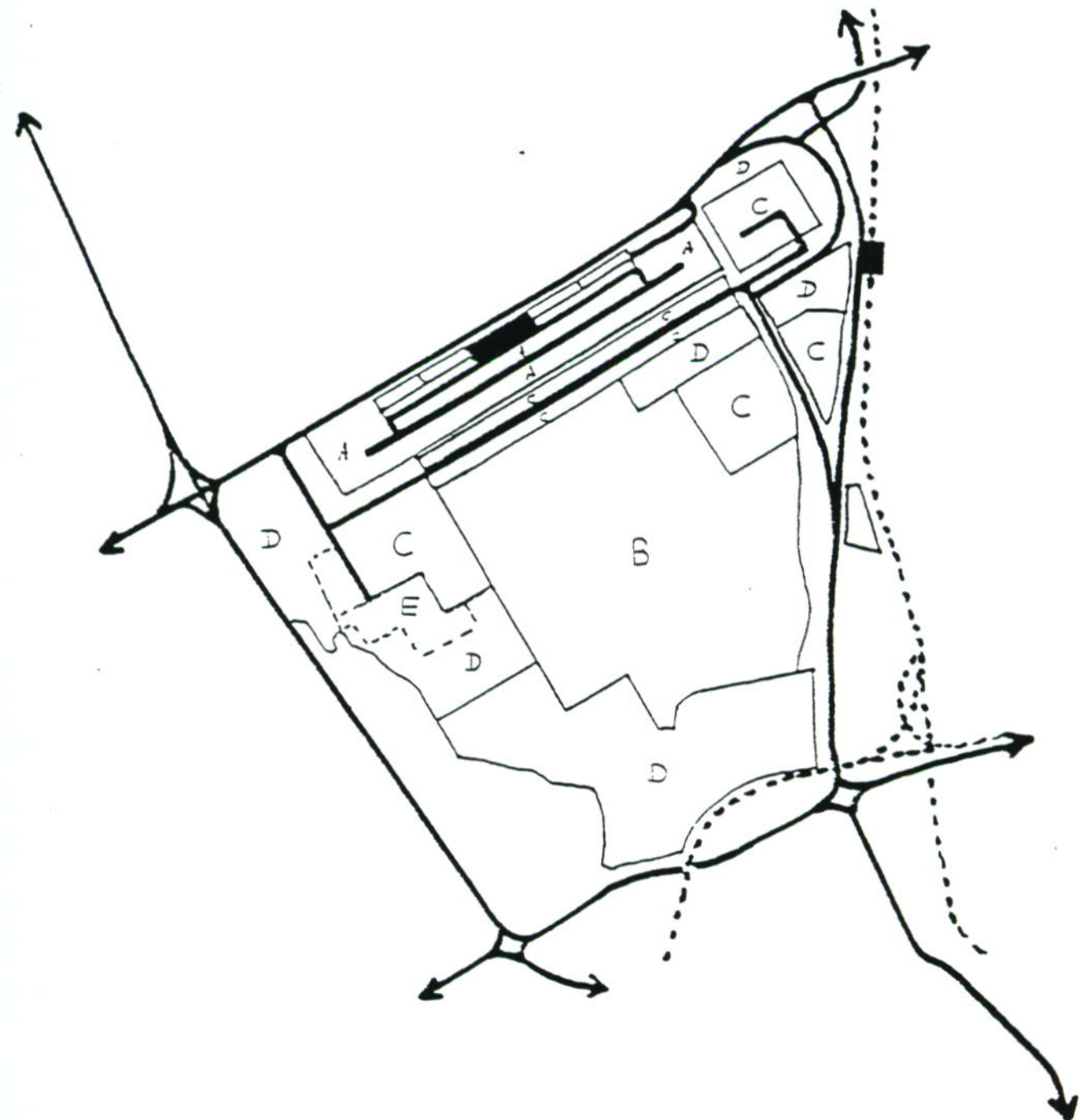
KORTE-BAAN ALTERNATIEF

Totale omvang van het plangebied \approx 630 ha.

Legenda:

Brede lijnen zijn bestaande wegen of delen van de landingsbaan of de taxibaan van de huidige luchthaven.

- A= Luchthaven voor zakelijk personenvervoer met 1200 meter baanlengte.
oppervlakte \approx 65 ha.
- B= Woonwijk Rijs en Daal met \approx 6000 woningen.
oppervlakte \approx 180 ha.
- C= Bedrijven en kantoren.
- D= Recreatie (stadspark, volkstuinen, plassen, enz.).
- E= Bestaand woongebied.



Vlaardingen 10 februari 1997

Geeachte Mrs. Mh

Graag wil ik mijn bezwaren aan u doorgeven m.b.t. nieuwe inrichting van Rotterdam Airport

Wij wonen Sportlaan 99 3135 GS Vlaardingen waar met oostelijke wind erg veel vliegtuigen lang over komen vliegen met bestemming Lelystadhaven.

Mijn inziens een erg gevaarlijke route als er iets mis zou gaan met de vliegtuigen

Daarby komen vliegtuigen (20.00 p.j) zo laag dat er erg veel geluid wordt gemaakt dat je in de vooronderstelling bent dat hij in de straat terecht komt i.p.o op het vliegveld

Door de luchtverontreiniging door uitlaatgassen en brandstof die in de lucht worden losgelaten van duizenden liters brandstof die belastingvrij worden verkocht.

Vliegveld neemt erg veel ruimte in beslag wat

in deze dicht bebouwde omgeving erg veel ma-
del oplovert i.e. om wonen recreatie en ver-
ken

1. Volgens mij zou een vliegveld in de bebouwen
een goede oplossing zijn
2. Belasting op brandstof heffen.
3. Onnodig vliegen verbieden
4. Veilige aanvliegroutes niet boven bebouwde kom.

NB. Ik heb de Startnotitie op het gemeentehuis
van Vlaardingen niet kunnen inzien
Misschien dat u er nog een kunt sturen dan
weten we ook dat er iets in de lucht hangt.

Hooftakind,
M. Kuiper
Sportlaan 99
3135 GS Vlaardingen



GEMEENTE BLEISWIJK

29

Gemeentehuis, Dorpsstraat 3
Correspondentieadres: Postbus 1
2665 ZG Bleiswijk
Telefoon (010) 52 44 111
Telefax (010) 52 44 144

Inspraakpunt Startnotitie Rotterdam
Airport
Kneuterdijk 6
2514 EN DEN HAAG

Ons kenmerk : NK4500
Contactpersoon : Mw. S. van Slageren
Doorkiesnummer : 52 44 178
Bijlage(n) : -
Onderwerp : Startnotitie Rotterdam
Airport

Bleiswijk, 12 februari 1997

Geachte heer, mevrouw,

In de brief van 9 januari 1997 (kenmerk DGRDL/VI/L 97.710023) heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat ons de gelegenheid geboden tijdens de ter inzageleggingstermijn onze zienswijze kenbaar te maken. Van deze gelegenheid maken wij graag gebruik.

In de startnotitie ontbreekt ons inziens het te onderzoeken Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA), namelijk het niet-uitvoeren van de voorgestelde activiteit oftewel sluiting van de luchthaven. Wij pleiten daarom voor het meenemen van dit MMA (eventueel sluiting met herinrichtingsopties) in het onderzoek. Dit maakt een betere oordeelsvorming over de zin en de noodzaak van het voorgestelde mogelijk.

Voorts dient naar onze mening het MER gericht te zijn op een maximalisering van milieu-effecten en milieugebruiksruimte. Daarbij mogen ook begrippen als verhandelbare emissierechten aan bod komen, een en ander in aansluiting met of als alternatief voor het maximum aantal vliegbewegingen. Kortom, redenering vanuit een vooraf bepaalde en strict gelimiteerde hoeveelheid aanvaardbaar geachte en gecumuleerde milieu-overlast.

Ten aanzien van de formele uitgangsposities zouden wij graag helder(der) inzichtelijk gemaakt zien wat de standpunten waren van initiatiefnemers op het moment van verschijnen van de startnotitie alsmede wat de civiele relaties tussen de initiatiefnemers zijn. Wat betreft de uitgangspunten merken wij op dat ons niet duidelijk is wat de gezamenlijke uitgangspunten zijn. Als voorbeeld het aantal vliegtuigbewegingen per jaar.



Immers de beleidsinzet van de gemeente Rotterdam is een maximum van 20.000 vliegtuigbewegingen, desondanks worden verdergaande onderzoeken voorgesteld (tot 30.000). Het is naar onze mening noodzakelijk over dergelijke zaken duidelijkheid te hebben.

In algemene zin vragen wij ons af of de initiatiefnemers oog hebben voor de discussie die gaande is over milieu in relatie tot de groei van de luchtvaart en de discussie over de tweede nationale luchthaven. Daarnaast komt ons inziens de Hogesnelheidslijn (HSL) onvolgende als alternatief in beeld. De HSL dient ook beoordeeld te worden als toeleverancier van passagiers vanuit de regio naar de Internationale Mainport Schiphol (per HSL in 20 minuten tijd vanaf Rotterdam).

Verder zien wij graag een eenduidige hantering van normen. In de startnotitie wordt voor wat betreft geluidsproductie gesproken over maximale tonnage, KE- en L_{Aeq} -contour en BKL-contour. Ook is er nu al behoefte aan duidelijkheid over de handhaving van de uiteindelijke zonering/contouren op grond van de beoogde aanwijzing. Overigens wekt het te pas en te onpas gebruik maken van herberekende contouren verwarring in de hand. Wij pleiten daarom voor een nauwgezette (route)beschrijving en vooral een strenge controle en stellen voor in het kader van de MER duidelijkheid te scheppen.

Misschien ten overvloede wijzen wij erop dat wij een absoluut verbod voorstellen ten aanzien van de zogenaamde hoofdstuk 2 vliegtuigen.

Wij wijzen er voorts op dat ten aanzien van de nachtperiode beter de periode van 23:00 - 7:00 uur aangehouden kan worden. Deze sluit aan bij de in de Wet Geluidhinder gehanteerde systematiek (voorgaande onder verwijzing naar voetnoot 5 op pagina 4).

Tot slot willen wij nog meegeven dat naar onze mening op pagina 12 de aan-/afvliegroutes, als "belangrijke factoren" die van invloed zijn, ontbreken. Mede aan de hand daarvan kunnen wij de (geluid)hindereffecten voor het gebied van de gemeente Bleiswijk beoordelen.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Bleiswijk,
De secretaris,

De burgemeester,





Woonbelangencommissie Tuindorp

Seringenhof 8, 3121 AV Schiedam

HUURDERSBELANGENVERENIGING GROENoord-MIDDEN

SECRETARIAAT C.VAN ZANTENPLEIN 98, 3122 CG SCHIEDAM

30

Inspreekpunt startnotitie "Nieuwe inrichting Rotterdam Airport"
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

Schiedam, 11 februari 1997
Betreft: Rotterdam Airport

Mijne dames en heren,

Hierbij willen wij namens de bewoners van de wijken Groenoord-Midden en Tuindorp bezwaar aantekenen tegen de voorgenomen nieuwe inrichting van Rotterdam Airport. De wijken Groenoord-Midden en Tuindorp liggen in de aanvliegeroute van Rotterdam Airport. Het betreft hier in het totaal een kleine 1500 huishoudens. Op dit moment ondervinden de bewoners van de bovengenoemde wijken al veel overlast van het vliegverkeer. De vliegtuigen komen laag over en veroorzaken hierdoor veel geluidsoverlast. Diverse bewoners zijn bang voor ongelukken. Het neerstorten van een vliegtuig in een zo dicht bevolkt gebied leidt tot een ramp van een niet te overziene omvang. Naast de geluidsoverlast en de angst voor ongelukken veroorzaakt het lucht-verkeer ook veel luchtverontreiniging en lozen de vliegtuigen ook regelmatig kerosine met alle risico's voor de volksgezondheid vandien.

In de thans voorliggende plannen zal de luchtvaart alleen maar verder geïntensiveerd worden en zullen de nachtvluchten toenemen. Hierdoor zal de bestaande overlast toenemen en zal daarnaast ook nog de nachtrust van de bewoners verstoord worden. Een uitbreiding van het vliegverkeer op Rotterdam Airport is een aantasting van de volksgezondheid van de bewoners en dus niet acceptabel voor de betrokkenen. Wij willen er dan ook hierbij op aandringen om van de voorgenomen plannen af te zien en de gezondheid van de bewoners in het gebied te laten prevaleren boven het economisch belang.

Hoogachtend,

Woonbelangencommissie Tuindorp

Huurdersbelangenvereniging Groenoord-Midden

**Gemeente Schiedam**

Aan het Inspraakpunt Startnotitie
Rotterdam Airport
Kneuterdijk 6
2514 EN DEN HAAG

uw kenmerk :
uw brief van :
onderwerp : Startnotitie Nieuwe
Inrichting Rotterdam
Airport

ons kenmerk : ROS 9700930
doorkiesnummer : 246 5438
datum :

12 FEB. 1997

Bij brief nr. DGRLD/VI/L 97.710023 van 9 januari 1997 bood de Minister van Verkeer en Waterstaat ons de gelegenheid tijdens de inzagetermijn te reageren op de Startnotitie Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport. Van de geboden gelegenheid maken wij graag gebruik.

Bij de startnotitie hebben wij tevergeefs gezocht naar het Meest Milieuvriendelijke Alternatief, in onze visie de situatie dat de luchthaven haar poorten heeft gesloten. Wij zouden er met klem op willen aandringen om dit MMA (eventueel sluiting met herinrichtingsopties) in het onderzoek mee te nemen.

De initiatiefnemers en het bevoegd gezag hebben een tweetal voorlichtingsbijeenkomsten gehouden, één in de gemeente Berkel en Rodenrijs en de ander in de directe nabijheid van de luchthaven. Het spijt ons zeer dat een dergelijke bijeenkomst niet kon worden herhaald in het gebied dat zich aan de westelijke zijde van het vliegveld bevindt (Schiedam en Vlaardingen). Voorts hebben wij begrepen dat de openbare aankondigingen van deze bijeenkomst niet altijd zijn geplaatst, althans slechts in een zeer selecte kring bekendheid hebben genoten.

Tijdens de door ons bijgewoonde bijeenkomst is bij ons onduidelijkheid gerezen over het door initiatiefnemers gekozen gezamenlijke uitgangspunt. Bij monde van de Rotterdamse portefeuillehouder Haven begrepen wij dat 20.000 vliegtuigbewegingen het maximum zullen moeten zijn, terwijl de directeur van de luchthaven dat aantal slechts ziet als minimaal noodzakelijk voor het goed functioneren van de luchthaven. Het is goed hierover vooraf een honderdprocentige duidelijkheid te hebben, opdat niet later in de procedure daarover misverstanden ontstaan. Immers de beleidsinzet van Rotterdam is 20.000 vtb's, desondanks worden verdergaande onderzoeken voorgesteld (tot 30.000 en incl. lesvluchten e.d.). Wij constateren hier een tegenstrijdigheid.

Voorts, ten aanzien van de formele uitgangsposities, zouden wij graag in de startnotitie nogmaals helder inzichtelijk gemaakt zien wat de standpunten van de initiatiefnemers waren (de titels) op het moment van het verschijnen van de startnotitie. Zo zou het kunnen zijn dat wij besluitvorming in de Rotterdamse raad hebben gemist, nu duidelijk is geworden dat het kabinet geen landelijk belang hecht aan het voortbestaan van de luchthaven.

In dit verband is het ook van belang om de civiele relaties tussen initiatiefnemers helder in de startnotitie op te nemen. Zo is o.i. gewenst hier een duidelijk antwoord te formuleren op de vraag of het uiteindelijke aanwijzingsbesluit van de Minister subject- of objectgericht zal zijn, en of dit besluit later van financiële waarde zal blijken te zijn.

Wij vragen ons overigens in algemene zin af of de initiatiefnemers oog hebben voor de discussie die gaande is over milieu in relatie tot de groei van de luchtvaart, de discussies over de tweede nationale luchthaven. Maar ook de Hogesnelheidslijn komt onvoldoende als alternatief naar voren.

Wij bespeuren een neiging de HSL uitsluitend te beoordelen op het vermogen te concurreren met het korte intercity-luchtverkeer (Rotterdam - Parijs en Rotterdam - Londen zijn favoriete voorbeelden) en niet als toeleverancier van passagiers vanuit deze regio naar de Internationale Mainport Schiphol. Al eerder hebben wij die afstand (per HSL in 20 minuten tijd) vergelijkenderwijze in mondiaal perspectief geplaatst.

Voorts past op de volgende punten naar onze mening meer duidelijkheid. In de startnotitie wordt niet dan wel summier de routing van het vliegverkeer aangegeven. Het is ons onduidelijk waarom Noordrand 2 en 3 als bestaand woongebied worden neergezet, terwijl ook het verplaatsen van de kleine luchtvaart als onderzoeksoptie meegenomen zou moeten worden. Ook is er nu al behoefte aan duidelijkheid over de handhaving van de uiteindelijke zonering/contouren op grond van de beoogde aanwijzing.

Duidelijk is evenwel dat wij een verbod op hoofdstuk 2 vliegtuigen, als absoluut verbod wensen te zien.

Ten aanzien van de nachtperiode wensen wij de periode van 23.00 en 07.00 uur aan te houden. Dit sluit aan bij de systematiek van de Wet Geluidhinder (verwijzing naar voetnoot op blz. 4 van de Startnotitie). Op bladzijde 12 ontbreken de aan-/afvliegrouten als "belangrijkste factoren". Overigens kan natuurlijk wel tot op de meter nauwkeurig worden aangegeven op welke afstand het landelijk van belang zijnde natuurgebied Akerdijckse plassen ligt; het verzoek om deze en andere subjectieven door objectieven te vervangen besluit onze reactie.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Schiedam,
de secretaris, de burgemeester,





Gemeente Pijnacker

32

Aan
Minister van Verkeer en Waterstaat
p/a Inspraakpunt Startnotitie
Rotterdam Airport
Kneuterdijk 6
2514 EN DEN HAAG

Uw kenmerk:
DGRLD/VI/L
97.710023

Uw brief van:
9 januari 1997

Ons kenmerk:
LvB/CK/1083

Bijlagen:
Dagtekening:
12 februari 1997
Verzonden: 12 FEB. 1997

Onderwerp: Zienswijze startnotitie Rotterdam Airport

Geachte Minister,

Hierbij maken wij gebruik van uw uitnodiging om onze zienswijze op de startnotitie Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport aan u kenbaar te maken.

Wij zijn van mening dat de richtlijnen zodanig moeten worden opgesteld, dat nadere studie naar het voorkomen van verdere aantasting van het leefmilieu in Pijnacker als gevolg van vliegtuiglawaai, nadrukkelijk wordt opgenomen.

Naar onze mening dient absolute prioriteit te worden verleend aan het behoud c.q. de verbetering van ons leefmilieu, bij de besluitvorming over de voortzetting van Rotterdam Airport als regionaal zakenluchthaven.

Wij vertrouwen er op dat onze zienswijze bij het opstellen van de richtlijnen ten behoeve van het Milieu-effectrapport zal worden betrokken.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Pijnacker,
De secretaris, De burgemeester,


mr. J.R.J. van Muijen J. de Prieëlle

Coll.



Aangesloten bij de Unie van Provinciale Landschappen

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



Ons kenmerk: 0134/HS/HK
Uw kenmerk: 0134/HS/HK
Betreft: startnotitie MER Nieuwe
Inrichting Rotterdam Airport

Datum: 12 februari 1997
Behandeld door: H. Smits
Bijlage(n): -

Geachte mevrouw, mijnheer,

Tot 14 februari 1997 kunnen opmerkingen ingezonden worden over de startnotitie voor de te maken MER Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport. Naar aanleiding hiervan willen wij een opmerking maken over de varianten waarbij wel of geen kleine luchtvaart wordt getolereerd. Op bladzijde 15 bovenaan staat erover dat bij eventueel verplaatsen van de kleine luchtvaart (naar andere regionale vliegvelden) kan leiden tot milieu-effecten op de nieuwe locaties. In de Milieu-Effect-Rapportage zal hieraan in globale, kwalitatieve zin aandacht worden besteed.

Wij vinden dat primair een inventarisatie moet plaatsvinden van de schadelijke milieu-effecten die nu ondervonden worden van de kleine luchtvaart vanaf Zestienhoven. Afgezien van de bekende klachten van geluidhinder van sport- en reclamevliegen denken wij hierbij met name aan:

- het oefenen van het laagvliegen boven de Krimpenerwaard waardoor mensen en dieren (met name vogels) ernstig verstoord worden, terwijl grote delen van de Krimpenerwaard stiltegebieden zijn en bijna de gehele Krimpenerwaard in het Natuurbeleidsplan van de Regering is aangeduid als natuurkerngebied;
- valschermsvluchten en valschermspringen boven de eendenkooien Delfgaw bij Pijnacker en Klein Profijt bij Rhoon, althans in de omgeving ervan, zodanig dat de valschermspringers binnen de afpalingskringen van de eendenkooien geraken en zelfs boven de eendenkooien zelf, daarbij -in strijd met het bepaalde in de Jachtwet- de eenden in de kooi verstorend ten detrimente van het kooibedrijf;
- storend vliegen en laagvliegen met sportvliegtuigen boven de Duinen en Slikken van Voorne, terwijl de Duinen grotendeels en de Slikken gedeeltelijk een stiltegebied vormen.
De Slikken van Voorne zijn bovendien Vogelrustgebied.



Zuidhollands Landschap

33

Aangesloten bij de Unie van Provinciale Landschappen
Wij verzoeken u deze aspecten in het effectenonderzoek te betrekken.

Met belangstelling zien wij uw reactie tegemoet.

Hoogachtend,

c/a D.F.T. van Hoffen

drs. D.F.T. van Hoffen
hoofd afdeling Overheidsbetrekkingen



Jonge Democraten Rotterdam
Bloemkwekersstraat 2
301+ PB Rotterdam
(010) +36 57 70

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

Jonge Democraten Rotterdam
M.L. van de Geijn
Belgischestraat 23B
3028 TB Rotterdam

Betreft: Reactie Startnotitie Rotterdam Airport

Geachte dames, heren,

De Jonge Democraten, gelieerd aan D66, zijn om een aantal redenen tegen het openhouden van Rotterdam Airport, zelfs als het alleen een zakenvliegveld betreft. In deze brief willen wij deze redenen aan u bekend maken en wij vertrouwen erop dat u hiermee serieus rekening houdt bij het besluit van de MER en de nieuwe aanwijzing van Rotterdam Airport. Overigens staat de JD niet alleen in deze mening. De Jongerencoalitie van de Nationale Jongerenraad voor Milieu en Ontwikkeling heeft in oktober 1995 een notitie geschreven over dit onderwerp. In deze notitie wordt het sluiten van regionale vliegvelden bepleit door het CDJA, de JD, de JS, DWARS, RPF-jongeren en Jongeren Milieu Aktief.

De toekomst is aan jongeren, wordt er vaak gezegd. Als je kijkt naar de huidige politieke besluitvorming wordt er onvoldoende rekening gehouden met de toekomstige generaties. Het vliegverkeer draagt op verschillende manieren bij aan vervuiling van het milieu en dus aan de levensomgeving van toekomstige generaties. Door verbranding van vliegtuigbrandstof komt koolstofdioxide vrij. Koolstofdioxide is een van de belangrijkste stoffen die het broeikaseffect veroorzaken. Het kabinet heeft vermindering van koolstofdioxide uitstoot tot nationale doelstelling verheven. In die zin zou dan ook het vliegverkeer aan banden gelegd moeten worden. Een andere stof die door vliegtuigen wordt uitgestoten is NOx, verantwoordelijk voor het afbreken van de ozonlaag. In de directe omgeving van vliegvelden zorgt kerosine voor stank en vervuiling. Schonere vliegtuigmotoren zouden een deel van het probleem opheffen, ware het niet dat de technologie hiervoor nog niet zover is.

Rotterdam Airport ligt dichtbij bebouwing. Voor veel bewoners is de stank en de vervuiling, maar vooral de geluidshinder een ernstig probleem. Ontwaakreacties, een verstoring van het zenuwstelsel, een verstoorde slaapcyclus en een vermindering van de weerstand tegen ziekten kunnen het resultaat zijn. Bovendien bevatten de uitlaatgassen van vliegtuigen kankerverwekkende stoffen. In het MER zien wij dan ook graag opgenomen wat de gevolgen zijn voor stress en ziektes van de bewoners van Rotterdam Noord en extra gezondheidskosten voor de overheid als gevolg van het aantal vliegtuigbewegingen, de tijdstippen waarop gevlogen wordt en de vlootmix. De overheid geeft financiële steun aan vliegvelden en vliegtuigen en tegelijkertijd probeert men een reductie van schadelijke stoffen als CO2 en NOx te realiseren. Deze twee doelstellingen zijn tegenstrijdig met elkaar. Wij pleiten dan ook voor in ieder geval een milieuheffing op brandstof. Ook zou er BTW op vliegtuigtickets moeten ingevoerd.

De overheid zou de financiële steun voor het dekken van exploitatiekosten moeten beëindigen. De gemiddelde overheidsbijdrage per passagier bedraagt ongeveer f 95,-. Wij zouden willen zien dat bovengenoemde steun door de overheid aan vliegvelden wordt meegenomen bij de uiteindelijke aanwijzing.

Voor wat betreft het sluiten van Rotterdam Airport zijn twee politieke akkoorden van belang:

1) Het College-akkoord Rotterdam 1994 (CDA, D66, Groen Links, PvdA en VVD)
'Indien de regering verklaart dat er geen sprake is van een bovenregionaal belang van een bescheiden luchthaven, dan zal de sluitingsprocedure van het huidige Zestienhoven in gang worden gezet.'

2) Het paarse regeerakkoord 1994
'Uitgaande van de uitbreiding van Schiphol en de aanleg van een volwaardige HSL, is aan een luchthaven bij Rotterdam geen nationaal economisch belang verbonden.'

Conclusie van deze twee akkoorden zal luiden dat Rotterdam Airport dicht kan mits Rotterdam een HSL verbinding krijgt. In 1996 is er een besluit gevallen over de HSL, waaruit blijkt dat Rotterdam kan rekenen op deze verbinding. Gezien bovengenoemde akkoorden kan ons inziens dan ook Rotterdam Airport gesloten worden.

Andere argumenten voor het sluiten zijn:

1. Planologisch obstakel

Dichtbij hartje Rotterdam, gevaar voor omliggende kernen als Schiedam en Bergschenhoek en gevaar voor veiligheid

2. Cumulatie

Doordat Rotterdam een gebied is met veel industrie en veel inwoners heeft de opeenstapeling van luchtverontreiniging nu al nadelige gevolgen voor de gezondheid.

3. Schiphol is dichtbij

Reizen van Rotterdam naar Schiphol en omgekeerd hoeft maar 34 minuten te duren. Dit zou niet een doorslaggevende factor moeten zijn om Rotterdam Airport open te houden.

4. HSL

De komst van de HSL zal zorgen voor een substitutie van vliegverkeer door treinverkeer. Men kan dan beter investeren in het openbaar vervoer dan in vliegvelden waarbij de groei dan toch niet zo hoog zal zijn als de verwachtingen. De prijs van vliegreizen en de mate van economische ontwikkeling, de kosten van treinkaartjes, de frequentie en de reistijden van de HSL zijn van grote invloed op de omvang van de substitutie. Een verbod van vliegverkeer tot 500 km geeft een toename van de vervoersomvang van de HSL met 40 tot 50 %.

5. Weinig economisch belang

Het aantal passagiers is in 1993 afgenomen en ook de havenbedrijven hechten in het algemeen weinig belang aan het vliegveld. De meeste vliegtuigbewegingen zitten in terreinvluchten of lesvluchten.

6. Weinig werk

Uit onderzoek van het Nederlands Economisch Instituut is gebleken dat er positieve effecten voor de werkgelegenheid bij Rotterdam kunnen optreden bij sluiting van het vliegveld.

7. Woningen

In het kader van de VINEX heeft Rotterdam dringend behoefte aan bouwgrond voor woningen. Indien Rotterdam Airport sluit, ontstaat die ruimte op het vliegveldterrein zelf en in de directe omgeving.

8. Financieel onrendabel

De gemeente loopt elk jaar een behoorlijk bedrag aan huuropbrengsten mis doordat het vliegveld de grond voor een symbolisch bedrag krijgt. Bij een alternatief gebruik zou de gemeente jaarlijkse 60 miljoen extra te besteden hebben.

Wij vertrouwen erop dat u bovenstaande overwegingen in de besluitvorming c.q. de MER wilt meenemen en stellen uw reactie hierop graag op prijs.

Hoogachtend,
Jonge Democraten Rotterdam
M. Koenen (voorzitter)

voor deze,
M.L. van de Geijn
Secretaris Organisatie



Rotterdam, 10 februari 1997

Betreft: reactie startnota MER
Rotterdam Airport.

N.a.v. bovengenoemde nota betreffende Rotterdam Airport, wil ik graag van de mogelijkheid gebruik maken, om mijn mening kenbaar te maken.

Uit oogpunt van versterking van de regionale economie en uitbreiding van de werkgelegenheid, moet alles in het werk gesteld worden op verbetering hiervan.
Rotterdam Airport kan hier een aanzienlijke bijdrage in leveren.

Het aantal vliegtuigbewegingen per jaar door toestellen met een startgewicht groter dan 6 ton mag niet aan een maximum worden gebonden.

Een volledige nachtsluiting tussen 23.00 uur en 06.00 uur is niet acceptabel; de oplossing hiervoor is, dat geluidsarme toestellen wel toestemming moeten hebben om in de nachtelijke uren gebruik te maken van de luchthaven.

N.B. Het Nederlandse bedrijfsleven is hoe langer hoe meer een 24-uurs economie aan het worden.

Niet het verbieden van bepaalde soort vluchten moet het uitgangspunt zijn, maar het gebruik van geluidsarme vliegtuigen. Als een luchtvaartmaatschappij hier aan voldoet, mag er geen verdere beperking opgelegd worden.

Door een verdere ontwikkeling van stillere vliegtuigmotoren, zal het argument geluidshinder vanzelf afnemen.

Naast lijndiensten moeten zowel vakantievvluchten, als personen- en vrachtcharters uitgevoerd kunnen worden.

Alleen dan kan Rotterdam Airport als een gezond bedrijf functioneren. Nogmaals wil ik er op wijzen, dat uitbreiding van de werkgelegenheid in de Rotterdamse regio de hoogste prioriteit moet hebben. Als de luchthaven daarin kan bijdragen, moet men de bedrijven en luchtvaartmaatschappijen hiervoor ook de kans en de ruimte geven.

De Europese regionale luchtvaart heeft een goede toekomst. Rotterdam Airport moet dan ook de kans krijgen, om hiervan mee te profiteren in het belang van de versterking van de regionale economie in Zuid-West Nederland en Rotterdam in het bijzonder.

met vriendelijke groeten,
Dhr. A. Engelbert
1e Jerichostraat 23 b
3061-GC Rotterdam

Rotterdam 11-02-1997

L.S.

Bij deze maak ik van de mogelijkheid gebruik, mijn wensen over de inhoud van de MER kenbaar te maken.


Zoals in de Startnotitie vermeld wordt, gaat de gemeenteraad en BenW van Rotterdam accoord met het voortzetten van Rotterdam - Airport als zaken- vliegveld binnen strikte condities, erop gericht om een aanzienlijke verbetering te bereiken wat betreft de milieuhinder in vergelijking met de huidige situatie (bladz. 4). In tegenstelling tot uw rapport, die alleen maar uitgaat van groei- cijfers van vliegbevingen en daarmee overlast, zou dit standpunt van BenW en de gemeenteraad de basis moeten vormen van uw onderzoek. Groei zou dan alleen mogelijk kunnen zijn met geluidsarmere en schonere vliegtuigen. Uw onderzoek zou zich daarop moeten richten m.n. omdat in de doelstelling vermeld wordt de randvoorwaarden t.a.v. de toelaatbare milieuhinder moeten worden aangescherpt. U zou kunnen onderzoeken, wat het maximale aantal vliegbevingen zouden

kunnen zijn, om aan deze voorwaarden te voldoen. Omdat deze eisen de basis vormen voor het voortzetten van Rotterdam Airport kijkt het me onmogelijk om op een andere manier de problematiek te bestuderen.

Daarbij verzoek ik u in uw rapportage rekening te houden met cumulatie van gebied door bv. de HSL die hetzelfde gebied wat dat betreft, gaat belasten.

Ik hoop dat U dit in uw MER-Rapportage zal gaan uitwerken.

Met vriendelijke groeten,



Mevr. G. Brouwer - Ter Wisch
Overschiese Kleiweg 7
3045 LM Rotterdam.