

Binnen de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat hebben de fracties van de VVD, de PvdA, het CDA, de SP, GroenLinks en de ChristenUnie de behoefte om enkele vragen en opmerkingen voor te leggen over het wijzigingsbesluit Rotterdam The Hague Airport, d.d. 10 juni 2010 (Kamerstuk 26893, nr. 58)

Algemeen

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het wijzigingsbesluit.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het ontwerp-aanwijzingsbesluit. Deze leden vragen de minister of (onderdelen van) het aanwijzingsbesluit voor bezwaar en beroep open staan op grond van de Algemene wet bestuursrecht. Geldt dat ook voor toekomstige luchthavenbesluiten onder het RBML-regime (Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens)?

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wijzigingsbesluit Rotterdam The Hague Airport. De leden zijn verheugd dat de minister in constructief overleg met de betrokken provinciale en gemeentelijke vertegenwoordigers tot dit voorstel is gekomen.

De leden van de SP-fractie hebben kennis genomen van het wijzigingsbesluit Rotterdam The Hague Airport.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennis genomen van het wijzigingsbesluit Rotterdam The Hague Airport. Deze leden zijn bezorgd over het voornemen om de aanwijzing voor Rotterdam The Hague Airport te wijzigen. Met de nieuwe aanwijzing wordt het vliegveld immers volgens deze leden aangemoedigd verder te groeien. De geluidswinst die de afgelopen jaren geboekt is, door de iets stillere vliegtuigen en het stagnerende aantal vluchten, dreigt daardoor teniet te worden gedaan. Daardoor komt de leefbaarheid in het Rijnmondgebied en Schiedam verder onder druk te staan, zo vinden deze leden. Inwoners van Schiedam, Vlaardingen, Lansingerland, Overschie en Schiebroek zullen de prijs voor die groei betalen. Ook staat de groei van het aantal vluchten op gespannen voet met de klimaatambities van dit kabinet.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen daarnaast wat de meerwaarde is van het openhouden van Rotterdam The Hague Airport. Is de minister zich bewust van het feit dat de Airportshuttle vanaf Rotterdam CS er bijna net zo lang over doet om op Rotterdam The Hague Airport te komen, als de HSL erover doet om op Schiphol te komen? Dat tijdsverschil wordt nog kleiner als de HSL straks op volle snelheid kan rijden tussen Schiphol en Rotterdam.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennis genomen van het wijzigingsbesluit Rotterdam The Hague Airport.

Overheidsvluchten

De leden van de VVD-fractie willen graag weten of het klopt dat de minister met de keuze voor variant 4c aangeeft dat de overheid geen (extra) nachtvluchten zal plannen of uitvoeren vanaf Rotterdam The Hague Airport.

De leden van de PvdA-fractie vragen de minister aan te geven waarom het ontwerp-aanwijzingsbesluit nog nodig is, als vliegveld Valkenburg al op 1 januari 2005 gesloten is en de overheidsvluchten allang naar Rotterdam verplaatst zijn. Deze leden willen weten op basis waarvan in de tussentijd (2005-2010) is gevlogen? Was en is er sprake van een gedoogsituatie in de periode 2005-2010?

De leden van de PvdA-fractie vragen wat er gebeurt als de overheid minder overheidsvluchten nodig heeft dan de toegevoegde geluidsruimte van 627 vliegtuigbewegingen. Wordt deze ruimte dan gevuld met andere vluchten, of komt deze geluidsruimte dan voor 50% terecht bij geluidswinst voor de bewoners? Deze leden vragen wat er terecht is gekomen van de 50%-50%-regel die de minister in 2007 heeft voorgesteld? Hoe heeft deze regel in het geval van Rotterdam The Hague Airport handen en voeten gekregen?

Naar de mening van de leden van de CDA-fractie is het huidige voorstel, waarin de geluidsruimte rond Rotterdam The Hague Airport wordt verruimd, een goede effectuering van het beleid om de overheidsvluchten van vliegveld Valkenburg te verplaatsen. De leden van de CDA-fractie hopen dat andere partijen deze gelegenheid niet zullen aangrijpen om dit voorstel te blokkeren en de facto vliegveld Valkenburg te sluiten zonder de vluchten elders te accommoderen. Overheidsvluchten zijn van belang en moeten gepland en ongepland doorgang kunnen vinden, zoals bijvoorbeeld ten behoeve van de inzet van Nederlandse hulpverleners na de vliegcrash bij Tripoli. Daarbij is de route die de minister nu gekozen heeft, namelijk in constructief overleg met de regio tot afspraken komen, altijd te prefereren boven het directief opleggen van een besluit.

De leden van de SP-fractie vragen waarom de minister ervoor kiest om de geluidsruimte te verruimen. Hoeveel extra overheidsvluchten komen er en om welke reden zijn deze extra vluchten nodig? De leden van de SP-fractie vragen in hoeverre het mogelijk is deze extra geluidsruimte te salderen met de overige vliegbewegingen. Waarom kiest de minister niet voor die mogelijkheid? Deze leden vragen wat de gevolgen van de extra geluidsruimte zullen zijn voor de omgeving. Zijn er afspraken gemaakt om de overlast verder te beperken?

Het wijzigingsvoorstel voorziet in de accommodatie van 627 overheidsvluchten, waarvan 100 in de nacht. Het is de leden van de GroenLinks-fractie niet duidelijk hoe dit aantal onderbouwd is en hoe het aantal gereguleerd wordt. Wat gebeurt er als het aantal vluchten wordt overschreden? Heeft Rotterdam The Hague Airport de mogelijkheid dan vluchten te weigeren?

Geluidhinder

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de minister voor variant 4c en niet voor variant 4b (voorkeursalternatief) heeft gekozen. De minister geeft aan dat bij variant 4c de geluidshinder tijdens de nacht minder is, maar de MER geeft aan dat bij variant 4b de gevolgen voor de geluidsbelasting beperkt zijn. De leden van de VVD-fractie verzoeken de minister ook in te gaan op de uitvoerbaarheid van variant 4c voor de exploitant.

De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd naar de stand van zaken met betrekking tot het onderzoek naar de slaapverstoring. Is dit onderzoek reeds gestart? De leden van de VVD-fractie willen ook graag weten hoe er wordt omgegaan met de geluidscumulatie bij Lansingerland. Hoe gaat de minister hier mee om? Hoe zal het vervolgproces eruit zien?

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom een groot deel van de oplossingsrichtingen van de commissie-Van Heijningen niet is overgenomen in het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA), zoals blijkt uit het ontwerp-aanwijzingsbesluit¹? Waarom kunnen bijvoorbeeld de nachtvluchten niet worden beperkt, met name voor de zakelijke vluchten die 's nachts moeten uitwijken? Wat is de reden dat discrimineren naar geluidsniveau niet overgenomen in het MMA? Waarom zijn niet alle maatregelen uit de MMA overgenomen?

Hoeveel bedroeg de verhoging van het tarief voor nachtelijke vliegbewegingen, zo vragen de leden van de PvdA-fractie. Is het aantal nachtelijke vliegbewegingen teruggelopen sinds de verhoging, of was die trend daarvoor al ingezet? Komt dat door de tariefsverhoging of door de economische recessie?

De leden van de PvdA-fractie vragen op welke manier «sterk vervuilende vliegtuigen» worden uitgefaseerd. Worden daarvoor middelen als hogere tarieven of het intrekken van slots, of worden andere middelen ingezet? Deze leden willen weten op welke manier het aanplanten van bomen gaat leiden tot minder geluidshinder.

De leden van de PvdA-fractie vragen of dit wijzigingsbesluit ook betrekking heeft op de mogelijke aanpassing van de aanvliegroutes, zodat deze niet of zo min mogelijk over de bebouwde kom van omliggende gemeenten, zoals Lansingerland, komen te liggen. Zo niet, kan de minister dan aangeven hoe het staat met het onderzoek naar een andere vliegcorridor?

De leden van de GroenLinks-fractie berekenen dat op basis van een vergelijking tussen de nieuwe aanwijzing en de situatie in 2006, toen de wijzigingsprocedure startte, in totaal straks 24.500 vluchten met grote toestellen kunnen worden uitgevoerd, terwijl dat er in 2006 ruim 21.000 waren. In 2009 zijn er 18.600 van die vluchten geweest. Klopt deze berekening, zo vragen deze leden, en deelt de minister dan de conclusie dat er in de nieuwe situatie sprake is van ruim 6000 extra vluchten? Zo ja, dan maken deze leden daar bezwaar tegen.

Is de vrees van de leden van de GroenLinks-fractie terecht, dat een relatief groot aantal van deze vluchten in de randen van de nacht afgewikkeld zullen worden, dus net voor 23.00 uur en net na 7.00 uur? Ziet de minister mogelijkheden de extra vluchten gelijkmatig over de dag te verdelen? Zo nee, ziet de minister mogelijkheden de extra vluchten in de randen van de nacht gelijkmatig over de beide start- en landingsroutes te verdelen?

De minister geeft aan na het in werking treden van de nieuwe aanwijzing een slaapverstoringsonderzoek te willen laten verrichten. Op zich kan een dergelijk onderzoek wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft interessant zijn. Om een echt valide nieuw wetenschappelijk onderzoek te doen, is een grote groep mensen nodig en/of een langer onderzoeksperiode, zo stellen deze leden. De vraag is of een dergelijk onderzoek uitvoerbaar is en veel toevoegt aan de bestaande onderzoeken rond nachtelijk vliegtuiglawaai, die in 2004 door de Gezondheidsraad zijn bevestigd. Nachtelijk vliegtuiglawaai leidt tot een toename van slecht inslapen, vroeg ontwaken, motorische onrust tijdens de slaap en stijging van hartslag en bloeddruk. Wellicht belangrijker dan een onderzoek naar

¹ Pagina 23.

slaapverstoring zijn exacte gegevens over het aantal vluchten per tijdperiode, met name in de randen van de nacht en de gemeten geluidsvolumes. De leden van de GroenLinks-fractie zouden graag zien dat de minister besluit Rotterdam The Hague Airport en de DCMR Milieudienst Rijnmond jaarlijks hierover te laten rapporteren. Is de minister daartoe bereid?

De extra vluchten zullen volgens de leden van de GroenLinks-fractie geluidsoverlast met zich meebrengen. Daarover hebben deze leden de nodige vragen. Zo vragen waarom gegevens over het aantal vluchten over Schiedam en Lansingerland in de stukken lijken te ontbreken. Dit geldt zowel voor de dagvluchten als de nachtvluchten. Kan de minister deze cijfers alsnog aanleveren om een goed beeld te krijgen? Verder constateren deze leden dat in de kaarten van Schiedam Noord een groot deel van de wijk Sveaparken nog in grijs aangegeven is, alsof daar (nog) geen mensen wonen. Inmiddels staan daar honderden huizen. Waarom zijn deze kaarten niet geactualiseerd? Verder willen deze leden graag weten waarom het monitoren van geluid door continue meting niet haalbaar zou zijn, terwijl dit rond Schiphol al jaren gebeurt. Tot slot is het de leden van de GroenLinks-fractie opgevallen dat twee rapporten uit 2008 van de GGD Rotterdam Rijnmond en Awareness ontbraken bij de MER. De GGD deed onderzoek naar de ervaren geluidshinder en het onderzoek van Awareness was gericht op communicatie met de omwonenden van Rotterdam The Hague Airport. Waarom ontbraken deze rapporten?

De leden van de GroenLinks-fractie willen er voorts op wijzen dat mensen in deze regio last hebben van verschillende bronnen van lawaai. De uitbreiding van het aantal vliegbewegingen komt bovenop de overlast van de HSL en de vele bestaande snelwegen, die ook nog eens uitgebreid dreigen te worden. Heeft de minister oog voor deze cumulatie van geluidsbronnen waar veel Rijnmondbewoners mee te maken hebben?

Tot slot maken de leden van de GroenLinks-fractie zich zorgen over de extra emissies van broeikasgassen door de extra vluchten. Temeer daar Rotterdam The Hague Airport bepaald niet de enige Nederlandse luchthaven is met uitbreidingsplannen, vragen deze leden hoe al die uitbreidingen te rijmen zijn met de ambitieuze klimaatdoelstellingen van het kabinet, maar ook met die van de gemeente Rotterdam, die zich profileert als «klimaatstad». Om de klimaatverandering te beperken tot 2 graden Celsius moet Europa haar emissies in 2020 met 30% en in 2050 met 80% beperken. Een dergelijk ambitieniveau valt volgens de leden van de GroenLinks-fractie niet te verenigen met de forse groei van het luchtverkeer dat het kabinet op ondermeer Rotterdam, Schiphol, Eindhoven en in de toekomst wellicht Lelystad en Twente voor ogen staat. Deze leden zien niet in waarom van alle maatschappelijke sectoren een forse bijdrage wordt verwacht, behalve van de luchtvaartsector. Technisch gezien is het voorlopig onmogelijk de klimaatemissies per passagierskilometer sterk te verminderen. Evenmin verwachten de leden dat deelname van de luchtvaartsector aan het Europees Emissiehandelssysteem (ETS) tot een grote reductie van de uitstoot zal leiden, hetgeen ook blijkt uit de impactanalyse van de Europese Commissie. De leden vernemen graag van de minister als hij daar andere verwachtingen van heeft. Bovendien is vliegen dubbel problematisch omdat straalmotoren per kilogram brandstof een twee- tot viervoudige klimaateffect hebben: ook stofstof- en waterdampemissies warmen immers de aarde op. Het ETS systeem voorziet echter niet in deze effecten. De leden van de GroenLinks-fractie zien graag een reactie van de minister op dit voor de fractie zwaarwegende zorgpunt tegemoet.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen op welke wijze de additionele randvoorwaarden van de gemeente Lansingerland zijn verwerkt in de verdere uitwerking van de adviezen van de Commissie van Heijningen?

Lokale overheden

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer de Commissie Regionaal Overleg (CRO) zal worden ingesteld en wat haar takenpakket zal zijn.

De minister schrijft dat de Gemeente Rotterdam instemmend reageert op de nieuwe voorkeursvariant. De leden van de PvdA-fractie vragen of dat ook geldt voor alle omliggende deelgemeenten, met name Hillegersberg-Schiebroek en Overschie? Hoe is de positie van de Gemeente Schiedam te duiden? Met welke argumenten blijft Schiedam het nieuwe aanwijzingsbesluit afwijzen?

De leden van de PvdA-fractie vragen de minister welke bestemmingsplannen moeten worden aangepast als gevolg van het aanwijzingsbesluit.

In de bijlage bij het wijzigingsbesluit is te lezen dat één van de overlegpartners, de gemeente Schiedam, afwijzend is ten aanzien van elke aanpassing van de vigerende aanwijzing uit 2004. De leden van de SP-fractie vragen de minister welke argumenten de gemeente Schiedam hiervoor heeft, en waarom de minister deze naast zich neer legt.

Exploitant

De leden van de VVD-fractie vragen de minister om zijn reactie op variant 5 (de «doorkijk») van de exploitant in relatie tot de huidige aanpassing van de Ke geluidszone. Is het mogelijk om met de door de minister voorgelegde Ke zoneringsplan deze «doorkijk» te realiseren?

De leden van de PvdA-fractie vragen of er in de komende jaren nog nieuwe aanvragen van de exploitant voor een luchthavenbesluit zijn te verwachten. Zo ja, wat gaan deze behelzen? Kan de minister dit relateren aan de uitbreidingsplannen die de directeur van Rotterdam The Hague Airport in maart 2009 in het Financieel Dagblad heeft aangekondigd¹? Deze leden vragen tevens wat de stand van zaken is met betrekking tot het destijds aangekondigde nieuwe congrescentrum en hotel. Gaat realisatie daarvan leiden tot een aanvraag voor meer geluidsräume?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de minister op enig moment overwogen heeft de suggestie over te nemen om Rotterdam The Hague Airport in het weekend te sluiten en de luchthaven uitsluitend te ontwikkelen als zakenluchthaven? Deze leden geven aan dat opvallend genoeg die optie ook door de luchthaven zelf is bepleit. Is de minister bereid die optie in de toekomst serieus te onderzoeken?

De fungerend voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

De adjunct-griffier van de commissie,
Jongepier

¹ <http://www.fd.nl/artikel/11274568/rotterdam-plant-groeispuur>