

Centrum Publieksparticipatie
Wijziging aanwijzing Luchtvaartterrein Rotterdam Airport
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Betreft: Zienswijze wijziging aanwijzing RA

Schiedam, 10 oktober 2009

Geachte mevrouw / heer,

In deze brief wil GroenLinks Schiedam commentaar geven op de thans ter inspraak liggende wijziging van de aanwijzing van Rotterdam Airport. Wij hebben kennis genomen van het ontwerp wijzigingsbesluit van de minister en de rapporten die daaraan ten grondslag liggen. Wij volgen de ontwikkelingen rondom Rotterdam Airport al vele jaren met grote belangstelling. En ook met zorg. Wij zijn bezorgd dat met de nieuwe aanwijzing het vliegveld aangemoedigd wordt tot groei. De eerste stap in dat traject is deze nieuwe aanwijzing, waardoor de geboekte geluidswinst van de afgelopen jaren feitelijk teniet wordt gedaan. In de toekomstvisie van het vliegveld zal het vliegverkeer alleen nog maar verder toenemen. Helaas wordt niet nu al een duidelijke grens aan de groei gesteld door de minister. Een groei die ten koste zal gaan van het leefmilieu in het Rijnmondgebied en in Schiedam in het bijzonder. Het concept wijzigingsbesluit lijkt te gaan over aantallen vluchten, maar gaat feitelijk over het verstoren van het leefmilieu van tienduizenden inwoners van Schiedam, Vlaardingen, Lansingerland, Overschie en Schiebroek.

Wat ons betreft is het Meest Milieuvriendelijke Alternatief dan ook het sluiten van het vliegveld. De milieueffecten van het in stand houden van Rotterdam Airport zijn zeer negatief. En feitelijk is het vliegveld niet echt nodig: in de tijd dat de Airportshuttle er over doet om van Rotterdam CS naar Rotterdam Airport te rijden, kan de vliegreiziger met de HSL al bijna op Schiphol zijn. Wij beseffen ons echter dat sluiting van de luchthaven in deze procedure niet aan de orde is. Derhalve zullen wij ons in deze reactie toch richten op het concept aanwijzingsbesluit van de minister.

In de vele stukken die ten grondslag liggen aan het conceptbesluit en de MER hebben wij twee relevante stukken niet aangetroffen, namelijk twee recente (2008) onderzoeken m.b.t. Rotterdam Airport: van Awareness en van GGD Rotterdam (Meijers).

De GGD Rotterdam Rijnmond herhaalde een onderzoek uit 2001 waarbij 800 omwonenden van het vliegveld werd gevraagd naar de ervaren hinder. Ook 100 inwoners van Spaland, Sveaparken, Groenord, Woudhoek en Kethel zijn telefonisch geënquêteerd. De algemene conclusie was dat mensen zich qua geluid tegenwoordig vooral ergeren aan (ander) verkeersgeluid. Maar als we inzoomen op Schiedam Noord zien we dat van de mensen die aangeven dagelijks vliegtuigen te horen 16% aan geeft erge hinder te ondervinden en 37% een beetje. Dat is een lichte stijging ten opzichte van 2001 (toen resp. 13 en 33%).

Bureau Awareness deed op verzoek van de CMLR in 2007 een onderzoek naar de beleving van de omwonenden van de luchthaven. In april 2008 werd het eindrapport gepresenteerd. De algemene conclusie in het rapport is: "In de huidige situatie ervaart een groep bewoners in de omgeving van de luchthaven hinder." Aanbevolen wordt o.a. de omgeving aantoonbaar te laten meeprofiteren van geluidswinst door technologische vooruitgang en middelen. Ook zou een belangengroep van omwonenden moeten worden opgericht. En zal Rotterdam Airport volgens het rapport beter met de omwonenden moeten gaan communiceren.

Bij het bestuderen van het MER zijn ons enkele voor Schiedam relevante zaken opgevallen:

- nergens is aangegeven hoeveel vluchten er jaarlijks of in de nacht plaatsvinden boven Schiedam.
- op alle kaartjes is de Schiedamse wijk Sveaparken grijs getekend: alsof daar nog geen huizen staan. Er wonen inmiddels duizenden mensen.
- Als maat voor de impact van geluid wordt telkens de 35 Ke zone gebruikt. Dat is procedureel wel juist, maar zegt niets over het geluid dat door inwoners van Schiedam wordt gehoord: vrijwel heel Schiedam Noord valt in de 20 Ke zone. En deze zone wordt in de nieuwe berekenmethodiek een stuk groter.

Onze voornaamste aandachtspunten:

1. totaal aantal vluchten
2. overheidsvluchten
3. geluidsoverlast
4. slaapverstoring
5. monitoring van geluid
6. communicatie
7. compensatie naar de burens toe
8. toekomst

1. Totaal aantal vluchten.

Wij gaan er van uit dat RA de mogelijkheid van 3000 extra vluchten zal gaan benutten. Dit gaat leiden tot meer geluidsoverlast (overlast = geluid x beleving) t.o.v. de huidige situatie. Dit is voor ons niet acceptabel. Bovendien zullen die vluchten naar verwachting in de randen van de nacht worden uitgevoerd, waardoor het aantal stijgende vliegtuigen vlak na zeven uur 's morgens en dalende toestellen net voor elf uur 's avonds zal toenemen. Hierdoor zal de ervaren hinder toenemen. Wat dit betreft is er uiteraard geen verschil in de overlast van een vliegtuig dat net voor of net na 23.00 uur landt.

Wij vragen de minister aandacht te besteden aan de geluidsoverlast in de randen van de nacht: ook op die momenten worden de bewoners gestoord in hun bezigheden en slaap. Wij geven de minister in overweging de extra vluchten over de dag te laten verdelen. Als dit niet haalbaar is, adviseren wij het aantal vluchten in de randen van de nacht gelijk over de beide landing- en startroutes te verdelen.

2. Regeringsvluchten.

In het MER wordt uitgegaan van het jaarlijks accommoderen van 627 overheidsvluchten overdag. Dit aantal wordt nergens onderbouwd. Ook wordt nergens aangegeven hoe dit aantal gereguleerd zou kunnen worden. Rotterdam Airport heeft kennelijk geen mogelijkheden overheidsvluchten te weigeren. Wij vragen ons af wat er gebeurt als het aantal van 627 al binnen het jaar wordt overschreden.

Wij willen de minister vragen een beleid te voeren t.a.v. overheidsvluchten waarin regeringsvluchten zo veel mogelijk via de luchthaven Schiphol worden afgehandeld, zeker wanneer deze vluchten plaatsvinden in de nacht. Ook vragen wij de minister te bevorderen dat voortaan in de (maand) rapportages over het vliegverkeer van Rotterdam Airport het aantal overheidsvluchten als aparte categorie wordt opgenomen zodat hierop actief kan worden gehandhaafd door het bevoegd gezag.

3. Geluidsoverlast.

Aan onderzoek dat in 2007/2008 heeft plaatsgevonden in opdracht van GGD-Rotterdam naar de beleving van het vliegveld door omwonenden, is (zoals wij al eerder aangaven) in het MER geen aandacht besteed. Uit dat onderzoek kwam naar voren dat 12% van de (100) geënquêteerden in Schiedam Noord erge hinder van vliegtuigeluid ondervindt.

Op pag. 113 van het MER is op basis van andere studies te lezen dat in de 20Ke zone meer dan 10% erge hinder van het vliegtuiggeluid ondervindt. Juist die 20Ke ligt in Schiedam Noord. We hebben het hier dan over 10% van 30.000 Schiedammers!

Duidelijk is dus dat het aantal mensen dat nu al hinder ondervindt zeer hoog is en dat gaat dus in de toekomst toenemen. 3000 extra vluchten zal leiden tot meer geluidsoverlast in Schiedam Noord.

Wij vinden het misleidend dat in de rapportages van de minister wordt gewerkt met een vergelijking van de nieuwe situatie met die van 2001, voor de Schiedammers is een vergelijking met het jaar 2006 (toen de procedure voor de nieuwe aanwijzing startte) reëler.

Wij vragen de minister t.a.v. aantallen vluchten en geluidsniveaus (ook) een vergelijking te maken met het jaar 2006.

4. Slaapverstoring

In het ontwerpbesluit geeft de minister aan een jaar na in werking treden van de nieuwe aanwijzing een slaapverstoringsonderzoek te willen laten verrichten. Wij hechten daar echter niet zo aan. Om een wetenschappelijk valide onderzoek te doen, is een grote groep mensen nodig of een zeer lange periode van onderzoek. Zo'n onderzoek is nauwelijks uitvoerbaar. De toezegging van de minister lijkt een "zoethoudertje".

Ook is de situatie rondom RA bijzonder omdat de vluchten plaatsvinden in de randen van de nacht. In het GGD rapport gaf 5% van de Schiedamse respondenten aan minstens enkele keren per week in de slaap gestoord te worden.

Bovendien zijn de feiten wetenschappelijk bewezen en bevestigd door de gezondheidsraad in 2004.

Deze feiten zijn dat in de slaapkamer duidelijk hoorbaar vliegtuiggeluid leidt tot

- slecht inslapen
- vroeg ontwaken
- stijgen van hartslag en bloeddruk
- meer motorische onrust tijdens de slaap.

Wij hebben niet zozeer behoefte aan gegevens over het precieze aantal mensen dat gestoord wordt in hun slaap. Waar wij wel behoefte aan hebben zijn gegevens over het exacte aantal vluchten per tijdperiode dat over Schiedam landt en opstijgt. En als het even kan ook gegevens van het daadwerkelijk geproduceerde geluid. Daar kunnen toekomstige ontwikkelingen tegen worden afgezet.

Wij willen dat de minister erkent dat in de slaapkamer hoorbaar vliegtuiggeluid gezondheidsproblemen zal geven voor veel Schiedammers.

Wij vragen de minister te besluiten dat RA en de DCMR jaarlijks moeten rapporteren hoeveel vluchten er per tijdperiode over Schiedams grondgebied hebben plaatsgevonden en hoeveel geluid daarbij gemeten is in Schiedam.

5. Monitoren van geluid.

In het rapport en in alle modellen wordt gewerkt met berekening van geluid in plaats van meten. Er wordt gedaan alsof meten onhaalbaar is. Dat is echter niet het geval. Rondom Schiphol functioneert al enkele jaren een meetsysteem van Geluidsnet. Dit systeem wordt door de omliggende gemeenten betaald en staat los van Schiphol. Het systeem produceert accurate gegevens van het daadwerkelijke vliegtuiggeluid. Bovendien is realtime het gehele vliegverkeer rondom Schiphol zichtbaar op de Geluidsnet website. Met een dergelijk systeem kan het geluid echt zichtbaar gemaakt worden en handhavend worden opgetreden op basis van werkelijke geluidsproductie in plaats van fictieve geluidsproductie.

Wij willen de minister vragen (financiële) middelen ter beschikking te stellen aan de buurgemeenten om tot een systeem van geluidsmeting à la Geluidsnet te komen en in zijn besluit geluidsnormen op te stellen die met behulp van dit systeem kunnen worden gehandhaafd.

6. Communicatie.

Rotterdam Airport geeft in reactie op een van de suggesties van van Heijningen aan dat zij het initiatief voor beter contact met omwonenden bij de Provincie neerlegt. Gedacht wordt aan een formele commissie onder de nieuwe wetgeving. Volgens ons zijn de omwonenden veel meer gebaat bij een burengerichte interactieve website van RA, het instellen van een burenrraad en de eerder genoemde Geluidsnet website met actuele vliegtuiggegevens.

Het rapport van Awareness dat begin 2008 verscheen in opdracht van de Cie 28 doet enkele waardevolle suggesties voor verbeteren van de communicatie. Hieraan is in het MER totaal geen aandacht besteed.

Wij willen de minister oproepen initiatieven te nemen om te komen tot het uitvoeren van de suggesties voor een betere communicatie met de "buren" zoals beschreven in het rapport van Awareness "RA een nieuwe belevnis" en zoals hierboven benoemd.

7. Compensatie naar de omwonenden

Rotterdam Airport gaat in het MER niet echt in op de suggestie van van Heijningen om een deel van de geluidswinst van stille vliegtuigen in de toekomst terug te geven aan de bewoners. Dit is ook niet reëel, daar RA zelf aangeeft geen nog stillere vliegtuigen te verwachten voor 2020. Naar onze mening kan beter een deel van een andere winst aan omwonenden worden besteed. De winst uit de door RA verhoogde en nog verder te verhogen nachttoeslagen zou wat ons betreft grotendeels in een "leefbaarheidsfonds" voor de omwonenden moeten worden gestort. In Engeland en Duitsland blijkt dat goed te werken.

Wij vragen de minister initiatieven te nemen tot het (laten) instellen van een "leefbaarheidsfonds" dat grotendeels wordt gefinancierd door extra gelden die de luchthaven binnenkrijgt aan (milieu- en nacht) toeslagen.

8. Toekomst.

RA geeft in alternatief 5 aan zich te willen ontwikkelen tot zakenluchthaven met twee miljoen passagiers. Wij vinden dat als Rotterdam Airport zich als zakenvliegveld in de markt wil zetten, er in het weekend nauwelijks meer vluchten hoeven plaats te vinden. Het alternatief "weekendsluiting" dient volgens ons in toekomstige discussies te worden meegenomen.

Bij toekomstige verzoeken van Rotterdam Airport tot wijziging van de aanwijzing zal weekendsluiting een volwaardig alternatief moeten zijn.

Concluderend kunnen wij stellen dat het nieuwe aanwijzingsbesluit geen voordelen biedt voor Schiedammers en het toch al zwaar onder druk staande leefmilieu verder belast. Juist die zaken waar enig voordeel voor de Schiedammers aan zou kunnen zitten, zoals geluidsbeperkende maatregelen, betere spreiding van de vluchten, betere communicatie en vormen van compensatie komen in de MER en het aanwijzingsbesluit niet aan de orde. En dat is wat ons betreft een grote ommissie. Wij vragen de minister te reageren op de door ons naar voren gebrachte punten.

Met vriendelijke groet, namens GroenLinks Schiedam,

John Witjes

J.J.W. Witjes
Ringvaart 16
3124 PB Schiedam