

SCHRIFTELIJKE VRAGEN

Aan het College van Gedeputeerde Staten

Datum: 24 juli 2014

Onderwerp: Schriftelijke vragen overlastmeldingen DCMR en Rotterdam Airport

Geacht College,

DCMR presenteerde het jaarverslag met klachten / milieumeldingen

<http://www.dcmr.nl/over-dcmr/publicaties/milieumeldingen-in-rijnmond-de-gegevens-over-2013.html>

Deze meldingen bestaan ook uit vele duizenden klachten over Rotterdam Airport.

DCMR vraagt bij het indienen van klachten naar de reden en aard van de klachten, zoals gesprek onderbroken of slaapverstoring. Het antwoord op die vragen worden digitaal vastgelegd. In dit jaarverslag vinden wij die specificering niet terug.

DCMR heeft het in haar communicatie regelmatig over “veelklagers”, maar licht niet toe wat dat betekent. In de contacten die we hebben worden die “veelklagers” weggezet als zeurpieten en ze worden ook apart behandeld in de statistieken, terwijl het de mensen zijn die het meest worden getroffen door het vliegtuiglawaai. Deze term verdient dus verduidelijking en precisering.

Bestuurders, lokaal en provinciaal, hebben het steeds over het idee dat vliegtuigen stiller worden. Maar verbinden daar vervolgens de consequentie aan dat er meer kan worden gevlogen i.p.v. dat de burgers minder overlast krijgen.

In dagblad Trouw stelt de directie van Boeing in 1997 al dat vliegtuigen niet stiller kunnen en zullen worden, vanwege de techniek van de straalmotor en b.v. landingsgestel. Ook uit onderzoek uit 2001 van dr Sjoerd Rienstra TU Eindhoven blijkt dat de vliegtuigmotor niet stiller kan. Het was toen al ongeveer uitontwikkeld. Alleen kan er nog iets verbeterd worden aan airframe noise. Na navraag van onze fractie blijkt dat daar geen betekenisvolle stappen zijn gemaakt, omdat dat vreselijk duur is en mogelijk leidt tot minder passagiers per vliegtuig. Ook blijft men bij de constatering dat de motoren niet stiller kunnen. Vliegtuigen worden wel iets zuiniger door gebruik van lichtere materialen en nieuwere motoren vanaf 2018. Transavia, grootgebruiker van Rotterdam Airport vervangt nu haar 737 vloot en niet na 2018. Verder gaat men er 18 jaar mee vliegen, zo meldt Transavia zelf. Derhalve zijn verbeteringen niet te verwachten op vliegvelden waarop Transavia dominant is. Ook uit de vergelijkingen met vorige jaren m.b.t. het geluid bij de meetpunten blijkt dat het geluid per vliegtuig niet afneemt. Het blijft hangen rond de 90 – 93 dB.

Rotterdam Airport heeft het steeds over “een stevige bijdrage aan de regionale economie”. Dat wordt keer op keer niet ondersteund met bewijsmateriaal, terwijl daar wel door belanghebbenden om wordt gevraagd. Zodoende kan nooit een zorgvuldige afweging worden gemaakt. Mede gezien het feit dat meer dan 90% van de passagiers uitgaande en terugkerende vakantievluchten maken is de vraag dan ook gerechtvaardigd: wat dragen die honderduizenden passagiers dan bij aan de Nederlandse economie, terwijl ze hun vakantiegeld in het buitenland gaan uitgeven, de luchtvaartmaatschappijen geen btw en accijnzen afdragen etc. Uit de cijfers die door de luchthaven wordt gepresenteerd blijkt iets minder dan de helft van de reizigers 2 keer geteld te worden. Bij vertrek naar de Costa en terug. Dat geeft een vertekend beeld. Uit ons onderzoek blijkt dat er slechts ruim 700.000 unieke reizigers gebruik maken van de luchthaven. Dat men veel meer passagiers noemt in haar publicaties is omdat dat dat beter bekt in de marketing.

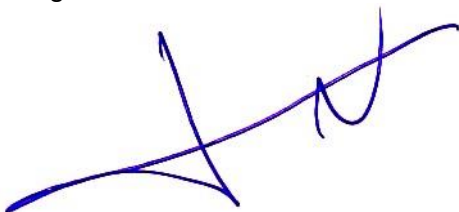
GroenLinks heeft hierover de volgende vragen aan het college van Gedeputeerde Staten:

1. De GroenLinks fractie ontvangt graag de klachten die DCMR heeft gekregen over vliegtuigoverlast gespecificeerd.
2. Wilt u als bestuurder van DCMR erop toezien dat in jaarverslagen de specificatie standaard wordt opgenomen, zodat een goede vergelijking mogelijk is in de toekomst?

3. Wat betekent de term `veelklagers` voor het College? Zijn dat zeurpieten of mensen die gewoon heel veel last hebben van vliegtuigoverlast.
4. Gezien het feit dat over de term “veelklagers” verschillend gedacht wordt willen wij graag weten of het College bereid is om in haar communicatie preciezer te zijn, zodat er geen misverstanden meer zijn en zwaar getroffen niet meer worden weg gezet? Zo nee, waarom niet?
5. Is het College ook bereid, om als bestuurder van DCMR, erop toe te zien dat de verslaglegging en communicatie daarop wordt aangepast? Indien nee, waarom niet?
6. Nu vaststaat dat vliegtuigen en hun motoren niet stiller worden zeker, niet de Transavia Boeing 737's, vloot de komende 18 jaren, is het tijd om de onjuistheid in de berichtgeving over vliegtuiglawaai te staken. Is het College bereid om niet meer te spreken van het “stiller worden van vliegtuigen”? Indien nee, waarom niet?
7. Is het College bereid om andere bestuurders aan te spreken op het feit dat vliegtuigen niet stiller worden of zijn geworden en zo de fabel van stillere vliegtuigen uit de wereld te helpen?
8. Het ontwikkelen van stillere vliegtuigen is bedoeld om de omwonenden te ontlasten, maar niet om meer te vliegen en daar de licht verminderde overlast “vol te vliegen”. Waarom wordt, ook door dit College, het argument “stillere vliegtuigen” gebruikt om meer vluchtbewegingen en daardoor meer overlast te faciliteren? Waarom gunt u de omwonenden niet de (berekende en niet gemeten) geluidsvermindering?
9. Hoe groot is de bijdrage aan de economie van de regio van Rotterdam Airport. Daarbij dient rekening gehouden te worden met de kosten die de samenleving heeft aan het in stand houden van de infrastructuur en voorzieningen voor deze luchthaven. Graag keiharde cijfers.
10. Wat zou het verlies zijn voor Nederland in het geheel als er geen vakantievluchten, onder het mom van zakenvluchten, meer worden gevlogen vanaf Rotterdam Airport, maar vanaf Schiphol, 45 km verderop.
11. Wat zijn de gevolgen voor Rotterdam Airport als het rijk vakantievluchten gaat bevorderen vanaf Lelystad?
12. Hoe groot is het aantal unieke reizigers op Rotterdam Airport, dus getallen geschoond van dubbeltellingen (retourtjes Costa's e.d.). Is het College bereid om bij in de toekomst de cijfers te hanteren zonder dubbeltellingen? Indien nee, waarom niet?

Ten slotte nog dit: de GroenLinks factie is een fan van zoekplaatjes als tijdverdrijf, maar niet als het gaat om de helderheid bij besluiten. GroenLinks is zeker ook voor bossen om van de natuur al daar te genieten, maar niet om er in overdrachtelijke zin in gestuurd te worden door dagelijkse besturen, als antwoord op moeilijke vragen.

Hoogachtend,



Alfred Blokhuisen
Statenlid GroenLinks