

Advies voor richtlijnen
voor het milieu-effectrapport
Nieuwe inrichting Rotterdam Airport

20 maart 1997

851-54



commissie voor de milieu-effectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
Postbus 90.771
2509 LT DEN HAAG

uw kenmerk
DGRDL/VI/L 97.710019

uw brief
d.d. 9 januari 1997

ons kenmerk
U170-97\Od\ao\ab\851-
53

onderwerp
Advies voor richtlijnen m.e.r. nieuwe in-
richting Rotterdam Airport

doorkiesnr.
(030) 234 76 22

Utrecht,
12 maart 1997

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over een nieuwe inrichting van Rotterdam Airport.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

Graag vraag ik daarbij uw aandacht voor het volgende:

- ① De startnotitie geeft aan dat de gemeente Rotterdam – en misschien ook de andere initiatiefnemer, de N.V. Luchthaven Schiphol/Rotterdam Airport – deze luchthaven wil profileren als zakenluchthaven gericht op Europese vluchten.

Op dit moment vindt een discussie plaats over de toekomst van de Nederlandse luchtvaartinfrastructuur (TNLI). Een van de principes die daarbij wordt besproken – en die al doorklinkt in het regecrakkoord, toen werd vastgesteld dat Rotterdam Airport na een HSL-aansluiting geen direct nationaal belang meer zou dienen – is dat het Europees luchtvaartverkeer vanwege milieuoverwegingen zo veel mogelijk dient te worden vervangen door hogesnelheidstreinverkeer (conversieprincipe).

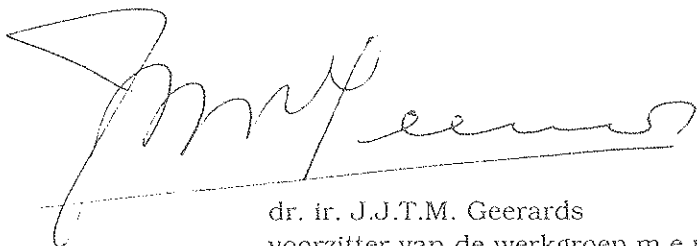
Hoewel de TNLI-discussie nog niet is uitgemond in vaststaand beleid, is het zinvol en wenselijk om bij de m.e.r.-procedure voor Rotterdam Airport rekening te houden met de mogelijke uitkomsten van de besluitvorming over de gehele Nederlandse luchtvaartinfrastructuur.

Daarom adviseer ik in de richtlijnen ook meer duidelijkheid te verschaffen, in hoeverre het conversieprincipe als uitgangspunt voor het Nederlandse luchtvaartbeleid gaat functioneren en hoe in dat kader – ook op langere termijn – de realiteitswaarde moet worden beoordeeld van de alternatieven die in de startnotitie zijn aangegeven.

- ② Het is de bedoeling van de beide initiatiefnemers om tijdens de opstelling van het MER tot overeenstemming te komen over het strategisch profiel van de luchthaven en op basis van deze overeenstemming een aanvraag tot aanwijzing ingevolge de Luchtvaartwet in te dienen. De onderlinge overeenkomst tussen de beide initiatiefnemers kan worden beschouwd als een 'tussenbesluit' op basis van het MER. De Commissie gaat ervan uit, dat de motiveringsplicht die geldt voor besluiten die met m.e.r. worden genomen (op grond van art. 7.37, lid 1 van de Wm), ook zal gelden voor een tussenbesluit. Indien u instemt met deze zienswijze, is het wenselijk afspraken te maken met de beide initiatiefnemers over de vorm van het tussenbesluit, om een motivering bij het uiteindelijke beoogde besluit (de aanwijzing ingevolge de Luchtvaartwet) te vergemakkelijken.
- ③ Beide initiatiefnemers beogen onder andere "een aanscherping van de randvoorwaarden ten aanzien van de toelaatbare milieuhinder" en gaan er nu van uit, dat de m.e.r.-procedure vrijwillig wordt toegepast. De Commissie heeft hieruit afgeleid, dat het de bedoeling is om de nieuwe geluidzone geheel te laten vallen binnen de zogeheten herberekende 1977-contour¹). Zij heeft hiermee in de opstelling van haar advies rekening gehouden. Mocht zich tijdens de opstelling van het MER een situatie ontwikkelen, waarbij redelijkerwijs alternatieven kunnen worden beschouwd met een grotere geluidzone, dan zouden ook effecten kunnen optreden buiten het gebied dat in het advies nu als studiegebied is beschouwd. In dat geval verneemt de Commissie graag van u of, in verband met die alternatieven en effecten, een aanvullend advies voor richtlijnen wenselijk is.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

In afschrift aan: Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer



dr. ir. J.J.T.M. Geerards
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
nieuwe inrichting Rotterdam Airport

1 Besluit m.e.r., onderdeel C, categorie 6.3:
Als activiteit [bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport moet worden opgesteld] wordt aangewezen: "[...] intensivering of wijziging van het gebruik van het luchtvaartterrein" "in die gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een start- of landingsbaan van 1800 meter of meer, én een wijziging van de geluidzone, als bedoeld in artikel 25, eerste lid van de Luchtvaartwet ten gevolge kan hebben, met uitzondering van gevallen waarin de gewijzigde zone geheel valt binnen de oorspronkelijke geluidzone of wanneer de zone vervalt."
In dit verband lijkt het logisch om de zoneringscontour te interpreteren als equivalent van de geluidzone.

Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport
Nieuwe inrichting Rotterdam Airport

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieu-effectrapport over de nieuwe inrichting Rotterdam Airport,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer door de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

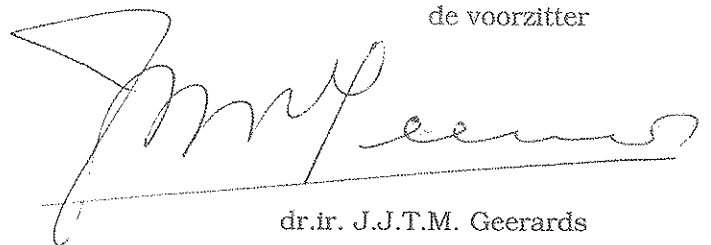
de werkgroep m.e.r. nieuw inrichting Rotterdam Airport

de secretaris



drs. M. Odijk

de voorzitter



dr.ir. J.J.T.M. Geerards

Utrecht, 20 maart 1997

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdpunten van het advies	1
1. Inleiding	2
2. Probleemstelling, doel en besluitvorming	3
2.1 Probleemstelling	3
2.2 Doel	3
2.3 Besluitvorming	5
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	8
3.1 Algemeen	8
3.2 Alternatieven	10
3.2.1 Afbakening van alternatieven en te beschrijven aspecten	10
3.2.2 Nulalternatief/referenties	12
3.2.3 Voorkeursalternatief	13
3.2.4 Meest milieuvriendelijk alternatief	13
4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten	15
4.1 Geluid	16
4.2 Lucht	19
4.3 Veiligheid en risico's	20
4.4 Woon- en leefmilieu	21
4.5 Levende natuur	21
5. Vergelijking van alternatieven	23
6. Leemten in informatie	23
7. Evaluatieprogramma	24
8. Vorm en presentatie	24
9. Samenvatting van het MER	25

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 9 januari 1997, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 10 d.d. 15 januari 1997
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De gemeente Rotterdam en de N.V. Luchthaven Schiphol/Rotterdam Airport zullen een milieu-effectrapport opstellen voor de besluitvorming over de nieuwe inrichting van de luchthaven Rotterdam Airport. De bedoeling is om mede naar aanleiding van de bevindingen hiervan een nieuwe aanwijzing ingevolge de Luchtvaartwet aan te vragen bij de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Deze vormen het bevoegd gezag in deze procedure.

De Commissie voor de milieu-effectrapportage adviseert aan het bevoegd gezag om in de richtlijnen voor het milieu-effectrapport vooral in te gaan op:

- operationalisering van de doelstelling, waarbij vooral de op het milieubelang gerichte doelen aandacht vragen in het MER;
- de status van diverse besluiten die samenhangen met de activiteit en met het gebied – inclusief het 'tussenbesluit' waarbij de beide initiatiefnemers tot een gemeenschappelijke visie op het strategisch profiel hopen te komen – en de vraag hoe deze besluiten op elkaar inwerken;
- de vraag wat de keuze voor een 'strategisch profiel' inhoudt, en welke mogelijkheden er in de praktijk zijn om zo'n profiel gestalte te geven;
- de beschrijving van de verschillende alternatieven, waarbij niet alleen op de grotere vliegtuigen moet worden gelet;
- de afbakening van de alternatieven, rekening houdend met een geoperationaliseerde doelstelling en de uitgangspositie van de initiatiefnemers dat het om een vrijwillige m.e.r.-procedure gaat;
- de mogelijkheden om preventieve, mitigerende en zo nodig compenserende maatregelen te combineren met elk van de alternatieven;
- de vlootmix, het baangebruik en de luchtruimtestructuur in de verschillende alternatieven;
- de landside voorzieningen en inrichting bij de verschillende alternatieven;
- de beheer-, onderhoud- en klachtenprocedure bij de verschillende procedures.

De Commissie adviseert verder:

- drie referentiesituaties te beschouwen: de situaties van 1995 en van 1996 en de opvulling van de herberekende 1977-contour (met autonoom wijzigende vlootmix), en tevens rekening te houden met andere plannen in het studiegebied bij de beschrijving van de milieuveranderingen;
- bij het voorkeursalternatief duidelijk te maken of het de voorkeur van de ene, de andere of beide van de initiatiefnemers is;
- in dit MER geen sluitingsalternatief te beschouwen, maar wel te onderkennen dat dit alternatief in de toekomst kan opkomen, als de huidige procedure niet tot een gemeenschappelijke voorkeur leidt;
- wat betreft de beschrijving van milieu-informatie de grootte van het studiegebied opnieuw te bezien;
- de nadruk te leggen op geluid, luchtverontreiniging, veiligheid, op de cumulatie door verschillende bronnen (verschillende typen verkeer) en op de doorwerking van deze milieugevolgen op gezondheid en leefmilieu;
- aan ecologische, landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische aspecten globaler en kwalitatiever aandacht te schenken;
- bij de ecologische effecten aandacht te besteden aan de bijzondere status die enkele gebieden in de omgeving hebben.

1.

INLEIDING

De gemeente Rotterdam en de N.V. Luchthaven Schiphol/Rotterdam Airport B.V. (NVLS/RA) willen onderzoeken of er een gezamenlijke grondslag kan worden gevonden voor het handhaven van Rotterdam Airport. Tevens willen zij op basis van die gemeenschappelijke grondslag een nieuwe aanwijzing van Rotterdam Airport ingevolge de Luchtvaartwet aanvragen. Zij zijn overeengekomen hiervoor vrijwillig een milieu-effectrapport (MER) op te stellen.

In deze procedure van milieu-effectrapportage (m.e.r.) treden de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op als bevoegd gezag (voor de aanwijzing ingevolge de Luchtvaartwet). Hoewel een eventuele aanwijzing op naam van de NVLS/RA gesteld zal worden, treedt de gemeente Rotterdam als mede-initiatiefnemer in deze m.e.r.-procedure op.

Bij brief van 9 januari 1997¹⁾ is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het MER. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant van 15 januari 1997²⁾.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³⁾. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

Uit de startnotitie en de mondelinge toelichting daarop heeft de Commissie begrepen dat beide initiatiefnemers in deze procedure, de gemeente Rotterdam (als grondeigenaar en bevoegd gezag voor het bestemmingsplan) en de N.V. Luchthaven Schiphol/Rotterdam Airport (als exploitant), beide het feit dat er geen definitieve zones zijn vastgesteld voor de luchthaven, als probleem beschouwen. Met behulp van de m.e.r.-procedure willen beide initiatiefnemers, naast economische inzichten, inzicht krijgen in de milieugevolgen van alternatieve toekomstmogelijkheden voor het vliegveld en op basis daarvan tot een onderlinge overeenkomst te komen (onder andere over de huurprijs van grond en opstallen); de N.V. Luchthaven Schiphol/Rotterdam Airport kan op basis hiervan dan een nieuwe aanwijzing ingevolge de Luchtvaartwet aanvragen bij beide Ministeries.

Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie rekening gehouden met de adviezen, commentaren en opmerkingen⁴⁾, die zij in afschrift van het bevoegd gezag heeft ontvangen.

-
- 1 Zie bijlage 1.
 - 2 Zie bijlage 2.
 - 3 De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.
 - 4 Bijlage 4 geeft een lijst van deze reacties.

2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

2.1 Probleemstelling

De aanleiding en de ontwikkelingen die tot het initiatief hebben geleid moeten worden beschreven. Daarbij moet onder andere worden ingegaan op de ontwikkelingen in de burgerluchtvaart, en vooral op die in het zakelijk vliegverkeer⁵].

Uit de startnotitie en toelichtende verklaringen heeft de Commissie begrepen dat het centrale probleem in deze m.e.r.-procedure is, dat er geen duidelijkheid bestaat over

- de beperkingen die voor de luchthaven gelden;
- de milieubelasting die door de luchthaven en de daaraan verbonden activiteiten wordt veroorzaakt;
- de vraag welke milieubelasting nog toelaatbaar is – en welke beperkingen dus gewenst zijn.

Ook komt uit de startnotitie naar voren dat beide initiatiefnemers menen dat het goed is daarom onderling tot overeenstemming te komen over (nieuwe/herziene) regels voor de luchthaven.

2.2 Doel

De startnotitie vermeldt als doel *"de bestendige voortzetting van de exploitatie van Rotterdam Airport op een dusdanige wijze dat zowel de rol van de luchthaven in de economische structuur van de Rotterdamse regio wordt bevorderd, als de randvoorwaarden ten aanzien van de toelaatbare milieuhinder worden aangescherpt"*.

De Commissie interpreteert dit als een dubbele doelstelling: enerzijds een economische, anderzijds een milieu-invalshoek.

Om duidelijk te maken hoe deze doelstelling tijdens de opstelling van het MER heeft gediend bij ① de afbakening van de alternatieven (de vraag welke alternatieven relevant zijn en dus in het MER moeten worden beschreven) en ② de afweging van de alternatieven (de vraag welke van de relevante, dus in het MER beschreven alternatieven de voorkeur hebben) zal het MER aandacht moeten besteden aan de volgende vragen:

5 Zie ook reactie 25 (bijlage 4).

ten aanzien van het economisch doel:

- Wat wordt verstaan onder bevordering van de economische structuur van de Rotterdamse regio⁶? Over welke termijn zal deze bevordering worden gemeten: geldt de tijdhorizon voor de alternatieven⁷ eveneens voor de doelstelling?
- Is het economische doel ook haalbaar (en leveren de economische resultaten, afgewogen tegen de milieugevolgen, dezelfde conclusie op) als andere Europese ontwikkelingsscenario's⁸ als uitgangspunt worden genomen?
- Is er een directe relatie tussen de nieuwe inrichting van de luchthaven en het mogelijke bedrijventerrein ten noorden van de huidige Doenkade (luchthavenafgeleide werkgelegenheid)? Als dit het geval is, dan zal het MER ook aan het bedrijventerrein (en de daardoor veroorzaakte milieuveranderingen) globaal aandacht moeten besteden;
- In hoeverre wordt bij de economische doelstelling ook gedacht aan duurzaamheidsaspecten ('duurzame bedrijvigheid': energiezuinig, compact, met kortsluiting van grondstoffenkringlopen op het terrein, met 'ecologische inrichting', met hoge waterkwaliteit⁹), grotere veiligheid¹⁰], met vasthouden van gebiedseigen water enz.)¹¹?

Als nader wordt beschouwd onder welke omstandigheden een economisch verantwoorde exploitatie mogelijk is, blijken er nog enkele complicaties te zijn¹². De vraag is of dergelijke informatie als toetsbaar onderdeel van het MER op te nemen. Commissie adviseert in ieder geval om in het MER het accent te leggen op de milieu-effecten¹³ van de alternatieven.

ten aanzien van het milieudoel:

- Wat wordt verstaan onder aanscherping van de randvoorwaarden ten aanzien van de toelaatbare milieuhinder? Is het de bedoeling om alleen de regels aan te scherpen, of is het de bedoeling om de feitelijke milieuhinder terug te dringen? Als het de bedoeling is om de milieuhinder terug te dringen, wordt dan alle milieuhinder bedoeld, of is terugdringing op enkele aspecten voldoende? Als de milieuhinder van een onderzocht alternatief op een aspect toeneemt, terwijl die op andere aspecten afneemt of gelijk blijft, voldoet het alternatief dan aan de doelstelling?
- Als het erom gaat, de randvoorwaarden ten aanzien van toelaatbare milieuhinder aan te scherpen, wordt dan ook overwogen om de vergunningen die Rotterdam Airport op grond van andere wetten heeft, aan te scherpen?
- In hoeverre wordt het begrip 'milieuhinder' gelijkgesteld aan klachten? In hoeverre is uit het klachtenpatroon en het verband met de uitgevoerde

6 Zie ook reactie 25 (bijlage 4).

7 Startnotitie, § 4.6.

8 Het gaat hierbij om de CBS-scenario's.

9 Zie ook de reactie van het Hoogheemraadschap van Delfland (reactie 57, bijlage 4).

10 Zie ook reactie 47 (bijlage 4).

11 Zie ook reactie 2 (bijlage 4).

12 Zo zal de economische positie van de luchthaven mede afhankelijk zijn van de uitkomsten van onderhandelingen tussen de gemeente en de luchthavendirectie over de huur van grond en opstallen. Aangezien deze onderhandelingen zich niet in het openbaar afspelen, is het moeilijk hier in de (openbare) procedure van milieu-effect-rapportage op in te spelen. Zie ook de reactie van de Zuid-Hollandse Milieufederatie (reactie 51, bijlage 4).

13 Hierbij kan niet alleen de vraag aan de orde komen, welke randvoorwaarden er vanwege milieubelangen aan (het gebruik en de inrichting van) de luchthaven moeten worden gesteld, maar ook welke milieukwaliteit er kan worden gewonnen door een andere inrichting of een ander gebruik van de luchthaven.

vliegtuigbewegingen¹⁴] en de betrokken toestellen af te leiden welke maatregelen tot minder klachten kunnen leiden¹⁵]?

- Gaat het om minder milieuhinder voor het studiegebied als geheel of gaat het er (ook) om te bewerkstelligen dat per persoon minder milieuhinder wordt ondervonden? In dat laatste geval dient er rekening mee te worden gehouden dat het aantal inwoners van het gebied rond de luchthaven zal toenemen¹⁶].
- Spitst de doelstelling zich alleen toe op de (milieu)hinder, of is het de bedoeling dat ook andere milieuaspecten (bijv. duurzaamheid) ten minste niet verslechteren?

De Commissie gaat ervan uit, in het kader van m.e.r. het begrip 'milieu' ruim wordt gedefinieerd: niet alleen als 'beperkende randvoorwaarde', maar ook als kwaliteit van de nieuwe luchthaven. Dat betekent, dat behalve aan geluid bijv. ook aandacht besteed moet worden aan de ontsluiting per hoogwaardig openbaar vervoer en dat een zodanige inrichting en beheer in beschouwing genomen dienen te worden dat ecologische kwaliteiten op de luchthaven zo goed mogelijk tot hun recht komen.

- Is het de bedoeling dat de 'milieuwinst' onmiddellijk bij de aanwijzing wordt geboekt, of is het de bedoeling dat bijv. door een 'autonoom' stiller worden van het de vloot in de loop van de tijd milieuwinst wordt geboekt¹⁷]?
- Hoe verhouden de operationele milieudoelen zich tot elkaar (als voorwaardelijk, als nevenschikkend of als volgend) en hoe verhouden de milieudoelen zich tot de economische doelen¹⁸]?

2.3 Besluitvorming

De startnotitie vermeldt de aanwijzing van Rotterdam Airport, de zoneringscontour en de herberekende contour. Het MER moet de status van deze besluiten helder aangeven. Ook moet de status van het contract tussen Rotterdam en de NVLS worden aangegeven¹⁹], en moet duidelijk zijn, aan welke voorwaarden de luchthaven moet voldoen na afloop van de contractperiode, d.w.z. na 1 mei 1997²⁰].

-
- 14 De Commissie heeft begrepen, dat dit verband op dit moment wordt onderzocht door de Commissie ingevolge artikel 28 van de Luchtvaartwet. Voor tijdens de opstelling van het MER al conclusies beschikbaar zijn, is het zinvol om hiervan gebruik te maken in verband met de onduidelijkheid over het begrip 'milieuhinder'.
- 15 De Stichting Vliegschool Zestienhoven, de Vliegclub Rotterdam en de Rotterdamse Aero Club stellen (reacties 18, 19 en 49, bijlage 4), dat het veronderstelde verband tussen het weren van sport-, les-, reclame- en valschermvluchten en het verminderen van klachten allerminst duidelijk is. De belangenvereniging Overschiese Kleiweg dringt aan op een goede analyse van het verband tussen klachten en overkomende vliegtuigen (reactie 26, bijlage 4). Zie ook voetnoot 39.
- 16 Zie ook reacties 36 van de inspectie milieuhygiëne en 39 van de deelgemeente Overschie (bijlage 4).
- 17 Zie reactie 27 (bijlage 4).
- 18 Zo vraagt de gemeente Pijnacker absolute prioriteit voor de verbetering van het leefmilieu (zie reactie 32, bijlage 4). In een andere reactie wordt de hoogste prioriteit gevraagd voor werkgelegenheid (reactie 35).
- 19 Zie onder andere reacties 44 (gemeente Berkel en Rodenrijs) en 48 (gemeente Vlaardingen) (bijlage 4).
- 20 Zie ook reacties 21 en 46 (bijlage 4).

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen²¹), grenswaarden emissies e.d.) gelden bij dit voorne- men. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd. Aangegeven moet worden of er in (de omgeving van) het studiegebied gebieden liggen, die op grond van mi- lieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen (bijvoorbeeld stiltegebieden²²) (*Oude Leede, Voorns Duin*), het reconstructiegebied *Midden- Delfland* en reservaatgebieden (*Akerdijkse plassen*²³), recreatiegebieden (waaronder *park Zestienhoven*²⁴), *de Rottemeren/de Rottewig*²⁵) en de planvor- ming rond de *Groenblauwe Slinger* en de intermediaire zone²⁶).

Vooraf van belang zijn de recente beleidsuitspraken van de betrokken overhe- den. Zo vermeldt de startnotitie de strikte condities²⁷ die de gemeente Rotter- dam heeft gesteld aan het gebruik van de luchthaven. Elders wordt aangegeven dat de beide initiatiefnemers accepteren dat alternatieven worden onderzocht die afwijken van hun 'beleidsinzet'²⁸. Als echter niet helder is welke condities strikt zijn en welke condities minder strikt, zijn de mogelijkheden voor het for- muleren van alternatieven legio en lopen de initiatiefnemers de kans dat ze al- ternatieven onderzoeken die redelijkerwijs niet voor besluitvorming in aanmer- king komen, terwijl ze andere opties over het hoofd zien.

Daarom moet het MER aangeven, van welke harde en strikte beleidsuitspraken wordt uitgegaan bij het formuleren van alternatieven, en op grond waarvan be- paalde beleidsuitspraken wel, andere niet als hard en strikt mogen worden be- schouwd. De consequenties hiervan voor de ontwikkeling van alternatieven moeten eveneens worden aangegeven.

Op dit moment lopen verscheidene besluitvormingprocedures met ruimtelijke consequenties voor de omgeving van Rotterdam Airport. De startnotitie geeft een aantal belangrijke projecten aan²⁹. Het MER moet een zo actueel mogelijk overzicht geven van die procedures³⁰, en aangeven welke aannamen in elk van die procedures zijn gebruikt voor de ontwikkeling van Rotterdam Airport.

-
- 21 Zie ook reactie 8 van de directie Zuid-Holland van DGW&T waarin wordt gewezen op de ondergrondse brand- stofleiding (bijlage 4).
- 22 Zie ook reacties 11 en 33 (bijlage 4).
- 23 Zie ook reacties 31 en 43 (bijlage 4).
- 24 Zie ook reactie 40 (bijlage 4).
- 25 Zie reactie 16 (bijlage 4).
- 26 Zie ook reactie 11 (bijlage 4).
- 27 Zie blz. 4, eerste alinea en voetnoot 4.
- 28 Startnotitie, § 4.4.1, laatste alinea. Ook uit inspraakreacties en adviezen [zie reacties 20, 21, 25, 29, 31, 34, 37, 44, 46, 48, 51 en 53 (bijlage 4)] blijkt dat niet duidelijk is waarom enerzijds over strikte condities, anderzijds over beleidsinzet wordt gesproken. Uit reacties 27 en 48 blijkt dat ook de status van de contour en de herbere- kende contour in het MER duidelijk moeten worden aangegeven.
- 29 Zie paragraaf 3.3.3 en figuur 3.2. Hierbij gelden de volgende kanttekeningen:
- ten onrechte wordt (met een pijl) de aanleg van de A24 gesuggereerd;
 - de A4 door Midden-Delfland is niet aangegeven;
 - de ontwikkelingen in de groene gebieden zoals de definitieve opslagplaats in de noordpunt van de Oostabts- polder en de ontwikkelingen in Midden-Delfland ontbreken (zie ook reactie 12, bijlage 4).
- 30 Uit reacties 12, 16, 27, 37, 39, 43 en 47 blijkt dat onduidelijk is hoe resultaten van het project rijksweg 13/16 zullen worden behandeld in het MER over Rotterdam Airport. Het MER over de luchthaven zal bij actualisering zich zo veel mogelijk moeten baseren op genomen besluiten en in die gevallen waar de besluiten nog niet geno- men zijn de onzekerheid in aanmerking moeten nemen.

Tevens moet beschreven worden welke maatstaven voor de afweging van alternatieven³¹] (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden) aan het milieubeleid worden ontleend.

Het MER dient aan te geven voor welk besluit het wordt opgesteld. De startnotitie geeft aan dat het MER wordt opgesteld voor een eventuele aanwijzing ingevolge artikel 18 van de Luchtvaartwet door de ministers van VenW en VROM. Ook blijkt dat de opstelling van het MER bedoeld is voor de beide initiatiefnemers om tot overeenstemming te komen over het gewenste strategisch profiel (op basis waarvan dan deze aanwijzing ingevolge de Luchtvaartwet kan worden aangevraagd). Een overeenstemming over een gewenst strategisch profiel kan worden beschouwd als een tussenbesluit. De Commissie adviseert om, als het MER op deze manier wordt gebruikt, ook in het MER duidelijk te maken, wat het tussenbesluit inhoudt en hoe daarbij gebruik is gemaakt van de informatie die bij opstelling van het MER is vergaard.

Tevens kan worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdpad de aanwijzing volgens de Luchtvaartwet zal geschieden en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken.

Aangegeven moet worden, welke mogelijkheden een aanwijzing ingevolge de Luchtvaartwet heeft om het luchtvaartverkeer kwalitatief en kwantitatief te 'sturen' en in hoeverre zo'n 'sturing' mogelijk blijft op grond van Europees-juridische toetsing.

Het MER moet aangeven, over welke vergunningen de luchthaven op dit moment beschikt en in hoeverre deze bij een nieuwe inrichting van de luchthaven voldoen³²].

Tevens moet het MER de besluiten aangeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren. Het schema in de startnotitie geeft hiervoor een goede aanzet, maar zal moeten worden aangepast als de planning wijzigt.

De beleidsdiscussie over de toekomst van de luchtvaart in Nederland moet nog worden gevoerd (Toekomst van de Nederlandse Luchtvaartinfrastructuur (TNLI), Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL), Regionale-luchthavenstrategie (RELUS)). Het MER zal duidelijk moeten maken, met welke voorwaarden in een besluit over de luchthaven Rotterdam kan worden voorkomen, dat dat besluit vooruitloopt op de resultaten van deze discussie. Hierbij zal moeten worden aangegeven hoe – voor zover relevant voor de besluitvorming over Rotterdam Airport – in het RELUS-rapport de financieel-bestuurlijke verhoudingen ten opzichte van de luchthaven zijn vastgelegd, wat de (dan actuele) status is van de RELUS-plannen, en wat de stand van zaken is rond de voornemens in het kader van TNLI. Het bevoegd gezag zou in de richtlijnen al duidelijkheid over deze aspecten moeten verschaffen³³].

31 Zie ook hoofdstuk 5 van dit advies.

32 Zie de vraag over scherper voorwaarden in § 2.2 op blz. 4 van dit advies.

33 Zie ook de reactie van de gemeente Schiedam (reactie 31, bijlage 4).

3.

VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen."*

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

3.1

Algemeen

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Het kan zinvol zijn om deze beschrijving te baseren op deelactiviteiten. Daarbij dient eveneens aandacht te worden besteed aan nevenactiviteiten. Ook bij het zoeken naar alternatieven kan het zinvol zijn uit te gaan van een analyse van de voorgenomen activiteit in deelactiviteiten.

Verder verdient het aanbeveling om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (inrichting/aanleg) en de gebruiksfase (gebruik en beheer) en die worden 'ontketend' door het voornemen (vervolgactiviteiten). Deze laatste categorie activiteiten is zeker in dit MER relevant, omdat economische stimulering onderdeel is van de doelstelling van het project.

Zo wordt in de startnotitie aangegeven dat de voorgenomen activiteit is: het gebruik van de (op de huidige locatie gelegen) luchthaven volgens een strategisch profiel (gebruiksfase). Tevens wordt echter aangegeven, dat een eventuele herinrichting van de luchthaven aan de orde kan zijn (aanlegfase).

Gemotiveerd moet worden, waarom een andere baanlengte of -ligging niet aan de orde is³⁴. Tevens moet duidelijk worden gemaakt, waarom alternatieven met minder dan ca. 17.500 vliegtuigbewegingen per jaar niet aansluiten op de doelstelling van het project³⁵.

Het MER en de bijbehorende stukken dienen ook inzicht te verschaffen in de consequenties van een profilering als zakenluchthaven voor het beheer en de handhaving (= controle op naleving)³⁶.

Daarbij moet duidelijk worden:

- in hoeverre dit profiel een begrenzing vormt voor de commerciële exploitatie;

34 Zie ook reacties 2, 15, 23, 27, 38 en 47, waarin sprake is van een kortere baanlengte en reactie 5 waarin sprake is van een grotere baanlengte (bijlage 4).

35 Zie de opmerkingen van Milieudefensie (reactie 15, bijlage 4). Zulke alternatieven zijn vooral relevant als blijkt dat met andere alternatieven niet zowel de economische als de milieudoelen zijn te bereiken.

36 Zie ook reacties 4, 23, 29, 31 en 51 (bijlage 4). Ook de gemeente Rotterdam blijkt sterk te hechten aan een 'strikte hantering van aan- en afvliegprocedures' [Beleidsinzet ten aanzien van (Nieuw) Rotterdam Airport, Verzameling 1996, volgnummer 15, litt.a., SOB96/321]. De Belangenvereniging Overschiese Kleiweg spreekt in verband met de geluidhinder haar twijfels uit of de in het MER beschreven vlootmix ook overeen zal komen met de werkelijkheid (reactie 26, bijlage 4).

- hoe het zakelijk karakter van de luchthaven in de praktijk zal worden gehandhaafd; in hoeverre vakantiecharters zullen worden geweigerd om prioriteit aan zakenvluchten te geven en in hoeverre sport-, reclame-, les- en recreatievluchten zich in de praktijk aan voorschriften houden³⁷];
- hoe de luchthaven en de overheden zullen trachten preferente vliegroutes en de gewenste stijgsnelheden te handhaven³⁸] en welke landingssystemen zullen worden gebruikt;
- in hoeverre hoofdstuk-2-toestellen kunnen worden geweerd, welk verband er bestaat tussen geluidhinder en tonnage en waarop de 6-ton-grens berust³⁹];
- welke sturingsmechanismen de luchthaven zal gebruiken, als wordt besloten dat reclame-, les-, oefen-, en valschermvluchten niet langer wenselijk zijn op Rotterdam Airport (is er bijvoorbeeld een uitplaatsingslocatie voorhanden?⁴⁰]);
- welke mogelijkheden zijn er voor uitplaatsing van politie- en ambulancevluchten⁴¹]?

Tot de te beschrijven vervolgactiviteiten behoren onder andere de bedrijvigheid (vooral ten noorden van de Doenkade)⁴²] en de verkeersdrukte op zowel het hoofd- als het onderliggend wegennet⁴³].

Preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen

Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen (bijvoorbeeld strenge handhaving vliegroutes (terugkoppeling van meetgegevens uit een geautomatiseerd meetnet voor vaststellen van de geluidbelasting van vliegtuigen), vervroegde uitsluiting van lawaaiige (zogenoemde hoofdstuk-2-) toestellen⁴⁴], uitsluiting kleine luchtvaart, bevordering van gebruik van vierbladige propellers voor zover propeller-toestellen worden toegelaten, geluiddempers op de uitlaat van lichte vliegtuigen, uitsluiting of ontmoediging van vluchten tijdens weekends, (extra) isolering van woningen en andere geluidgevoelige gebouwen⁴⁵]).

-
- 37 Zie ook reactie 2 (bijlage 4). De Zuid-Hollandse Milieufederatie stelt dat de voorstellen uit de startnotitie kunnen leiden tot een profiel van de luchthaven waarin chartervluchten een groot deel uitmaken (reactie 51).
- 38 Dit heeft uiteraard consequenties voor de gebieden waar men het meest met geluidhinder wordt geconfronteerd (zie reacties 9 en 54; bijlage 4).
- 39 Zie reactie 23 en 49 (bijlage 4). De Milieudienst Rijnmond (reactie 50) vraagt een duidelijk inzicht te geven in het aandeel van de vliegtuigbewegingen met startgewicht < 6 ton om beter te kunnen beoordelen in hoeverre er kan worden voorkomen dat de BKL-contour de Ke-zone volledig opvult. Tevens wijst DCMR erop, dat bij de keuze van stijghoogten brandstofbesparing en vermindering van geluidhinder aan de grond twee tegengestelde belangen zijn, ten aanzien waarvan het MER duidelijk zal moeten maken waar voor Rotterdam Airport de juiste balans ligt.
- 40 Zie ook reactie 49 van de Rotterdamse Aero Club en reactie 51 van de Zuid-Hollandse Milieufederatie (bijlage 4).
- 41 Zie ook reactie 23 (bijlage 4).
- 42 Zie ook reactie 43 (bijlage 4).
- 43 Zie ook reactie 43 (bijlage 4).
- 44 Zie ook reacties 21, 24, 27, 29, 31 en 48 (bijlage 4).
- 45 Hierbij zullen de voorspellingen van geluideffecten (zie § 4.1 van dit advies) en (ten minste) de wettelijke voorschriften een basis moeten vormen.

Mitigerende maatregelen (bijvoorbeeld isolering van woningen) dienen pas te worden ingezet voor zover preventieve maatregelen (andere aan- en uitvliegroutes, geluidarmere toestellen e.d.) niet effectief (meer) zijn. In het kader van het MER is het belangrijk dat dan niet alleen die preventieve en mitigerende maatregelen worden beschreven die de milieugevolgen tot de wettelijke normen kunnen terugdringen; aangegeven moet worden, welke maatregelen redelijkerwijs kunnen worden getroffen (en hoe effectief ze zijn).

Compenserende maatregelen dienen pas te worden ingezet voor zover de schade aan het milieu niet kan worden voorkomen of gemitigeerd. De Commissie gaat ervan uit, dat op grond van het Structuurschema Groene Ruimte en het Streekplan compensatiemaatregelen verplicht zijn voorzover de grootschalige openbare recreatievoorziening Midden-Delfland wordt aangetast. Compenserende maatregelen zouden kunnen inhouden dat, indien deelgebieden door het vliegverkeer ernstiger worden belast, het recreatiegebied – onder dezelfde beschermende status – in andere richtingen wordt uitgebreid (inclusief intermediaire zone).

3.2 Alternatieven

3.2.1 Afbakening van alternatieven en te beschrijven aspecten

De keuze van de alternatieven moet worden gemotiveerd evenals de selectie van het voorkeursalternatief.

De afbakening van de alternatieven in de startnotitie is niet gemotiveerd⁴⁶. De Commissie adviseert na te gaan, onder welke omstandigheden nog sprake is van een vrijwillige m.e.r.-procedure, zoals de initiatiefnemers hebben aangekondigd, en deze grenzen te laten gelden bij afbakening van de te beschouwen alternatieven.

In het MER zijn vooral de milieuargumenten voor deze keuzen van alternatieven van belang.

Voor onderlinge vergelijking moeten de milieueffecten van de alternatieven volgens dezelfde methode en met hetzelfde detailniveau worden beschreven. Voor alle alternatieven geldt een tijdhorizon van 2015.

Beschrijving van het meest milieuvriendelijke alternatief is verplicht.

46 Enkele inspraakreacties vragen daarom om een lagere aantal vliegtuigbewegingen, andere om een hoger aantal te beschouwen in het MER. Ook is er onduidelijkheid over de 'bandbreedte' (= afbakening) van de alternatieven vanwege uitspraken namens de gemeente Rotterdam dat deze uiterst smal is (reactie 51, bijlage 4). De Commissie gaat ervan uit, dat op grond van economische gegevens de afbakening van de 'ondergrens' (het laagste aantal te vliegtuigbewegingen waarbij nog van een economisch functionerend vliegveld sprake is) kan worden gemotiveerd.

Van elk van de alternatieven en varianten moet worden beschreven:

- de vlootmix: de aantallen bewegingen per vliegtuigtype⁴⁷], met een opsplitsing naar de categorieën wide-bodies, middelgrote straalvliegtuigen, kleinere vliegtuigen. Hierbij kan eventueel worden ingegaan op de veranderingen in het aanbod voor Rotterdam Airport, indien Schiphol meer vluchten zou gaan verwijzen⁴⁸];
In de startnotitie ligt de nadruk vooral op de grotere vliegtuigtypen. Voor de luchtkwaliteit zullen echter alle vliegtuigtypen in beschouwing moeten worden genomen;
- geluidshoofdstukken van de typen toestellen, inclusief de effecten van speciale geluiddempers, gemonteerd op de uitlaten van lichte vliegtuigen (< 2000 kg). Ook het gebruik van vierbladige propellers bij deze categorie dient inzichtelijk te worden gemaakt;
- beoogde dag/avond/nachtverdeling van de vluchten (met zo nodig een nadere indeling van de nachtperiode). Hoewel nachtvluchten volgens de 'beleidsinzet' van Rotterdam volledig worden uitgesloten tussen 23.00 en 06.00 uur, blijkt uit de startnotitie dat de beide initiatiefnemers ook alternatieven willen beschouwen waarbij niet aan deze voorwaarde wordt voldaan⁴⁹]. Om inzicht te geven in de consequenties van toelaten van niet-structurele nachtvluchten⁵⁰] kunnen de aandelen van dergelijke vluchten in de afgelopen jaren worden vermeld. Eventueel is mogelijk om per etmaalonderdeel aan te geven, welke 'geluidklasse' vliegverkeer in het algemeen wordt toegestaan⁵¹];
- eventueel aandeel van circuitvliegen⁵²];
- het baangebruik (in samenhang met de vliegtechnische mogelijkheden) en de routestructuur⁵³];
- het ruimtegebruik (te land);
- de consequenties voor het landverkeer (zowel autoverkeer als openbaar vervoer). Dit laatste aspect is niet alleen van belang bij die alternatieven waarbij het luchtverkeer groeit. Ook in situaties waarin evenveel passagiers gebruik maken van de luchthaven kan de druk op het openbaar vervoer en de wegvoorzieningen door externe factoren zo toenemen, dat er knelpunten ontstaan;

47 De Commissie gaat er daarbij van uit, dat de beoogde vlootmix in overeenstemming zal zijn met de doelstelling (zie reactie van de Zuid-Hollandse Milieufederatie, nr. 51, bijlage 4).

48 Zie ook reacties 25, 27 en 53 (bijlage 4).

49 Zie ook reacties 17 en 21 (bijlage 4).

50 Zie ook reacties 25 en 37 (bijlage 4).

51 Zie ook de reactie van de Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Rotterdam, die onderzoek naar een nachtsluiting tussen 23.00 en 07.00 bepleit met uitsluiting van lawaaiige toestellen tussen 20.00 en 08.00 uur (reactie 53, bijlage 4). De Zuid-Hollandse Milieufederatie bepleit onderzoek naar nachtsluiting van 23.00 tot 07.00 en van 22.00 tot 08.00 uur (reactie 51).

52 Zie reactie 50 (bijlage 4).

53 Zie bepleit de Bewonersgroep tegen Vliegtuigoverlast onderzoek naar enkelzijdig gebruik van baan 24 (reactie 27, bijlage 4).

- de locatie (en capaciteit) van het terminalgebouw⁵⁴], en de eventuele aansluiting op Hofpleinlijn/Randstadrail en de relatie met de verbinding Zoetermeer – Rotterdam (ZoRo);
- eventuele vastgoedontwikkeling op het voorterrein⁵⁵];
- de overige inrichting van het luchthaventerrein: layout, eventuele warmdraaiplaats⁵⁶], locatie van de bedrijfsmatige voorzieningen en activiteiten: stalling, onderhoud, aanvoer van vliegtuigbrandstof, tanken, enzovoort;
- eventuele sluiting van de onverharde banen⁵⁷];
- hoe klachten worden geregistreerd en onderzocht en welke invloed klachten zullen hebben op de exploitatie en handhaving⁵⁸];
- gebruik van energie en water en de afvalinzameling op de luchthaven;
- het grondverzet, inclusief eventueel inventariserend archeologisch onderzoek⁵⁹];
- de waterhuishouding (grondwaterpeil, vasthouden van gebiedseigen water, kwaliteitsbeheer)⁶⁰];
- natuurbouw en groenbeheer.

Wanneer formele veiligheidszones worden vastgesteld als bij de luchthaven Schiphol, dan dienen de consequenties voor woon- en andere bebouwing binnen die zone duidelijk te zijn.

3.2.2 Nulalternatief/referenties

De Commissie kan vooralsnog niet uitsluiten dat het nulalternatief (voort laten duren van de huidige situatie) een reëel alternatief vormt, omdat in deze procedure de uitgangspunten voor het zoeken van alternatieven niet duidelijk worden aangegeven in de startnotitie.

Deze situatie moet daarom als een volwaardig alternatief worden beschreven. De milieugevolgen ervan dienen tevens als referentie bij de vergelijking van alternatieven op milieugevolgen.

Vanwege de onduidelijkheid in de status van de vigerende besluiten rijst hierbij de vraag wat als het 'huidige' gebruik moet worden aangemerkt. Op grond van de uitspraken in de gemeenteraad van Rotterdam lijkt het redelijk om hierbij de situatie van 1995 (circa 17.500 vliegtuigbewegingen per jaar)⁶¹] aan te nemen.

Als het overigens gaat om een nulalternatief, d.w.z. een voor besluitvorming in aanmerking komende optie, dan zal voor het jaar 2015 moeten worden gerekend met een 'autonoom' wijzigende vlootsamenstelling; voor de duide-

54 Zie ook reacties 5, 20 en 47 (bijlage 4). In reactie 27 daarentegen wordt een pleidooi gehouden tegen verplaatsing van de terminal. Het MER zal duidelijk moeten maken, in hoeverre deze bezwaren terecht zijn.

55 Zie de *Beleidsinzet ten aanzien van Rotterdam Airport*. Gemeente Rotterdam, SOB-96/321, Verzameling 1996, volgnummer 15, litt.a., blz. 11.

56 Zie ook reactie 47 van de deelgemeente Hillegersberg en Schiebroek (bijlage 4).

57 Zie ook reacties 18, 19 en 21 (bijlage 4).

58 Zie ook reacties 49 en 51 (bijlage 4).

59 Zie ook reactie 7 van het ROB, waarin wordt gemeld dat op het luchthaventerrein waarschijnlijk Middeleeuwse, Romeinse en/of prehistorische resten kunnen worden gevonden (bijlage 4).

60 Hierbij kan worden aangesloten op onderzoek dat de gemeente Rotterdam al heeft uitgevoerd.

61 Zie reacties 27, 38 en 50 (bijlage 4).

lijkheid kan in dat geval echter beter gesproken worden van een 'alternatief-17.500'^{62]}. Deze optie wordt daarom verder niet meer als referentiesituatie aangeduid.

Er zijn ook argumenten om bij de vergelijking van alternatieven uit te gaan van de meest actuele gegevens van het huidige gebruik van de luchthaven. De Commissie heeft begrepen dat in 1996 ca. 20.100 vliegtuigbewegingen hebben plaatsgevonden.

Bovendien zijn er argumenten om te veronderstellen dat het voort laten duren van de huidige situatie ertoe zal leiden dat de herberekende 1977-contour in de jaren tot 2015 langzamerhand zal worden 'opgevuld'.

Voor een goed beeld wat het te nemen besluit kan inhouden zijn deze drie referentiesituaties alle drie van belang. De Commissie adviseert ze daarom alledrie uit te werken als respectievelijk

- ① *situatie-1995;*
- ② *situatie-1996;*
- ③ *situatie-2015 bij geleidelijke opvulling van de herberekende 1977-contour.*

Bij de beschrijving van deze referentiesituaties dient wel rekening te worden gehouden met de realisering van andere voornemens in het studiegebied^{63]}. Dit heeft uiteraard ook consequenties voor de te beschrijven milieuontwikkeling.

3.2.3 **Voorkeursalternatief**

Als tijdens de opstelling van het MER blijkt dat beide initiatiefnemers verschillende voorkeuren hebben en houden ten aanzien van de alternatieven, dan kunnen eventueel een luchthavenvoorkeursalternatief en een gemeentelijk voorkeursalternatief worden gepresenteerd in het MER.

3.2.4 **Meest milieuvriendelijk alternatief**

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet:

- realistisch zijn^{64]}, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemers, alsmede binnen hun competentie liggen;
- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu.

62 Op deze manier is het alternatief ook opgenomen in de startnotitie (blz. 11).

63 Zie § 2.3 van dit advies. Zie ook reacties 21 en de reacties van de gemeenten Bleiswijk (29), Schiedam (31) en Berkel en Rodenrijs (44) (bijlage 4).

64 Zie ook reactie 23 (bijlage 4). De gemeenten Bleiswijk, Schiedam, Berkel en Rodenrijs en Vlaardingen (reacties 29, 31, 44 en 48) gaan ervan uit dat sluiting van de luchthaven het meest milieuvriendelijke alternatief zou vormen. De Commissie adviseert om een sluitingsalternatief te beschouwen voor het geval dat de beide initiatiefnemers tot de conclusie komen dat geen van de (binnen de doelstelling vallende) alternatieven voldoen, en dan ook andere doelstellingen te formuleren. In dat geval zal ook naar een meest milieuvriendelijke variant van het sluitingsalternatief moeten worden gezocht.

De Commissie adviseert bij het ontwikkelen van het mma een 'actieve' aanpak te volgen. Hiermee wordt bedoeld, dat toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor milieubescherming en -verbetering bij de ontwikkeling van dit alternatief als uitgangspunt wordt genomen⁶⁵].

Een manier van aanpak daarbij zou kunnen zijn: uitgaan van een 35 Ke-contour die zo min mogelijk (bestaande of toekomstige) woon-, recreatie of natuurgebieden omvat, en hierbij een strategisch profiel zoeken⁶⁶]. Vervolgens bezien met welke aanvullende maatregelen en deelactiviteiten de luchthaven nog milieuvriendelijker is te maken. Een van de aspecten die daarbij aandacht zouden behoeven, is de minimalisatie van het ruimtegebruik. Verder wordt verwezen naar de punten beschreven in subparagraaf 3.2.1.

Als zou blijken dat de beide hoofddoelen (milieuverbetering en economische impuls) bij dit project onverzoenlijk zijn, dan zou het voor de hand liggen om bij formulering van het mma uit te gaan van sluiting van de luchthaven⁶⁷]. De Commissie gaat ervan uit, dat hiervoor dan een andere procedure voor zal worden gestart, en meent dat op grond van de doelstellingen van het initiatief zoals die in de startnotitie zijn verwoord het niet nodig is een sluitingsalternatief binnen het MER te beschrijven⁶⁸].

65 Zie ook voetnoot 13.

66 Deze aanpak sluit aan bij wat de Zuid-Hollandse Milieufederatie schetst als 'de optimale variant'.

67 Zie ook reactie 25 (bijlage 4).

68 Volgens de startnotitie – en door enkele reacties op de startnotitie – is sluiting van de luchthaven nu (nog) onrealistisch. Duidelijk is dat in sommige omstandigheden sluiting echter wel tot de realistische opties zal gaan behoren. Het sluitingsalternatief sluit duidelijk niet aan bij de doelen als gesteld in de startnotitie; het heeft dus ook een andere status dan de andere alternatieven, omdat het een alternatief is voor die gevallen, waarin 'alternatieven' binnen de doelen van de startnotitie niet realiseerbaar blijken. In feite betekent dit, dat voor het sluitingsalternatief ook andere doelen zullen moeten worden geformuleerd. Zie ook reacties 9, 11, 20, 24, 25, 27, 29, 48, 53, 54 en 55 (bijlage 4).

4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEU-EFFECTEN

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied in het referentiejaar/de referentiejaren⁶⁹] en de autonome ontwikkeling hiervan moeten worden beschreven als referenties voor de te verwachten milieu-effecten.

Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten, zoals beschreven in § 2.3 van dit advies⁷⁰].

Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, dan kunnen hiervoor verschillende scenario's worden gebruikt.

Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven. Per milieu-aspect (geluid, lucht, gezondheid, enz.) kan de omvang van het studiegebied verschillen. De afbakening volgens figuur 3.1 in de startnotitie zou daarom voor een aantal aspecten te krap kunnen zijn⁷¹]. Het is zinvol om bij de afbakening van het studiegebied wat geluid betreft ook het klachtenpatroon te betrekken⁷²].

Tevens moet op kaart een overzicht worden gegeven van de in het studiegebied gelegen gevoelige gebieden en objecten zoals woongebieden, verblijfsgebieden (zoals openluchtrecreatiegebieden en inrichtingen), milieubeschermingsgebieden (stiltegebieden), natuurgebieden en onderdelen van de ecologische hoofdstructuur.

Bij de beschrijving van de milieugevolgen dienen de volgende algemene richtlijnen in acht te worden genomen:

- naast negatieve effecten moet ook aan positieve effecten aandacht worden besteed (bijvoorbeeld als de alternatieven betere ontsluiting met openbaar vervoer of een milieuvriendelijker beheer inhouden);

69 Zie § 3.2.2 van dit advies.

70 Zie ook reactie 21 (bijlage 4).

71 Zie ook reactie 43 (bijlage 4). De gemeente Waddinxveen heeft de indruk dat de geluidhinder daar toeneemt onder invloed van Rotterdam Airport (reactie 45).

72 Zie ook reacties 33 en 38 (bijlage 4). De Milieudienst Rijnmond (reactie 50) merkt op, dat uit het klachtenoverzicht blijkt dat de invloedssfeer van de luchthaven groter is dan het in het startnotitie aangegeven gebied.

- expliciet dient te worden ingegaan op cumulatie van geluidhinder van verschillende vormen van vliegverkeer, van ander verkeer en (zo mogelijk) van industriële bronnen op geluidgevoelige gebieden en objecten⁷³;
- behalve directe effecten moeten ook afgeleide effecten worden beschreven zoals de gevolgen van de, door aanwezigheid van de zakenluchthaven waarschijnlijke, verbetering van de landside infrastructuur en de gevolgen voor de automobilitéit⁷⁴;
- de manier waarop milieugevolgen zijn bepaald dient inzichtelijk en controleerbaar te zijn door het opnemen van basisgegevens in bijlagen of expliciete verwijzing naar geraadpleegd achtergrondmateriaal. Zo moet bij de voorspelling van geluidgevolgen van het vliegverkeer rekening worden gehouden met het feit dat de voorgeschreven routes niet altijd worden gevolgd⁷⁵;
- vooral aandacht moet besteed worden aan die effecten die per alternatief verschillen of die welke de gestelde normen (bijna) overschrijden;
- bij de beschrijving dienen de gevolgen van de aanlegfase (indien van toepassing) en de gebruiksfase te worden betrokken.

De Commissie vraagt in dit MER met name aandacht voor een kwantitatieve beschrijving van geluidaspecten, luchtverontreiniging, veiligheidsaspecten en de gevolgen voor woon- en leefmilieu, en een kwalitatieve en meer globale beschrijving van landschappelijke, cultuurhistorische en stedenbouwkundige aspecten en de natuur. Cultuurhistorische/archeologische aspecten⁷⁶ zullen daarbij waarschijnlijk alleen relevant zijn voor zover er graafwerk moet worden verricht (bijv. bij verplaatsing van het terminalgebouw) of gebouwen moeten worden geamoveerd voor landside infrastructuur.

4.1 Geluid

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten zijn:

73 Zie ook reacties 21, 26, 36, 38, 43, 47 en 51 (bijlage 4). Zie ook reactie 50 van de Milieudienst Rijnmond, waarin tevens wordt gevraagd om zorgvuldig te werk te gaan bij de keuze van modellen voor berekening van deze cumulatie. Uit het ROM Rijnmond-project (monitoringrapport 1996) blijkt dat de blootstelling van woonbebouwing aan geluidbelasting door wegverkeer, in weerwil van de doelstelling in dat project, gedurende de periode 1986 – 1993 is toegenomen en dat het aantal woningen dat aan spoorweglawaai blootstaat vooralsnog niet lijkt te dalen.

74 Zie ook reacties 25 en 38 (bijlage 4).

75 Zie ook reactie 25 (bijlage 4).

76 Zie ook reactie 7 (bijlage 4).

- **geluideffecten van het luchtvaartverkeer** (waarbij tevens de zoneringsberekeningen ingevolge de Luchtvaartwetgeving moeten worden gemaakt)
 - ① Ke⁷⁷]contouren vanaf 20 Ke⁷⁸] in stappen van 5 Ke⁷⁹] voor de grote burgerluchtvaart (en indien relevant voor militaire toestellen);
 - ② BKL⁸⁰]-contouren vanaf 40 BKL in stappen van 5 BKL, inclusief de 47 BKL-contour⁸¹], voor de kleine luchtvaart;
 - ③ L_{Aeq,nacht}-contouren voor situaties binnenshuis vanaf 20 dB(A)⁸²] in stappen van 5 dB(A), alsmede de 26 dB(A)-contour, voor zowel de periode 23.00 – 07.00 uur als de periode 23.00 – 06.00 uur⁸³] voor alle typen luchtvaart;
 - ④ L_{Aeq,24uur}-contouren vanaf 45 dB(A) in stappen van 5 dB(A) voor alle typen luchtvaart, berekend conform de berekeningsvoorschriften voor het wegverkeer;
 - ⑤ voor al deze contouren: het aantal (bestaande en gepland) woningen binnen de contouren, het aantal personen binnen de contouren;
 - ⑥ op basis van de beide typen L_{Aeq}-berekeningen: het aantal gehinderden en ernstig gehinderden⁸⁴], het aantal in hun slaap gestoorde personen, de toename in het aantal personen met hypertensie en ischemische hart- en vaatziekten;
 - ⑦ bestaande en geplande geluidgevoelige objecten en gebieden⁸⁵] (woonhuizen, ziekenhuizen, scholen, verzorgingstehuizen en woon-, natuur-, stilte-, relatief stille en recreatiegebieden⁸⁶) en de invloed van de luchthaven daarop⁸⁷]; in stiltegebieden, de maximaal optredende momentane geluidniveaus tijdens vluchten, vanaf 50 dB(A) in stappen van 5 dB(A).

De startnotitie geeft aan, dat bij de geluidberekeningen vooralsnog wordt uitgegaan van de huidige routestructuur, en dat de berekening op grond van een nieuwe routestructuur alleen zal plaatsvinden als die tijdig beschikbaar is. Als er niet tijdig een nieuwe routestructuur beschikbaar is, dient het MER in ieder geval duidelijk te maken of de nieuwe routestructuur (plaatselijk) tot ernstiger geluidhinder kan leiden dan in het MER is aangegeven. Ook de consequenties voor de besluitvorming moeten worden aangegeven⁸⁸].

-
- 77 Kosteneenheden.
- 78 Zie ook reactie 38 (bijlage 4).
- 79 Zie ook reactie 4 (bijlage 4).
- 80 Besluit kleine luchtvaart.
- 81 Dit in verband met de voorziene aanscherping van de grenswaarde van 50 naar 47 BKL. Zie ook de reactie van de Milieudienst Rijnmond (reactie 50, bijlage 4).
- 82 Zie ook reactie 38 (bijlage 4).
- 83 Zie ook de reactie van de gemeenten Bleiswijk, Schiedam en Vlaardingen (reacties 29, 31 en 48, bijlage 4).
- 84 Zie ook reactie 38 (bijlage 4).
- 85 Zie ook reactie 56 (bijlage 4).
- 86 Zie ook reacties 1, 38 en 47 (bijlage 4).
- 87 Dit betreft dus ook de geluidoverlast in recreatiegebieden (zie o.a. reactie 12, bijlage 4).
- 88 Wm artikel 7.27, lid 2: "Het bevoegd gezag neemt een zodanig besluit [= een besluit, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport moet worden gemaakt] evenmin, indien de gegevens die in het milieu-effectrapport (wordt vervolgd...)

• **overige geluidbronnen:**

- ① $L_{Aeq,24uur}$ -contouren tengevolge van die andere bronnen (wegverkeer⁸⁹), railverkeer, scheepvaartverkeer⁹⁰, industriële vestigingen) vanaf 45 dB(A), in stappen van 5 dB(A);
- ② $L_{Aeq,nacht}$ -contouren vanaf 40 dB(A) (gemeten buiten aan de gevel) in stappen van 5 dB(A), zowel voor de periode 23.00 – 07.00⁹¹] als voor de periode 23.00 – 06.00⁹²] uur;
- ③ voor deze beide typen berekeningen: het aantal woningen binnen de contouren, het aantal personen binnen de contouren, het aantal gehinderden en ernstig gehinderden, het aantal in hun slaap gestoorde personen, de toename van het aantal personen met hypertensie en ischemische hart- en vaatziekten.

Bij de berekeningen moet zo veel mogelijk rekening worden gehouden met de werkelijke te verwachten vlootsamenstelling en de verdeling van vliegtuigbewegingen over het etmaal⁹³]. Als de luchtverkeersintensiteit of -samenstelling duidelijk verschilt voor verschillende uren van de dag, dagen van de week, respectievelijk perioden van het jaar moeten die verschillen en de invloed daarvan op de geluidbelasting worden vermeld.

Tevens moeten cumulatieve effecten⁹⁴] in de beschouwing worden betrokken. Een ontwerp-AMvB inzake cumulatie geeft een berekeningsmethode waarmee een schatting kan worden gemaakt van de geluidhinder van meerdere bronnen. Op grond hiervan moet de belasting op enkele maatgevende punten worden berekend.

Aan de hand van de meest recente inzichten moet tevens worden aangegeven, welke (cumulatieve) gevolgen de geluiden zullen hebben voor eventuele slaapverstoring van personen in de bestaande of toekomstige woonbebouwing en andere geluidgevoelige objecten⁹⁵].

88 (...vervolg)

zijn opgenomen, redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag kunnen worden gelegd in verband met aanmerkelijke wijziging van de omstandigheden waarvan bij het maken van het milieu-effectrapport is uitgegaan."

De gemeente Bleiswijk (reactie 29, bijlage 4) tekent aan, dat de aan- en afvliegroutes 'belangrijke factoren' zijn voor de (voorspelling en) beoordeling van geluidhinder voor het Bleiswijks gebied. Ook de gemeenten Schiedam (reactie 31) en Berkel en Rodenrijs (reactie 44) vragen om meer duidelijkheid over de routing van het vliegverkeer. Zie ook reactie 37.

89 Dit is ook relevant voor de beoordeling van varianten met een verplaatste terminal. Zie ook reactie 21 (bijlage 4).

90 Inclusief gemotoriseerde recreatievaart.

91 Deze periode is relevant voor de slaapverstoring.

92 Op grond van voorschriften kunnen de initiatiefnemers een periode van zeven uur als nachtperiode kiezen in de periode van 23.00 – 07.00 uur.

93 Zie ook reactie 4 (bijlage 4).

94 Zie ook reactie 2 (bijlage 4).

95 Zie ook reactie 1 (bijlage 4). In reactie 10 worden enkele adviezen en rapporten genoemd die hierbij zullen moeten worden betrokken.

Bij de beschrijving van de geluideffecten moeten niet alleen menselijke activiteiten binnenshuis (met gesloten ramen) worden betrokken. Kwalitatieve gevolgen voor openluchtrecreatie en woongenot, zowel in huizen (met open ramen of ramen op ventilatiestand) als op balkons en terrassen en in woonboten, zijn ook relevant. Ook de consequenties voor de stiltegebieden dienen te worden aangegeven.

Extra aandacht dient gegeven te worden aan eventuele aanlegwerkzaamheden in het broedseizoen van aanwezige dierpopulaties en in de nachtperiodes.

4.2 Lucht

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten zijn:

- de luchtkwaliteit, voor zowel een gemiddeld als een ongunstig meteorologisch jaar, op leefniveau aan de hand van de volgende stoffen:
 - stikstofdioxide (NO₂), het jaargemiddelde en het 98-percentiel van uurgemiddelden⁹⁶;
 - fijn stof, gekarakteriseerd door PM₁₀ en PM_{2,5}⁹⁷], het jaargemiddelde en het maximumdaggemiddelde;
 - PAK, gekarakteriseerd door benzo(a)pyreen (B(a)P), de jaargemiddelde waarde;
 - geurhinder veroorzakende stoffen, als 98 percentiel van het 1-uurgemiddelde geureenheden. Het betreft hier de bijdrage van het weg- en vliegverkeer in het studiegebied;

Bovenstaande betreft zowel de achtergrondkwaliteit in het gebied als de verhoging daarvan nabij het vliegveld en de toegangswegen.

- de huidige en te verwachten emissies in het plangebied aan de hand van de volgende stoffen:
 - verzurende stoffen (NO_x, SO₂)
 - broeikasgassen (CO₂)⁹⁸]
 - primair fijn stof, gekarakteriseerd door PM₁₀ en PM_{2,5}⁹⁹]
 - vluchtige organische stoffen (VOC), met specifieke aandacht voor de emissies van benzeen en acroleïne.

Bovenstaande betreft zowel de emissies tengevolge van het vliegverkeer als de aan het vliegveld toe te rekenen emissies van het wegverkeer in het studiegebied¹⁰⁰].

96 Voor het 98-percentiel bestaat een Nederlandse grenswaarde; de Wereldgezondheidsorganisatie heeft daarnaast een norm voor het jaargemiddelde voorgesteld, die ook als Europese luchtkwaliteitsrichtlijn wordt voorgesteld.

97 Zie ook reacties 2, 15, 26 en 51 (bijlage 4).

98 Zie ook reactie 15 (bijlage 4).

99 Dit zijn de deeltjes kleiner dan 10 respectievelijk 2,5 µm.

100 Zie ook reactie 15 (bijlage 4).

De Commissie acht voor de besluitvorming over de nieuwe inrichting van de luchthaven informatie over de emissies en concentraties in de hogere luchtlagen minder relevant; zij gaat ervan uit, dat dit aspect wel zal worden behandeld als het gaat om de toekomst van de Nederlandse luchtvaartinfrastructuur¹⁰¹].

4.3 Veiligheid en risico's

Het MER moet een beschrijving geven van de risico's waaraan de omwonenden, de weggebruikers en de passagiers en bezoekers van de luchthaven worden blootgesteld, voor zover dat voor de vergelijking van de alternatieven relevant is¹⁰²]. De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieu-effecten zijn verder:

- (veranderingen in) de individuele risicocontourafstanden voor 10^{-5} , 5×10^{-5} , 10^{-6} 10^{-7} ;
- indicatie van verandering in het groepsrisico;
- kwalitatieve aanduiding van gevoelige gebieden (o.a. woongebieden en natuur- en recreatiegebieden)¹⁰³] bij calamiteiten en indicatieve aanduiding van de risico's;
- indicatie van (eventuele verschillen in) het risico voor snelle verspreiding van verontreinigingen bij calamiteiten, bijvoorbeeld via oppervlaktewater¹⁰⁴].

Bij de berekeningen van de risico's door het vliegverkeer moet rekening worden gehouden met de (werkelijke/beoogde) vlootmix en de betrouwbaarheid van de verschillende toestellen, de luchtruimtestructuur en routes, het eventueel transport van gevaarlijke stoffen, de wachttijden en uitwijkmogelijkheden voor het vliegverkeer en de operaties op en bij de luchthaven aan de grond (taxiën e.d.). Tevens moet worden gezien, waar zich objecten of installaties op het luchthaventerrein of daarbuiten bevinden, die bij een crash tot extra gevaar zouden leiden (opslag van brandstoffen)¹⁰⁵].

Bij de bepaling van het risico moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van – wellicht zelfs in omvang toenemende – vogelpopulaties die in omringende gebieden hun habitat hebben¹⁰⁶].

Wanneer er werkzaamheden in het studiegebied worden overwogen waarbij de hogedrukgastransportleidingen¹⁰⁷] kunnen worden beschadigd, dient het MER dit risico te beschouwen.

101 Zie ook reactie 25, 43, 51 en 56 (bijlage 4).

102 Zie ook reacties 21 en 23 (bijlage 4).

103 Zie ook reactie 51 (bijlage 4).

104 De Commissie acht dit relevanter dan kwantitatieve informatie over het grond- en oppervlaktewater in de bestaande toestand en in elk van de onderzochte alternatieven (zie ook reacties 27 en 57, bijlage 4).

105 Zie reactie 50 (bijlage 4).

106 Zie ook reactie 11 (bijlage 4).

107 Zie de reactie van de Gasunie (reactie 14, bijlage 4).

4.4 Woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu betreft de doorwerking en cumulatie van ongelijksoortige milieu-aspecten [(geluid, lucht, (verkeers)veiligheid, gedwongen vertrek (sloop van huizen)) op de gezondheid en de sociale omstandigheden van mensen die in het studiegebied verblijven, vooral de bewoners¹⁰⁸].

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten zijn:

- de invloed van luchtverontreiniging¹⁰⁹] op de volksgezondheid (kinderen 7 – 12 jaar: luchtwegklachten en verergering van astma, ouderen >65 jaar: ziekenhuisopname door ondermeer respiratoire aandoeningen en pneumonie, totale bevolking: ziekenhuisopname (door ondermeer respiratoire aandoeningen, pneumonie en astma) en vervroegde sterfte¹¹⁰) door de ten gevolge van vliegverkeer optredende verandering in de concentratie van PM₁₀/PM_{2,5}, zowel ten gevolge van primaire fijnstof-emissies als wel tengevolge van secundair gevormde deeltjes.

Het gaat daarbij uitdrukkelijk om voorspellingen op grond van bestaande wetenschappelijke kennis en niet om het opzetten van inventariserend onderzoek om causale relaties te achterhalen;

- de invloed van lawaai en luchtverontreiniging op de slaap en op de gezondheid¹¹¹;
- (bestaande en toekomstige) algehele hinderbeleving (geluidhinder, luchtkwaliteit, stank/stof¹¹²], et cetera);
- eventueel gedwongen vertrek door sloop van woningen.

4.5 Levende natuur

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten zijn:

- aanwezigheid, respectievelijk aantasting/uitbreidingsmogelijkheden van a) onderdelen van de ecologische hoofdstructuur en verbindingszones, b) beschermde gebieden, c) reservaten¹¹³];

108 Zie ook reactie 15 (bijlage 4).

109 Zie ook reactie 2 (bijlage 4). Bij de invloed op de gezondheid moet niet alleen de directe blootstelling worden betrokken. Ook moet worden aangegeven of bijv. consumptie van gewassen uit volkstuintjes (nog) verantwoord is (reactie 43, bijlage 4).

110 Zie ook reactie 34 (bijlage 4).

111 Zie ook reacties 4, 39 en 56 (bijlage 4).

112 Voor kwantificering zijn o.a. de voortgangs- en monitoringsrapporten van ROM-Rijnmond bruikbaar.

113 Zie ook § 2.3 van dit advies.

- aanwezigheid, verstoring/verdrrijving of vernietiging van vogels¹¹⁴] – vooral in verband met de trekroute Noordrand¹¹⁵], en de beoogde natuurontwikkeling in onderdelen van het gebied tussen Pijnacker en Maasland tot laagveenmoeras¹¹⁶] en de rustgebieden en eendenkooien in de omgeving¹¹⁷] – en diersoorten die gevoelig zijn voor verstoring of voor emissies vanuit het vliegverkeer;
- aanwezigheid, verstoring/aantasting van karakteristieke flora en vegetatie¹¹⁸] door wijzigingen in grondwaterstanden, bodem-, water- en luchtkwaliteit.

Als hier geen zinvolle voorspellingen over kunnen worden opgesteld, dan dient ten minste zo veel mogelijk inzicht te worden verschaft in de (veranderende) functies van het gebied als voortplantings-, overwinterings-, pleister- of foerageerplaats voor dergelijke diersoorten, met nadruk op zeldzame en bedreigde soorten en soorten kenmerkend voor bijzondere omstandigheden.

Speciaal bij biologische effecten kan sprake zijn van veranderingen, die zich pas op lange termijn manifesteren.

114 Zie ook reacties 6 en 11 (bijlage 4).

115 Zie ook reactie 2 (bijlage 4).

116 Zie ook reactie 11 (bijlage 4) en § 2.3 van dit advies.

117 Zie ook reactie 33 (bijlage 4).

118 Zie ook reactie 39 (bijlage 4).

5. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."*

De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referentie(s) worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden in de vorm van een tabel (waarbij alleen de onderscheidende informatie over de alternatieven relevant is).

Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieu- en ruimtelijke-orderingsbeleid worden betrokken – zowel het rijksbeleid als het provinciaal en het gemeentelijk¹¹⁹]. Uit het MER moet blijken in hoeverre het mogelijk is om een aanzienlijke terugdringing van de milieuhinder¹²⁰] te realiseren, zoals de gemeente Rotterdam beoogt¹²¹].

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt, beveelt de Commissie aan een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven.

6. LEEMTEN IN INFORMATIE

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieu-aspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit;
- welke consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

119 Zie ook reacties 11, 27 en 43 (bijlage 4).

120 Hiertoe zal het begrip milieuhinder nader moeten worden geoperationaliseerd (zie ook § 2.2 van dit advies).

121 Uit deze operationalisering – die uiteraard zo objectief mogelijk zal moeten plaatsvinden – zal moeten blijken in hoeverre een luchthaven met groeiperspectief al of niet kan samengaan met milieuverbetering. Zie ook de reactie van Milieudefensie (reactie 15, bijlage 4).

7. EVALUATIEPROGRAMMA

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effect-rapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

Als dat van toepassing is, zullen de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bij het besluit moeten aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen¹²². Het verdient aanbeveling, dat de gemeente Rotterdam en de N.V. Luchthaven Schiphol/Rotterdam Airport in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek geven, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek. Daarbij is het wenselijk om duidelijk te maken

- op welke (milieu)indicatoren gemonitord zal worden
- en op welke wijze (en door wie) deze indicatoren worden bepaald.

Tevens verdient het aanbeveling om duidelijk te maken welke acties of sancties zullen worden genomen indien een indicator afwijkt van het beoogde doel.

Onderscheid kan hierbij gemaakt worden in middelen die de luchthaven zelf kan inzetten en middelen die de betrokken overheden hebben.

8. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie beveelt de Commissie verder aan om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen.

122 Zie ook reactie 39 van de deelgemeente Overschie (bijlage 4).

9.

SAMENVATTING VAN HET MER

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."*

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het mma en het voorkeursalternatief;
- belangrijke leemten in kennis.

Groen
↓

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen
voor het milieu-effectrapport
Nieuwe inrichting Rotterdam Airport

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 9 januari 1997 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
Commissie voor de m.e.r.
t.a.v. de heer drs J.J. Scholten
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen:	13 JAN. 1997
nummer:	30-97
dozaller:	851-17/m2 ISX
koninkrijk:	Sc/pres/bibel

Contactpersoon
drs E. Nanninga-Kryzewski

Doorkiesnummer
070-351 7529

Datum
9 JAN. 1997

Bijlage(n)
1 (15-voud)

Ons kenmerk
DGR/LD/VI/L 97.710019

Uw kenmerk
--

Onderwerp
Startnotitie Rotterdam Airport.

Geachte heer Scholten,

Op 17 december 1996 is bij mij de startnotitie voor de Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport binnengekomen.

Ingevolge het bepaalde in artikel 7.14 van de Wet Milieubeheer verzoek ik u, mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, advies uit te brengen over de op te stellen richtlijnen voor het milieu-effectrapport.

De startnotitie ligt vier weken ter visie, van 16 januari tot en met 13 februari 1997. Ik verzoek u mij uw advies uiterlijk vijf weken na de sluiting van deze termijn te doen toekomen.

Ter informatie meld ik nog dat op 20 en 29 januari informatiebijeenkomsten in de regio Rotterdam zullen worden gehouden.

Een exemplaar van de startnotitie treft u bijgaand aan.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE DIRECTEUR-GENERAAL VAN DE RIJKSLUCHTVAARTIENST,

mr J. W. Week

Postadres postbus 90771, 2509 LY Den Haag
Bezoekadres Pleinmanweg 1-6 Den Haag

Telefoon + 31 70 3517432
Telefax + 31 70 3517873 Telex 31435 rld nl

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 10 d.d. 15 januari 1997

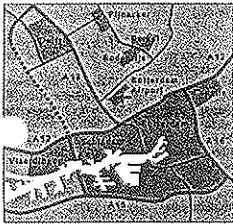
Inspraak Startnotitie MER Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport



In de periode van 16 januari tot en met 13 februari 1997 ligt de Startnotitie milieu-effectrapportage Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport ter inzage. In deze periode kunt u op dit document inspreken.

Waarom deze Startnotitie?

Met het uitbrengen van de Startnotitie maken de N.V. Luchthaven Schiphol/Rotterdam Airport B.V., exploitant van Rotterdam Airport - en de gemeente Rotterdam, hierna te noemen initiatiefnemers, hun voornemen bekend een studie te starten naar het toekomstig gebruik van de luchthaven. De initiatiefnemers onderzoeken of een gezamenlijke grondslag kan worden gevonden voor het gebruik van de luchthaven op de huidige locatie volgens een nader te bepalen strategisch profiel.



De initiatiefnemers zullen na bereikte overeenstemming gezamenlijk een verzoek indienen tot een nieuwe aanwijzing van Rotterdam Airport bij de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, hierna te noemen bevoegd gezag. Voordat een aanwijzing op grond van de Luchtvaartwet door het bevoegd gezag kan worden verleend, beschrijven initiatiefnemers de effecten van de plannen in een milieu-effectrapport (MER). Het MER is bedoeld om de milieu-effecten van de verschillende opties voor het gebruik van de luchthaven in beeld te brengen en te maken. Zullen alerlei andere aspecten van de onderzochte plannen behandeld worden onderzocht. Op grond van het MER worden de plannen tijdens het wettelijk proces van de aanwijzing van de luchthaven worden gekozen. Initiatiefnemers geven in de Startnotitie informatie over de plannen.

Door bekendmaking van de Startnotitie stelt het bevoegd gezag u in de gelegenheid om uiterlijk 13 februari 1997 schriftelijke opmerkingen te maken over de inhoud van het MER. Met behulp van de ingebrachte adviezen en opmerkingen stelt het bevoegd gezag de richtlijnen voor het MER vast. In deze richtlijnen geeft het bevoegd gezag onder meer aan, welke alternatieven en welke milieu-effecten van de voorgenoemde activiteiten moeten worden onderzocht.

Waar en wanneer kunt u de Startnotitie inzien?

De Startnotitie MER Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport ligt van 16 januari 1997 tot en met 13 februari 1997 ter inzage op de volgende plaatsen:

- de gemeentehuizen van Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk, Delft, Maasland, Pijnacker, Schiedam, Schipluiden, Vlaardingen, Waddinxveen en Zevenhuizen-Moerkapelle;
- de secretarieën van de deelgemeenten Hillegersberg, Schiedbroek en Overschie;
- de hoofdstellingen van de openbare bibliotheken in genoemde (deel)gemeenten;
- het provinciehuis van de provincie Zuid-Holland te Den Haag;

- het informatiecentrum dienst Stedebouw + Volkshuisvesting te Rotterdam;
- de informatiebureau van Rotterdam Airport op de luchthaven;
- het kantoor van Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland te Rotterdam;

de bibliotheken van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, beide te Den Haag.

Hoe kunt u uw reactie kenbaar maken?

U kunt schriftelijk reageren op de Startnotitie. Uw reactie dient u uiterlijk 13 februari 1997 te sturen naar:

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

Indien u dat wenst, kunt u verzoeken om een vertrouwelijk behandeling van uw persoonlijke gegevens.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Het inspraakpunt Startnotitie Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport bundelt alle reacties en stuurt deze naar het bevoegd gezag en de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Deze commissie adviseert het bevoegd gezag over de op te stellen richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport. Mede op basis van dit advies en uw reactie stelt het bevoegd gezag vervolgens de richtlijnen vast. De richtlijnen vormen het vertrekpunt voor het opstellen van het milieu-effectrapport.

De personen die schriftelijk gereageerd hebben, zullen na vaststelling van de richtlijnen een reactie ontvangen.

Informatiebijeenkomsten

Tijdens de inspraakperiode worden er informatiebijeenkomsten gehouden over de inhoud en de procedure van de milieu-effectrapportage. Deze vinden plaats op maandag 20 januari 1997 in de Ark (Oranjestraat 2) in Berkel en Rodenrijs en op woensdag 29 januari 1997 in het Rotterdam Airport Hotel (Vliegveldweg 59-61 te Rotterdam). Aanvang 20.00 uur.

Nadiere informatie Startnotitie

Een exemplaar van de Startnotitie (kosten f 5,-) kunt u opvragen bij mevrouw F. Murset van de Dienst Stedebouw en Volkshuisvesting van de gemeente Rotterdam, telefoon (010) 489 57 13. Via dit telefoonnummer kunt u tevens meer informatie over de Startnotitie verkrijgen.

Voor vragen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het inspraakpunt Startnotitie Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport, telefoon (070) 361 87 54.



Ministerie van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: N.V. Luchthaven Schiphol/Rotterdam Airport en gemeente Rotterdam. De nieuwe aanwijzing ingevolge de Luchtvaartwet zal op naam van de N.V. worden gesteld.

Bevoegd gezag: Minister van Verkeer en Waterstaat en Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: vaststelling van een zogeheten strategisch profiel van de luchthaven en nieuwe aanwijzing van Rotterdam Airport als luchtvaartterrein ingevolge artikel 18 en volgende van de Luchtvaartwet

Categorie Besluit m.e.r.: de initiatiefnemers gaan ervan uit, dat het een vrijwillige m.e.r.-procedure is.

Activiteit: In 1978 is een indicatieve geluidcontour vastgesteld voor Rotterdam Airport – ook wel aangeduid als vliegveld Zestienhoven: de zogeheten 1977-contour. De provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam hanteren sedert 1985 als beleidslijn een contour die is gebaseerd op de 1977-contour, maar die gebruik maakt van een berekeningsvoorschrift van 1980, de zogeheten herberekende 1977-contour.

In 1987 werd gestart met het Integraal Plan Noordrand Rotterdam (IPNR); dit plan beoogde onder andere de verplaatsing van de luchthaven naar de polder Schieveen onder de naam Nieuw Rotterdam Airport.

In afwachting van een definitieve zonering heeft het Rijk in 1988 in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) voor Rotterdam Airport zoneringscontouren bepaald. De bedoeling was de definitieve **geluidzones** – die volgens de Luchtvaartwet behoren bij een aanwijzing als luchtvaartterrein – binnen deze contouren vast te stellen; definitieve vaststelling heeft echter nog niet plaatsgevonden.

De gemeenteraad van Rotterdam is in 1989 akkoord gegaan met de verdere voorbereiding van het IPNR¹, waarna in 1992 een milieu-effectrapport en ontwerp-structuurplan voor dit plan verschenen. Op basis hiervan heeft de beoogde exploitant van de nieuwe luchthaven, de ontwikkelingsmaatschappij Nieuw Rotterdam Airport, een aanvraag ingediend bij beide ministers voor een aanwijzing ingevolge de Luchtvaartwet. In een motie sprak de gemeenteraad uit, dat als het Rijk de verplaatste luchthaven onwenselijk zou vinden, medewerking aan het Rijk zou worden gevraagd voor sluiting van de bestaande luchthaven.

In oktober 1992 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat bekend gemaakt, dat zij de afhandeling van de IPNR-procedure afhankelijk zou maken van de afronding van de nota over de Regionale Luchthavenstrategie (RELUS). In juni 1993 nodigde het Kabinet de gemeente Rotterdam en de provincie Zuid-Holland uit tot een standpuntbepaling over de luchthaven, als invoer voor een kabinetsstandpunt. PS wezen het plan voor een nieuwe luchthaven af en drongen aan op sluiting van Rotterdam Airport. Op 4 februari 1994 besloot echter een Kabinetsmeerderheid dat een bescheiden luchthaven voor Rotterdam nodig is; de ministers van VROM en WVC hadden een minderheidsstandpunt. Vier dagen later vroeg de Tweede Kamer in de motie-Lankhorst het besluit te heroverwegen. Minister-president Lubbers deelde daarop de Kamer mee dat de heroverweging niet meer tijdens de zittingsperiode van het Kabinet zal kunnen worden afgerond; en dat ook de standpuntbepaling van Rotterdam nog onduidelijk was.

B&W van Rotterdam schreven daarop aan het Kabinet dat zij de aanvraag voor aanwijzing steunden en ervan uitgingen dat het inderdaad om een bescheiden opzet zou gaan. Het college vroeg het Kabinet om in het bestuurlijk overleg vooral ook aandacht te besteden aan de nationale rol van Nieuw Rotterdam Airport.

In april kwam een nieuw college tot stand in Rotterdam. In het programmakkoord wordt erop gewezen dat Rotterdam sinds jaar en dag tegen handhaving van de luchthaven op de huidige plaats is, en dat het geen regionaal of lokaal belang dient om de luchthaven te verplaatsen. Als het Rijk echter vanuit nationale belangen de luchthaven wil handhaven, dan zal Rotterdam daaraan meewerken, aldus het programmakkoord.

In het regeerakkoord werd gesteld, dat uitgaande van de uitbreiding van Schiphol en de aanleg van een volwaardige hogesnelheidsspoorlijn, geen nationaal economisch belang aan Rotterdam Airport wordt gehecht.

In april 1995 hebben GS in meerderheid^{2]} in het Collegeprogramma 1995 – 1999 het standpunt ingenomen, dat de luchthaven Zestienhoven een belangrijke bijdrage levert aan de versterking van de regionale economische structuur. Versnelde aanleg van de A13 – A16^{3]} zou andere ontwikkelingen als de luchthaven niet mogen belemmeren.

Op 8 februari 1996 heeft de gemeenteraad ingestemd met een voorstel van B&W om de impasse te doorbreken en om Rotterdam Airport te handhaven als zakenluchthaven met een levensvatbare exploitatie en binnen strikte condities, die erop gericht zijn een aanzienlijke verbetering te bereiken wat betreft de milieuhinder in vergelijking met de huidige situatie. De N.V. Luchthaven Schiphol/Rotterdam Airport, die inmiddels de exploitatie van de gemeente had overgenomen, gaf in de Vierde aanvullende overeenkomst tussen gemeente en N.V. in april 1996 aan bereid te zijn om mee te werken aan het onderzoek naar de mogelijkheden tot handhaving van de bestaande luchthaven.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 15 januari 1997

richtlijnenadvies uitgebracht op:

Bijzonderheden: In haar richtlijnenadvies vraagt de Commissie vooral in te gaan op operationalisering van de doelstelling; de status van besluiten die samenhangen met de activiteit en met het gebied; de vraag wat de keuze voor een 'strategisch profiel' inhoudt en op de afbakening van de alternatieven, rekening houdend met een geoperationaliseerde doelstelling en de uitgangspositie van de initiatiefnemers dat het om een vrijwillige m.e.r.-procedure gaat.

Verder adviseert de Commissie · drie referentiesituaties te beschouwen: de situaties van 1995 en van 1996 en de situatie in 2015 met opvulling van de herberekende 1977-contour (met autonoom wijzigende vlootmix) · geen sluitingsalternatief te beschouwen, maar wel te onderkennen dat dit alternatief in de toekomst kan opkomen, als de huidige procedure niet tot een gemeenschappelijke voorkeur leidt; · de grootte van het studiegebied opnieuw te bezien; · de nadruk te leggen op geluid, luchtverontreiniging, veiligheid, op de cumulatie van geluideffecten door verschillende bronnen (verschillende typen verkeer) en op de doorwerking van deze milieugevolgen op gezondheid en leefmilieu; · aan ecologische, landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische aspecten globaler en kwalitatiever aandacht te schenken en aandacht te besteden aan de bijzondere status die enkele gebieden in de omgeving hebben.

2 Hierbij wordt de kanttekening gemaakt at de PvdA niet instemt met deze passage.

3 Project 839.

Samenstelling van de werkgroep:

P.C. de Bruijne

drs. H.C. Eerens

dr.ir. J.J.T.M. Geerards (voorzitter)

drs. W. Passchier-Vermeer

prof.ir.drs. J.K. Vrijling

ir. D. Wiebes

ir. H.A.P. Zinger

Secretaris van de werkgroep: drs. M. Odijk.

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	970115	Boode B.V.	Zevenhuizen	970217
2.	970117	Vereniging voor Natuur- en Milieubescherming Noordrand Rotterdam	Rotterdam	970217
3.	970120	Pi-Arrow, personal & commercial communication consultancy	Rotterdam	970217
4.	970121	Stichting Natuur- en Milieuwacht	Berkel en Rodenrijs	970217
4A.	970221	Idem		970303
5.	970123	Paul Damen	Bleiswijk	970217
6.	970127	Sovon, Vogelonderzoek Nederland	Beek -Ubbergen	970217
7.	970128	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	970217
8.	970130	DGW&T, Vastgoedbeheer en ingenieursdiensten, Directie Zuid-Holland	Leiden	970217
9.	970131	Burgemeester en wethouders van Bergschenhoek	Bergschenhoek	970217
10.	970202	J.C. Molenaar	Rotterdam	970217
11.	970204	Hans Talmon	Delft	970217
12.	970206	Recreatieschap Midden-Delfland	Berkel en Rodenrijs	970217
13.	970206	Fam. J. Koot	Berkel en Rodenrijs	970217
14.	970206	N.V. Nederlandse Gasunie	Groningen	970217
15.	970203	Vereniging Milieufinsie, Kerngroep Rotterdam	Rotterdam	970217
16.	970207	Recreatieschap Rottmeeren	Berkel en Rodenrijs	970217
17.	970210	D. van Wanum	Rotterdam	970217
18.	970210	Stichting Vliegschool Zestienhoven	Rotterdam	970217
19.	970209	Vliegclub Rotterdam	Rotterdam	970217
20.	970201	Mevrouw mr. T.I. Dronkers	Rotterdam	970217
21.	970211	Stichting Centraal Comite Anti-Bulderbaan	Berkel en Rodenrijs	970217
22.	970210	A.C. van Leeuwen	Rotterdam	970217

45

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
51.	970212	Zuid-Hollandse Milieufederatie	Rotterdam	970217
52.	970212	H.C. Engelbert	Schiedam	970224
53.	970211	Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Rotterdam	Den Haag	970224
54.	970211	H.A. van Dongen	Zevenhuizen	970224
55.	970213	P.W.M. Niemer	Schiedam	970224
56.	970210	Bezorgde Bewoners Bergschenhoek	Bergschenhoek	970303
57.	970109	Hoogheemraadschap van Delfland	Delft	970303

47