

VERSLAG INFORMATIEBIJEENKOMST STARTNOTITIE MER NIEUWE INRICHTING ROTTERDAM AIRPORT

Inhoud

1. Verslag van de bijeenkomst d.d. 20 januari 1997,
de Ark te Berkel pagina 1

inleiders:

- J. van der Vlist (voorzitter)
- J.H.A. van den Muijsenberg (gemeente Rotterdam)
- R.H.J. Wondolleck (Rotterdam Airport)
- M.W. Jurriaans (Rijksluchtvaartdienst)
- W. Fikken (Gemeentewerken Rotterdam)

2. Verslag van de bijeenkomst d.d. 29 januari 1997,
Rotterdam Airport Hotel te Rotterdam pagina 11

inleiders:

- J. van der Vlist (voorzitter)
- J.C. Kombrink (gemeente Rotterdam)
- R.H.J. Wondolleck (Rotterdam Airport)
- M.W. Jurriaans (Rijksluchtvaartdienst)
- W. Fikken (Gemeentewerken Rotterdam)

Verslag van de eerste Informatiebijeenkomst over de "Startnotitie m.e.r. Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport" in De Ark te Berkel en Rodenrijs op 20 januari 1997.

INLEIDING DOOR DE VOORZITTER, DHR. J. VAN DER VLIST

Onafhankelijk voorzitter dhr. J. v.d. Vlist heet iedereen welkom. Hij vangt aan met de informatiebijeenkomst in het kader van de inrichtings-m.e.r. over de plannen van de gemeente Rotterdam en Schiphol ten aanzien van de luchthaven Rotterdam. Alvorens de sprekers voor te stellen geeft hij een aantal huishoudelijke mededelingen. De belangrijkste daarvan is dat iedereen die zijn naam heeft opgegeven een verslag van de bijeenkomst krijgt toegestuurd.

De voorzitter vermeldt uitdrukkelijk dat deze avond een informatiebijeenkomst is en geen formele stap in een procedure, zoals bijvoorbeeld een hoorzitting. In dit stadium kunnen dus geen formele bezwaren worden ingediend; dat kan pas op een later moment. Vanavond wordt informatie gegeven over de startnotitie m.e.r. Wie officieel opmerkingen wil maken n.a.v. de startnotitie m.e.r. moet dat schriftelijk doen bij het Inspraakpunt. De regels daarvoor zijn vermeld in de bekendmaking.

De initiatiefnemers voor deze milieu-effectrapportage (m.e.r.), de gemeente Rotterdam en de NV Luchthaven Schiphol, denken na over het profiel van het vliegveld voor de toekomst. Daarover willen de sprekers het publiek graag informeren. Tevens zal uitvoerig worden gesproken over de formele procedures die hiervoor moeten worden doorlopen. De belangrijkste is de procedure tot nieuwe aanwijzing van de luchthaven door de ministers van V&W en van VROM. Ten behoeve van deze aanwijzingsprocedure wordt onder meer een milieu-effectrapportage uitgevoerd. Daarvoor hebben de initiatiefnemers een startnotitie m.e.r. gemaakt, die voor f5,- te verkrijgen is. Tot slot vermeldt de voorzitter dat in de pauze op schrift gestelde vragen kunnen worden ingeleverd en aanvullende informatie over de m.e.r.-procedure en het voornemen van de initiatiefnemers kan worden verkregen.

Stand van zaken Rotterdam Airport

Alvorens de inleiders voor te stellen geeft dhr. v.d. Vlist een korte uiteenzetting van de huidige stand van zaken rondom Rotterdam Airport. Het rijk heeft enige jaren geleden het onderdeel luchthaven uit het Integraal Plan Noordrand Rotterdam (IPNR) van de gemeente aangehouden. In het nieuwe collegeprogramma van Rotterdam en in het regeerakkoord zijn opmerkingen gemaakt over de nieuwe toekomst van de luchthaven Rotterdam (waarbij het rijk een belangrijke relatie legt met de HSL en met de vijfde baan van Schiphol). Op basis hiervan heeft de gemeente Rotterdam een beleidsinzet voor de luchthaven geformuleerd. Deze inzet komt in het kort neer op de exploitatie van een zakenvliegveld op de bestaande locatie; voorwaarden daarvoor zijn enerzijds een rendabele exploitatie en anderzijds een beperking van de belasting van het milieu. Rotterdam is over deze beleidsinzet in discussie gegaan met de exploitant van "Zestienhoven", te weten de NV Luchthaven Schiphol.

Hieruit is een plan van aanpak voortgekomen (voorjaar '96 is dat plan vastgesteld) waarin vooral procedurele afspraken staan die moeten leiden tot de definitieve beleidskeuze voor het vliegveld. Een belangrijk onderdeel hiervan is het doen van onderzoek naar milieuaspecten rondom de nieuwe voornemens, maar ook naar financiële en ruimtelijke aspecten.

Na het opstellen van het milieu-effectrapport (MER) worden de onderhandelingen tussen Rotterdam en Schiphol afgerond en zal - na overeenstemming door genoemde partijen - aan de ministers van V&W en VROM om een nieuwe aanwijzing worden verzocht. Bij die nieuwe aanwijzing zullen tevens geluidscontouren worden vastgesteld.

In het kader van de aanwijzingsprocedure is ook inspraak mogelijk.

De sprekers

De personen achter de tafel worden voorgesteld. Allereerst de initiatiefnemers van de startnotitie, te weten de gemeente Rotterdam (vertegenwoordigd door wethouder haven/luchthaven dhr. Van den Muijsenberg) en de NV Luchthaven Schiphol (vertegenwoordigd door dhr. Wondolleck, directeur Rotterdam Airport).

De m.e.r.-procedure kent altijd een bevoegd gezag; dat zijn in dit geval de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De provincie maakt geen deel uit van het bevoegd gezag; bij het IPNR was dit voorheen wel het geval omdat daar sprake was van meerdere m.e.r.-procedures: één voor het vliegveld, één voor rijksweg 16/13 en één voor het stedelijk gebied. De provincie vervulde daarin een wettelijk bepaalde coördinerende rol.

Namens het bevoegd gezag zal dhr. Jurriaans (Rijksluchtvaartdienst) het woord doen en tot slot de projectleider van het Milieu-effecrapport, dhr. Fikken (Gemeentewerken Rotterdam).

TOELICHTING DOOR DE INITIATIEFNEMER GEMEENTE ROTTERDAM, DHR. J.H.A. VAN DEN MUIJSENBURG, WETHOUDER HAVEN/FINANCIËN

Eind '95 heeft het college van burgemeester en wethouders gekozen voor een nieuwe beleidsinzet ten aanzien van het vliegveld, noodzakelijk om verder te gaan met de woningbouw, met de verbinding rijksweg A13-A16 en met de luchthaven zelf. In die periode liet het kabinet weten geen nationaal economisch belang aan een luchthaven bij Rotterdam te hechten. Dit standpunt werd ingegeven door de uitbreiding van Schiphol en de aanleg van een HSL.

Deze beleidsinzet van het college is getoetst bij de gemeenteraad (raadsvoorstel van 30 januari 1996). Op 8 februari 1996 heeft de gemeenteraad besloten het college te machtigen hierover in overleg te treden met het rijk en de exploitant van Rotterdam Airport, de NV Luchthaven Schiphol.

De **beleidsinzet van Rotterdam** behelst o.a.:

- intrekking van het oude verzoek tot aanwijzing van 'Nieuw Rotterdam Airport' (verplaatsing van de luchthaven naar de Schieveense Polder);
- voortzetting van de exploitatie van de huidige luchthaven als bescheiden zakenluchthaven;
- herziening van de relatie met de NV Luchthaven Schiphol zodanig dat onder strikte condities (waaronder milieu, waarover straks meer zal worden verteld) een levensvatbare exploitatie van de luchthaven mogelijk is.

Uitgangspunten hierbij zijn enerzijds dat de nieuwe opzet economisch verantwoord moet zijn voor de economie van stad en regio en anderzijds de milieuhinder per saldo moet kunnen verbeteren. Daarnaast speelde de overweging mee dat Rotterdam met zijn haven toch eigenlijk niet zonder luchthaven kan.

De condities die bij deze beleidsinzet van belang zijn:

- de luchthaven moet vooral gericht zijn op zakelijk verkeer van en naar Europese bestemmingen;
- geen sport, les en reclamevluchten vanaf Rotterdam Airport;
- beperking van het aantal vliegtuigbewegingen door toestellen met een startgewicht groter dan 6 ton tot circa 20.000 bewegingen;
- volledige nachtsluiting tussen 23.00 en 6.00 uur;
- een gering aandeel (ten opzichte van het totaal aantal vliegtuigbewegingen) charters voor vracht en vakantiepassagiers;
- een redelijke mogelijkheid voor het verwerven van inkomsten aan de 'landside', van belang voor de exploitatie;
- betaling van een redelijk te achten vergoeding door de exploitant aan de gemeente voor het gebruik van grond en opstallen;
- het treffen van een definitieve regeling voor het personeel in dienst van Rotterdam Airport.

Deze inzet was de basis voor het overleg van de gemeente met het rijk, de Minister van Verkeer en Waterstaat en Schiphol. Dit heeft in april '96 geleid tot de bereidheid afspraken te willen maken over het toekomstige functioneren/inrichting van de luchthaven, uit te werken in een plan van aanpak. Het plan bevat privaatrechtelijk en publiekrechtelijke elementen van het aanwijzingstraject.

De bedoeling is te komen tot een nieuwe aanwijzing van de luchthaven door het rijk en een nieuwe exploitatieovereenkomst tussen de gemeente en Schiphol (de huidige overeenkomst loopt per mei '97 af; een technische verlenging zal waarschijnlijk noodzakelijk zijn voor een bepaalde periode). Het college zal daarbij trachten zoveel mogelijk aan de uitgangspunten van de beleidsinzet vast te houden. Een belangrijk punt waaraan in het plan van aanpak de nodige aandacht wordt geschonken is de kleine recreatieve luchtvaart. Helder moet worden in welke mate de kleine recreatieve luchtvaart, die veel hinder voor de omwonenden veroorzaakt, 'uitgeplaatst' dient te worden en waarheen.

In het MER-onderzoek zal een aantal varianten aan de orde gesteld worden, zowel met als zonder de kleine recreatieve luchtvaart. Voor deze varianten worden de milieu-effecten bekeken.

Tot slot merkt dhr. Van den Muijsenberg op dat destijds het IPNR een integrale aanpak beoogde van woningbouw, rijksweg en luchthaven. Het is nog steeds bedoeling, deze elementen en de inpassing van de HSL integraal te bezien.

TOELICHTING DOOR DE INITIATIEFNEMER N.V. LUCHTHAVEN SCHIPHOL, DHR. R.H.J. WONDOLLECK, DIRECTEUR ROTTERDAM AIRPORT

Dhr. Wondolleck zal allereerst de mening van Schiphol ten aanzien van de voorliggende beleidsinzet geven naar aanleiding waarvan een m.e.r.-procedure is gestart en daarnaast wat Schiphol voor ogen staat bij de exploitatie van Rotterdam Airport.

Er bestaat een duidelijke vervoersvraag, niet alleen binnen de gemeente Rotterdam maar ook in de regio, naar zakelijk inter-Europees lijndienstverkeer. Wanneer duidelijk is dat er een behoorlijke vraag is vanuit de regio naar regionaal luchttransport ligt het voor de hand dat dit transport dan ook vanuit de regio wordt aangeboden. "Het is van belang voor het hier aanwezige bedrijfsleven dat ze dichterbij huis met een vliegtuig naar andere Europese steden kunnen ten dienste van onze economische belangen", vervolgt Wondolleck. Nevenfunctie voor Schiphol is dat hierdoor capaciteit vrijkomt voor intercontinentaal verkeer. Dhr. Wondolleck weerspreekt hiermee de wel eens gemaakte opmerking dat Rotterdam hiermee het 'vuilnisvat' van Schiphol wordt. Waar het primair om gaat is het verder ontwikkelen van een goed vervoersproduct voor en ten dienste van deze regio. Door de beperking in de beleidsinzet ten aanzien van het aantal vliegtuigbewegingen zou Rotterdam overigens slechts een beperkte rol kunnen spelen als het gaat om een strategische reserve ten behoeve van Schiphol.

Er is vraag naar vakantiebestemmingen en er wordt dan ook vanaf Rotterdam Airport vakantieverkeer aangeboden, zij het in bescheiden mate zoals uitdrukkelijk in de beleidsinzet vermeld is. Hetzelfde geldt voor het luchtvrachtverkeer dat zich voornamelijk op intercontinentale routes afspeelt; dit als gevolg van de marktstructuur en het gegeven dat de startbaan capaciteit niet efficiënt is voor deze grote toestellen. Rotterdam Airport ziet vooral een taak ten dienste van het zakelijk inter-Europees verkeer.

Wat betreft de nachtvluchten het volgende. Vooropgesteld, nachtrust is een kostbaar goed. Verkeer dat wij beogen aan te trekken speelt zich in principe af tussen 7.00 en 23.00 uur en is verdeeld over vijf pieken per dag. Dit is een wetmatigheid in het zakelijk lijndienstverkeer binnen Europa. De zakenreiziger heeft een reispatroon van over het algemeen 's ochtends weg en 's avonds terug (zogenaamde 'dagrand' verbinding) en heeft er geen belang bij 's nachts terug te komen. De aard van het verkeer dicteert in feite op welke tijden de aankomsten en vertrekken liggen. De mate van sluiting moet echter onderwerp van gesprek en onderzoek zijn, daar er naast het 'dagrandverkeer' regeringsvluchten, medische vluchten en politievvluchten zijn. De mate van nachtsluiting heeft ook invloed op de dagoperatie. Door meteorologische omstandigheden kan het voorkomen dat een lijndienstvlucht vertraagd is. De continuïteit en de mogelijkheid om dagverkeer aan te trekken zijn in zekere mate afhankelijk wat je in de randen van de nacht kan aanbieden.

In de nieuwe beleidsinzet moet er sprake kunnen zijn van een gezonde financiële basis. Op dit moment wordt Rotterdam Airport op een winstgevende basis geëxploiteerd (f1,3 mln waar f570.000,- af moet als betaling aan de gemeente voor het gebruik van de grond en opstallen), een bescheiden resultaat weliswaar maar beter dan de jaren onder de vorige exploitant. Voor elk bedrijf is rentabiliteit van belang, ook voor het onze. Een aantal componenten maakt deel uit van die bedrijfsvoering: enerzijds de activiteiten aan de 'airside' (het vliegverkeer) en aan de andere kant de 'landside' (exploitatie van gronden, winkels).

Op dit moment is het een punt van discussie om de kosten van de luchtverkeersbeveiliging door de exploitant te laten betalen. Dit zou voor Rotterdam Airport een zware belasting van de exploitatie betekenen.

Wat betreft het aantal vluchten moet het aantal van 20.000 vliegtuigbewegingen omhoog. In een dagrandconfiguratie wordt 's ochtends één vlucht aangeboden en 's avonds 4 bewegingen; dit is bij 250 operationele dagen voor één lijndienst 1000 bewegingen. In dit geval kan je 20 bestemmingen aanbieden. De werkelijkheid laat echter een ander beeld zien. De meeste maatschappijen die een adequaat vervoersproduct voor de zakenreiziger willen aanbieden vliegen echter zoals eerder aangegeven gedurende vijf pieken op de dag (is 10 bewegingen per dag en 2500 per jaar). Er kunnen in feite dus maar 8 bestemmingen worden aangeboden, hetgeen voor onze regio een te beperkt aanbod is. Het aantal van 20.000 bewegingen dat Rotterdam wenst is te krap.

In het MER-onderzoek wordt gebruik gemaakt van de herberekende contour van '77. Het volume tot welk de luchthaven zich kan ontwikkelen moet gebaseerd zijn op na de aanwijzing vastgestelde zonering waarbinnen een zekere mate van geluidhinder is toegestaan en tot isolering van bestaande woningen zal worden overgegaan.

De kleine luchtvaart vormt weliswaar niet zo'n hoge geluidsbelasting maar wel een constante en frequente. We steunen wat dat betreft de beleidsinzet van de gemeente om te bezien op welke wijze deze bewegingen kunnen worden teruggedrongen. Rotterdam Airport voert op alle terreinen die als hinderlijk worden ervaren (nachtvluchten, hoofdstuk 2-verkeer en kleine luchtvaart) een actief beleid om dit verkeer waar mogelijk terug te dringen. In de acquisitie van nieuwe maatschappijen houden we hier rekening mee als ware de luchthaven 's nachts gesloten. Wat betreft hoofdstuk 2-verkeer (voorgaande generatie vliegtuigen, zoals B737-200 en B727, bijv. TOP-Air machine) dat over een aantal jaren uitgefaseerd is wordt er nu reeds een rigide prijsbeleid gevoerd. Probleem is echter dat er geen wettelijk kader is voor de exploitant om dit type verkeer te weigeren. Rotterdam Airport heeft zich twee jaar geleden bijv. sterk gemaakt de Ilyushin te weren; dit is op privaatrechtelijke wijze gelukt; niet door een ge- of verbod.

Het is van belang een zodanige exploitatie te laten zien die zo min mogelijk aanleiding geeft tot klachten. Gezien het soort en aantal bewegingen lijkt het dat het 'weringsbeleid' vruchten gaat afwerpen.

TOELICHTING DOOR HET BEVOEGD GEZAG, DHR. M.W. JURRIAANS, HOOFD BELEIDSGROEP REGIONALE EN OVERIGE LUCHTVAARTTERREINEN VAN DE RIJKSLUCHTVAARTDIENST

Omdat er een aanwijzingsbesluit moet worden genomen is een m.e.r.-procedure nodig; er is geen m.e.r.-plicht, het is een vrijwillig besluit van de initiatiefnemers (Schiphol en de gemeente) en het bevoegd gezag (Ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM).

Een m.e.r. is verplicht als je bijvoorbeeld de baan wilt verlengen of de geluidscontouren dusdanig wil aanpassen dat ze buiten de contouren van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) vallen. Zoals het nu voorzien is zullen de geluidscontouren passen binnen de contouren zoals opgesteld in het SBL (het huidige plan van het rijk t.a.v. de luchthavens). Toch is besloten een m.e.r.-procedure te doorlopen waarop iedereen zijn mening kan geven opdat alle milieugevolgen van de verschillende alternatieven worden bekeken.

De m.e.r.-procedure:

1. opstellen van startnotitie m.e.r. en ter inzagelegging gedurende 4 weken;

2. inspraak en adviezen;
3. advies van de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. (wettelijk vastgesteld orgaan) 9 weken na publicatie (16 januari '97);
4. vaststellen van richtlijnen (kwaliteitseisen voor het MER) door het bevoegd gezag;
5. opstellen van het MER door de initiatiefnemers en aanbieden aan het bevoegd gezag (tegelijk met verzoek tot aanwijzing);
6. aanvaarding van het MER door het bevoegd gezag.

Hierna volgt de aanwijzingsprocedure:

1. verzoek tot aanwijzing
(de huidige aanwijzing van Rotterdam Airport dateert uit 1964; daarin staat alleen wat de grens is van het luchtvaartterrein; in de nieuwe aanwijzing zullen voorwaarden worden opgenomen, waar onder geluidszones);
2. opstellen van voorontwerp-aanwijzing, in overleg met gemeentebesturen die binnen de geluidscontouren vallen;
3. advies van de Rijks Planologische Commissie en Rijks Milieuhygiënische Commissie;
4. opstellen van ontwerp-aanwijzing en toelichting van de ministers over de wijze waarop zij met het MER omgaan;
5. ter inzage legging van ontwerp-aanwijzing en MER;
6. advies van Commissie voor de m.e.r.;
7. advies van Commissie art. 21 Luchtvaartwet, binnen 3 mnd (in deze commissie zitten o.m. omwonenden en vertegenwoordigers van gemeenten, onder leiding van de provincie);
8. vaststellen van het aanwijzingsbesluit door de ministers van V&W en van VROM;
9. mogelijkheid van bezwaar en beroep bij de Raad van State.

In 1999 zal deze aanwijzing waarschijnlijk een feit zijn.

De startnotitie m.e.r. is er om kenbaar te maken wat er in het MER onderzocht moet worden; mede op basis van het commentaar worden er richtlijnen opgesteld.

TOELICHTING DOOR DHR. W. FIKKEN, GEMEENTEWERKEN ROTTERDAM, PROJECTLEIDER M.E.R.

Bij de m.e.r. is het van belang wat het doel is; het doel bepaalt namelijk welke alternatieven beschouwd kunnen worden.

Doel: het bestendigen van de rol die de luchthaven speelt in de regionale economie, rekening houdend met de milieu-effecten; met andere woorden een evenwichtige relatie tussen economie en milieu.

De alternatieven hebben betrekking op de huidige luchthaven en niet op verplaatsing of sluiting daarvan.

De volgende alternatieven worden bekeken:

1. situatie in 1995/1996 (referentie);
2. 20.000 vliegtuigbewegingen met startgewicht boven de 6 ton;
3. 25.000 vliegtuigbewegingen met startgewicht boven de 6 ton;
4. 30.000 vliegtuigbewegingen met startgewicht boven de 6 ton;
5. herberekende contour '77: rekening houdend met de milieuaspecten wordt bekeken hoeveel vliegtuigbewegingen binnen de contour passen.

Bovengenoemde alternatieven worden onderworpen aan milieustudies, waarna het Meest Milieuvriendelijk Alternatief en het verzoek tot aanwijzing worden opgesteld. Er wordt bovendien voor gezorgd dat het profiel voor de luchthaven dat de initiatiefnemers straks kiezen t.b.v. het verzoek tot aanwijzing ook in het MER wordt beschreven.

De variabele factoren die worden bekeken zijn:

- nachtvluchten;
- kleine recreatieve luchtvaart;
- evt. verplaatsing terminal;
- geluidarme toestellen.

De milieu-effecten die worden bekeken:

- directe effecten (geluid, externe veiligheid, luchtverontreiniging);
 - indirecte effecten (wegverkeer);
 - secundaire effecten (verstedelijking).
-

VRAGEN

Vraag dhr. G. Versteeg (Postiljon): wat is de status van de m.e.r. als hij vrijwillig wordt uitgevoerd?

Dhr. Jurriaans: het maakt niet uit of het een vrijwillige of een verplichte m.e.r. is. De status is hetzelfde.

Vraag mevr. C.M.G. van Lieshout:

- *Wordt bij het MER ook rekening gehouden met bestaande effecten van bijv. industrie en weg?*
- *worden de uitkomsten van deze m.e.r. ook gekoppeld aan andere m.e.r.-procedures zoals van de weg?*
- *wordt er rekening gehouden met alle (cumulatieve) effecten in de studie?*

Dhr. Fikken: er wordt rekening gehouden met cumulatieve effecten, maar zij zijn niet allesbepalend voor de besluitvorming. Wat betreft de luchtverontreiniging wordt er rekening gehouden met achtergrondconcentraties op en rond de luchthaven en met het geluid veroorzaakt door weg- en spoorwegverkeer.

De voorzitter: als u vindt dat de cumulatieve effecten moeten worden meegenomen in de besluitvorming kunt u dit als opmerking aangeven bij het Inspraakpunt.

Vraag dhr. Naaktgeboren: wordt naast de bestaande achtergrondconcentratie ook rekening gehouden met nieuwe wegen en de daarbij behorende concentraties?

Dhr. P. van der Ham (Directie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat en mede-bevoegd gezag voor de m.e.r.-RA): bij het MER voor de A4 door Midden-Delfland is de totale geluidsbelasting in beeld gebracht waarbij de contouren van het vliegveld in samenhang met de weg en het spoor worden bekeken. Hier is een rekenmethode voor. Nadeel is dat de besluitvorming langs een ander traject loopt. Ook al is er geen wettelijke norm voor, het MER voor de A16/A13 en MER voor RA zullen ongetwijfeld met elkaar in verband worden gebracht door het bevoegd gezag.

Vraag dhr. Mostert: wordt het niet tijd dat de contour van '77 wordt bijgesteld?

Dhr. Fikken: de herberekende 1977-contour heeft geen formele status maar maakt onderdeel uit van de afspraken tussen Rotterdam en de luchthaven. In het kader van de nieuwe aanwijzing van Rotterdam Airport zal het rijk straks formele geluidszones vaststellen. Daarmee vervalt de 1977-contour.

De voorzitter: in 1985 is de contour van '77 herberekend (met ongeveer 30.000 vliegtuigbewegingen) omdat het nodig was verder te kunnen met het planologisch beleid; de contour van '77 was te ruim.

Vraag dhr. Naaktgeboren: kunnen de contouren zo makkelijk verdraaid worden? Rotterdam Airport hield zich niet aan de contour afgelopen zomer.

Dhr. Wondolleck: een geluidscontour is niet hetzelfde als de vliegroute. De aankomst- en vertrekroutes staan vast door het navigatiesysteem (Instrument Landing System) dat gebruikt wordt. Bij sterke zijwind kan hier weleens van afgeweken worden. Bij zichtnavigatie (VFR) bij de kleine luchtvaart is dit weleens anders.

De voorzitter: in de huidige aanwijzing is geen contour vastgesteld; in de nieuwe aanwijzing komt die er wel. Hierin staan de aan- en uitvliegroutes vermeld, de tijden waarop gevlogen mag worden en hoe het systeem wordt gehandhaafd.

De aanwijzingsprocedure en de m.e.r. zijn vergelijkbaar met een vergunningaanvraag; het afdwingen, het handhaven van de vergunning komt in de aanwijzing aan de orde.

Vraag wethouder Busch (Berkel & Rodenrijs): de snel- en spoorwegen vallen onder de Wet geluidhinder, waarbij voor de HSL de 57 dB(A)-contour geldt. Wordt er in het MER rekening gehouden met opbouwende effecten?

Dhr. Fikken: deze vraag is eerder op de avond al gesteld. Er wordt inderdaad rekening gehouden met cumulatieve effecten.

Vraag mevr. van Lieshout: stellen onafhankelijke partijen het MER op?

Dhr. Fikken: de initiatiefnemers stellen zelf het MER op of besteden dat uit. De Commissie voor de m.e.r., die onafhankelijk is, houdt hierop toezicht.

Vraag: in het MER is alleen aandacht voor geluid en minder voor luchtverontreiniging.

Dhr. Fikken: in het MER wordt wel degelijk rekening gehouden met lokale luchtverontreiniging, één van de directe effecten.

Vraag: in het MER is geen paragraaf over het aanwijzen van ruimte voor calamiteiten, bijv. het lozen van kerosine (hiermee wordt een voorbeeld aangehaald waarbij een Illyushin kerosine zou hebben geloosd in de Schieveense Polder, waarna geen controle is uitgevoerd door afwezigheid van mankracht).

Dhr. Wondolleck: het vernevelen van kerosine gebeurt meestal boven zee. Het type toestellen dat op onze luchthaven vliegt, bijv. een Fokker-50, hoeft nooit kerosine te lozen omdat deze met volledig startgewicht kan landen.

De voorzitter: het gaat er ook om hoe de burger zijn gelijk kan halen. Op dit moment kan men alleen een telefoontje aan de DCMR richten maar er moet nu een systeem ontwikkeld worden waardoor het ook mogelijk is overtredingen te beboeten. Met de nieuwe aanwijzing en geluidszonering zijn er meer mogelijkheden om op te treden.

Vraag: er wordt niets aan externe veiligheid gedaan; de luchthaven is helemaal ingebouwd.

Dhr. Jurriaans: het rijk stel momenteel een beleid op ten aanzien van de externe veiligheid bij regionale luchthavens. Er wordt op dit moment een model ontwikkeld waarbij rekening wordt gehouden met de samenstelling van het vliegverkeer en de effecten daarvan.

Vraag: we moeten wachten op de zonering, na de m.e.r., wat een slechte zaak is. Kan het niet eerder?

Dhr. Jurriaans: t.b.v. de zonering moet een aanwijzingsprocedure doorlopen worden, zoals in de Luchtvaartwet is vastgelegd, inclusief inspraak etc. Dat kost tijd; het kan niet eerder.

Vraag: er zitten gemiddeld maar 2,3 passagiers op een retourvlucht; kunnen bepaalde lijndienstvluchten niet beter worden opgeheven?

Dhr. Wondolleck: als dat het geval is zal dat vanzelf gebeuren.

Vragen dhr. Busch:

- *waarom kan de luchthaven niet naar Maasvlakte II?*
- *wat is een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) en is er al inzicht hoe het MMA er uit gaat zien?*
- *hoe staat het met de Relus-nota?*
- *wat is de invloed van de HSL op het aantal bewegingen van de luchthaven?*
- *kunnen de tarieven niet omhoog?*
- *worden de effecten van de 'overloop' van Schiphol (de uitwijkers) ook meegenomen?*

Dhr. van den Muijsenberg: op Maasvlakte II is het aantal hectare te beperkt; in de plannen is nu 2000 hectare voor havenactiviteiten opgenomen en 750 hectare voor natuurontwikkeling. Met inachtneming van de beleidsinzet van de gemeente moet voor de luchthaven een alternatief te vinden zijn binnen acceptabele voorwaarden.

Dhr. Wondolleck: al had het IPNR meer mogelijkheden, de huidige ligging biedt een goede bereikbaarheid, niet alleen voor Rotterdam maar ook voor Den Haag waartoe het verzorgingsgebied zich ook uitstrekt. De HSL zal zeker zorgen voor een gedeeltelijk substitutie-effect, bijv. voor de passagier die van het centrum van Rotterdam naar het centrum van Parijs moet. De tijdsduur (7 uur retour) is voor de zakenreiziger die in één dag op en neer wil nog steeds te lang. Hetzelfde geldt voor de Kanaaltunnel.

De overloop van Schiphol is marginaal (alleen als daar mist optreedt komen de vliegtuigen naar Rotterdam; dat is altijd nog beter dan dat ze naar Brussel uitwijken). Wel kan door het vliegen vanaf regionale luchthavens bij Schiphol capaciteit vrijkomen voor internationaal verkeer, zoals eerder vermeld.

Als je kijkt naar de haven van Hamburg, die kleiner is dan Rotterdam, en dan de luchthavens vergelijkt, met Hamburg met zo'n 5 mln passagiers en Rotterdam met maar 0,5 mln, dan zie je dat Rotterdam slechts een kleine luchthaven is.

We hebben geen discriminatoir systeem en kunnen niet zomaar de tarieven verhogen (de Havengeldregeling moet door de minister goedgekeurd worden); wel betalen de oudere typen toestellen (hoofdstuk 2) meer landingsgelden.

Er wordt een beleid gevoerd om deze oude toestellen te weren. Zo hebben we een Ierse maatschappij, die jaarlijks goed zou zijn voor 120.000 passagiers, afgewezen. We hebben niets aan veel klachten, dit verstoort de bedrijfsvoering.

Dhr. Jurriaans: de Relus-nota (Regionale Luchthaven Strategie) gaat over de financieel-bestuurlijke verhoudingen tussen het rijk en de regionale luchthavens. In deze kabinetsnota wordt geen besluit over Rotterdam genomen. Hierin staat alleen dat het kabinet geen nationale betrokkenheid ziet bij Rotterdam Airport indien de HSL er komt en de vijfde baan bij Schiphol wordt aangelegd.

Dhr. Fikken: in het MER zal, naarmate de milieu-effectstudies vorderen, geleidelijk een beeld ontstaan over het MMA; indien u wilt dat een alternatief met 15.000 vliegtuigbewegingen meegenomen wordt, moet u dit kenbaar maken bij het bevoegd gezag.

Vragen dhr. Woning (Bergschenhoek):

- *wie bepaalt het navigatiesysteem dat wordt gebruikt?*
- *wie komt er voor isolatie in aanmerking en kan er nu al aanspraak op isolatie worden gedaan?*

Dhr. Wondolleck: de luchtverkeersbeveiliging hanteert het Instrument Landing System. Het ziet er niet naar uit dat dit goedwerkende systeem binnen afzienbare tijd zal worden vervangen. Satellietnavigatie (GPS) is nog niet aan de orde.

Als de geluidszonering is vastgesteld wordt er door het rijk bepaald hoeveel huizen binnen de 40 KE-contour geïsoleerd dienen te worden. Dat is nu dus nog niet aan de orde doch pas rond het jaar 2000, indien de aanwijzing is goedgekeurd.

Vraag dhr. Mostert: kan er niets worden gedaan aan de kleine luchtvaart die in de zomer 20 keer per dag over m'n huis cirkelt?

Dhr. Wondolleck: we zijn op dit moment al, vooruitlopend op wat zal worden beslist, bezig te bezien of een gedeelte van de lesvluchten naar een andere luchthaven kan gaan.

Vraag dhr. P. van Dijk (Bezorgde Bewoners Bergschenhoek): wordt in het MER ook naar de gezondheid gekeken van omwonenden, aangezien een aantal inwoners van Overschie klachten heeft over zijn gezondheid (de ziekte 'ALS' wordt door een professor uit Amsterdam onderzocht).

Dhr. Jurriaans: in het kader van de besluiten over Schiphol wordt o.a. door het RIVM (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne) een onderzoek gedaan naar de relatie tussen de gezondheid en de aanwezigheid van een luchthaven. Indien u vindt dat dit in het MER moet worden opgenomen kunt u hierom verzoeken.

Vragen dhr. Naaktgeboren:

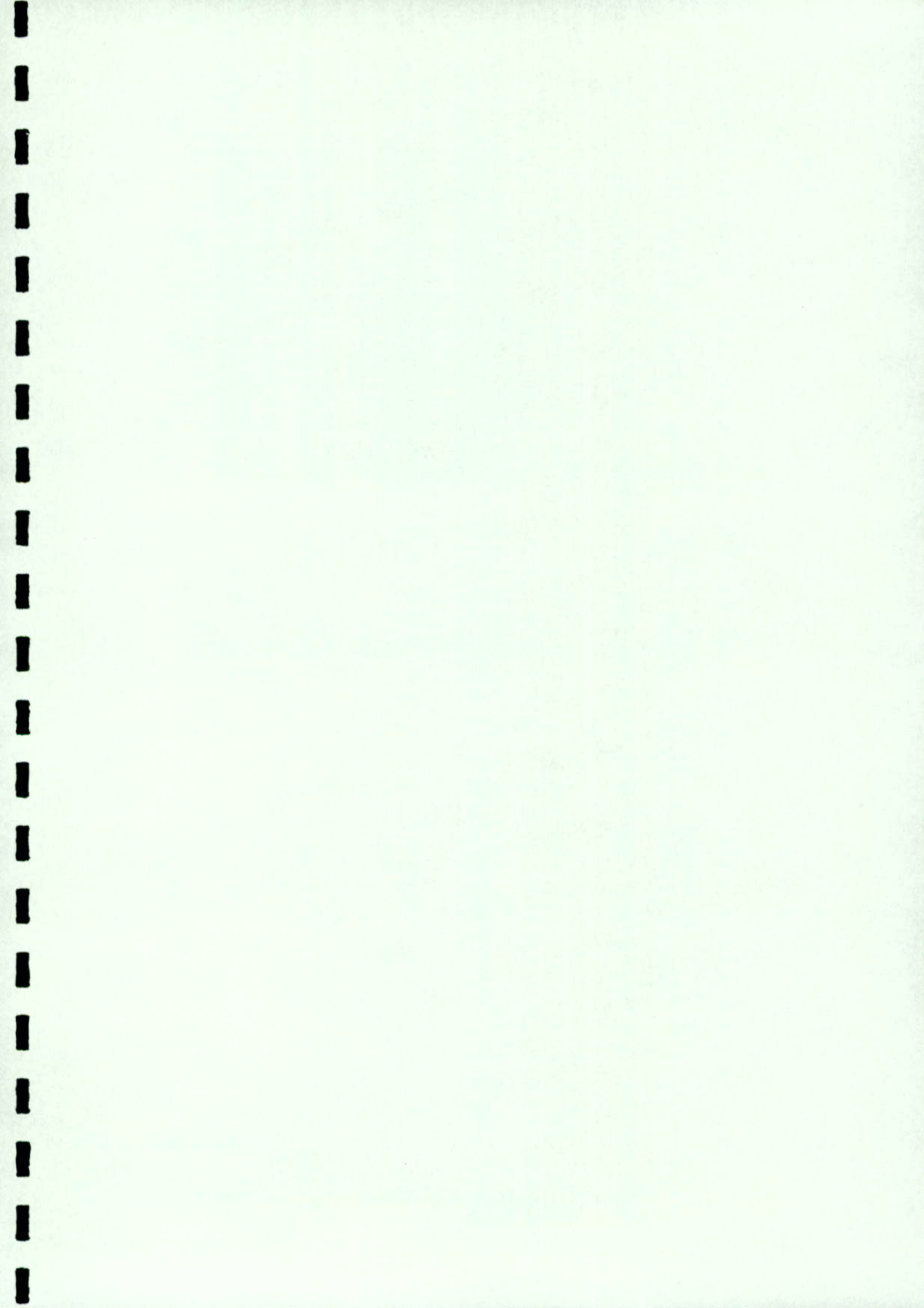
- *meer vliegbewegingen vergroot de kans op ongelukken en hiermee het onveiligheidsgevoel; wordt hiermee rekening gehouden?*
- *wordt de kleine luchtvaart in de contour opgenomen? (de vragensteller heeft n.l liever één keer het geluid van een groot toestel dan 50 x minder geluid van een klein toestel)*

Dhr. Fikken: in het MER is sprake van een externe veiligheidsrapportage.

Wat betreft de tweede vraag: in het MER wordt zowel de kleine luchtvaart als de grote luchtvaart meegenomen. Voor beide soorten vliegverkeer worden aparte contouren opgesteld.

De voorzitter bedankt de aanwezigen en sluit de bijeenkomst.

-+-+-+--



Verslag van de tweede informatiebijeenkomst over de "Startnotitie m.e.r. Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport" in het Rotterdam Airport Hotel te Rotterdam op 29 januari 1997

INLEIDING DOOR DE VOORZITTER, DHR. J. VAN DER VLIST

De onafhankelijke voorzitter, dhr. J. v.d. Vlist, opent om 20.00 uur de informatiebijeenkomst en heet allen welkom. Het doel van deze bijeenkomst is het geven van voorlichting over de plannen van de gemeente Rotterdam en de N.V. Luchthaven Schiphol ten aanzien van het vliegveld "Zestienhoven".

Allereerst stelt de voorzitter de sprekers achter de tafel voor:

- de initiatiefnemers van de startnotitie m.e.r., te weten de gemeente Rotterdam (vertegenwoordigd door wethouder Ruimtelijke Ordening en Grondzaken, dhr. J.C. Kombrink, en de N.V. Luchthaven Schiphol, vertegenwoordigd door de directeur van Rotterdam Airport, dhr. R.H.J. Wondolleck;
- dhr. M.W. Jurriaans, Rijksluchtvaartdienst, hoofd Beleidsgroep regionale en overige luchtvaartterreinen;
- dhr. W. Fikken, projectleider MER.

Hierna volgen enkele huishoudelijke mededelingen.

Belangstellenden voor de teksten van de sprekers en voor het verslag van deze bijeenkomst wordt verzocht hun naam en adres bij de inschrijftafel te willen opgeven. Daar kan men ook de startnotitie m.e.r. verkrijgen voor f5,=.

De voorzitter wijst er met nadruk op dat deze avond slechts een informatiebijeenkomst is over de plannen van de gemeente Rotterdam en de N.V. Luchthaven Schiphol en geen formele stap in de procedure, zoals bijvoorbeeld een hoorzitting. In dit stadium kunnen dus geen formele bezwaren worden ingediend; dat kan pas op een later moment. Vanavond wordt informatie gegeven over de startnotitie m.e.r. Wie officieel opmerkingen wil maken n.a.v. de startnotitie m.e.r. moet dat schriftelijk doen bij het Inspraakpunt. De regels daarvoor zijn vermeld in de bekendmaking.

Stand van zaken Rotterdam Airport

In 1988 heeft het Rijk voor Rotterdam Airport zgn. zoneringscontouren opgenomen in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL). Tot op heden heeft echter geen definitieve zonevaststelling plaatsgevonden, o.a. omdat het rijk wilde wachten op het Integraal Plan Noordrand Rotterdam (IPNR). Het IPNR beoogde o.m. verplaatsing van de luchthaven naar de Polder Schieveen. De Rotterdamse gemeenteraad stemde in 1992 in meerderheid in met het IPNR. Dat plan is echter gestrand op negatieve reacties van de provincie Zuid-Holland in 1993 en het feit dat het rijk geen uitspraak heeft gedaan over het verzoek tot aanwijzing voor Nieuw Rotterdam Airport.

Om uit de impasse te geraken hebben de gemeente Rotterdam en de N.V. Luchthaven Schiphol, in samenwerking met de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer nagedacht over het profiel van Rotterdam Airport voor de toekomst. De wijze waarop deze partijen tot verdere keuzen willen komen is verwoord in een Plan van Aanpak.

Ten behoeve van deze aanwijzingsprocedure wordt onder meer een milieu-effectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd, waarvoor een startnotitie m.e.r. is gemaakt.

De startnotitie m.e.r. ligt vanaf 16 januari 1997 officieel ter inzage. Tot en met 13 februari 1997 kan hierop schriftelijk worden gereageerd naar het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag bestaat in dit geval uit de ministeries van V&W en van VROM.

Nadat het Milieu-effectrapport (MER) is afgerond en de gemeente Rotterdam het met de N.V. Luchthaven Schiphol eens is geworden over het profiel van de luchthaven, zal bij het rijk een verzoek tot aanwijzing worden ingediend. Deze aanwijzing vervangt de huidige aanwijzing van Rotterdam Airport, die dateert uit 1964. Tegelijk met de aanwijzing zullen geluidscontouren worden vastgesteld. De aanwijzing doorloopt een formele procedure, waarbij inspraak mogelijk is.

De sprekers

Wethouder Kombrink zal de beleidsinzet van Rotterdam toelichten en dhr. Wondolleck de zienswijze van de N.V. Luchthaven Schiphol. Vervolgens gaat dhr. Jurriaans (Rijksluchtvaartdienst) in op de formele procedures, die hierin moeten worden doorlopen. Tenslotte vertelt dhr. Fikken (projectleider van het MER) iets over de opzet van het MER.

De voorzitter geeft nu het woord aan de gemeente Rotterdam.

TOELICHTING DOOR DE INITIATIEFNEMER GEMEENTE ROTTERDAM, DHR. J.C. KOMBRINK, WETHOUDER RUIMTELIJKE ORDENING

Eind 1995 heeft het College van B&W van de gemeente Rotterdam overeenstemming bereikt over een nieuwe beleidsinzet ten aanzien van de luchthaven. De beleidsinzet van het College werd op 8 februari 1996 door de gemeenteraad bevestigd en op grond daarvan heeft de gemeenteraad het College gemachtigd om in overleg met het Rijk en de exploitant van Rotterdam Airport tot uitvoering van de plannen te komen.

Nu is het al begin 1997. De reden waarom het zolang duurt voordat concrete resultaten kunnen worden geboekt is het feit dat in alle lagen van de politiek voortdurend een wisselende positie over de luchthavenproblematiek werd ingenomen. In de tussentijd groeit de luchthaven maar door en hebben nog geen formele aanwijzingsprocedure en vaststelling van geluidszones plaatsgevonden.

De beleidsinzet van Rotterdam houdt o.m. in:

- intrekking van het oude verzoek tot aanwijzing van Nieuw Rotterdam Airport (Nieuw Rotterdam Airport beoogde verplaatsing naar de Schieveense Polder);
- voortzetting van de exploitatie van de huidige luchthaven als een bescheiden zakenluchthaven;
- herziening van de relatie met de N.V. Luchthaven Schiphol zodanig dat onder strikte condities t.a.v. de milieusituatie sprake kan zijn van een levensvatbare exploitatie van de luchthaven.

Bij de beleidsinzet wordt uitgegaan van een nieuw evenwicht tussen economie en milieu, dat de bestaande situatie kan verbeteren en tegemoet komt aan de heersende maatschappelijke overtuiging dat Rotterdam een eigen luchthaven nodig heeft.

In de beleidsinzet worden de volgende condities genoemd:

- een luchthaven vooral gericht op zakelijk verkeer van en naar Europese bestemmingen;
- geen sport-, les- en reclamevluchten vanaf Rotterdam Airport;
- beperking van het aantal vliegtuigbewegingen door toestellen met startgewicht groter dan 6 ton tot ca. 20.000 bewegingen;
- volledige nachtsluiting tussen 23.00 en 6.00 uur;
- gering aandeel charters voor vracht en vakantiegangers;
- redelijke mogelijkheid voor het verwerven van inkomsten aan de landside;
- redelijk te achten vergoeding van de exploitant aan de gemeente voor het gebruik van de grond en opstallen;
- treffen van een definitieve regeling voor personeel dat in dienst is van Rotterdam Airport B.V.

Op deze grond is de gemeente Rotterdam het overleg met de directie van de N.V. Luchthaven Schiphol en het Rijk (de Minister van Verkeer en Waterstaat) aangegaan. Dit heeft in april 1996 geleid tot de bereidheid van de initiatiefnemers om tot uitwerking van afspraken te komen over het toekomstige functioneren van Rotterdam Airport. De uitwerking daarvan is vastgelegd in een Plan van Aanpak.

Het Plan van Aanpak bevat zowel de te verrichten activiteiten voor het (privaatrechtelijke) onderhandelings-traject als het (publiekrechtelijke) aanwijzingstraject.

Uiteindelijk moet dit leiden tot een nieuwe aanwijzing voor de luchthaven en een nieuwe exploitatieovereenkomst met de N.V. Luchthaven Schiphol als exploitant (de huidige overeenkomst loopt per 1 mei 1997 af; waarschijnlijk is een technische verlenging noodzakelijk voor een bepaalde periode). Daarbij zal het College zoveel mogelijk aan de uitgangspunten van de beleidsinzet trachten vast te houden.

Een belangrijk punt t.b.v. de vermindering van de geluidsoverlast van de luchthaven, maar ook voor het bereiken van het in de toekomst gewenste profiel van Rotterdam Airport als zakenluchthaven, is de verplaatsing van de kleine luchtvaart.

Conform het Plan van Aanpak wordt getracht inzicht te krijgen in de mate waarin deze vluchten, die veel hinder voor de omwonenden veroorzaken, elders moeten en kunnen worden geacommodeerd. In het MER wordt een aantal varianten met en zonder kleine luchtvaart qua milieu-effecten onderzocht.

Concluderend zijn belangrijke punten bij de beleidsinzet:

- vermindering van geluidsoverlast van de luchthaven;
- voldoende ruimte voor zakelijk vliegverkeer;
- verplaatsing van de kleine luchtvaart.

Momenteel worden diverse mogelijkheden in beeld gebracht.

Gestreefd wordt naar een ruimtelijke samenhang tussen de diverse ontwikkelingen in de Noordrand, zoals de aanleg van de HSL, de doortrekking van rijksweg 16 naar rijksweg 13, de luchthavenontwikkeling en de aanleg van woon- en bedrijfsgebieden. Verschillende belangen worden goed met elkaar in verband gebracht. De planontwikkeling t.a.v. het Noordrandgebied is weer op gang gebracht. Op het moment dat overeenstemming over de luchthaven is bereikt, kan met de planprocedures begonnen worden.

Vervolgens geeft de voorzitter het woord aan de volgende initiatiefnemer.

TOELICHTING DOOR DE INITIATIEFNEMER N.V. LUCHTHAVEN SCHIPHOL, DHR. R.H.J. WONDOLLECK, DIRECTEUR ROTTERDAM AIRPORT

Er hoeft weinig te worden toegevoegd aan het exposé van dhr. Kombrink, die reeds een aantal zaken m.b.t. de luchthaven onder de aandacht heeft gebracht.

Een luchthaven in de regio Rotterdam c.q. de zuidelijke Randstad is belangrijk om tegemoet te kunnen komen aan het bedienen van de bestaande vervoersvraag door de lucht.

De vraag naar vervoer bestaat voornamelijk bij zakelijke instellingen en bedrijven en is gericht op Europese bestemmingen (inter-Europees lijndienstverkeer). Het is van belang voor het hier aanwezige bedrijfsleven dat men dicht bij huis met een vliegtuig naar andere Europese steden kan reizen.

Ook organisatoren van vakantie-reizen tonen steeds meer belangstelling voor de Rotterdamse luchthaven, omdat daar (nog) enige vrijheid bestaat in het kiezen van vertrek- en aankomsttijden tijdens de daguren, naar en van Europese vakantiebestemmingen. Hieraan kan slechts in bescheiden mate worden voldaan (zoals uitdrukkelijk in de beleidsinzet is vermeld).

Door de beperking in de beleidsinzet ten aanzien van het aantal vliegtuigbewegingen kan Rotterdam slechts een beperkte rol spelen als het gaat om een strategische reserve in start- en landingscapaciteit ten behoeve van de luchthaven Schiphol. De startbaan-capaciteit is niet voldoende voor grote toestellen. Rotterdam Airport ziet vooral een taak ten dienste van het zakelijk inter-Europees verkeer; een interessante doelgroep om mee verder te gaan. Het gaat hierbij om het kleinere model vliegtuig.

De contractuele verplichting bestaat om het bestaande vliegverkeer in de nacht zoveel mogelijk te verplaatsen naar de randen van de nacht of zelfs buiten de nacht, d.w.z. geen vliegverkeer tussen 23.00 en 06.00 uur. Het vliegverkeer dat de luchthaven beoogt aan te trekken is verdeeld over vijf pieken per dag; vertrek- en aankomsttijden liggen in de regel tussen 07.00 en 23.00 uur, waardoor de nachtcapaciteit slechts sporadisch zal behoeven te worden benut. De zakenreiziger heeft een reispatroon van over het algemeen 's ochtends weg en 's avonds terug, de zogenaamde 'dagrand'-verbinding. Hij heeft er geen belang bij om 's nachts terug te komen. De mate van sluiting zal echter nog onderwerp van gesprek en onderzoek zijn, daar er naast het 'dagrand' verkeer ook regeringsvluchten, medische en politie(helicopter)vluchten zijn. Het kan ook voorkomen dat door weersomstandigheden een lijndienstvlucht vertraging heeft opgelopen.

Het beleid is er tevens op gericht om te komen tot een duurzame, gezonde financieel-economische exploitatie van de luchthaven. De luchthaven zal ook wat rentabiliteit betreft acceptabel moeten zijn. Op dit moment

wordt Rotterdam Airport op een winstgevende basis geëxploiteerd (in 1995 f1,3 mln, waarvan f570.000 naar de gemeente Rotterdam ging als betaling voor het gebruik van de grond en opstallen). Een bescheiden resultaat weliswaar, maar beter dan de afgelopen jaren. De activiteiten aan de 'airside' (het vliegverkeer) en aan de 'landside' (exploitatie van gronden en winkels) maken deel uit van de bedrijfsvoering.

Op dit moment zijn de kosten van de luchtverkeersbeveiliging een punt van discussie. Als deze kosten door de exploitant zouden moeten worden betaald in plaats van door het rijk, zou dat voor Rotterdam Airport een zware belasting van de exploitatie betekenen.

Voor een gezonde exploitatie van een bescheiden zakenluchthaven zullen naar de stellige overtuiging van Rotterdam Airport meer dan 20.000 vliegtuigbewegingen noodzakelijk zijn. Een kleine teruggang in het vervoer laat de cijfers meteen al in het rood terugvallen.

In het MER wordt o.m. rekening gehouden met de herberekende 1977-contour. Het volume waartoe de luchthaven zich kan ontwikkelen moet gebaseerd worden op na de aanwijzing vastgestelde zonering, waarbinnen een zekere mate van geluidhinder is toegestaan en op grond waarvan waar nodig tot isolering van bestaande woningen zal worden overgegaan.

De kleine luchtvaart levert slechts een klein aandeel in de exploitatie, maar veroorzaakt veel klachten van de omwonenden. Rotterdam Airport streeft naar een rustige exploitatie, waarin iedereen zich kan vinden. Door de twee initiatiefnemers wordt naar een adequate oplossing gezocht, die niet een, twee, drie gevonden zal zijn.

Rotterdam Airport heeft de ambitie van een goede luchthaven, niet alleen voor de passagiers, maar ook voor de omgeving. Het moet mogelijk zijn om in de nabije omgeving van de stad een dergelijke luchthaven te exploiteren en tot sluitende afspraken te komen.

Na deze woorden geeft de voorzitter het woord aan dhr. Jurriaans.

TOELICHTING DOOR HET BEVOEGD GEZAG, DHR. M.W. JURRIAANS, HOOFD BELEIDSGROEP REGIONALE EN OVERIGE LUCHTVAARTTERREINEN VAN DE RIJKSLUCHTVAARTDIENST

Dhr. Jurriaans geeft zijn presentatie aan de hand van enkele sheets.

In deze presentatie zullen de volgende onderwerpen besproken worden:

- Hoe verloopt de m.e.r.- en aanwijzingsprocedure;
- Waarom vindt de milieu-effectrapportage plaats;
Waar staan we nu in de procedure: wat is het doel van de bekendmaking en terinzagelegging van de startnotitie; wat kunt u doen?

M.e.r.-procedure

Omdat er een aanwijzingsbesluit moet worden genomen is een m.e.r.-procedure nodig. Er is hier geen m.e.r.-plicht; de initiatiefnemers hebben vrijwillig besloten tot een m.e.r., in overleg met het bevoegd gezag.

Een m.e.r. is verplicht als men bijvoorbeeld de baan wil verlengen of de geluidscontouren dusdanig wil aanpassen dat deze buiten het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) valt. Het SBL uit 1988 is het huidige plan van het rijk t.a.v. de luchthavens in Nederland. Zoals nu voorzien is, zullen de geluidscontouren passen binnen de contouren, zoals opgesteld in het SBL. Toch is besloten een m.e.r.-procedure te doorlopen, omdat daarmee de nodige zorgvuldigheid in de procedure wordt betracht, iedereen zijn mening over de onderzoeken kan geven en alle milieugevolgen van de verschillende alternatieven worden bekeken.

In de m.e.r.-procedure kunnen de volgende stappen en taakverdeling worden onderscheiden:

1. Opstellen van de startnotitie m.e.r. door de initiatiefnemers;
2. Bekendmaking en terinzagelegging van de startnotitie door het bevoegd gezag (gedurende 1 maand) ten behoeve van de door het bevoegd gezag vast te stellen richtlijnen. Hier wordt een ieder de mogelijkheid gegeven in te spreken en wordt wettelijke adviseurs om advies gevraagd;

3. Advies over de richtlijnen door de Commissie voor de m.e.r. (binnen 9 weken na bekendmaking van de startnotitie);
4. Vaststellen van richtlijnen door het bevoegd gezag (binnen 13 weken na bekendmaking van de startnotitie);
5. Opstellen van het MER door de initiatiefnemers;
6. Aanvaarding van het MER door het bevoegd gezag.

Aanwijzingsprocedure

In de aanwijzingsprocedure kunnen de volgende procedurestappen worden onderscheiden:

1. Verzoek tot wijziging van de aanwijzing door de exploitant van de luchthaven (de huidige aanwijzing dateert uit 1964, waarin alleen staat wat de grens is van het luchtvaartterrein; in de nieuwe aanwijzing zullen voorwaarden worden uitgewerkt, zoals de geluidszones).
2. Opstellen van voorontwerp-aanwijzing door de ministers van V&W en van VROM ten behoeve van bestuurlijk overleg van deze ministers met de provincie Zuid-Holland en de gemeenten die binnen de geluidscontouren vallen. In de toelichting van de aanwijzing zal worden beschreven wat is overwogen naar aanleiding van de m.e.r.. Met behulp van workshops zullen belanghebbenden door het bevoegd gezag worden betrokken bij de voorbereiding van de (voor)ontwerp-aanwijzing;
3. Advies Rijksplanologische Commissie / Rijksmilieuhygiënische Commissie (RPC/RMC);
4. Opstellen van de ontwerp-aanwijzing door de ministers van V&W en van VROM;
5. Terinzagelegging van de ontwerp-aanwijzing en het MER (belanghebbenden hebben hier de mogelijkheid om schriftelijk of mondeling op de ontwerp-aanwijzing en het MER in te spreken);
6. Advies van de Commissie voor de m.e.r.;
7. Advies van de Commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet (binnen 3 maanden). In deze commissie hebben o.a. omwonenden en vertegenwoordigers van gemeenten zitting, onder leiding van de provincie Zuid-Holland;
8. Vaststellen van het aanwijzingsbesluit door de minister van V&W in overeenstemming met de minister van VROM;
9. Na het vaststellen van het aanwijzingsbesluit is er vervolgens op grond van de Algemene Wet Bestuursrecht en de Luchtvaartwet de mogelijkheid tot het indienen van bezwaarschriften en beroepschriften tegen het aanwijzingsbesluit.

In 1999 zal deze aanwijzing waarschijnlijk een feit zijn.

De voorzitter kondigt de heer Fikken aan. Hij is projectleider MER en zal een toelichting geven op de startnotitie m.e.r.

TOELICHTING DOOR DHR. W. FIKKEN VAN GEMEENTEWERKEN ROTTERDAM, PROJECTLEIDER M.E.R.

De startnotitie m.e.r. bestaat uit zes hoofdstukken met o.a. een beschrijving van de voorgeschiedenis, zoals door wethouder Kombrink en directeur Wondolleck van Rotterdam Airport is aangegeven. Voorts wordt in de startnotitie iets gezegd over de ontwikkelingen in de omgeving, die de komende jaren verwacht kunnen worden en over de procedures.

In de startnotitie wordt aangegeven wat in het kader van het MER onderzocht moet worden. Het doel van de voorgenomen activiteiten bepaalt welke alternatieven redelijkerwijs in beschouwing zouden moeten worden genomen. De initiatiefnemers hebben als doel de exploitatie van de luchthaven op de huidige locatie voort te zetten, met inachtneming van milieu-randvoorwaarden, die daarvoor gelden.

De alternatieven 'verplaatsing luchthaven' en 'sluiting luchthaven' worden in dit MER niet als redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven gezien.

Wel redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven zijn vier gebruiksalternatieven en een contouralternatief. Er kan vanuit het gebruik in aantallen vliegtuigbewegingen worden geredeneerd en er kan - uitgaande van de stelling dat geluid het belangrijkste milieu-aspect vormt - vanuit geluidscontouren worden geredeneerd.

Alternatieven op basis van aantallen vliegtuigbewegingen

Voor geluidsberekeningen vormt het aantal vliegtuigbewegingen van toestellen met een gewicht van meer dan 6 ton het belangrijkste invoergegeven. Op grond hiervan wordt voorgesteld bij de typering van de alternatieven uit te gaan van deze eenheid.

Voorgesteld wordt de volgende alternatieven uit te werken:

- situatie 1995 (circa 17.500 vliegtuigbewegingen per jaar);
- 20.000 vliegtuigbewegingen per jaar;
- 25.000 vliegtuigbewegingen per jaar;
- 30.000 vliegtuigbewegingen per jaar.

Per alternatief zal uitgegaan worden van een, gegeven de doelstelling van de voorgenomen activiteit en gegeven het aantal vliegtuigbewegingen, realistische inschatting van de vlootmix.

Alternatief op basis van geluidscontouren

Daarnaast zullen de initiatiefnemers laten onderzoeken welk profiel van Rotterdam Airport als zakenluchthaven past binnen de zogenaamde herberekende 1977-contour. De initiatiefnemers hebben voor de uitwerking van dit alternatief gekozen, omdat de herberekende 1977-contour tot nu toe door de provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam als beoogde grens voor de ontwikkeling van Rotterdam Airport is gehanteerd. Geconstateerd kan worden dat sommige van bovenstaande alternatieven afwijken van de respectievelijke 'beleidsinzetten' van de twee initiatiefnemers. N.V. Luchthaven Schiphol/Rotterdam Airport en de gemeente Rotterdam accepteren echter dat vorenstaande alternatieven onderzocht worden op hun milieuhygiënische consequenties.

In de loop van het proces wordt het MMA (Meest Milieuvriendelijk Alternatief) samengesteld.

De alternatieven worden onderworpen aan milieustudies, waarna een voorkeursalternatief wordt benoemd. Dit voorkeursalternatief, dat niet persé het MMA hoeft te zijn, vormt de basis voor het verzoek tot aanwijzing.

Variabele factoren die worden bekeken zijn:

- nachtvluchten;
- kleine luchtvaart;
- verplaatsing terminal;
- geluidsarme toestellen.

Milieu-effecten die worden bekeken zijn:

- directe effecten (geluid, externe veiligheid, luchtverontreiniging);
- indirecte effecten (wegverkeer);
- secundaire effecten (verstedelijking).

VRAGEN

Vraag: wordt in het MER ook het verkeer op RW 13/16 meegenomen of alleen dat van de lokale verstedelijking? De vraagsteller benadrukt het belang van cumulatie van geluid.

Dhr. Fikken: RW 13/16 zal meegenomen worden als autonome, mogelijke ontwikkeling in het gebied.

Vraag mevr. A.S. Breugem: waarom wordt voor een klein zakenvliegveld niet de 1.300m baanvariant onderzocht (à la London City Airport)?

Dhr. Kombrink: uit de beleidsinzet van Rotterdam blijkt dat enige diversiteit zit in de aard van het gebruik van de luchthaven. Getracht wordt om de activiteiten toe te spitsen op een zakenluchthaven en dan krijgt men zowel met grote als met kleinere vliegtuigen te maken. Wat niet per definitie iets hoeft te zeggen over de geluidsbelasting, die daaruit voortvloeit.

Het is een misvatting te denken dat door baanverkorting een afname van de geluidhinder kan worden gegarandeerd. Het tegendeel zou ook waar kunnen zijn! Tot op zekere hoogte kan een kortere baan namelijk ook door grotere vliegtuigen worden gebruikt, maar die toestellen moeten dan wel meer motorvermogen inzetten en dat levert meer lawaai op dan in de huidige situatie.

Daarnaast zou het gebruik van kleinere vliegtuigen kunnen leiden tot een toename van het aantal vliegtuigbewegingen. Het aantal vliegtuigbewegingen veroorzaakt hinder in de omgeving van de luchthaven.

Over de baanlengte zal nog discussie plaatsvinden, maar er bestaat geen correlatie tussen baanlengte en hinder!

Dhr. Wondolleck bevestigt dit.

Dhr. H. v. Breemen (BTV: Bewonersgroep tegen Vliegtuigoverlast) beschouwt het feit dat de baanlengte niet als alternatief wordt meegenomen als een gemiste kans. Waarom wordt dat niet in de nota bewezen?

Dhr. Kombrink: tijdens het gesprek met de N.V. Luchthaven Schiphol kwamen v.w.b. kleine/grote luchtvaart en nachtvluchten veel varianten/alternatieven naar voren. Als we te veel mogelijkheden moeten gaan onderzoeken, dan zal het onderzoek jaren zal gaan duren. Daarom is het nodig, hoofd- en bijzaken van elkaar te scheiden.

De voorzitter: de echte discussie gaat over de vraag of binnen de door de gemeente Rotterdam aanwezig geachte milieu-gebruiksruimte op acceptabele wijze een zakenluchthaven kan worden gerund. Of de baanlengte 900, 1.300 meter of langer moet zijn is hierbij niet zo relevant.

Vraag mw. Breugem: de bewoners in de omgeving van de luchthaven zijn bang voor uitbreiding van de luchthaven. Wanneer men de lengte van de baan beperkt houdt, beperkt men ook de mogelijkheden van het aantal activiteiten. Dit stelt de buurt gerust. Het maatschappelijk draagvlak is ermee gediend, dat die variant onderzocht wordt.

Dhr. Wondolleck: de beperkte baanlengte van London City Airport kan niet voorkomen, dat de luchthaven fors groeit. De correlatie tussen baanlengte en activiteiten is niet zo aanwezig.

De voorzitter constateert, dat hiermee voldoende uitleg is gegeven n.a.v. de vraag, waarom inperking van de baanlengte geen bijdrage zou leveren aan beheersing van de geluidsoverlast.

Vraag dhr. P. van Dalen (V.N.M.N.: Vereniging voor Natuur- en Milieubescherming Noordrand Rotterdam):

1. Hoe verhoudt zich de "Vogeltrekroute Noordrand" (noordoost-zuidwest/west) t.o.v. het vliegverkeer i.v.m.
 - a) internationale betekenis vogeltrekroute;
 - b) veiligheid voor vogels, vliegtuigen en bebouwing.
2. Wat vindt u van mitigerende en/of compenserende maatregelen? Bijvoorbeeld:
 - meer bomen en struiken;
 - recycling;
 - geen gebruik insecticiden en onkruidbestrijdingsmiddelen;
 - meebetalen aan groene projecten in de omgeving.

Dhr. Fikken: alle aspecten die de besluitvorming beïnvloeden worden bestudeerd. In hoeverre de vogeltrekroute de besluitvorming gaat bepalen, kan op dit moment niet goed aangegeven worden. Het MER zal in het bijzonder aandacht besteden aan die aspecten die van belang zijn voor de besluitvorming. Het aspect veiligheid maakt daarvan een onderdeel uit.

Dhr. Wondolleck: veiligheid speelt ook bij de huidige luchthaven een rol.

Dhr. Kombrink: in de startnotitie m.e.r. wordt dit punt niet expliciet genoemd. Er worden vanavond punten aan de orde gesteld, die v.w.b. hun betekenis voor de MER-studie goed zullen worden bekeken.

Dhr. Van Dalen merkt op, dat met de groei van de luchthaven het gevaar van aanvaring van vogels met vliegtuigen groter wordt, waardoor de kans bestaat dat een vliegtuig op de bebouwing neerstort.

De voorzitter concludeert, dat het signaal van dhr. Van Dalen in het MER zal worden meegenomen.

Dhr. Kombrink: in de eerste plaats moet men zich realiseren dat het hier niet gaat om een nieuwe activiteit maar om een bestaand vliegveld. Zoals bekend is zal Rotterdam zich inzetten om in het kader van de afspraken voor de toekomst enige milieuwinst te boeken. Het treffen van mitigerende/compenserende maatregelen, zoals meebetalen aan groene projecten, hangt natuurlijk ook samen met de inkomsten die de luchthaven opbrengt. Bij een vliegveld dat net kan rondkomen, ligt dat minder voor de hand. De exploitant zou daarvoor meer moeten verdienen en daarvoor zouden meer vliegtuigbewegingen nodig zijn.

Dhr. Kombrink merkt op, dat het aspect compensatie ook al bij de ROM- en Maasvlakte-discussie aan de orde is. Hopelijk kunnen met extra rijkssteun de komende jaren tal van nieuwe recreatiegebieden en ecologische zones ontstaan.

De voorzitter wil dit punt niet verder bespreken, omdat in het kader van de m.e.r.-discussie geen sprake is van compenserende maatregelen. De kwaliteit van de omgeving zal op een ander vlak moeten worden besproken.

Vraag mevr. G. Brouwer-Telvisch: worden gezondheidsaspecten (voor mensen) ook meegenomen in het MER?

Dhr. Jurriaans: in het kader van de m.e.r. en de besluitvorming over de luchthaven Schiphol wordt onderzoek gedaan naar de effecten van het vliegverkeer op de gezondheid. Daarbij wordt bij een aantal mensen onderzocht hoe hun gezondheidssituatie nu is en zich in de loop der tijd ontwikkelt. Het is een langdurig onderzoek. Het blijkt overigens moeilijk om de relatie tussen gezondheid en vliegverkeer vast te stellen. N.a.v. het Schiphol-onderzoek zal op landelijk niveau moeten worden afgesproken hoe met de effecten zal moeten worden omgegaan.

Mevrouw Brouwer wil graag de consequenties voor de gezondheid van de mens weten.

Dhr. Jurriaans: dat zal niet binnen een paar maanden bekend zijn; zo'n onderzoek kost jaren.

Vraag: er zijn onderzoeken bekend die zaken duidelijk aangeven. Worden die niet bij dit MER betrokken?

Dhr. Jurriaans: e.e.a. wordt meegenomen in het onderzoek rond Schiphol; uiteindelijk zal daarvoor landelijk beleid worden vastgesteld.

Dhr. Fikken: in het MER zal de concentratie van verschillende stoffen die op de luchthaven voorkomen worden bepaald. De uitkomsten worden vervolgens getoetst aan de normen die op gezondheidsrisico's gebaseerd zijn. Dhr. Jurriaans heeft het over het totale effect van het vliegveld op de gezondheid, waarover in het MER voor RA geen uitspraak kan worden gedaan.

De voorzitter merkt op, dat de effecten van een luchthaven op de gezondheid een grote leemte in kennis vormen; daarom wordt juist het gezondheidsonderzoek rond Schiphol uitgevoerd.

Vraagsteller is het er niet mee eens, dat de luchthaven Schiphol als voorbeeld wordt gesteld; een onderzoek dat jaren kan duren. Gezien de grote planologische ontwikkelingen die hier te wachten staan, moet in de Noordrand een eigen onderzoek worden gedaan. De gevolgen van koolmonoxyde voor de gezondheid moeten worden onderzocht.

Wij hebben in dit gebied te maken met 4 rijkswegen plus een luchthaven (die misschien nog wordt uitgebreid). Het vliegveld is onderdeel van een grote milieubelasting in de Noordrand. Er zou wat gedetailleerder op de effecten voor de gezondheid kunnen worden ingegaan.

De voorzitter: het vliegveld maakt v.w.b. de milieubelasting inderdaad deel uit van een aantal ontwikkelingen. In het MER zal over cumulatieve milieubelasting in de Noordrand worden gesproken.

Dhr. Kombrink: het gaat hier niet alleen om de meting van het effect van het vliegverkeer op de gezondheid, maar om de effecten van het vliegverkeer plus van de overige (huidige en nieuwe) infrastructuur in de omgeving. Voor die situatie moet beoordeeld worden of de concentratie wel of niet verantwoord is in de Noordrand.

De gevolgen van de bestaande infrastructuur kunnen worden gemeten. Het is echter lastiger om vast te stellen hoe het er over 10 jaar voor dezelfde infrastructuur uit zal zien en het is nog lastiger om mogelijk aan te leggen infrastructuur daarbij te betrekken en daar een optelsom van te maken.

Vraag: in 1992 kwam tijdens een bijeenkomst in Overschie naar voren, dat een aantal inwoners van Overschie klachten hem over hun gezondheid had. Deze ziekte "ALS" is door een professor uit Amsterdam onderzocht en het resultaat van dit onderzoek is tijdens de informatieavond van 20 januari jl. in Berkel en Rodenrijs aan dhr. C. van Bennekom overhandigd. Kan dit rapport in het onderzoek worden meegenomen?

De voorzitter geeft de gemeente Rotterdam in overweging een gezondheidsonderzoek te doen. Uit eigen ervaring moet hij echter constateren, dat het zeer moeilijk is om uit dit soort onderzoeken, die bovendien heel wat jaren kunnen duren, zinnige conclusies te trekken.

Vraag in het kader van de gezondheid: wordt het door vliegtuigen geproduceerde fijn stof in het MER meegenomen?

De voorzitter: dit is een relevante vraag, die in het MER zal worden meegenomen.

Vraag: welk percentage milieubelasting is van het autoverkeer en welk percentage milieubelasting is van het vliegverkeer afkomstig? Indien de bijdrage aan de milieubelasting van RW A13 80% is en van de luchthaven 20%, dan is er v.w.b. de luchthaven weinig aan de hand. Is het echter andersom, dan zal zeer zorgvuldig met het plan moeten worden omgegaan.

De voorzitter: het MER-onderzoek moet nog worden opgestart. Mede gelet op de instemmende reactie van dhr. Kombrink mag ervan uitgegaan worden dat de percentages milieubelasting van auto- en vliegverkeer in het MER in beeld gebracht zullen worden; op grond daarvan zal een beslissing moeten worden genomen.

Vraag mev. Brouwer-Telvisch: hoe kan men met ca. 100.000 vliegtuigbewegingen in 2015 (dat is incl. toestellen < 6 ton) nog spreken van een klein zakenliegveld met een kleinere impact op het milieu dan nu?

De voorzitter antwoordt, dat het MER dat zal moeten aantonen.

Vraag mev. Brouwer-Telvisch: wordt de klachtengroei van '95-'96 (DCMR) een parameter voor het MER?

Dhr. Fikken: de gegevens over de klachten zijn bekend; ze worden niet zozeer bij het MER betrokken alswel bij de besluitvorming die daarna volgt. In dat kader speelt natuurlijk alle belangrijke informatie over de luchthaven een rol.

De voorzitter: het is de vraag of klachten een goed beeld geven van de hinder. In het MER worden daarom diverse berekeningen uitgevoerd, waarbij zowel de bestaande situatie als enkele varianten worden betrokken. Ook de effecten van de kleine luchtvaart zullen in het MER worden meegenomen.

Als het MER gereed is kan men de totale verwachte milieubelasting van het gebruik van het vliegveld, in meerdere varianten, vergelijken met die van de bestaande situatie.

Dhr. Fikken: het is de bedoeling om ook woningaantallen binnen bepaalde contouren in beeld te brengen.

Vraag: woningen hebben geen last van het geluid, maar wel de mensen, die ook wel eens buiten willen zitten. Het isoleren van woningen is geen oplossing.

De voorzitter: Volgens de wet behoren woningen die binnen de 40 KE-geluidscontour vallen, te worden geïsoleerd.

Dhr. Kombrink: de inzet is om het aantal woningen binnen de t.z.t. door de minister vast te stellen contouren zo klein mogelijk te houden. Waar dat niet mogelijk is zal woningisolatie plaatsvinden.

Vraag: komt er ook een m.e.r.-procedure voor RW 13/16?

De voorzitter: Voor RW 13/16 is onlangs een m.e.r.-procedure gestart. RW 13/16 zal als toekomstige ontwikkeling bij de beschrijving van effecten in het MER voor de luchthaven worden meegenomen.

Vraag: de m.e.r.-gegevens van de luchthaven zullen in april 1997 gereed moeten zijn; die van de RW 13/16 pas in juni 1997.

Dhr. Kombrink: In de m.e.r.-procedure RW 13/16 wordt rekening gehouden met het reeds aanwezige vliegveld. Dat probleem komt later terug in de besluitvormingsprocedure over de aanleg RW 13/16 of verbreding RW A20.

Overigens verwachten we de MER-uitkomsten voor de luchthaven ook niet voor juni van dit jaar.

De voorzitter: in het MER voor Rotterdam Airport wordt rekening gehouden met cumulatie en koppeling met andere activiteiten. Het ene besluit kan echter niet op het andere besluit wachten, tenzij het ene besluit wordt overruled door het andere.

Vragen dhr. van Hall:

- *Komen hier 707/727 (hoofdstuk 2) vliegtuigen uit Afrikaanse landen, waarvan niet zeker is of de regering toezicht houdt op onderhoud (overschrijding van levenscycli van verschillende systemen)?*
- *In hoeverre doet de luchthaven aan inspecties van dergelijke vliegtuigen?*

Dhr. Wondolleck: die Boeing 727-vliegtuigen komen hier niet frequent.

Vraagsteller merkt op, dat in 1996 286 vliegtuigbewegingen plaatsvonden met 707/727-vliegtuigen.

De voorzitter: dit onderwerp is weliswaar actueel maar speelt zich af op rijksniveau. De bevoegdheid om toezicht te houden op vliegtuigen berust namelijk niet bij de luchthaven maar bij de Rijksluchtvaartdienst.

Vraag mev. Chevalier, Bergschenhoek: veiligheid moet niet als onderdeel van milieu, maar als hoofdstuk apart worden gezien. De gemeente Bergschenhoek ligt onder de aanvliegeroute. Zou in het MER de mogelijkheid van een andere aanvliegeroute niet meegenomen kunnen worden? Tegenwoordig zijn er systemen als MLS (Microwave Landing System) en GPS (Global Positioning System, satellietnavigatie), waardoor men niet hoeft te vliegen over dichtbevolkte woonwijken, maar met een boog eromheen kan gaan. Wordt in het MER als variant meegenomen, wat het betekent als men zo'n systeem zou hanteren en wat het bedrijfseconomisch en milieutechnisch en voor de veiligheid zou kunnen betekenen?

Dhr. Fikken: in het MER wordt uitgegaan van de huidige routestructuur.

Dhr. Kombrink: over de perspectieven in de toekomst v.w.b. satellietnavigatie is natuurlijk gesproken. Een van de problemen daarmee is, dat op het moment dat zo'n systeem wordt ingevoerd, niet alle vliegtuigen onmiddellijk met dat systeem zullen zijn uitgerust. Er zal daarom nog een hele tijd ook via de oude aanvliegeroutes gevlogen worden.

De voorzitter: de veiligheid zal in het MER moeten worden beschreven. De mogelijke effecten ter vermindering van onveiligheid als gevolg van technische ontwikkelingen op de luchthaven zullen daarin worden meegenomen.

Dhr. Jurriaans: in het kader van de aanwijzing van de luchthaven kan niet worden voorgeschreven aan welk systeem moet worden voldaan. Zoals dhr. v.d. Vlist reeds heeft aangegeven kunnen in dit kader wel de toekomstige ontwikkelingen en effecten daarvan worden aangegeven.

Dhr. Wondolleck: met de satellietnavigatie zijn enorm veel belangen gemoeid, zoals veiligheid en economie. Er is echter nog geen zicht op de invoeringsdatum van dat systeem.

Mevr. Chevalier merkt voor de goede orde op, dat zij vanavond als inwonster van de gemeente Bergschenhoek heeft gereageerd. De gemeente Bergschenhoek zal nog officieel reageren.

Vraag dhr. Hoogenboom: zijn de aan- en uitvliegroutes openbaar? Geldt hetzelfde voor de klachtenregistratie?

De voorzitter: die zijn openbaar.

Vraag dhr. A. Pieterse n.a.v. paragraaf 4.5 "Varianten" van de startnotitie: worden vluchten < 6 ton meegenomen in het MER en zo ja met hoeveel vliegtuigbewegingen gaat dat gepaard (thans zijn dat 102.000 bewegingen)?

Dhr. Kombrink: ook het aantal vliegtuigbewegingen met kleine vliegtuigen wordt bij het MER betrokken. Het aantal vliegtuigbewegingen met toestellen < 6 ton was in 1996 overigens iets minder dan in 1995.

Vragen dhr. A. Jongepier (Bewonersvereniging Tegen Vliegtuigoverlast, BTV):

- *Waarom wordt in de startnotitie m.e.r. niet duidelijk geformuleerd wat het MMA is? Dit om te voorkomen dat net als bij het IPNR wéér een niet-milieuvriendelijk alternatief uit de hoed getoverd wordt?*
- *Krijgen wij inzicht in de "exploitabelheid" van Rotterdam Airport versus het aantal vliegtuigbewegingen?*

Dhr. Fikken: er kan pas iets over het MMA worden gezegd, wanneer de resultaten van het onderzoek bekend zijn. In eerste instantie worden verschillende alternatieven in beeld gebracht, waar uiteindelijk het MMA uit naar voren komt.

Dhr. Kombrink: zodra de financieel-economische kant in beeld is gebracht, zal voorzover mogelijk openheid van zaken worden gegeven. Het zal begrijpelijk zijn dat bepaalde bedrijfsgegevens vertrouwelijk moeten blijven, maar anderzijds moet de gemeenteraad straks - in het openbaar - een verantwoorde keuze kunnen maken.

Vraagsteller: de indruk wordt gewekt alsof de m.e.r. een alternatief voor de politieke besluitvorming moet zijn.

De voorzitter: de m.e.r. verschaft belangrijke informatie voor de politieke besluitvorming, doch bij de afweging spelen meer zaken een rol, waar onder de financieel-economische aspecten.

Vraag dhr. H. van Breemen (BTV: Bewonersgroep Tegen Vliegtuigoverlast): voor de beoordeling van milieueffecten is het toch nodig om het door initiatiefnemers gewenste strategisch profiel precies te kennen? Waarom is dat nu al niet kenbaar gemaakt? De gemeenteraad is toch duidelijk geweest (bijv.: geen nachtvluchten; geen kleine luchtvaart e.d.). Passen vakantiecharters hierin? Kortom: is de beschrijving van de "voorgenomen activiteit" wel precies genoeg?

De voorzitter: de startnotitie m.e.r. is tot stand gekomen als een compromis van de twee initiatiefnemers. Op basis van die startnotitie wordt een aantal varianten onderzocht. De uitkomsten van deze en andere onderzoeken moeten leiden tot vaststelling van een strategisch profiel voor de luchthaven door de beide initiatiefnemers. Vervolgens wordt een vergunning (verzoek tot aanwijzing) gevraagd aan het bevoegd gezag. V.w.b. de "voorgenomen activiteit" is van belang, dat op het moment dat een serieuze vergunningaanvraag in procedure is, precies wordt aangegeven wat er gaat gebeuren, met de effecten daarvan.

Er kan dus pas een conclusie worden getrokken wanneer de milieu- en economische aspecten naast elkaar kunnen worden gelegd.

Vraag dhr. H. van Breemen: het Kabinet heeft in een brief aan de Tweede Kamer over de HSL hoog opgegeven van de substitutie van veel luchtvaart op Zestienhoven door de HSL. Delen de initiatiefnemers deze mening? Hoe komt dit tot uitdrukking in de startnotitie?

Dhr. Kombrink: als substitutie-effect mag worden verwacht dat de vraag naar vliegtuigstoelen zal verminderen wanneer de HSL Amsterdam - Parijs zal gaan rijden. Het tijdstip waarop de HSL gerealiseerd zal zijn, is niet bekend.

De voorzitter: op het moment dat de resultaten v.w.b. economie negatief zijn, zou kunnen worden besloten om tot sluiting van de luchthaven over te gaan. Het gaat nu echter om de milieugebruiksruimte van de luchthaven.

Vraag dhr. H. van Breemen: verplaatsing is geen redelijkerwijs in de beschouwing te betrekken alternatief. Waarom hebben de initiatiefnemers niet nu al (of nog eerder) besloten het aanvrijzingsverzoek NRA (Nieuw Rotterdam Airport) formeel in te trekken? Waarom komt dit 'intrekken van het NRA aanvrijzingsverzoek' niet voor in het schema op de laatste bladzijde van de startnotitie, noch elders?

Dhr. Kombrink: het gaat hier om een onderdeel van een politiek compromis binnen de Rotterdamse Raad. Dat heeft te maken met de positie van verschillende partijen. Bovendien was het standpunt van het rijk niet zeker. Het rijk heeft immers een voorbehoud gemaakt t.a.v. de vijfde baan van Schiphol en de HSL. In het Raadsvoorstel van 30 januari 1996 over de beleidsinzet van de gemeente is uitvoerig ingegaan op de overwegingen rond de intrekking van het aanvrijzingsverzoek NRA.

Vraag dhr. H. van Breemen: waarom worden in slechts enkele alternatieven als uitgangspunt 'geluidsarme' vliegtuigen genomen? Of: waarom kiezen initiatiefnemers voor varianten met "niet geluidsarme vliegtuigen"?

De voorzitter: deze vraag is vanavond reeds in voldoende mate beantwoord. De opmerking wordt meegenomen.

Vraag dhr. P. Nederveen (voorzitter BTV): Voor de initiatiefnemers is (wat de BTV betreft helaas) sluiting van de luchthaven géén alternatief. Er moet een situatie zijn, waarin de luchthaven met winst te exploiteren is. Volgens gegevens van de luchthavenexploitant zijn de jaren 1992 en 1993 met winst afgesloten met minder dan 14.000 vliegbewegingen. Ziedaar het MMA (valt binnen de randvoorwaarden).

Dhr. Wondolleck geeft echter aan dat het vliegveld in de toekomst zélf de grondkosten, kosten van de luchtverkeersbeveiliging, etc. zal moeten opbrengen. Dat betekent in zijn visie aanzienlijk meer vliegverkeer, dat dus een extra aanslag zal betekenen op het milieu en de woonkwaliteit.

Hoe kijken de initiatiefnemers aan tegen het feit dat bezuinigingen van de overheid (Rotterdam en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat) een aanzienlijke extra overlast voor de omgeving kan betekenen?

Dhr. Wondolleck: er zullen kosten op ons afkomen, o.a. ook met het oog op de verkeersveiligheid. De marge waarin wij op dit moment exploiteren is mager. Willen wij in de toekomst een redelijke exploitatie kunnen voeren, dan hebben we meer voeding nodig.

De voorzitter: in feite komt het erop neer, dat om de luchthaven rendabel te houden meer vliegtuigbewegingen nodig zijn, waardoor de milieubelasting van het vliegveld groter wordt.

Dhr. Kombrink: wanneer de rijksbijdrage voor de luchtverkeersbeveiliging in de toekomst niet meer verstrekt zou worden als gevolg van gewijzigd rijksbeleid, zou dat een potentiële extra last voor de exploitatie van de luchthaven zijn. Dat zou een zware druk leggen op de komende onderhandelingen tussen de gemeente en de exploitant van Rotterdam Airport. Er is echter hoop dat die rijksbijdrage niet beëindigd zal worden. Los van deze factoren zullen de N.V. Luchthaven Schiphol en de gemeente Rotterdam het eerst met elkaar eens moeten worden over het profiel. Een aantal zaken, waaronder de financiën, zal met het Kabinet worden besproken.

Vraag: helicopters (zoals van de politie en het loodswezen) veroorzaken veel overlast. Hoort dit soort zaken niet meer op de Maasvlakte thuis? Kan er iets gedaan worden aan het drukke vliegverkeer rond sommige voetbalwedstrijden?

Dhr. Wondolleck: er is nu eenmaal gekozen voor inzet van de politiehelicopter. Deze vliegt veel langs onze rijkswegen en gebruikt de luchthaven als uitvalsbasis. De loodsenhelicopters vliegen nu vanaf een locatie nabij de Maasvlakte. Het verkeer dat ontstaat t.g.v. voetbalevenementen kunnen wij niet weren, hoe het beleid ook wordt aangescherpt.

De voorzitter: het is in het belang van iedereen, die bij de besluitvorming betrokken is, dat de effecten goed in beeld worden gebracht.

Vraag: het meenemen van de evt. verplaatsing van de terminal in het MER heeft grote gevolgen voor de woonomgeving.

Dhr. Kombrink: bij de inhoudelijke planvorming, die nu weer wordt opgestart, moet naar dit aspect worden gekeken. In dat kader kan besloten worden om bij de terminal al dan niet een openbaar vervoersknoop te realiseren.

Vraag dhr. Vleuten (inwoner Overschie): zou het niet beter zijn om deze luchthaven naar de Maasvlakte te verplaatsen?

De voorzitter: dit punt is niet in dit MER aan de orde.

Dhr. Kombrink: betwijfeld mag worden, of verplaatsing naar de Maasvlakte een wijze keuze zou zijn. Vanuit Rotterdam is men naar de Maasvlakte ongeveer 1½ uur onderweg. Er rijdt bovendien slechts één goederentrein en geen personentrein naar toe.

Laten wij ons concentreren op deze luchthaven. Als we blijven wachten op mogelijk nieuwe ontwikkelingen, zijn we zo weer 20 jaar verder.

Vraag: komt er nog een officiële inspraakavond?

De voorzitter: daartoe kan in het kader van de aanwijzingsprocedure worden besloten.

Na de indiening van het verzoek tot aanwijzing door de Luchthaven Schiphol en de gemeente Rotterdam maakt het rijk een ontwerp-aanwijzing. Dit stuk zal ter visie worden gelegd, er zal een hoorzitting worden georganiseerd en er bestaat dan de mogelijkheid om te reageren. Verwezen wordt naar het procedureschema in de startnotitie m.e.r.

De voorzitter bedankt de aanwezigen en sluit de vergadering.

-+--+--+--+