

W.J. DE VETTE,  
REIGERDREEF 4,  
2665TC BLEISWIJK,  
TEL. 010. 5214904.

INSPRAAKPUNT STARTNOTITIE,  
NIEUWE INRICHTING R'DAM AIRPORT,  
KNEUTERDIJK 6  
2514 EN DEN HAAG.

INTR. INSPRAAK STARTNOTITIE  
ROTTERDAM AIRPORT.

BLEISWIJK 11-2-97.

GEACHTE COMMISSIE,

GAARNE WIL IK NA BESTUDERING VAN UW START-  
NOTITIE, ALS BEWONER VAN BLEISWIJK, DE VOLGENDE  
REACTIES NAAR VOREN BRENGEN:

a) GEBRUIK V.D. LUCHTHAVEN (BLZ. 6+7 v. STARTNOTITIE).

IN HET JAAR '96 KOMT HET AANTAL VLEEGBEWEGINGEN  
VOOR GROTE VLIERTUIGEN OP: 18.800 VLB < 6TON.  
MET DE REËLE TENDENS VAN 5% GROEI BETEKENDE DIT  
VOOR 1997: CA. 20.000. VLB < 6TON.

DIT IS DE LIMIET, VASTGESTELD DOOR DE R'DAM GEMEEN-  
TERAAD OP 8/2/96 (BLZ. 3 STARTNOTITIE)

MIJN MENING IS DAT ER ALLEËN PLAATS IS IN ONZE  
WOONREGIO VOOR EEN LUCHTHAVEN MET DEZE MAX.  
AAN VLB < 6TON MET BIJBEHORENDE MILIEU-BELASTING.

b) AUTOVERKEER EN MILIEU (KAART FIG. 3.2).

IN DE NAASTE TOEKOMST KOMT ER EVENRENS EEN  
HOOFDAUTOWEG RW16/RW13 DOOR HET WOONGEBIED.

VERVOLG b)

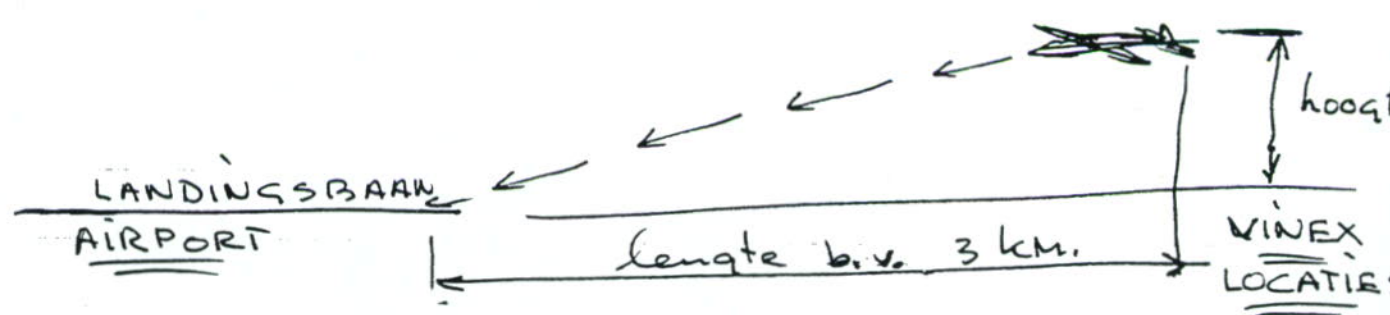
U DIENT BIJ DE BESTUDERING V.D. MILIEU-BELASTING REKENING TE HOUDEN MET DE AAN-GRENZENDE AUTOWEG, EN NIET ALLEEN HET VERKEER DIE NAAR EN VAN DE LUCHTHAVEN GAAN.

c) VERVOERCAPACITEIT H.S.L. SPOORLIJN.

DOOR AANLEG V.D. H.S.L. SPOORLIJN ONTSTAAT ER IN DE TOEKOMST EEN OPTIMALE VERBINDING VAN R'DAM-CENTRUM MET LUCHTHAVEN SCHIPHOL. SLECHTS EEN BEPERKTE REGIONALE LUCHTHAVEN PAST IN EEN WOONGEBIED MET ALLE VINEX LOCATIES.

d) EISEN TE STELLEN AAN HET ZWARE VliegVERKEER.

BIJ EEN VEELAL HEERSENDE WESTEN WIND ONTSTAAT OVER WOONGEBIEDEN ONNODIG HINDER VAN VLIEGTUIGEN OP GERINKE HOOGTE VLIEGEND IN WESTELIJK RICHTING NAAR DE LANDINGSBAAN. KAN UW STUDIECOMMISSIE IN OVERLEG MET DE LUCHTVERKEERSLEIDING NIET KOMEN TOT DE EIS VAN EEN AANVLIEGROUTE OP WAT GROTERE HOOGTE? (ZIE SCHEMS)



e) NACHTVLUCHTEN. (Blz 12).

IN EEN WOONOMGEVING DIENEN NACHTVLUCHTEN ALLEEN IN UITZONDERLIJKE SITUATIES PLAATS TE VINDEN.

IK SPREEK MIJN WAARDERING UIT VOOR DE  
OPSTELLERS VAN DE STARTNOTITIE.

DOOR BESTUDERING HEB IK EEN DUIDELIJK BEELD  
GEKREGEN VAN DE TOEKOMSTIGE VERANDERINGEN  
T.A.V. AIRPORT R'DAM ÉN DE OVERIGE PROJECTEN.  
(BLZ. 7 EN 8 VAN UW RAPPORT.

IK ZIE IN EEN VOLGENDE FASE, GAARNE  
UW STUDIËRESULTATEN TEGEMOET !

HOOGACHTEND.



W.J. DE VETTE

P.S. VOORBEELD VAN TERMINAL MET GELUIDWERENDE  
VOORZIENINGEN, ZIE VLEGVELD "DERBY" IN DE U.K.

totaal 3 bladen.



Inspraakpunt Startnotitie  
Rotterdam Airport  
Kneuterdijk 6  
2514 EN DEN HAAG

Behandelaar: Ir F.J.M. Bruinsma  
Doorkiesnummer: 070-3985841

Uw kenmerk                      Uw brief van                      Kenmerk                      Datum  
DGRLD/VI/L97.710020    9-1-97    110297004/AVH    11 februari 1997

Onderwerp                      12 FEB. 1997  
Startnotitie MER Rotterdam Airport.

De startnotitie voor de op te stellen MER voor Rotterdam Airport geeft mij aanleiding om, mede namens de Inspecteur voor de ruimtelijke ordening, het volgende op te merken.

#### Algemeen

Bij een bezinning over het toekomstige gebruik van de luchthaven Rotterdam dient naar mijn mening tevens aandacht te worden besteed aan de nut- en noodzaak van de luchthaven, mede in relatie met de exploitatie. Ik noem in dit verband vooral de beslissing om een HSL-verbinding tussen Schiphol - Belgische grens aan te leggen, waarmee een snelle verbinding Rotterdam - Schiphol ontstaat en Rotterdam een belangrijk opstappunt voor Schiphol wordt.

Onder verwijzing naar het door u gestelde op blz. 10 van de startnotitie, maak ik u erop attent dat er voor Rotterdam geen extra HSL-station gepland is.

#### Substitutiedoelstelling

Belangrijk uitgangspunt bij de pbk Schiphol is de substitutiedoelstelling om vliegverkeer voor de korte afstanden te vervangen door hoge snelheidstreinverkeer. In de startnotitie wordt hieraan helaas geen aandacht besteed.

#### Leefkwaliteit

Het huidige vliegveld is gelegen in een dichtbevolkt gebied. De in het kader van Vinex geplande woningbouwlocaties in de omgeving, zullen die dichtheid nog verder vergroten. Hierdoor zal de kwaliteit van de leefomgeving verder onder druk komen te staan. Daar komt bij dat er in het zelfde gebied ook nog twee omvangrijke infrastructurele ingrepen te verwachten zijn namelijk de aanleg van de HSL en een eventuele Rijksweg 16/13. Het grote aantal klachten (10.000 in 1996) geeft aan dat het huidige vliegveld kennelijk een grote mate van overlast in de omgeving veroorzaakt. Ik acht het daarom van het grootste



38

Kenmerk

Datum

Bladnummer

110297004/AVH

12 februari 1997

- 2 -

belang dat de milieu-effecten van de door voorgestane luchtvaartactiviteiten zorgvuldig worden meegewogen bij de besluitvorming over het toekomstige gebruik van het vliegveld.

Om dat mogelijk te maken is het belangrijk dat het MER een compleet beeld geeft van alle mogelijke gebruiksvarianten en de effecten daarvan op de omgeving. In de startnotitie zijn reeds de belangrijkste onderwerpen aangegeven die daartoe onderzocht dienen te worden. Ik adviseer u om bij het opstellen van de richtlijnen tevens rekening te houden met de volgende punten.

### Referentiesituatie

De startnotitie geeft aan dat als er tijdig gegevens beschikbaar zijn, niet 1995 als referentie gebruikt zal worden, maar 1996. Omdat ten tijde van het Rotterdamse raadsbesluit over de beleidsinzet 1995 de referentiesituatie was en het voornemen erop gericht is ten opzichte van die situatie een verbetering te realiseren, lijkt het mij gewenst dat 1995 als referentiesituatie gebruikt wordt en niet 1996.

### Varianten

De startnotitie maakt geen melding van de mogelijkheid om te volstaan met een kortere baan. Ik heb de indruk dat de beoogde functie als zakenvliegveld niet noodzakelijkerwijs een baanlengte van 2200 meter vereist. Als het mogelijk zou zijn om met handhaving van het beoogde gebruiksprofiel of een geringe aanpassing daarvan, te volstaan met een kortere baan dan kan dat een aantal voordelen bieden, zowel in ruimtelijke zin als ook ten aanzien van de geluidsbelasting voor de omgeving. Waarschijnlijk zijn er ook positieve effecten te verwachten voor de exploitatiekosten (lager huurprijs voor de grond en/of hogere opbrengsten de nieuwe functie van de vrijkomende gronden). Gezien het bestaande ruimte-tekort in de regio voor bedrijfsterreinen zal het niet moeilijk zijn om alternatieve bestemmingen voor de vrijkomende grond te vinden. Ik geef u daarom in overweging om in het MER tevens te onderzoeken wat de ruimtelijke en milieuhygiënische mogelijkheden en effecten zijn van een kortere baan.

### Milieu-effecten

Wat de te onderzoeken milieu-effecten betreft heb ik de volgende aanbevelingen.

- 1 Het op te stellen MER dient een goed beeld te geven van alle milieu-effecten van de voorgenomen activiteit. Aangezien er ook buiten de wettelijke zoneringsgrenzen nog sprake is van een aanzienlijk hinder dring ik erop aan het onderzoek - zoals voor MER's inzake luchtvaart gebruikelijk - uit te breiden tot tenminste de volgende waarden: 20 Ke,

Kenmerk

Datum

Bladnummer

110297004/AVH 12 februari 1997

- 3 -

L<sub>Aeq</sub> 20 dB(A) 's nachts binnenshuis en, voor de kleine luchtvaart 40 BKL. In analogie met de richtlijnen voor het MER voor de vijfde baan op Schiphol en de Aanwijzing Schiphol, stel ik voor de geluidsbelasting luchtvaart tevens uit te drukken in de L<sub>Aeq</sub>-etmaalwaarde.

- 2 Bij het bepalen van de verschillende contouren is het van belang dat afzonderlijk het aantal daarin gelegen bestaande en het geplande woningen in beeld gebracht wordt alsmede het aantal gehinderden en ernstig gehinderden en het aantal mensen dat slaapverstoring zal ondervinden.
- 3 Het is niet alleen van belang dat het MER een goed beeld geeft van de geluidhinder bij woningen. Voor de kwaliteit van de leefomgeving is het van toenemend belang dat er rekening gehouden wordt met recreatie in de directe woonomgeving. Dit betekent dat ook de verstoring in het landelijk gebied in beeld gebracht moet worden, met name in recreatie- en stiltegebieden. Ik dring er daarom op aan te onderzoeken in welk gebied een zodanige geluidbelasting te verwachten is, dat nadelige effecten voor deze gebieden kunnen optreden. Ik stel voor om daarom in beeld te brengen in welk gebied overdag de L<sub>Aeq</sub> 40 dB(A)-grens zal worden overschreden.
- 4 De omvang van het studiegebied dient zodanig gekozen te worden dat alle bovengenoemde contouren daar geheel binnen vallen. Tevens dient bij de vaststelling ervan rekening te worden gehouden met de herkomst van de klachten.
- 5 In het MER zullen varianten met en zonder kleine luchtvaart onderzocht worden. De mate van hinder zal daarom niet alleen in Ke-contouren aangegeven worden, maar ook in BKL-contouren. Aangezien de hinder van beide activiteiten optreedt in het zelfde gebied is er sprake van cumulatie. Ik verzoek u om bij het opstellen van de richtlijnen daar aandacht aan te besteden.
- 6 Naast cumulatie van twee soorten vliegverkeershinder is er in delen van het gebied ook sprake van cumulatie van hinder van vliegverkeer en wegverkeer. Het lijkt mij wenselijk dat het MER ook hieraan aandacht besteedt. Daarbij dient wat Rijksweg 16/13 betreft zowel rekening gehouden te worden met een nieuw tracé als met een verbreding van Rijksweg 20.
- 7 Ik acht het van belang dat het op te stellen MER duidelijkheid biedt over de wijze waarop wordt voorzien in de extra (auto)mobiliteit die als gevolg van de voorgenomen activiteit zal ontstaan.

Hoogachtend,

De regionaal inspecteur van de volksgezondheid  
voor de milieuhygiëne,  
Ir. W. Klein.

Postbus 10233  
3004 AE Rotterdam

telefoon  
fax

(010) 208 22 00  
(010) 437 43 07



20 februari 1816

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

uw kenmerk	ons kenmerk U.5205/PH/th	datum <b>14 FEB. 1997</b>
betreft reactie startnotitie m.e.r. Rotterdam Airport	behandeld door P.Hertog	doorkiesnr. 010-2082262

Geachte heer/mevrouw,

Wij hebben met belangstelling kennis genomen van de startnotitie m.e.r. Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport en maken graag gebruik van de mogelijkheid om een reactie te geven.

Wellicht ten overvloede maken wij u erop attent dat onze reactie niet mag worden opgevat als een bestuurlijke keuze voor of tegen Rotterdam Airport. Een bestuurlijke keuze terzake is in het kader van deze tervisielegging immers ook niet aan de orde.

Wij willen graag van de gelegenheid gebruik maken om de volgende kanttekeningen te maken bij de voorliggende startnotitie:

- geef een nadere definiering van de totstandkoming van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief in relatie tot het strategisch profiel van de luchthaven;
- geef concreet aan welke milieu-effecten nu precies worden onderzocht, met name voor wat betreft de indirecte en secundaire effecten. Als voorbeeld kan gelden dat uit de startnotitie niet duidelijk wordt welke KE-geluidcontouren in het MER worden opgenomen;
- vermeld in de startnotitie de mogelijkheid voor het treffen van mitigerende (=verzachting, matiging) en compenserende maatregelen;
- onderzoek de mogelijkheid om te komen tot monitoring van de milieu-effecten van Rotterdam Airport;
- geef duidelijk de status van de grote bouwlocatie Noordrand I aan in het MER, zulks ten behoeve van de bepaling van het aantal geluidbelaste woningen en de planvorming van Noordrand I c.q. Modellenstudie IPNR-Vervolg;

- onderzoek expliciet de effecten van Rotterdam Airport op flora en fauna in Midden-Delfland en de polder Schieveen, waaronder de Ackerdijkse Plassen, alsmede de gebruiks- en belevingswaarde door recreanten van recreatiegebieden zoals Midden-Delfland, Rottemeren en Bergse Bos.
- onderzoek de milieu-effecten van Rotterdam Airport met en zonder een directe aansluiting op hoogwaardig openbaar vervoer (metroRandstadRail/Tramplus/HSL);
- onderzoek naast de eventuele verbreding van RW 20 ook de eventuele aanleg van de RW16/13 (Doenkade en Schieveenvarianten) in relatie tot de milieu-effecten van Rotterdam Airport als alternatief voor het oplossen van het congestieprobleem op rijkswegen aan de noordkant van Rotterdam;
- onderzoek, voor zover mogelijk, de cumulatie van milieu-effecten van Rotterdam Airport en alternatieven uit Startnotitie m.e.r. RW 16/13;
- onderzoek de effecten van Rotterdam Airport op de gezondheid van omwonenden qua luchtkwaliteit en geluidniveaus. Voor wat betreft nachtvluchten wordt ook expliciet onderzoek voorgesteld naar de mate en de gevolgen van 'slaapverstoring'.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en vernemen graag van u in hoeverre onze reactie is verwerkt in de richtlijnen m.e.r.

Hoogachtend,

het Dagelijks Bestuur van de deelgemeente Overschie,

secretaris,

J.E.M. Olsthoorn

voorzitter,

J. Eger.

Rotterdam 12 februari 1997

Inspraakpunt startnotitie Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport.

Kneuterdijk 6  
Den Haag 2514 EH

Referentie:

Inspraak in het kader van Milieu Effect Rapportage, Startnotitie vernieuwd beleidsplan Rotterdam Airport.

Van:

Comité tot behoud van het natuur en recreatiepark Zestienhoven ( het comité ) en namens deze:

R. van Ee  
Overschiese kleiweg 739  
3045 LM Rotterdam.  
tel=telefax: 010-4669732  
Na 15 april; Delftweg 11 3043 CC Rotterdam.

L.S,

Gaarne maakt het vermelde comité gebruik van de inspraakmogelijkheid met betrekking tot de voorgenomen plannen voor Rotterdam Airport, zoals gepresenteerd in de startnotitie.

Vooraleerst schaart het comité zich geheel achter de inhoud van het schrijven van de Heer Peter van Dalen ( N.V.N.M. ). Het comité wil daar echter nog het volgende aan toevoegen.

Toename van bedrijvigheid van en rond Rotterdam Airport in welke vorm dan ook, mag nimmer ten koste gaan van het voortbestaan van het huidige natuur en recreatiepark zestienhoven.

Ruimtelijk brengt dit ondermeer met zich mee dat de huidige zuidgrens van het vliegveld te allen tijde gerespecteerd dient te worden. Momenteel bestaat er reeds een min of meer natuurlijke grens aan de zuidelijke kant van het vliegveld in de vorm van een in oost-westelijke richting verlopende brede singel.

In het verlengde hiervan stelt het comité zich op het standpunt dat uitbreidingen van economische activiteiten in welke vorm dan ook, in de toekomst slechts in noordelijke richting dienen te worden gerealiseerd. Hiervoor is voldoende ruimte aanwezig gezien de recentelijk door de gemeente Rotterdam aangekochte gronden benoorden de huidige doenkade.

Om redenen van logistiek en ruimtelijke ordening dient aanleg van de toekomstige rijksweg A19-A13 geïntegreerd te worden in de uitbreidingsplannen van het vliegveld. Zo is er een situatie denkbaar dat deze rijksweg ten dele onder

het gebied van het vliegveld loopt zodat activiteiten op en rond het vliegveld zo noordelijk mogelijk plaatsvinden. Hetzelfde geldt voor de drie toekomstige industrie-eilanden.

Toekomstige industrie in dit gebied dient onderdeel uit te maken van economische activiteiten in en rond het vliegveld.

Rotterdam Airport dient actief en ruimhartig mee te werken aan het blijven voortbestaan van het huidige natuur en recreatiepark zestienhoven, welke aan haar huidige zuidgrens gelegen is.

Voorts zou zij zich wederom actief en ruimhartig, mede moeten inzetten voor de realisatie van een pinetum (byzonder naaldbos), gelegen aan de zuidzijde van het vliegveld. Het comité is van mening dat dit pinetum dient te worden aangelegd op een verhoogd gedeelte van het aangrenzende land, direct gelegen aan de zuidzijde van het vliegveld.

Op deze wijze kan Rotterdam Airport een mensvriendelijke bijdrage leveren aan vermindering van onder andere geluidsoverlast als gevolg van grondlawaai. Immers de opgehoogde grond plus naaldbomen functioneren als geluidswal, terwijl de bomen van het pinetum in de winter hun bladeren niet zullen verliezen.

Rotterdam Airport dient toename van economische uitbreidingen steeds af te wegen tegen de achtergrond van in het naburige gebied op stapel staande grote infra-structurele ontwikkelingen, zoals de HSL; de City Rail; verdubbeling van zowel de rijksweg Hoek van Holland/Gouda als verdubbeling van het spoor in het kader van Rail 21; doortrekken van de metro richting vliegveld en uitgebreide woningbouw. Zij dient zich voorts te realiseren dat deze wurgende ring van economische en planologische activiteit, ook wel vooruitgang genoemd, een aanslag vormt op het normale leefpatroon van de in dit gebied gehuisveste burgerij. De aanwezigheid van hoogwaardige in ruime mate aanwezig groen is in de ogen van het comité een eerste vereiste om een zekere mate van leefbaarheid in dit gebied in stand te houden.

Tegen deze achtergrond geplaatst, is naar de mening van het comité nog lang niet voldoende aandacht besteed aan de cumulatieve milieu-belasting als gevolg van realisatie van deze grootschalige projecten.

Het zich beroepen van de Airport Rotterdam op resultaten in de toekomst van milieu onderzoek zoals dat nog maar zeer recentelijk in Schiphol van start is gegaan ( Hr Fikken; voorlichtingsavond startnotitie in Airport Hotel januari 1997 jl ), en waarvan de uitkomsten pas over enige jaren bekend zullen zijn, is dan ook in de ogen van het comité een on-acceptabele stellingname van de autoriteiten.

Het comité is ten sterkste gekant tegen nachtvluchten; tegen verdere uitbreiding boven het huidige economische activiteitsniveau zoals bij voorbeeld het toelaten van chartervluchten, afkomstig van elders en zij beschouwt het

isoleren van huizen als oplossing voor toekomstige overlastproblematiek als een testimonium paupertatis.

Wij verzoeken U vriendelijk om de inhoud van dit schrijven in de MER te willen opnemen.

Inmiddels verblijven wij met gevoelens van de meeste hoogachting,

Hoogachtend,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'R. van Ee', written over a horizontal line.

R. van Ee.

Namens het comité tot behoud van het natuur en recreatiepark zestienhoven.

41

afz;  
dhr. J. van der Veen  
Beethovenlaan 138  
2625 RT Delft

Insprp. Startn. R'dam Airport  
Kneuterdijk 6  
2514 EN Den Haag

Inspraak mbt Startnotitie Rotterdam Airport  
Delft, di 11 feb 97

Zeerweledelgestreng bevoegd gezag,

RDA 1 B 1

Meer dan waarschijnlijk voorgenomen varianten moeten aan de orde komen zoals de verplaatsing van de activiteiten van Rotterdam Airport naar Schiphol. Meer dan waarschijnlijk voorgenomen aspecten moet de MER rapporteren zoals de cumulatieve milieuvoordelen van hoogwaardige recreatieve woningbouw die mogelijk wordt als de luchthavenactiviteiten naar Schiphol verplaatst worden. Ook moeten de economische effecten van het een en ander gerapporteerd worden. Verplaatsing van de luchthavenactiviteiten naar Schiphol is minstens miljarden economischer en minstens honderdduizend maal mensmilieuvriendelijker. Indien één van de bijgevoegde bladzijden niet in de inspraakbundel opgenomen is dan mist U een interessant deel van deze inspraakreacties. Helaas doet het bevoegd gezag maar al te vaak aan wegmoffelen van inspraakreacties van vd Veen, waarschijnlijk uit angst dat die inspraak degenen die aan de besluitvorming bijdragen op andere ideeën zou kunnen brengen. U heeft recht op gratis toezending door het bevoegd gezag van die inspraak die uit de inspraakbundels weggelaten is. Het overzicht staat op blz 2, over R'dam Airport op blz 3, schets omgeving blz 4, schets Schiphol en Zuid-Flevoland op blz 5, over Schiphol een miljoen maal mensmilieuvriendelijker met meer banen op blz 6, over pieklawaai op blz 7 en over de vergelijkingseenheid leefkwaliteit op blz 8.

RDA 1 B 1

Hopenlijk bent U hiermee tot Uw genoegen geïnformeerd.

Hoogachtend  
J. van der Veen  
de schoonmaker

**Rotterdam Airport opheffen voor 100.000 woningen**  
is miljarden economischer minstens en minstens  
honderdduizend maal mensmilieuvriendelijker.



Rotterdam Airport, overzicht

feb97, JvdV

RDA 2

41

blz RDA- onderwerp

- 1 brief
- 2 overzicht
- 3 Rotterdam Airport, wegsaneren
- 4 schets omgeving
- 5 schets Schiphol extra baan ipv RDA
- 6 extra baan Schiphol miljoen maal mensmilieuvriendelijker
- 7 pieklawaai bepalend voor lawaai-overlast
- 8 de leefkwaliteit als vergelijkingsseenheid
- 9&10 grondprijverschillen enorm

RDA 2

Rotterdam Airport veroorzaakt last in Schiedam, Vlaardingen, Holy en Delft. Die last wordt alleen maar verschoven met het opshuiven naar het Noorden en het bijdraaien van de baan. Vooral met het gedonder in de "randen van de nacht" wordt middels slaapverstoring de leefkwaliteit van 300.000 mensen voor een groot deel aangetast. Ook de kleine luchtvaart tast grootschalig de leefkwaliteit aan. Men laat dagenlang een enkel vliegtuig een irritant "bromfietslawaaï" uitstrooien over de verre omgeving. Daarmee heeft Rotterdam Airport bewezen dat het ook niet voor de kleine luchtvaart gehandhaafd kan worden. Het beperkte aantal klachten doet daar niets aan af. De meeste mensen begrijpen niet waar het irritante bromfietslawaaï vandaan komt. Ze begrijpen ook niet dat onbewust hun slaap verstoord wordt. Wel hebben ze het gevoel slecht geslapen te hebben zonder te weten waardoor. De mensen die vroeg wakker worden weten het wel als ze horen dat vroeg in de ochtend de hemel open gescheurd wordt. Beperking van het aantal vliegtuigen doet daar niets aan af. Met enkele vliegtuigen is de slaapverstoring in de betreffende periode al zowat maximaal. Het gaat namelijk om het pieklawaai, zie blz RDA 7, en niet om zogenaamde lawaaiequivalenten.

Rotterdam Airport is een zogenaamde scharrelluchthaven dat zijn klanten moet werven in de zogenaamde scharrelsector waar vooral wilde luchtvaartmaatschappijen met lawaaïtoestellen opereren. Deze zoeken de goedkoopste gelegenheden op. Dat betekent vooral prijsconcurrentie en gelegenheid bieden aan operators die de stille uurtjes willen benutten. Zo al niet nachtvluchten toegelaten worden betekent dat vooral gedonder in de randen van de nacht. Vernieuwing van de luchthaven is een hoge kostenpost die een enorme druk oplevert om overlast op de koop toe te nemen om toch met extra inkomsten het verlies enigszins te verminderen.

Voor Schiphol betekent de sluiting van Rotterdam Airport en de snelle aanleg van een extra Schipholbaan in plaats daarvan een verbetering die bijna een miljoen maal mensmilieuvriendelijker is, en miljarden economischer, zie blz RDA 5 & 6. Een extra baan betekent voor Schiphol niet alleen een miljoen maal mensmilieuvriendelijker situatie maar ook meer mogelijkheden om te opereren die op Schiphol, het grote knooppunt, miljarden economischer benut kunnen worden. Het is niet zo dat de overlast op Schiphol evenveel toeneemt als de overlast bij Rotterdam afneemt. De afname van een aantal vluchten tot nul betekenen een vele malen grotere leefkwaliteitverbetering dan de leefkwaliteitvermindering elders door de toename van dat aantal vluchten bovenop een al groot aantal. Bovendien maakt een beter gelegen baan extra op Schiphol de situatie daar bijna een miljoen maal mensmilieuvriendelijker. Bovendien wordt de situatie zonder Rotterdam Airport veiliger omdat de westelijke aan- en afvliegroutes daarvan de drukke aanvliegroute op de Kaagbaan van Schiphol over Maassluis en Delft kruisen. Met een extra baan op Schiphol wordt op Schiphol de situatie ook veel veiliger. Verkeerstechisch is de in stand houding van Rotterdam airport onzin. Als het druk is op de weg is men vanuit het centrum van Rotterdam met een snelle trein eerder op Schiphol dan waar men ook vanwege de vele vluchten een beter passende vertrektijd kan krijgen.

Met de sanering van Rotterdam Airport en de onzinnige planologische bufferzone komt op de corridor Rotterdam-Den Haag ruimte vrij voor 100.000 hoogwaardige recreatieve woningen met maar liefst twee spoorlijnen en twee autosnelwegen waarmee men snel de werkgelegenheidscentra Rotterdam, Den Haag en verder kan bereiken. Hoogwaardig recreatief wonen is gebaseerd op een beter gronduitgiftebeleid zonder met schaarste krankzinnig hoog opgedreven grondprijzen. Gelijkvloers wonen met kavels van tenminste 1000m<sup>3</sup> en nabij recreatieve voorzieningen worden dan betaalbaar voor tweeverdieners en andere goedverdienenden zonder uittocht naar de "Zandstad" met dagelijks 4 uur forenzen naar de Randstad. Dat is ook tienduizenden maal mensmilieuvriendelijker, zie over de leefkwaliteitvergelijkingseenheid ook blz RDA 8. Met een dergelijk beter gronduitgiftebeleid in de Randstad en het zogenaamde groene hart kan een kentering gebracht worden in de schadelijke uittocht naar de "Zandstad" voor een betaalbare betere woning en woonomgeving.

Een extra baan voor Schiphol schept meer werkgelegenheid dan Rotterdam Airport ooit kan bieden, en veel economischer is die extra baan ook nog. Honderdduizend woningen voor goedverdienende burgers die anders naar elders zouden uittrekken schept voor Rotterdam meer werkgelegenheid dan Rotterdam Airport ooit zou kunnen bieden, en levert Rotterdam geen verlies maar veel geld op. Nauwelijks gebruikte weilanden afgewisseld met bosjes in de zompige bodem met akelige brandnetelondergroei zoals gepland tussen Delft en Schiedam hebben slechts negatieve waarde vanwege het krankzinnige ruimtebeslag. Zinvoller zijn de Rottemeren en degelijke mits met betere, goede waterkwaliteit.

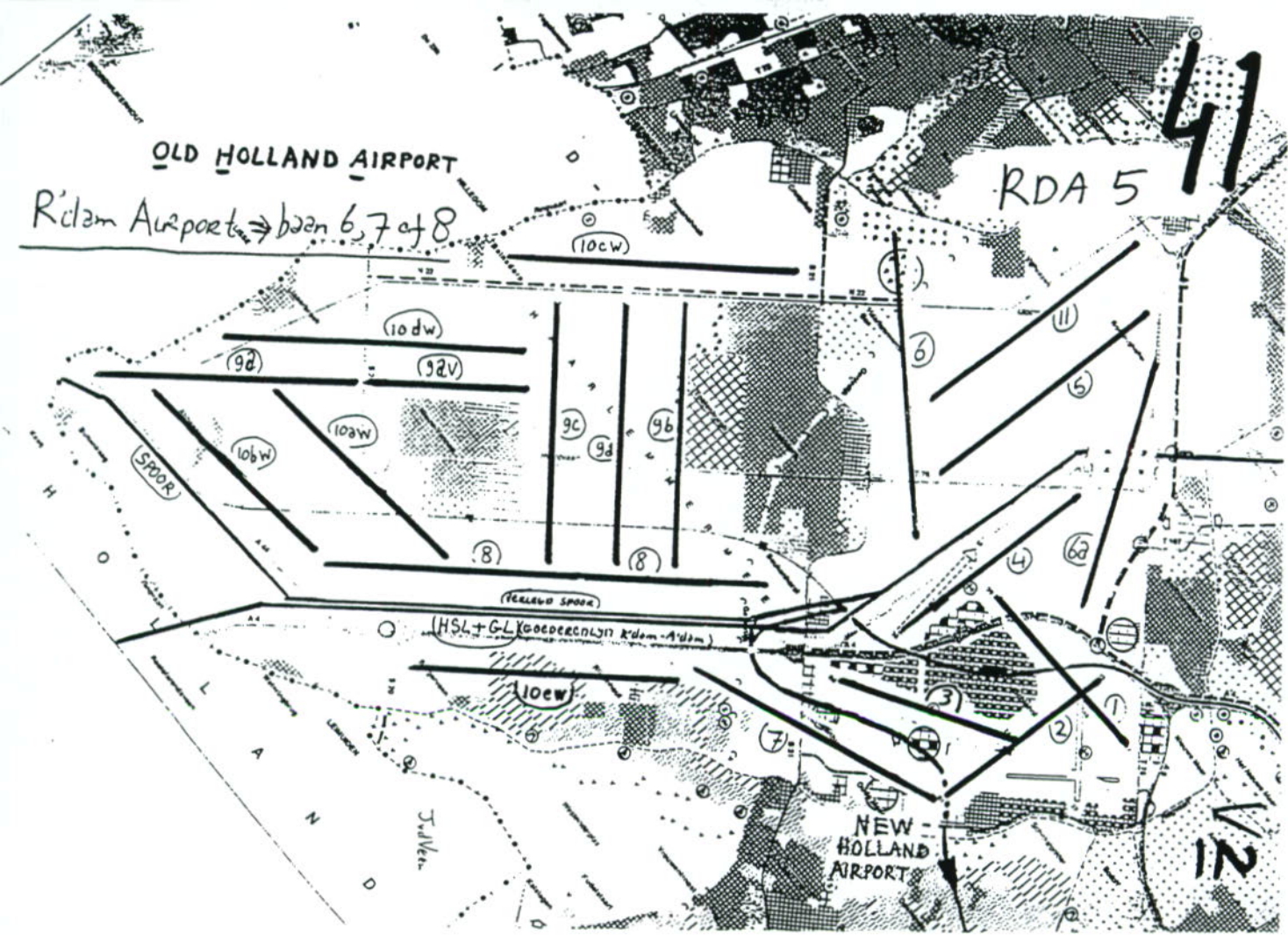


OLD HOLLAND AIRPORT

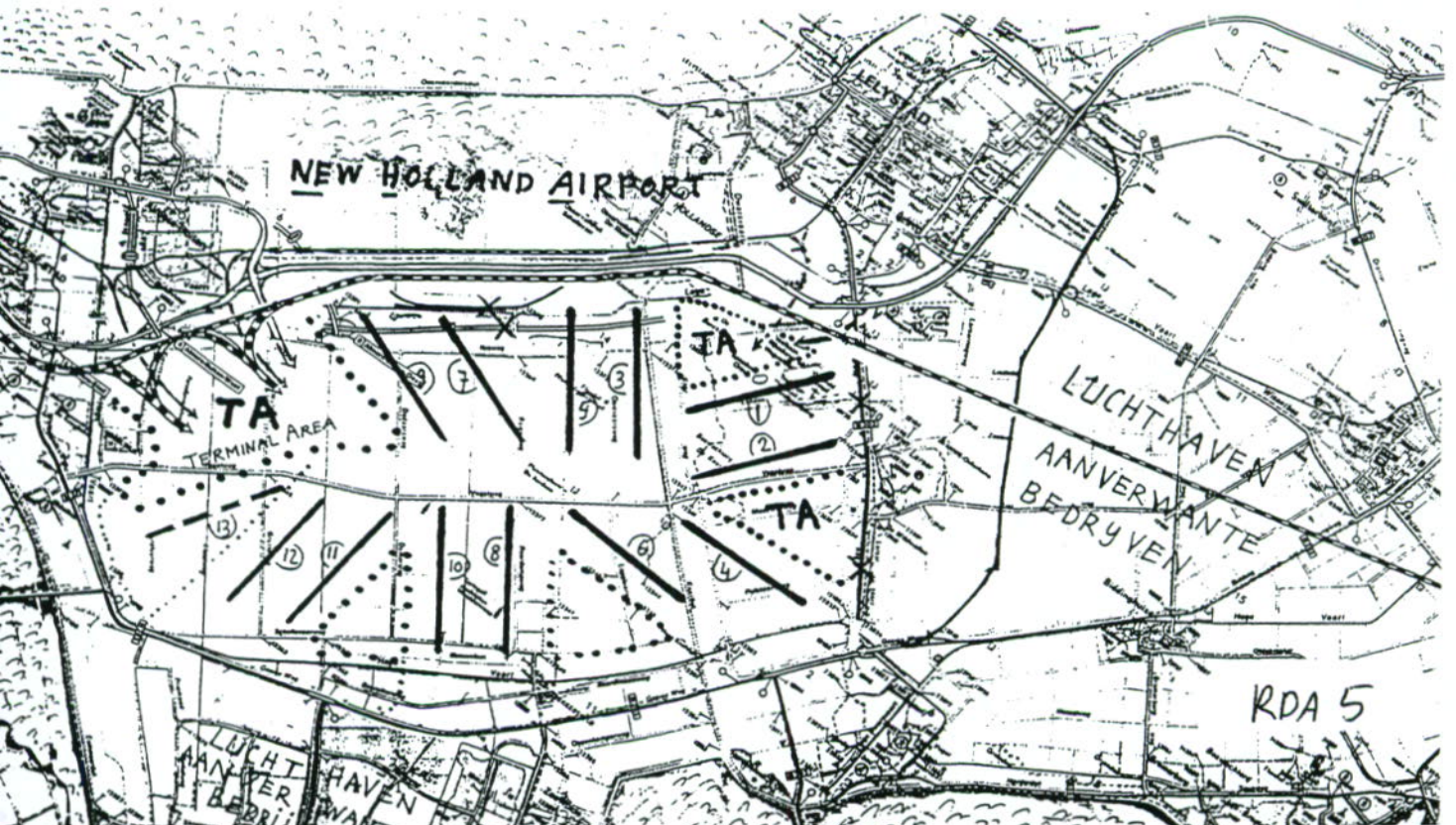
R'dam Airports → baan 6, 7 of 8

RDA 5

41 2



NEW HOLLAND AIRPORT



Dan volgt de tabel van het aantal vliegbewegingen in duizenden per jaar & daarachter het aantal benodigde banen uitgaande van tien vliegbewegingen gemiddeld per uur en een tabel met het aantal passagiers in miljoenen.

groei	1990/1	1994	1997	2003	2015
3 %	207 3	233 3	254 3	308 4	432 5
5 %	207 3	252 3	291 4	390 5	694 8
10 %	207 3	303 4	403 5	714 8	2243 26
12,5 %	16,5	23,5	33,5	68	279
3,5 %	16,5	18	20	25	38

"MER"-groei  
 recente groei  
 recente groei  
 "MER"-groei

42

## STICHTING ♦ ZWETH - KANDELAAR FRONT ♦

FAX

Aan :       Inspraakpunt Startnotitie MER  
          Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport  
          Kneuterdijk 6 - 2514 EN Den Haag  
          Faxnr. 070 - 361.87.50

Rotterdam, 12 februari 1997

Mijne Heren,

Wij verzoeken U onderstaande wijzigingen, c.q. aanvullingen in de startnotitie MER, te verwerken.

#### 4.4.1. Gebruiksalternatieven

De aanleg van de HSL naar Parijs en Engeland, zal ongetwijfeld een substitutie effect sorteren. Het aantal passagiers (en dus ook vluchten) zal afnemen voor de bestemmingen die vanaf Rotterdam Airport het meest frequent worden bediend. Dit effect moet in de MER worden meegewogen.


Uitgaande van de gegevens over de eerste zes maanden van 1996, mag men uitgaan van ongeveer 10.000 vliegbewegingen van en naar bestemmingen in Engeland en 1.500 van en naar Parijs in 1996.

Bij een substitutie effect van 50% (dat is toch wel het minste waar naar moet worden gestreefd, gezien het nationaal en Europees beleid om het vliegverkeer tot een afstand van 500 km terug te dringen ten gunste van het treinverkeer) betekent dat op jaarbasis 5.000 minder vliegbewegingen.

Mogelijk uitbreiding van het HSL-net in oostelijke richting zal de vraag naar vliegverkeer op afstanden binnen 500 kilometer nog verder doen afnemen.

Gezien deze te verwachte ontwikkelingen, dient een alternatief van 15.000 vliegbewegingen te worden onderzocht. De alternatieven van 17.500 en 30.000 kunnen buiten beschouwing worden gelaten.

Hoogachtend,

  
Mevr. Joyce R.M. Bosman-Kater  
Secretaris/Penningmeester

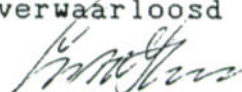
ENKELE AANDACHTSPUNTEN STARTNOTIE MER RA. dd. 11.02 1997.

- 3.1 Studie gebied : vanuit Rotterdam Airport in het midden een radius naar noord en zuid, dus ook bebouwing Rotterdam meerekenen.
- 2.1. Ligging : verschillende ommissies : o.a. Tempel, de buurten Nooddorp en Landzicht specifiek onderzoeken evenals Bedrijven park Hoog-Zestienhoven en bedrijven op RA zelf. Akerdijk is een vogelreservaat met een internationale betekenis.
- 3.2.2. Gebruik : grasmat wordt wel voor reclamevluchten gebruikt.
- 3.3.3. Omgeving: RW 13/16. De tekst wijst op voorbijstreven van een democratisch inspraakproces, de aanleg wordt aangenomen. De uitkomsten MER RW13/16 dienen te worden betrokken bij de MER RA.
- 4.1. Inleiding: verplaatsing vliegveld buiten de stadsgrenzen van Rotterdam is niet op voorhand uit te sluiten, gezien de discussie over Maasvlakte, Hoeksewaard en kustlocatie.
- 4.3. Referenties: O-meting moet wel onderzocht worden, als referentiekader.
- 4.4.1. Gebruiksalternatieven. Stelling: geluid belangrijkste milieu-aspect. Dit gaat voorbij aan het effect van de directe luchtverontreiniging door uitlaatgassen bij het starten en proefdraaien en is minstens even schadelijk voor de gezondheid. Emmissies vooral van onverbrande kerosine en deposities (op de volkstuinten en op het oppervlakte water van z.g. blauwe slinger) moeten opgenomen worden in het onderzoek.
- 5.1. Ingreep effecten. Compensatie in de vorm van isolatie woningen is voor Overschie noodzaak, mede gezien de bouwplannen.
- 5.2 Directe Milieueffecten: te splitsen in zaken- en recreatieve luchtvaart. Grieffahn contouren berekenen, dus de invloed van nachtelijke -ook randnachtelijke - vliegbewegingen -op de nachtrust van omwonenden binnen deze contour.
- OMMISSIE : cumulatieve effecten worden in de startnotitie niet meegeteld. De achtergrond concentraties in het randstedelijk gebied dienen bij de directe effecten meegenomen te worden. Ook de overige infrastructuur, zoals de rijkswegen, en de toekomstige. Dus de HSL, Randstadrail, zorolijn tramplus.
- LUCHTVERONTREINIGING. Ook op grotere hoogte meenemen. Er is een samenhang met de locale agenda '21 en dus met het Rotterdams Milieubeleidsplan, waar de gevolgen voor het broeikas effect richtinggevend zijn.
- 5.4 Secundaire milieu effecten. Niet alleen kwalitatief, maar vooral kwantitatief. Maak gebruik nam de jonste wetenschappelijk ontwikkelingen.
- 5.5 Ommissie: toetsing aan NMP en RMBP (x).

Tenslotte zou ook het milieu effect van de verwachte toename van de bedrijvigheid op het voorterrein van de luchthaven een onderdeel moeten zijn van de studie.

Het veiligheidsaspect is onderbelicht. Niet alleen aanvliegroutes liggen in de gevarenezone; deze omvat de omgeving tot een straal van vijf kilometer van RA.

Trauma en rampenvluchten gevn incidenteel zeer veel geluidhinder en onrust. Dit aspect mag niet verwaarloosd worden.





# GEMEENTE BERKEL EN RODENRIJS

44

Het Inspraakpunt Startnotitie  
Rotterdam Airport  
Kneuterdijk 6  
2514 EN DEN-HAAG

uw brief van  
uw kenmerk  
ons kenmerk  
doorkiesnummer  
datum  
verzonden  
onderwerp  
bijlage(n)

30 december 1996

JB/WvO (021) 1272

11 februari 1997

13 FEB. 1997

Startnotitie Rotterdam Airport

Geachte heer, mevrouw,

Bij brief nr. DGRLD/VI/L 97.71.0023 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.

Inleidende opmerkingen

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 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 absolute duidelijkheid te hebben, opdat niet later in de procedure daarover misverstanden ontstaan.

gemeentebestuur van  
Berkel en Rodenrijs  
Raadhuislaan 1  
postbus 1  
50 AA Berkel en Rodenrijs  
tel. gemeentehuis:  
010 - 5140700  
fax 010 - 5116363  
telexnr. 26291 gmber nl  
el. buitendienst gemeente-  
werken 010 - 5113477  
bankrekeningnr.  
28.50.01.019  
postbankrek.nr. 70868

Immers de beleidsinzet van Rotterdam is 20.000 vlb's, desondanks worden verdergaande onderzoeken voorgesteld (tot 30.000 en incl. lesvluchten e.d.). Wij proeven hier een voor opheldering vatbare discrepantie.

Voorts zouden wij ten aanzien van de formele uitgangsposities 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.

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 pleiten er voor om dit MMA (eventueel sluiting met herinrichtingsopties) in het onderzoek mee te nemen.

In een MER dient naar onze mening het onderzoek te zijn gericht op het limiteren van milieu-effecten en milieugebruiksruimte. Daarbij mogen ook begrippen als verhandelbare emissierechten aan bod komen, een en ander in aansluiting aan of als alternatief voor het maximum aantal (20.000) vliegtuigbewegingen. Kortom, redenering vanuit een vooraf bepaalde en strikt gelimiteerde hoeveelheid aanvaardbaar geachte en gecumuleerde milieuoverlast. Een dergelijk situatie is mondiaal een gebruikelijke aan het worden.

Inhoudelijk commentaar

Wij vragen ons 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 en 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 toelevancier 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 zagen wij graag een hantering van eenduidige normen. In de startnotitie wordt voor wat betreft geluidsproductie gesproken over maximum tonnage, Ke- en LAeq-contouren en BKL-contouren. Om vergelijkbaarheid te bevorderen en beter inzicht te verwerven is het goed een eenduidige rekenmethodiek af te spreken. Ook het te pas en te onpas gebruik maken van herberekenende contouren werkt verwarring in de hand. Wij stellen voor in het kader van deze MER daarover duidelijkheid te scheppen.

Daarnaast moet over de volgende punten naar onze mening meer duidelijkheid verkregen worden.

In de startnotitie wordt niet dan wel summier de routing van het vliegverkeer aangegeven. Op bladzijde 12 ontbreken de aan-/afvliegrouten als "belangrijke factoren". In dit verband is er behoefte aan duidelijkheid over de handhaving van de uiteindelijke zonering/contouren op grond van de beoogde aanwijzing.

Met betrekking tot de kleine luchtvaart is het van belang dat deze verdwijnt volgens de beleidsinzet van de gemeente Rotterdam. Daarnaast achten wij voor deze categorie onderzoek naar maximum aantal vliegbewegingen, overlast en routing (inclusief de handhavingsopties) noodzakelijk.

Duidelijk moet zijn dat wij een absoluut verbod op hoofdstuk 2 vliegtuigen wensen.

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 bladzijde 4 van de startnotitie).

In Noordrand 2 en 3 zullen de komende jaren duizenden woningen worden gebouwd. Deze woningen ondervinden, volgens de MER van Noordrand 2 en 3, bij 20.000 vliegtuigbewegingen nauwelijks hinder.

In dit verband is het essentieel dat vastgesteld wordt:

- dat volgens deze MER de hinder bij meer dan 20.000 vliegtuigbewegingen toe zal nemen;

- dat de woningen die nu gebouwd gaan worden ook in de toekomst als "nieuwe woningen" aangemerkt zullen blijven worden en niet dan onder het soepeler regime van bestaande bouw zullen gaan vallen.

Tenslotte.

Tot op een meter nauwkeurig kan natuurlijk worden aangegeven op welke afstand het landelijk van belang zijnde natuurgebied Akerdijkse plassen ligt, het verzoek om deze en andere subjectieven door objectieven te vervangen besluit onze reactie.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Berkel en Rodenrijs,	de waarnemend burgemeester,
de secretaris,	

L.J. van Mal

C.J. de Ronde

Postbus 400  
2740 AK Waddinxveen  
Telefoon : 0182-624624  
Telefax : 0182-624680

G E M E E N T E

WADDINXVEEN

Afdeling Volkshuisvesting, Ruimtelijke  
Ordering en Milieu



45

Inspraakpunt Startnotitie Rotterdam Airport  
Kneuterdijk 6  
2514 EN DEN HAAG

Wilt u bij uw reactie datum  
en kenmerk van deze brief  
vermelden?

Voor informatie:  
hr. G. Woutersen  
Doorkiesnummer:  
624764  
Ons kenmerk:  
97-682/F1231008  
Onderwerp:  
Geluidsoverlast.

Uw brief van:  
9 januari 1997  
Uw kenmerk:  
DGRD/MI/L 97.710023

Bijlage(n):  
Waddinxveen:  
11 februari 1997  
Verzonden op:

13 FEB. 1997

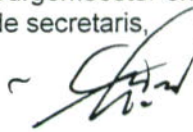
Geachte mevrouw, heer,


Wij hebben kennisgenomen van de startnotitie Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport. Wij constateren dat u stelt dat zich naar verwachting geen directe of indirecte effecten in Waddinxveen zullen voordoen. Wij kunnen ons echter niet aan de indruk onttrekken dat sprake is van een toename van geluidsoverlast in Waddinxveen van vliegverkeer van Rotterdam Airport. Derhalve verzoeken wij u het plan- en studiegebied zodanig uit te breiden dat hieraan aandacht wordt besteed.

Gaarne blijven wij op de hoogte van de vervolprocedures.

Erop vertrouwend u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd,

Hoogachtend,  
Burgemeester en Wethouders van Waddinxveen,  
de secretaris, de burgemeester,

  
(C.A.P.M. Loose)

  
(F. Jonkman)

Raadhuisplein 1  
2741 HR Waddinxveen

Openingstijden:  
afdeling Publiekszaken:  
(burgerzaken e.d.)  
maandag t/m donderdag  
08.30 - 14.00 uur  
vrijdag  
08.30 - 12.30 uur  
dinsdag en donderdag  
19.00 - 20.30 uur  
overige afdelingen:  
dagelijks  
08.30 - 12.30 uur

Rotterdam 12 febr. 1997

Startnotitie Rotterdam Airport

Geachte mevrouw, mijnheer.

Met interesse heb ik uw startnotitie gelezen. Voor een leek blijft het ingewikkelde stof.

Maar toch enige opmerkingen,

nav. punt 4.3. Wat gebeurt er als de 1977-contour niet als uiterste grens geldt na 1 Mei 1997 ? Wordt het onderzoek dan aangepast?

nav. 4.4.1. Ik heb altijd begrepen uit krantenartikelen dat maximaal 20.000 vliegbewegingen per jaar toegestaan zouden worden, anders moest de luchthaven dicht. Waarom dan toch een onderzoek naar 30.000 vlb/jr.

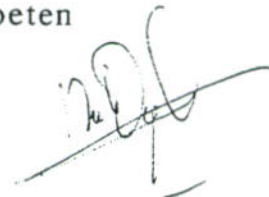
nav. 5.2. Waarom wordt niet onderzocht de luchtverontreiniging in zijn geheel boven Rotterdam? Hoe meer vliegbewegingen, hoe meer verontreiniging. En de lucht blijft nu eenmaal niet hangen, maar daalt neer.

nav.5.3 Het eventueel verplaatsen van de kleine luchtvaart....  
Was dit geen voorwaarde voor het openhouden van de luchthaven?

Verder hoop ik dat u veel aandacht zal geven aan de overige milieuaspecten zoals het inpassen in het landschap en het behoud van de natuur in de omgeving.

vriendelijke groeten

Nel van Dijk  
Lentebloem 18  
3068 AE Rotterdam



Uw kenmerk DGRLD/VI/L  
Uw brief d.d. 09-01-97  
Ons kenmerk 97/000698  
Class. code  
Ambtenaar CAk/PLe  
Doorkiesnr. 461.55.20  
Portefeuille AZ-ROV/BSV  
Datum 13-02-97  
Verzonden 13-2-97

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

Betreft: reactie startnotitie  
m.e.r. Rotterdam Airport

Geachte heer, mevrouw,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de startnotitie m.e.r. Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport. Wij maken graag gebruik van de mogelijkheid hierop te reageren.

Gehoord het advies van de commissies AZ-ROV en BSV stellen wij ons achter het beleidsuitgangspunt van de gemeente Rotterdam, echter wel als maximaal mogelijke variant.

In het kader van deze tervisielegging is het echter nog niet noodzakelijk een bestuurlijke keuze te maken.

In uw startnotitie heeft u een aantal onderzoeksvragen aan de orde gesteld. Wij onderschrijven deze onderzoeksvragen, die wij echter gesplitst hebben in vragen met directe en indirecte gevolgen voor onze deelgemeente en waarbij als referentie de huidige situatie wordt gehanteerd:

Direct:

- onderzoek expliciet de ecologische effecten van het nieuwe luchthaven profiel;
- kwantificering van de geluidsoverlast bij 20.000 vliegbewegingen;
- verstrekt inzicht in de geluidsbelasting (dag-en nachtranden);
- onderzoek de meest gunstige locatie voor het warmdraaien in relatie tot de geluidsoverlast voor de deelgemeente;
- onderzoek de luchtkwaliteit t.g.v. het nieuwe profiel;
- onderzoek de milieu-effecten van het nieuwe profiel, indien de terminal verplaatst wordt naar de GK van Hogendorpweg;
- onderzoek de cumulerende milieu-effecten van Rotterdam Airport en alternatieven uit de startnotitie m.e.r. Rijksweg 13/16 en de HSL;
- wat betekent het meest milieu vriendelijke alternatief voor de deelgemeente;
- onderzoek de effecten van Rotterdam Airport voor de slaapverstoring van omwonenden, waarbij wij opteren voor een volledige nachtsluiting tussen 23.00 en 07.00 uur;

## Indirect:

- inventariseer mogelijke belemmeringen voor de nieuwbouwproductie in de deelgemeentelijke noordrand;
- verstrek inzicht in welke woningen meer binnen de nieuwe voorkeursgrens van 20 KE komen te liggen;
- onderzoek de te verwachten ontwikkelingen m.b.t. verkeer en vervoer voor het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet;
- verstrek inzicht in de aanvliegroutes en eventuele wijzigingen daarin;
- geef inzicht in welke vliegtuigtypen toegestaan worden en welke gevolgen deze hebben voor het milieu (certificering);
- onderzoek de mogelijkheden van een kortere baan in relatie tot het profiel (bijvoorbeeld 1500 meter);

Naast de hierboven genoemde punten vragen wij nadrukkelijk uw aandacht voor de volgende opmerkingen en onderzoeksvragen:

- onderzoek alleen de alternatieven waarbij wordt uitgegaan van niet meer dan 20.000 vliegbewegingen per jaar;
- betrek in uw totaalplaatje van 20.000 vliegbewegingen ook het aantal vliegtuigbewegingen met een gewicht van minder dan 6 ton;
- onderzoek de geluidshinder op het recreëren in de buitenruimte;
- onderzoek de technische voorschriften waaraan de vliegtuigen dienen te voldoen, waarbij wij willen refereren aan het onderzoek zoals destijds uitgevoerd bij de London City Airport;
- is het mogelijk de politieke emotie van de burger te meten zoals te doen gebruikelijk in de Verenigde Staten;
- betrek bij het onderzoek de ontwikkelingen aangaande de RandstadRail/Tramplus;
- onderzoek gegeven het veiligheidsaspect het rampenplan van de Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport;

Wij vertrouwen erop u hiermede voldoende geïnformeerd te hebben en vernemen graag van u op welke wijze onze reactie verwerkt wordt in de richtlijnen m.e.r. Rotterdam Airport.

het dagelijks bestuur van deelgemeente  
Hillegersberg-Schiebroek,

de loco - secretaris,

Pla  
mr. J.W. Blok

de voorzitter,

I. Koedam-Hooijkaas



Dienst Milieu

Milieuzaken

AAN  
Inspraakpunt Startnotitie Rotterdam Airport  
Kneuterdijk 6  
2514 EN Vlaardingen

Hoflaan 43  
Postbus 1003  
3130 EC Vlaardingen  
Telefoon (010) 248 4000  
Fax (010) 248 4555

Giro 496965  
Bank 28.50.58.509

Datum

Onderwerp

13.FEB.1997

Startnotitie Rotterdam Airport

Briefnummer

Uw kenmerk

Bijlage(n)

9740123

DGRLD/VI/L 97.710023

-

Hierdoor delen wij u mede dat wij gebruik maken van de gelegenheid onze zienswijze over de Startnotitie MER Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport kenbaar te maken.

Het is mogelijk dat ons schrijven, waarin inhoudelijk op de materie wordt ingegaan, u eerst na het sluiten van de reactietermijn, doch uiterlijk op 18 februari a.s. bereikt.

Bij monde van mevr. drs. E. Nanninga-Kryzewski van het ministerie van Verkeer en Waterstaat bestaat hiertegen geen bezwaar.

Wij vertrouwen u hiermede vooralsnog voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,  
Burgemeester en wethouders van Vlaardingen,  
namens dezen,  
het hoofd van de afdeling Milieuzaken,

  
A.M.C. Besters

In behandeling bij  
A.J. van der Steen

Doorkiesnummer  
248 4547

Wilt u bij beantwoording  
van deze brief boven-  
staand briefnummer  
vermelden?





Tijdens de door een vertegenwoordiger van de gemeente Vlaardingen bijgewoonde informatiebijeenkomst in Berkel en Rodenrijs is onduidelijkheid gerezen over het gezamenlijke uitgangspunt van de initiatiefnemers. De Rotterdamse portefeuillehouder voor de Haven bevestigde nogmaals de beleidsinzet van het Rotterdam gemeentebestuur, t.w. maximaal 20.000 vliegbewegingen per jaar. Uit de toelichting van de directeur van Rotterdam Airport kwam naar voren dat dit aantal geldt als minimaal noodzakelijk voor het goed functioneren van de luchthaven. Een aantal vliegbewegingen van 25.000 à 30.000 lag naar zijn mening meer voor de hand. Verschil van inzicht was er o.m. ook ten aanzien van de nachtsluiting, het toelaten van de kleine luchtvaart e.d. Ook hierin wenst de luchthaven verder te gaan dan de beleidsinzet van de gemeente Rotterdam.

Wij bespeuren dan ook een vrij grote discrepantie tussen de beleidsinzet van de gemeente Rotterdam en die van de directie van de luchthaven. Wij menen dat het goed is, indien hierover -om misverstanden te voorkomen- zo spoedig mogelijk volledige duidelijkheid wordt geschapen. Het lijkt ons overigens, gelet op de verwachtingen die door het gemeentebestuur van Rotterdam zijn gewekt, niet meer dan vanzelfsprekend dat de beleidsinzet van Rotterdam (zie de voetnoot op blz. 4 van de startnotitie) als te onderzoeken maximum-variant wordt gehanteerd. Varianten die "verder gaan" dan in de visie van Rotterdam mogelijk is, zijn naar ons oordeel geen aanvaardbare opties en behoeven dan ook niet te worden onderzocht. De in de startnotitie geciteerde beleidsinzet van Rotterdam is overigens niet helemaal volledig. Wij missen daarin het aspect, dat sluiting van Rotterdam Airport in de rede ligt, wanneer de beleidsvisie niet realiseerbaar blijkt.

Het verdient voorts aanbeveling duidelijkheid te verschaffen in de (civiele) relatie tussen de beide initiatiefnemers. Onder meer zal duidelijkheid moeten bestaan over de vraag of het uiteindelijke aanwijzingsbesluit van de minister subject- of objectgericht zal zijn, en of deze aanwijzing later van financiële waarde zal blijken te zijn.

In de startnotitie wordt niet of nauwelijks aandacht geschonken aan de discussie die momenteel gaande is over milieu in relatie tot de groei van de luchtvaart. Daarbij doelen wij met name op de discussie over een tweede nationale luchthaven.

De HSL komt eveneens onvoldoende als alternatief in de startnotitie naar voren. Te weinig wordt o.i. onderkend dat de HSL niet alleen concurrerend kan werken voor het korte intercity luchtverkeer (Rotterdam-Parijs/Rotterdam-Londen), maar ook een functie kan vervullen als "toeleverancier" van passagiers naar Schiphol (per HSL neemt de reis van Rotterdam naar Schiphol slechts 20 minuten in beslag).

Onduidelijkheid is er door het door elkaar hanteren van verschillende normen voor geluid. In de startnotitie worden in dit kader o.m. begrippen als Ke-contouren, LAeq-contouren en BKL-contouren gehanteerd. Om vergelijkbaarheid te bevorderen is het goed te streven naar een eenduidige rekenmethode. Verwarring ontstaat eveneens door het te pas en te onpas vermelden van (herberekende) contouren. In dit verband is het veelzeggend dat tijdens



48

de informatiebijeenkomst in Berkel en Rodenrijs bij de aanwezige deskundigen van de rijksluchtvaartdienst en gemeentewerken Rotterdam verschil van mening bestond over de vraag of er op dit moment een contour geldt en zo ja, welke. Daarnaast bestaat er enige twijfel, gezien ook de ervaringen die thans worden opgedaan, over de handhaving van de uiteindelijke zonering/contouren op grond van de beoogde aanwijzing.

Gelet op de overlast die er de afgelopen jaren in tal van gemeenten rond het vliegveld bestaat als gevolg van komende en gaande "hoofdstuk 2-vliegtuigen" pleiten wij ervoor een absoluut verbod in te stellen voor dit soort vliegtuigen. In het MER ware hierover duidelijkheid te scheppen.

In de beleidsvisie van Rotterdam die in de startnotitie wordt aangehaald is sprake van nachtsluiting tussen 23.00 en 06.00 uur. In de milieuwetgeving wordt onder het begrip nachtperiode in het algemeen de periode 23.00 - 07.00 uur bedoeld. Wij menen dat in het MER deze laatstgenoemde periode als variant moet worden meegenomen.

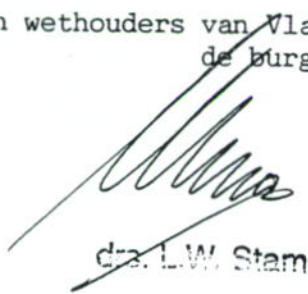
Tot slot verzoeken wij u bij de te onderzoeken varianten (zie 4.5) ook de aan- en afvliegroutes als belangrijke factor aan te merken.

Wij vertrouwen erop dat met onze opmerkingen voldoende rekening zal worden gehouden.

Hoogachtend,

TV. Burgemeester en wethouders van Vlaardingen,  
de secretaris, de burgemeester,

  
dr. de Kok L.S.

  
dr. L.W. Stam

**PER FAX: 3618765**

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

13 februari 1997

dH/AR

070-3825261 (direct faxnr.)

**startnotitie MER**

Geachte mevrouw, heer,

Namens het bestuur van de Rotterdamsche Aero Club reageer ik als volgt naar aanleiding van de door N.V. Luchthaven Schiphol, mede uit naam van Airport Rotterdam B.V., en de gemeente Rotterdam uitgebrachte startnotitie MER Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport. Mijn reactie sluit aan bij de brief van de vliegclub Rotterdam gedateerd 9 februari jl., waarin de voorzitter van deze vliegclub mede spreekt namens de twee overige vliegverenigingen die gevestigd zijn op Rotterdam Airport.

De gemeente Rotterdam heeft tot haar beleidsinzet gekozen Rotterdam Airport in stand te houden als een zakenvliegveld, en dat onder voorwaarden. Zakenvliegveld wil zeggen dat geen ruimte bestaat voor wat wel wordt genoemd General Aviation, oftewel de kleine luchtvaart, en dat betreft toestellen met een startgewicht van minder dan 6.000 kg.

De exploitant van Rotterdam Airport, dat is middelijk N.V. Luchthaven Schiphol, streeft een goede exploitatie-opzet van Rotterdam Airport na, waarin aansluiting wordt gevonden bij de beleidsinzet van de gemeente, zij het dat de exploitant de overige voorwaar-

den van de gemeente, dat betreft bijvoorbeeld nachtvluchten, wenst bij te stellen. De beide partijen, de gemeente Rotterdam en Luchthaven Schiphol, hebben vervolgens, naar zij benadrukken onverplicht, een milieu-effect-rapportage geïnitieerd, en bij kennisneming van de desbetreffende startnotitie blijkt dat in die MER die gebruiksvarianten op hun milieu-effecten worden onderzocht die initiatiefnemers als hun gemeenschappelijk uitgangspunt kunnen onderschrijven. Het gevolg van deze opzet is dat geen onderzoek plaatsvindt naar de milieu-effecten van de General Aviation, dan in een zeer verwijderd verband te weten om een uitgangspositie van het actuele gebruik van het vliegveld thans te kunnen bepalen.

Aldus begint het uitgangspunt voorbij de politieke beleidsinzet, waarvan de validiteit, voorzover het betreft de milieu-effecten dan wel veiligheidseffecten, nog in het geheel niet is onderzocht.

N.B. De mate waarin bijvoorbeeld lawaaioverlast afkomstig is van vliegtuigen die het zakenverkeer onderhouden, vergeleken met hinder afkomstig van de kleine luchtvaart, zijn statisch bekend en bij gelegenheid aangevoerd, o.a. door en vanwege de DCMR.

De derde partij in de besluitvorming die hier aan de orde is, de Rijksluchtvaartdienst als onderdeel van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat, geldt ten deze als het bevoegd gezag die de aanwijzing van de luchthaven vaststelt. Het bevoegd gezag heeft bij monde van de Minister van Verkeer & Waterstaat een en andermaal tot uitdrukking gebracht dat het uitplaatsen van de General Aviation niet uitvoerbaar is dan voorzover er redelijke alternatieven voorhanden zouden zijn. Zover is thans bekend uit eerste verkenningen op planologische - en ander gebied zijn de alternatieven voor de General Aviation in de regio doch buiten Rotterdam Airport bepaald zeer schaars en niet dan met andere nadelen tot uitvoering te brengen. Dat alleen reeds leidt ertoe dat ook onderzocht moet worden in hoeverre de oogmerken van de gemeente, een (woon-)milieu aanvaardbaar vliegveld in de stedelijke omgeving, uitgevoerd kan worden met het op voorwaarden handhaven van de kleine luchtvaart, waarbij van belang is aan te geven dat die kleine luchtvaart bij wijze van zelfregulering maatregelen in voorbereiding c.q. in uitvoering heeft om de te constateren hinder terug te dringen.

13 februari 1997

3

49

Met deze algemene achtergrond maak ik namens de Rotterdamsche Aero Club een drietal opmerkingen met het verzoek dat bij de inrichting van de MER daarmee wordt rekening gehouden. Dat betreft:

1. het onderzoek moet mede betrekking hebben op het alternatief dat vliegbewegingen waarbij vliegtuigen met een gewicht onder de 6.000 kg. van Rotterdam Airport gebruik maken;
2. dat in de milieu-effect-rapportage de objectiviteit wordt gediend, bijvoorbeeld doch met nadruk door de klachtenregistratie te verwerken van de DCMR;
3. dat ten aanzien van de effecten van vliegbewegingen met eenzelfde maatstaf worden gerubriceerd, of het nu betreft de zwaardere vliegtuigen, boven de 6.000 kg., of de vliegtuigen met een startgewicht onder de 6.000 kg.;

N.B. Zoals bekend zal zijn is thans voorzien dat met twee maten wordt gemeten, en dat betreft zowel de Ke- en BKL-eenheden.

Overigens en afsluitend merk ik op dat in terzake geïnstitutionaliseerd overleg van de plaatselijk deelnemers aan de General Aviation wordt gewerkt aan maatregelen die tot terugdringen van geluidshinder leiden. In zoverre is het aangewezen dat de opstellers van de definitieve MER kennis nemen van de bestaande ontwikkelingen.

Inmiddels verblijf ik,

met de meeste hoogachting,  
uw dw.,



D. den Hertog,  
voorzitter bestuur Rotterdamsche Aero Club

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

Postadres:  
's-Gravelandseweg 565  
Postbus 843  
3100 AV Schiedam  
Telefoon: 010 - 4273699  
Telefax: 010 - 4273283

Afdeling : Lucht, Veiligheid en Geluid    Ons kenmerk: 0921/RA1  
Bureau : Geluid    Uw kenmerk : -  
Doorkiesnummer: (010) 4 273 263    Bijlagen : 1  
Telefaxnummer : (010) 4 273 283    Schiedam,

13 FEB. 1997

Onderwerp : Reactie Startnotitie MER Rotterdam Airport.

Met het verschijnen van de startnotitie MER ten behoeve van de nieuwe inrichting Rotterdam Airport, wordt door de initiatiefnemers, i.c. de NVLS/RA en de gemeente Rotterdam, het voornemen kenbaar gemaakt een MER te starten die uiteindelijk moet leiden tot een verzoek tot aanwijzing ten behoeve van Rotterdam Airport. Het bevoegd gezag stelt een ieder in de gelegenheid een reactie te formuleren ten aanzien van de inhoud van de MER. Ter completering van de (startnotitie) MER wil ik u gaarne, per milieucopponent, de navolgende argumenten c.q. aspecten in overweging geven.

#### Geluid

- 1a. In § 2.1 is aangegeven dat de nieuwe luchthaven zal moeten worden geëxploiteerd binnen strikte condities die erop gericht zijn een aanzienlijke verbetering te bereiken voor wat betreft de milieuhinder in vergelijking met de huidige situatie. Daarbij wordt vervolgens verwezen naar een voetnoot (pagina 4) waarin de beleidsinzet van de gemeente Rotterdam uiteen is gezet voor de 'nieuwe inrichting' Rotterdam Airport. Dit betreft mijns inziens de toekomstige (door de gemeente Rotterdam gewenste) situatie en niet de huidige situatie.
- 1b. Als referentiekader (§ 4.3) komt de situatie 1995 het meest in aanmerking. De problematiek omtrent Top Air maakt mijns inziens dat de situatie 1996 minder geschikt is om te beoordelen of het nieuw op te stellen strategisch profiel voldoet aan de in § 2.2 gestelde randvoorwaarde, namelijk "aanscherping van de toelaatbare milieuhinder".
2. Als belangrijk uitgangspunt wordt door de initiatiefnemers aangegeven een gunstiger c.q. niet-toegenomen milieubelasting bij de voorgenomen groei van het aantal vliegbewegingen. Dit roept in het algemeen de vraag op, hoe een intensivering van de bedrijfsvoering samen kan gaan met een beter geluidklimaat. Heel duidelijk zou het MER moeten aangeven (uitgaande van een groei van 17.500 vlbn actueel naar 20.000 vlbn toekomstig) een soort (gefaseerd) programma van geluidreducerende maatregelen om aan deze randvoorwaarde te voldoen.

3. In § 4.5. is aangegeven dat de milieu-effecten van het vliegveld niet slechts worden bepaald door het aantal zware vliegtuigen. Mede van belang daarvoor is ondermeer het gebruik van Rotterdam Airport door de kleine luchtvaart. Temeer omdat de beleidsinzet van beide initiatiefnemers er op gericht is, Rotterdam Airport te laten uitgroeien tot een luchthaven voor zakelijk verkeer.

In dat licht lijkt het relevant dat de initiatiefnemers, gelet op het op te stellen strategisch profiel van de luchthaven, ook op dit punt hun beleidsinzet kenbaar maken. Met andere woorden: welk aantal vliegtuigbewegingen vindt plaats door toestellen met een startgewicht kleiner dan 6 ton. Op deze wijze kan worden voorkomen dat de BKL-contour de KE-zone volledig opvult, hetgeen de hinder vanwege de kleine luchtvaart zal beperken.

4. Naast de eerder genoemde beleidsinzet ten aanzien van de kleine luchtvaart ontbreekt eveneens het inzicht in het aantal les- en oefenvluchten van zowel vliegtuigen met een startgewicht meer en minder dan 6 ton. Ook op dit punt is meer duidelijkheid gewenst.
5. Het studiegebied zoals genoemd in § 3.1. dient te worden uitgebreid indien mocht blijken dat de 20 KE-contouren buiten dit aandachtsgebied komen te liggen.  
Overigens wordt opgemerkt dat uit het klachtenoverzicht van de DCMR-Milieudienst Rijnmond (zie bijlage 1) blijkt dat de invloedssfeer van de luchthaven groter is dan het thans beschouwde gebied.
6. De resultaten van de MER zullen worden gebruikt voor het opstellen van het strategisch profiel voor RA. In hoeverre wordt de aanleg van de HSL betrokken bij het opstellen van de MER. Immers het gevolg van de aanleg kan zijn dat er minder passagiers gebruik gaan maken van RA, hetgeen een kleiner aantal vliegtuigbewegingen tot gevolg kan hebben. Mogelijkerwijs kan dit leiden tot een, uit milieuhygiënisch oogpunt, gunstige bijstelling van het strategisch profiel.
7. Het verdient aanbeveling, in het geval er bij het opstellen van de MER nog geen gegevens bekend zijn over de nieuwe routestructuur voor de grote luchtvaart, bij het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) onderzoek te verrichten naar gunstiger aan- en uitvliegprocedures.  
Afhankelijk van het uiteindelijk op te stellen strategisch profiel (gebruik van RA door de kleine luchtvaart), kan het zinvol zijn bij het MMA tevens nader onderzoek te doen naar de circuitvluchten.
8. In hoeverre wordt thans geanticipeerd op het feit dat in 2000 de wettelijke grenswaarde van BKL zone wordt gereduceerd tot 47 BKL?
9. Tijdens de informatie-avond van 20 januari jl. is gesteld dat in het MER rekening wordt gehouden met cumulatie van luchtvaartgeluid en de overige geluidsoorten zoals wegverkeer en industrielawaai. Welke cumulatie-methode wordt hiervoor toegepast en welke norm(en) word(t) (en) in dat geval gehanteerd.  
Wordt bij de cumulatie van geluidsoorten (in tegenstelling tot de wettelijke normering) de cumulatie van de grote luchtvaart bij de kleine luchtvaart eveneens beschouwd?
10. MTOW (maximum take off weight) en motorprestaties van een bepaald vliegtuigtype bepalen de maximale stijgsnelheid van het vliegtuig. De minimale en maximale stijghoek van het vluchtpad zijn vaste gegevens waarbinnen de luchtvaartmaatschappij enige mate van vrijheid blijkt te hebben. Voor de berekening van de KE-contouren vindt er op basis

van bovengenoemde vliegtuigkenmerken een indeling plaats in één van 9 categorieën vliegtuigen. De betreffende categorie bepaalt de in de KE-berekening gehanteerde stijgsnelheid. In de praktijk blijkt de werkelijk gekozen stijgsnelheid sterk maatschappij afhankelijk (geluidvriendelijk vs economisch vriendelijk vanwege brandstofbesparingen). Ervaringen met het klachtenpatroon rond Schiphol hebben aangegeven dat de hoeveelheid en reikwijdte van de klachten toeneemt met het afnemen van de stijgsnelheid. Hoe wordt deze problematiek in het op te stellen MER nader uitgewerkt?

11. Uit reacties in de dagbladen van chartermaatschappijen is recentelijk gebleken dat zelfs een beperkte nachtsluiting van luchthavens voor deze maatschappijen zodanige beperkingen in de bedrijfsvoering met zich mee brengt, dat dergelijke luchthavens naar verwachting zullen worden vermeden.
- Is het, gelet op de voorgestane beleidsinzet (volledige nachtsluiting), nog wel zinvol om in het MER van charterverkeer uit te gaan? Voorts blijkt dat chartermaatschappijen het niet vanzelfsprekend vinden, dat zij zouden moeten uitwijken naar de regionale luchthavens bij eventuele congestie op de nationale luchthaven. Het is derhalve de vraag, indien er wel sprake is van charterverkeer op RA, of het groeipercentage van dit 'type' verkeer hoger zal uitvallen dan het Europese gemiddelde.

Tot slot van de geluidaspecten merk ik naar aanleiding van § 1.2. op, dat de voorgenomen activiteit mijns inziens als MER-plichtig kan worden aangemerkt op basis van de baanlengte (>1800 meter). Gezien de problematiek rond dit vliegveld lijkt het mij sowieso zinvol om de MER-procedure in deze te volgen. Het initiatief wordt derhalve toegejuicht.

#### Veiligheid

Naast het genoemde onderzoek naar het individueel - en groepsrisico zijn er nog een aantal andere veiligheidsaspecten welke naar mijn mening in het MER in beeld zouden moeten worden gebracht. Het betreft de navolgende zaken:

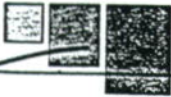
- a. Soorten vliegtuigen: gewicht, betrouwbaarheid
- b. Goederen: gewicht, soort (gevaarlijke stoffen?)
- c. Aan- en uitvliegroutes: vinden deze plaats over bedrijven met risico?
- d. Soort landings-ontvangstinstallatie (begeleiding van de toestellen bij de landingsprocedure)
- e. Zijn er perioden met 'files' in de lucht, of is er een zodanige spreiding dat de vliegtuigen niet op elkaar hoeven te wachten.
- f. Uitwijkmogelijkheden: waar kunnen toestellen naar toe als er bijvoorbeeld mist is, of een incident.
- g. Waar vindt de opslag van kerosine plaats?

Ik vertrouw erop u met bovenstaande opmerkingen te hebben voorzien van een zinvolle bijdrage in het kader van de onderhavige MER-procedure. Voor nadere informatie kunt u zich wenden tot de heer M.J. Beliën (tst 010 4273 260) of de heer R. Algra (tst 010 4273 263) beiden van bureau Geluid van deze dienst.

De directeur



**drs. G.J. van TONGEREN**



G.W. Burgerplein 5  
3021 AS Rotterdam  
telefoon 010 - 476 53 55  
fax 477 55 62  
postbank 5187519

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

referentie VV 9742/001  
uw referentie  
onderwerp inspraakreactie op startnotitie ME Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport  
behandeld door A. Steekelenburg  
datum 12-2-1997

Geachte lezeressen en lezers,

Uw insteek in de startnotitie MER Rotterdam Airport verbaast ons hogelijk. Hij lijkt ons niet te sporen met de mede door onze organisatie onder voorwaarden aanvaarde beleidsinzet inzake dit vliegveld. Wij stellen U daarom voor de startnotitie ingrijpend te wijzigen. In een beknopte toelichting zullen wij onderstaand eerst onze opvattingen over de algemene hoofdlijnen uit de beleidsinzet toelichten. Vervolgens zullen wij, onder andere op basis van deze toelichting en op basis van onze milieuhygiënische inzichten, paragraafsgewijs concrete wijzigingsvoorstellen voor de startnotitie doen. Wij verzoeken U onze wijzigingsvoorstellen en de erachter liggende gedachten zorgvuldig te overwegen en er niet dan schriftelijk gemotiveerd van af te wijken. Gaarne ontvangen wij van U een schriftelijke bevestiging van deze inspraakreactie voorzien van een termijn waarop wij Uw uiteindelijke motivatie tegemoet kunnen zien.

### Toelichting op hoofdlijnen op de beleidsinzet

U verheft in Uw startnotitie een rendabel zakenvliegveld als doel en creëert vervolgens in Uw uitwerking maximale ruimte voor vliegbewegingen van toestellen van >6 ton, die niets met zakenvluchten en alles met voor toerisme en vracht bestemde (charter)vluchten te maken hebben. Dit is ons inziens volstrekt strijdig met de geest van de beleidsinzet.

Doel van de beleidsinzet is tweeledig:

- 1) De huidige ervaren (>7000 klachten!) geluidsoverlast vanwege vliegtuiglawaai in de noordrand van de stadsregio Rotterdam zover terugdringen (conform 'een aanzienlijke verbetering, etc.' op pagina 4 startnotitie 1e alinea) dat een goed uitgangspunt voor hoogwaardige woon- en leefkwaliteit in bestaande en toekomstige woon-, recreatie en natuurbestemmingen wordt verkregen;
- 2) Vanwege verondersteld economisch belang, uit te drukken in directe en indirecte werkgelegenheid en toegevoegde waarde en extra bedrijvigheid aanzuigende werking, onderzoeken of een rendabel vliegveld, voornamelijk in te richten als zakenvliegveld op de locatie van Rotterdam Airport daarin met behulp van speciale milieubegrenzings binnen stringente milieurandvoorwaarden is in te passen.

Belangrijke achtergrond van deze twee hoofdlijnen is dat, gezien de achterblijvende stedelijke economie in de regio en de achterliggende factoren hierbij, hoogwaardige woon- en werkruimte van essentieel belang is voor de mogelijkheid tot toekomstige economische bloei van de regio.



Belangrijke achtergrond is ook dat het huidige vliegveld op een door alle partijen reeds gedurende lange jaren erkende ongeschikte plaats ligt om zich op een 'gewone' manier te ontwikkelen.

Nadrukkelijk is overeengekomen dat moet worden afgezien van exploitatie van het huidige vliegveld, indien het niet mogelijk blijkt een levensvatbaar zakenvliegveld in te richten binnen de minimale milieurandvoorwaarden die zijn vastgelegd in de condities van de beleidsinzet zoals opgenomen onderaan op bladzijde 4 van de startnotitie.

Een zakenvliegveld is hiermede een middel waarvan volstrekt niet zeker is of de economische doelen ervan, binnen de milieurandvoorwaarden, ook werkelijk kunnen worden bereikt. De economische conditie uit de beleidsinzet, 'een redelijk te achten vergoeding voor grond en opstellen', lijkt zeer moeilijk te bereiken. Zeker wanneer wij dit zo opvatten dat deze  $\pm 270$  hectare uniek gelegen stadsgrond vergelijkbare waarde moet opbrengen als de oorspronkelijk in het IPNR beoogde bebouwing zou kunnen genereren. Het kan natuurlijk zijn dat het college dit 'redelijk' zo opvat, dat het mindere aan grondinkomsten dat Rotterdam, gezien de beleidsinzet, kan verwachten moet opwegen tegen de economische effecten van een zakenvliegveld.

Deze economische effecten zijn nu nog niet meer dan een veronderstelling. Wij verzoeken aan het Gemeentebestuur deze effecten te berekenen in een Economische Effect Rapportage, en deze af te wegen tegen de economische effecten die de IPNR-variant zonder luchthaven (uitgroei tot maximaal 50.000 arbeidsplaatsen!) volgens het NEI zou kunnen genereren.

## Voorstellen voor wijziging van de startnotitie

### 2.2 bandbreedte doelstelling

Het gaat niet aan te veronderstellen dat de 1977-contour als uiterste grens van de bandbreedte voor te accepteren milieuhinder mag worden genomen. Deze bandbreedte is, getuige uitspraken van wethouder Kombrink en de raadscommissie, juist 'uiterst smal'. De bandbreedte bestaat vooral uit het onderzoeken van vernieuwende mogelijkheden van speciale beperkende voorschriften die tegelijkertijd voor de specifieke functie van een zakenvliegveld, binnen de maximaal toegestane geluidgrenzen (conform de condities), toch voldoende vluchten mogelijk maken. De bandbreedte zit hem dus in de te kiezen vluchtenmix.

### 3.3.1 autonome ontwikkelingen luchthaven

In het licht van de beleidsinzet is de huidige exploitatie van RA niet te handhaven. Indien een ombouw tot renderend zakenvliegveld binnen milieurandvoorwaarden niet slaagt zal de exploitatie van RA worden beëindigd. Formeel ligt dan de terugvaloptie van NRA open. Dit nieuwe vliegveld is echter van de baan vanwege ontbreken van bestuurlijk draagvlak en vanwege ontbreken van voldoende financiële middelen, bij ontstentenis van private investeerders. Het bedrijfsleven wil geen geld in NRA stoppen vanwege de wankelende financiële toekomstperspectieven van dit alternatief. De autonome ontwikkeling zal dus zijn: geen luchthaven.

### 4.4.1 gebruiksalternatieven

Het is niet zinvol gebruiksalternatieven voor te dragen die een zwaardere milieuhinder met zich mee zullen brengen dan de condities van de nadrukkelijk als een 'zorgvuldig compromis' gepresenteerde beleidsinzet. Meer dan 20.000 vliegbewegingen van toestellen >6 ton verhoudt zich ook niet tot de omschrijving 'zakenvliegveld'. Zakenvluchten geschieden voor het overgrote deel in toestellen onder deze gewichtsklassegrens. De beleidsinzet is gericht op het veronderstelde economische belang van een zakenvliegveld.



Een voornamelijk op chartervluchten ingesteld vliegveld mag, gezien de erkend ongunstige ligging van RA niet overwogen worden.

De hele insteek van het indelen van te onderzoeken varianten op basis van bepaalde toe te stane hoeveelheden vliegbewegingen van toestellen >6 ton lijkt ons gezien inhoud en achtergronden van de beleidsinzet verkeerd. Uitgangspunt moet bij varianten een beoogde milieukwaliteit zijn, waarbinnen onderzocht kan worden met welk stelsel van regels en voorzieningen een zo optimaal op zakenvluchten gerichte en wellicht toch nog renderende luchthaven mogelijk is.

Wij stellen aan de hand van dit uitgangspunt voor twee varianten te onderzoeken, naast de verplichte Meest Milieuvriendelijke Variant:

#### *1) de optimale variant*

Schets een geluidcontour waarbinnen optimale kwaliteit van bestaande en toekomstige woonbestemming, recreatiebestemming en natuurbestemming ten aanzien van vliegtuiglawaai wordt gegarandeerd. Wij stellen voor een geluidcontour waarbij geen (delen van) de genoemde gevoelige functies binnen de 20KE-contour vallen. Achterliggende gedachte hierbij is dat de kwaliteitseisen van bewoners een autonome ontwikkeling kennen in de richting van hogere eisen. U moet in Uw plannen rekening houden met deze autonome ontwikkeling. De minimale wettelijke geluidnorm van 35KE -uitsluitend voor (nieuwe) woonbestemmingen- voldoet, zeker in de toekomst, volstrekt niet aan de doelstelling van hoogwaardige woon- en leefkwaliteit.

Onderzoek met welke creatieve maatregelen en voorzieningen binnen deze contour RA zich optimaal tot zakenvliegveld kan ontwikkelen.

#### *2) de uiterste compromisvariant*

Schets een geluidcontour op basis van de uiterste compromisvariant van de beleidsinzet: voornamelijk zakenvluchten, maximaal 20.000 vliegbewegingen van toestellen >6 ton, volledige nachtsluiting tussen 23.00 uur en 6.00 uur, gering aandeel chartervluchten, geen sport- les- reclame- en valschermvluchten. Houdt bij deze geluidcontour rekening met een geluidnorm van 40 d(B)A voor stiltegebieden en natuurgebieden. Onderzoek binnen deze contour hoe RA zich optimaal tot zakenvliegveld kan ontwikkelen.

#### 4.4.2 de Meest Milieuvriendelijke Variant

Daar de financiële haalbaarheid ten opzichte van de financiële conditie uit de beleidsinzet en de veronderstelde economische baten van een binnen stringente milieuvorwaarden optimaal op zakenvluchten gerichtvliegveld nog allerminst zeker zijn, verdient een alternatief zonder RA uitwerking als Meest Milieuvriendelijk Alternatief. Ook huidig en toekomstig naar alle waarschijnlijkheid aan te scherpen milieubeleid, gericht op terugdringen van de groei van het luchtverkeer en op substitutie van het, op RA beoogde, transeuropese luchtverkeer door de HSL, is argument om een alternatief zonder RA te kiezen.

Wij stellen voor een MMV zonder RA, met via incheckbalie en speciaal daartoe geoutilleerde faciliteiten en voorkeursbehandeling op het nieuwe HSL-station Rotterdam Centraal, een zo optimaal mogelijke bediening van zakenpassagiers met eindbestemming Europa, te bedienen via zowel HSLnet als via Schiphol of luchthaven Brussel. Neem de mogelijkheid van hierdoor betere benutting van de HSL door zakenreizigers mee in Uw vergelijking. (Eenmaal in de HSL, nooit meer anders!)

#### 4.4.3 afweging van economische effecten en aanwijzing

Niet alleen de bedrijfseconomische effecten, maar ook de regionale economische effecten afgezet tegen de door het NEI berekende economische effecten van de IPNR-variant zonder luchthaven moeten, naast de milieuaspecten worden afgewogen voor een eventuele aanwijzing.



#### 4.5 varianten

- ad a) De gekozen nachtsluiting in de beleidscondities is aan de korte kant. Onderzoek ook de mogelijkheden van nachtsluiting van 23.00 uur tot 07.00 uur en van 22.00 uur tot 08.00 uur.
- ad b) Onderzoek ook andere mogelijkheden om de hinder van les-, reclame-, rondvlucht-, en parachutevluchten in te perken, zoals een vliegverbod boven te selecteren gevoelige woon-, recreatie- en natuurbestemmingen. Onderzoek vanwege de geringe bereidheid bij minister en exploitant tot uitplaatsen van de kleine luchtvaart de mogelijkheden tot compensatie van enige hinder van deze kleine luchtvaart ten koste van het aandeel charters.
- ad d) De standaardmix voor een vliegveld hoeft niet te worden onderzocht. Wij zijn op zoek naar de ideale, speciale **zakenvluchten**mix. Onderzoek hiertoe alle denkbare, en dikwijls reeds bij andere vliegvelden in gebruik zijnde, mogelijkheden zoals:
- fysiek inkorten van de landingsbaan tot 1300 meter effectief (vgl. Londen)
  - uitsluitend toelaten van toestellen met een vergelijkbare of stijlere stijghoek en een vergelijkbaar of gunstiger geluidprofiel dan de BAE 146.
  - instellen van een maximaal toelaatbaar opstijggewicht.
  - uitsluiten van specifieke typen lawaaiige vliegtuigen.

extra toe te voegen:

- 1) Onderzoek creatieve mogelijkheden om overtreding van de voorschriften ook daadwerkelijk te handhaven middels onder andere lik op stuk boetesystemen in combinatie met een controlesysteem op de handhaving ervan en openbare verslaglegging.
- 2) Onderzoek mogelijkheden om klachten over lawaaihinder een terugkoppelende invloed te laten hebben op de beperkende voorschriften.
- 3) Onderzoek mogelijkheden om de opbrengst uit bestrafte overtredingen ten goede te laten komen aan de gehinderden.

#### 5.2 directe milieueffecten

##### geluid

Onderzoek ook het geaccumuleerde geluid. Geef aan hoe in de keuze van de vliegveldmix geluidcontouren en daadwerkelijk ervaren geluidhinder, als blijkt uit de klachtenmelding, in positieve zin beïnvloed kunnen worden. Houd rekening met de bijzondere status van stiltegebieden en natuurgebieden. Ga ervan uit dat (in de toekomst) hiervoor cumulatieve geluidgrenswaarden van 40 d(B)A gelden.

##### externe veiligheid

Houd in de externe veiligheidsrapportage nadrukkelijk rekening met de bestemming van omliggende gebieden tot belangrijke vogel terreinen. Geef aan hoe het extra veiligheidsrisico van deze vogels in de nabijheid van het vliegveld kan worden bestreden, zonder de leefruimte van de vogels verder te beperken of anderszins te schaden. Geef aan hoe in de keuze van de vliegveldmix veiligheidcontouren positief beïnvloed kunnen worden.

##### luchtverontreiniging

Neem vervuiling van hogere luchtlagen wel mee en weeg dit af tegen het Meest Milieuvriendelijke Alternatief. Neem ook mee 'fijn stof' en 'on(volledig) verbrande kerosine'. Besteed bij 'stankhinder' ook nadrukkelijk aandacht aan de belasting hiermee van recreatie- en natuurgebieden, ervan uitgaande dat ook hier *bewoners* wensen te verkeren.



overige aspecten

Besteedt gezien de behoefte aan hoogwaardige woon- en leefkwaliteit en gezien de aanwezigheid in de nabijheid van RA van in Rijnmond zeldzame en bijzondere recreatiegebieden, stiltegebieden en natuurgebieden bijzondere aandacht aan behoud hiervan en aan de mogelijkheden voor toekomstige ontwikkeling hiervan, in relatie met de ontwikkeling van RA.

Dank voor Uw aandacht. In de hoop dat deze inbreng zal bijdragen aan het optimaliseren van de MER en de variantenuitwerking verblijven wij,  
hoogachtend:

.a.

Zuid-Hollandse Milieufederatie  
namens deze drs. N. A. van Brussel  
directeur

Schiedam, 12-2-1997

Geachte heer,

Betr.: startnotitie MER R'dam Airport

n.a.v. de startnotitie MER nieuwe inrichting Rotterdam Airport, wil ik gaarne mijn mening geven.

Ik woon zelf onder de aanvlieg-/vertrekroute van Rotterdam Airport en zou dus volgens de tegenstanders van de luchthaven enorme last van vliegtuiglawaai moeten hebben. Echter van enorme overlast is absoluut geen sprake; natuurlijk hoor je weleens een vliegtuig. Maar als je in een druk bevolkt gebied woont, hoor je dagelijks zoveel andere geluiden. De rijkswegen A-20 en de eventueel nog aan te leggen A-4 verontrusten mij veel meer dan Rotterdam Airport. Rijkswegen veroorzaken 24 uur per dag lawaai en stank: ook s'nachts, want daar geldt geen rijverbod tussen 23 - 7 uur.

Al jaren vind ik alle commotie omtrent de geluidshinder van Rotterdam Airport zwaar overdreven. Ondanks er steeds minder oudere vliegtuigen komen wordt er steeds vaker geklaagd? Helaas luistert de politiek altijd alleen maar naar een kleine schreeuwende groep mensen, en niet naar de zwijgende meerderheid.

Ik vind werkgelegenheid en het milieu de belangrijkste onderwerpen van de politiek.

Rotterdam Airport zorgt ook voor werkgelegenheid, die nog verder kan toenemen.

Met inachtneming van milieu eisen kan Rotterdam Airport zeker nog uitgebreid worden.

Daar vliegtuigmotoren steeds stiller worden, zal het probleem van vliegtuiglawaai steeds kleiner worden. Een maximum aan het aantal vliegtuigen stellen is belemmerend voor de groei van de luchthaven en vind ik niet nodig.

Een gezonde luchthaven moet kunnen groeien, economisch gezien erg belangrijk en goed voor de werkgelegenheid in de regio Rotterdam.

Behalve nieuwe lijndiensten vanaf Rotterdam Airport kunnen ook de vakantie- en vrachtcharters nog toenemen; mits er van geluidsarme vliegtuigen gebruik wordt gemaakt, zonder het instellen van een maximum aan vliegbewegingen.

Tot slot: Rotterdam Airport verdient nu eindelijk eens een goede kans te krijgen zich als regionale luchthaven verder te ontwikkelen, zonder verdere politieke belemmeringen.

Hogachtend,

H.C. Engelbert

Warmoezenierstraat 5

3123 EN Schiedam



# COMMISSIE MILIEUHYGIËNE LUCHTVAARTTERREIN ROTTERDAM

---

**Aan:** Inspiraakpunt Startnotitie MER Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport,  
Kneuterdijk 7,  
2514 EN DEN HAAG.

**Onderwerp:** Commentaar op Startnotitie.

**Kenmerk:** CMLR 14/97

**Datum:** 11 februari 1997

De Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Rotterdam (CMLR) maakt gebruik van de gelegenheid te reageren op de Startnota MER ten behoeve van de Nieuwe Inrichting van Rotterdam Airport.

Het gaat daarbij om de volgende punten:

1. In 2.2. staat: *"de beleidsdoelstellingen van de initiatiefnemers, in termen van aantallen bewegingen van vliegtuigen met een startgewicht > 6 ton, liggen in de bandbreedte tussen circa 20.000 vliegtuigbewegingen per jaar en de herberekende 1977-contour."*

Dit uitgangspunt is niet helder. Er kan een contour worden berekend die wordt bepaald door 20.000 vliegbewegingen en er is de herberekende 1977-contour. De bandbreedte zou dus het gebied moeten zijn tussen deze beide contouren. Daarnaast noemt de notitie in 4.4.1. echter ook 17.500, 25.000 en 30.000 vliegtuigbewegingen per jaar.

Het verdient aanbeveling een en ander in de richtlijnen begrijpelijker te maken.

2. In hoofdstuk 4.1. van de Startnotitie worden twee alternatieven genoemd die samen met de voorgenoemde activiteit worden onderzocht. Dit zijn de huidige situatie en het nulalternatief in de vorm van een autonome ontwikkeling.

De CMLR zou graag zien dat ook de situatie die optreedt als gevolg van sluiting van de luchthaven in het onderzoek wordt meegenomen. Door de gemeente Rotterdam wordt nl. het standpunt ingenomen dat wanneer de onderhandelingen over de toekomst van RA niet naar tevredenheid verlopen de gemeente kan besluiten het vliegveld te sluiten. Sluiting is dus, zoals in 4.1. van de startnotitie wordt opgemerkt, niet direct een redelijk alternatief, maar wel een

53  
mogelijkheid die niet geheel uitgesloten mag worden. De CMLR acht het derhalve verstandig nu reeds te bezien wat de gevolgen van een dergelijk besluit zullen zijn.

Hoewel de situatie na sluiting afhankelijk is van de nieuwe bestemming van het terrein, kan dit alternatief ook worden gebruikt als referentiekader.

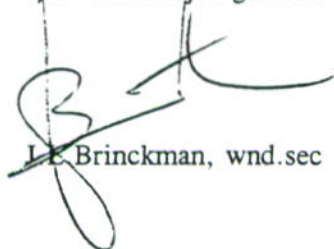
3. Een belangrijk deel van de leden van de CMLR is van mening dat tot nu toe bij de exploitatie van de luchthaven te weinig aandacht is besteed aan de overlast die de nabije omgeving van het vliegveld ondervindt tengevolge van het starten en landen van vliegtuigen.  
Ook warmdraaien en proefdraaien kunnen bronnen van overlast zijn. Deze laatste vorm van overlast valt niet onder de Luchtvaartwet, maar onder de Wet Geluidhinder. Verder komt het regelmatig voor dat vliegtuigen die van baan 24 opstijgen, bij het begin van de baan met draaiende motor wachten op het vertreksein van de toren. Tijdens deze wachttijd, die soms kan oplopen tot 20 minuten wordt in de nabijgelegen woonwijk Schiebroek veel overlast van kerosine ondervonden.  
De CMLR verzoekt u bij het uitvoeren van het MER-onderzoek aandacht aan deze vormen van overlast te besteden, speciaal aan de vermijdbare overlast, en zo mogelijk aan te geven op welke wijze hierin verbetering is te brengen.
4. Onder 4.5. van de startnotitie wordt opgemerkt dat de milieueffecten van het vliegveld niet slechts worden bepaald door het aantal vliegtuigen groter dan 6 ton, maar ook door vier andere belangrijk factoren. De CMLR wil hierover het volgende opmerken:
  - Niet alleen is het aantal vliegtuigen van invloed, maar ook en zelfs nog meer de vliegtuigtypen die worden gebruikt.
  - Onder factor a. wordt de mate van nachtsluiting genoemd. De CMLR is ook geïnteresseerd in de variant waarin de luchthaven gesloten is tussen 23.00 uur en 00.70 uur, en de variant waarbij lawaaige toestellen geen toegang hebben tussen 20.00 uur en 08.00 uur.
  - Als factor e. zou de CMLR graag de vliegroutes toegevoegd zien. Een geringe wijziging van een route kan een aanmerkelijke reductie van de hoeveelheid overlast betekenen.
5. De berekeningsmethode voor geluidcontouren is gebaseerd op de situatie op Schiphol een aantal jaren geleden, met veel hoofdstuk-2 straalvliegtuigen. Op dit moment is de situatie al heel anders, terwijl bij de berekening van de contouren voor het nieuwe Rotterdam Airport wordt uitgegaan van een vlootmix zonder hoofdstuk-2 vliegtuigen.  
Bij de in Nederland toegepaste berekeningsmethode wordt het deel van de "footprint" dat kleiner is dan 65 dB(A) niet meegenomen. Er komen echter steeds meer vliegtuigen met een geringere geluidbelasting, welke dus niet of slechts voor een klein deel wordt meegeteld. Deze vliegtuigen leveren echter wel hun bijdrage aan de geluidoverlast.  
De CMLR stelt daarom voor, de huidige afkapgrens van 65 dB(A) te vergelijken met grenzen van 60 en 55 dB(A) en te bezien of met een verlaging van de grens de realiteit beter wordt benaderd. De invloed van het achtergrondgeluid speelt hierbij uiteraard ook een rol.

Gezien het grote verschil tussen de situatie op Schiphol en die op de regionale luchthavens stellen wij voor dat aan het NLR wordt gevraagd een berekenings-methodiek te ontwikkelen die is toegesneden op de regionale velden en die toe te passen op Rotterdam Airport.

53

6. Tot slot willen wij opmerken dat ons door de minister van Verkeer en Waterstaat bij brief van 30 september is medegedeeld dat niet valt uit te sluiten dat Rotterdam Airport wordt gebruikt als overloop voor het "vollopende" Schiphol. Dit is geen goede zaak, omdat verwacht mag worden dat vooral de economisch oninteressante vluchten en dagrandverkeer (charters) door Schiphol zullen worden afgestoten. Wij stellen u voor deze ontwikkeling, die het functioneren van RA als beperkte zakenluchthaven in ernstige mate zou kunnen schaden in de MER-studie mee te nemen.

met vriendelijke groeten



L.C. Brinckman, wnd.sec

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

Van: H.A. van Dongen  
De Wielewaal 13  
2761 XW Zevenhuizen

Zevenhuizen, 11 februari 1997

Mijne heren,

Vliegveld Zestienhoven, of het nu een nationale of regionale luchthaven genoemd wordt, is en blijft een crime. In de drukke Rijnmond-regio is behoefte aan woonwijken en Zestienhoven is een ideale lokatie, bijna midden in het centrum van Rotterdam.

Zestienhoven blijft een financieel bodemloze put, een speeltje van enkele Rotterdamse bobo's. Met de HSL komt er een supersnelle verbinding met Schiphol: een reistijd van rond de 30 minuten. Vergelijk eens met Heathrow, Kennedy Airport, Charles de Gaulle, Fiumicino: allemaal vliegvelden gesitueerd op een uur reizen van het centrum.

De tendens gaat meer en meer naar een Schiphol-dependence in zee. In dit druk bevolkte land is het beslag op kostbare grond en de toenemende geluidshinder op zijn zachtst gezegd hoogst onfatsoenlijk te noemen.

"Zestienhoven krijgt geen nachtvluchten." Zo'n uitspraak is een lachertje. Kijk naar Beek. Ook Zestienhoven zal zijn "randjes van de nacht" krijgen, dus geluidshinder tot 2 uur 's nachts en vanaf half vijf 's ochtends. Argumenten zijn dan het exploitatietekort en de werkgelegenheid.

Ondergetekende is VOORSTANDER VAN SLUITING van Zestienhoven.

Bij handhaving van Zestienhoven op de huidige lokatie dringt ondergetekende aan op maatregelen om de geluidsoverlast voor de inwoners van Zevenhuizen, dat recht onder de aanvliegeroute ligt, sterk te beperken. Dat is mogelijk met de volgende maatregelen:

- a. de vliegtuigen vliegen hoger aan.
  - b. de aanvliegeroute wordt zodanig verlegd dat vliegtuigen met een flauwe bocht tussen de kernen van Zevenhuizen en Bleiswijk aanvliegen. Ter hoogte van de Rottemeren komen de vliegtuigen dan op de oude aanvliegeroute.
- Duizenden mensen blijven met deze 2 simpele maatregelen gespaard van geluidsoverlast.

Hoogachtend,

H.A. van Dongen.



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

Geachte dames en heren,

Allereerst wil ik mijn bezwaar uitten tegen de door u gevolgde procedure. Door volstrekt particulier initiatief moet in als direct betrokkene/gedupeerde vernemen dat dit inspraakpunt bestaat. Zou het niet juist zijn hier publiciteit aan te geven zodat er binnen de gestelde termijn gereageerd kan worden en de activiteiten een werkelijk democratisch gehalte te geven! Voor wat de toekomst van Rotterdam Airport betreft kan gesteld worden dat de situering reeds nu tot ernstige overlast aanleiding geeft doordat zowel de start- als aanvliegeroutes over dicht bevolkte wooncentra plaatsvinden.

Ondanks alle toezeggingen in het verleden door lokale als wel landelijke politieke/ambtelijke instanties is het aantal vluchten de laatste jaar drastisch toegenomen.

Niet alleen het aantal vluchten is toegenomen maar ook de omvang/groote van de vliegtuigen is sterkt toegenomen waardoor er een veel langere afdaling *op laag niveau* dient plaats te vinden.

Vanuit mijn woonsituatie kan ik de inzittende achter de ramen zien zitten.

Gezien het in Nederland ontbreken van maximale geluidseisen voor vliegtuigen wordt Rotterdam Airport ook zeer frequent door vliegtuigen uit het voormalige oostblok bezocht. Deze vliegtuigen voldoen duidelijk hoorbaar niet aan de algemeen gesteld milieunormen qua geluid van westerse vliegtuigen.

Als laatste wil ik vermelden de recente opmerkingen van de directie van de NV luchthaven Schiphol, (exploitant van Rotterdam Airport) dat niet zakenvluchten beter van ander luchthavens dan Schiphol kunnen vertrekken. Overigens is dit beleid niet nieuwe met namen in de zomermaanden is de overlast aanzienlijk toegenomen door vakantievluchten van grote vliegtuigen.

Deze zoveelste negatieve ontwikkeling, die ook de landelijke pers heeft gehaald en u dus niet onbekend zal zijn, staat haaks op het kabinetsbeleid en dat van de Gemeente Rotterdam.

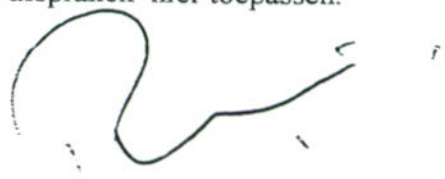
Ook het zeer onduidelijke kabinetsbeleid over nachtvluchten waarvoor een soort gedoogbeleid bestaat maakt dat de NV Schiphol hiervan, sluiks, steeds meer gebruik maakt tussen grofweg 1.00 uur en 2.30 uur s' nachts.

Mijn voorstel is:

- Rotterdam Airport opheffen op mileutechnische en ernstig overlast veroorzakende gronden. Dit sluit ook goed aan bij het recent geformuleerde kabinetsbeleid om te komen tot èèn grote nationale luchthaven.
- Indien er voor zèér beperkt zakelijk gebruik, wat ik overigens nauwelijks aanneembaar acht gezien de kleine afstanden in Nederland en de uitstekende infrastructuur met eerdaags ook nog de TGV, toch een vliegveld noodzakelijk wordt geacht dan zal situering het beste kunnen plaatsvinden op de maasvlakte vlakbij deze zakelijke activiteiten en ver verwijderd van woongebieden. Ook algemeen geldende internationale afspraken hier toepassen.

Hoogachtend,

P.W.M. Niemer  
Bosrand 23  
3121 XA Schiedam



GEMEENTEWERKEN ROTTERDAM					
SEZ.	01				
INGEK.	13 FEB. 1997 97/5443				
Beh.	117/172 Bergschenhoek, 10 februari 1997.				
PARAAF					
in overleg met					
PARAAF					
AFTREK					

Geachte mijnheer,

Namens de Bezorgde Bewoners Bergschenhoek wil ik reageren op de Startnotitie Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport. Wij willen u vragen de volgende punten in uw rapportage op te nemen:

bij 3.2.2

- De vliegbewegingen van alle vliegtuigen voor de berekening van geluidcontouren.

Wat is de waarde van een Ke-contour zonder de vliegtuigen minder dan 6 ton?

bij 5.2

- Het vermelden van geluidgevoelige bestemmingen, o.a. gebieden met recreatieve doeleinden.
- Aandacht schenken aan verontreiniging van hogere luchtlagen.
- Het terzijde leggen van deze berekening tendeert naar afschuiven van verantwoordelijkheid.
- Rapporteren over het cumulatieve effect van de luchtverontreiniging door lucht-weg-en railverkeer.
- Bestuderen van gezondheidsonderzoeken, o.a. het aan de heer van Bennekom overhandigde rapport betreffende ALS in Overschie, en de resultaten rapporteren.

Wij hopen, dat u, door uw studie en de verwerking van de reacties, tot een evenwichtige rapportage zult komen.

Hoogachtend,

Bezorgde Bewoners Bergschenhoek,  
P. de Vogel  
Velden Beemd 41  
2661 AM Bergschenhoek.

P. de Vogel.



# HOOGHEEMRAADSCHAP VAN DELFLAND

Postadres: Bestuur, Administratieve Dienst en  
Facilitair Bedrijf Delfland, Postbus 3061, 2601 DB Delft;  
Technische Dienst, Postbus 2936, 2601 CX Delft  
Bezoekadres: Phoenixstraat 32, Delft

Telefoon: 015-260 81 08 Fax: 015-212 49 68  
Postrekeningen: 43457 Algemeen,  
2004 Omslag, 25480 Verontreinigingsheffing

Inspraakpunt Startnotitie  
Rotterdam Airport  
Kneuterdijk 6  
2514 EN DEN HAAG

Ons kenmerk : 97.00115  
Uw brief d.d. : 9 januari 1997  
Uw kenmerk : DGRDL/VI/L 97.710026  
Bijlage(n) :  
Onderwerp : Startnotitie Rotterdam Airport

Dienst/afdeling : TD/Pijnacker  
Contactpersoon : ing. O. Leemans  
Doorkiesnummer : (015) 362 04 05  
Delft : 21 februari 1997

Geachte heer/mevrouw,

Naar aanleiding van uw verzoek om opmerkingen kenbaar te maken omtrent de Startnotitie Rotterdam Airport deel ik u, hiertoe gemachtigd door dijkgraaf en hoogheemraden bij Algemeen Mandaatbesluit, het volgende mee.

De luchtverontreiniging ten gevolge van het luchtverkeer op en nabij de luchthaven zal van invloed zijn op de kwaliteit van het oppervlaktewater en de waterbodems rondom Rotterdam Airport.

In paragraaf 5.2 wordt aangegeven dat "slechts globaal" aandacht zal worden besteed aan samenhangende milieu-aspecten waaronder eventuele verandering van kwaliteit van oppervlaktewater.

Gelet op Delflands taak met betrekking tot de kwaliteit van oppervlaktewater en de waterbodems acht ik het gewenst dat in de studie wordt ingegaan op het effect van de toename van diffuse verontreinigingen - van zowel toenemend vliegverkeer als de daarvoor toenemende automobiliteit - op de kwaliteit van het oppervlaktewater en de waterbodems.

Hoogachtend,  
de directeur-ingenieur

ir. M.D. Sinke

hw/vord/tde