



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20017
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IenW/BSK-2023/169878

Datum 23 juni 2023
Betreft Reactienota over de reikwijdte en detailniveau van het
milieueffectrapport Luchthavenbesluit Rotterdam The
Hague Airport

Geachte voorzitter,

Met deze brief wordt de Eerste Kamer geïnformeerd over de reactienota over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport (MER) ter voorbereiding op het luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport. De reactienota is als bijlage bij deze brief opgenomen.

Rotterdam The Hague Airport (RTHA) heeft het voornemen om een aanvraag voor een luchthavenbesluit in te dienen bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Ten behoeve hiervan wordt door de luchthaven een milieueffectrapport (MER) voorbereid waarvoor door de initiatiefnemer ook een conceptnotitie voor de reikwijdte en detailniveau (NRD) is opgesteld.

Op basis van de ontvangen zienswijzen tijdens de terinzagelegging van de concept-NRD en het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage¹ heeft het ministerie een reactienota opgesteld. De reactienota vormt het advies (in de rol van bevoegd gezag voor deze m.e.r.-procedure) aan de luchthaven over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER. Ook bevat de reactienota de verder te volgen procedure en wat er nodig is om tot een aanvraag voor een luchthavenbesluit te komen, dat volgens planning eind 2024 vastgesteld kan worden.

De belangrijkste wijziging ten opzichte van de concept-NRD is het advies aan RTHA om een breder scala aan alternatieven te onderzoeken. Het gaat om een alternatief met een vermindering van indicatief 25% van het aantal vliegtuigbewegingen en een variant van alternatief 4 uit de concept-NRD (op basis van het Eindproduct Participatietraject, zonder ontwikkelruimte) zonder groei van de passagierscapaciteit.

Parallel aan het onderzoek voor de alternatieven wordt RTHA geadviseerd om de doelen uit de concept-NRD verder te concretiseren waardoor ze kwantificeerbaar en toetsbaar worden. Een nadere specificering van de doelstellingen, in aansluiting op de regionale behoefte, schept duidelijkheid over de reikwijdte aan alternatieven die

¹ Kamerstuk 31 936 TK, 1057

in het MER onderzocht worden en hoe deze uiteindelijk beoordeeld moeten worden op hun doelbereik.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vervolg

Op basis van de reactienota zal RTHA de milieuonderzoeken uitvoeren en uiteindelijk het MER opstellen. Ook zal de luchthaven een economische onderbouwing opstellen. Op basis van deze documenten en het eerder doorlopen participatieproces verwacht de luchthaven eind 2023 een aanvraag voor een luchthavenbesluit in te dienen bij het ministerie. Op basis van deze aanvraag zal het ministerie een ontwerp-luchthavenbesluit opstellen en in procedure brengen. Dan worden ook de onderbouwende documenten (zoals het MER) gepubliceerd. Het ontwerp-luchthavenbesluit wordt met het MER ter inzage gelegd (een ieder kan dan zienswijzen indienen), er wordt advies gevraagd aan de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijke adviseurs, en het ontwerpbesluit wordt in voorhang aan de Eerste Kamer aangeboden.

Ons kenmerk
IenW/BSK-2023/169878

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Reactienota Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Milieueffectrapport Aanvraag Luchthavenbesluit

Rotterdam The Hague Airport

Datum	23 juni 2023
Kenmerk	IENW/BSK-2023/170421
Status	Definitief

Colofon

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal

Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Inleiding	4
1.2	Wettelijke verankering en vervolgproces	4
1.3	Analyse ontvangen zienswijzen	5
1.4	Verwerking van de zienswijzen	5
1.5	Leeswijzer	6
2	M.e.r.-procedure	7
3	Doelstelling, kaders, alternatieven en autonome ontwikkeling	9
3.1	Doelstelling	9
3.2	Randvoorwaarden en uitgangspunten	10
3.3	Ontwikkeling Rotterdam The Hague Airport	26
3.4	Alternatieven	30
3.5	Vlootsamenstelling	50
3.6	Profiel van de luchthaven	55
3.7	Luchtruim en vliegroutes	59
3.8	Ruimtelijke ontwikkelingen	66
4	Milieueffecten	71
4.1	Milieueffecten	71
4.2	Geluidbelasting vliegverkeer	80
4.3	Geluidbelasting grondgebonden activiteiten	100
4.4	Cumulatie van geluid	102
4.5	Wegverkeer	107
4.6	CO ₂	109
4.7	Luchtkwaliteit	111
4.8	Natuur	122
5	Wettelijk kader	137
6	Overige onderwerpen	142
7	Bijlagen	168
7.1	Bijlage 1: Verklarende woordenlijst	168

Samenvatting

De luchthaven Rotterdam The Hague Airport (RTHA) heeft op 28 december 2022 bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het voornemen kenbaar gemaakt om een Luchthavenbesluit aan te vragen. RTHA wil daarvoor een milieueffectrapport (MER) opstellen. Ter voorbereiding daarop is een concept Notitie Reikwijdte en detailniveau (NRD) opgesteld, die door het ministerie ter inzage is gelegd en waarop het ministerie advies heeft gevraagd aan de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijke adviseurs.

Hieronder wordt kort beschreven wat er uit het advies van de Commissie voor de m.e.r. en de zienswijzen wordt overgenomen in het MER. Het betreffen de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de NRD die ter inzage heeft gelegen.

Doelstelling

De doelstellingen zoals beschreven in de NRD zijn ontleend aan de doelen zoals opgenomen in de Luchtvaartnota 2020-2050. De doelen zijn nog niet verder gekwantificeerd en toetsbaar gemaakt voor RTHA. Een nadere specificering van de doelstellingen, in aansluiting op de regionale behoefte, schept duidelijkheid over de reikwijdte aan alternatieven die in het MER onderzocht worden en hoe deze uiteindelijk beoordeeld moeten worden op hun doelbereik.

In navolging van het advies van de Commissie voor de m.e.r. worden parallel aan het opstellen van het MER de doelstellingen nader gespecificeerd, in aansluiting op de regionale behoefte. Op basis van deze uitkomst kan dan in het MER onderbouwd worden welke keuzes er gemaakt zijn bij de uiteindelijke beoordeling van de alternatieven op doelbereik (dan wel probleemoplossend vermogen).

Alternatieven

Omdat het participatietraject niet heeft geleid tot een concretisering van de doelstellingen zoals opgenomen in de Luchtvaartnota 2020-2050, wordt in het MER een breder scala aan alternatieven onderzocht. Er is een relatief groot aantal zienswijzen ingediend dat gaat over het onderzoeken van een krimpalternatief in relatie tot de ontwikkeling van RTHA. Veel indieners geven aan dat groeialternatieven haaks staan op de doelstelling uit de Luchtvaartnota en zullen leiden tot meer geluidsoverlast en een toename van uitstoot van schadelijke stoffen. In het MER worden daarom ook alternatieven onderzocht waarbij conform het advies van de Commissie voor de m.e.r., en ook in reactie op de ontvangen zienswijzen, de verbetering van de leefomgeving meer centraal staat. Het gaat om:

- Een alternatief met indicatief 25% reductie van het aantal vliegtuigbewegingen; en,
- Een variant op het EPP zonder ontwikkelruimte (oorspronkelijk alternatief 4 uit het concept NRD), met gelijke totale capaciteit en gelijk aantal vliegtuigbewegingen. Dit is een variant zonder verschuiving naar grotere toestellen waarbij het aantal passagiers gelijk is aan de situatie van gebruiksjaar 2019. Als mocht blijken dat deze variant niet onderscheidend is ten opzichte van de bandbreedte van effecten zoals deze in beeld komt als resultaat van de gevoeligheidsanalyse op het oorspronkelijk alternatief 4 uit het concept NRD is er geen noodzaak deze variant verder te onderzoeken.

De resultaten uit de verdere specificering en uitwerking van de hierboven benoemde doelstellingen is bepalend voor het antwoord op de vraag in hoeverre alternatieven probleemoplossend zijn en onder welke voorwaarden dit mogelijk is.

Hinderbeperking

De Commissie voor de m.e.r. vraagt in haar advies om in het MER de mogelijkheden om specifieke hinder verder te beperken te onderzoeken, ook wanneer dat niet tot een vermindering van de berekende geluidsbelasting (L_{den} of L_{night}) leidt. De Commissie voor de m.e.r. benoemt daarbij voorbeelden zoals:

- verdere regulering van de vertrektijden in de ochtend;
- verminderen van opstarten voor de openingstijd (07.00 uur);
- start- en landingsprocedures (waarin de inzichten uit het Programma Luchtruimherziening op het vlak van gekromde banen meegenomen kunnen worden);

- optimalisatie van vertrek- en naderingsroutes;
- verminderen positie vluchten en een strengere extensieregeling;
- mogelijke mitigerende maatregelen voor het GA. Hoewel de kleine luchtvaart aan de totale geluidsbelasting minder bijdraagt, wordt ze door de omgeving vaak als hinderlijk ervaren;
- routeoptimalisaties verder van de luchthaven en de betere coördinatie met het verkeer rond Schiphol zoals reeds is aangegeven in het Programma Luchtruimherziening;
- rustperiodes gedurende de dag, week en jaar;
- geluidisolatiemaatregelen voor huizen.

In het MER worden de mogelijkheden om, indien mogelijk, hinder verder te beperken verder onderzocht. Daarbij zal ook worden ingegaan op de voorbeelden die in het advies van de Commissie voor de m.e.r. genoemd zijn.

Geluid

Aanvullend op de NRD wordt in het MER het volgende onderzocht:

- Stillegebieden: Aan de luchthaven wordt gevraagd om ook de impact van geluid op de beleefde natuur- en omgevingskwaliteit in de landelijke gebieden, met name het stillegebied van Bijzonder Provinciaal Landschap van Midden-Delfland ten noorden van de luchthaven in kaart te brengen;
- Laagfrequent geluid: er wordt nagegaan of er aanleiding is om laagfrequent geluid afkomstig van de luchthaven te onderzoeken;
- Cumulatie van geluid: de effecten van het vliegtuiggeluid op de woningbouwontwikkelingen in de regio Rotterdam worden beoordeeld.

Luchtkwaliteit

Aanvullend op de NRD wordt in het MER het volgende onderzocht:

- Onderzoeken van de gevolgen voor de luchtconcentraties elementair koolstof (EC) en (potentieel) zeer zorgwekkende stoffen;
- Presenteren van de resultaten van de berekeningen, zo veel mogelijk in de vorm van kaarten met concentratiecontouren en vergelijkingen met de referentiesituatie in de vorm van verschilbelastingkaarten;
- Beoordelen van de berekende waarden ook aan de hand van de (recent vernieuwde) gezondheidkundige advieswaarden van de WHO;
- Beschrijven van de geurhinder van de luchthaven.

Klimaat

Aanvullend op de NRD wordt in het MER geadviseerd:

- Inzicht te geven in de uitstoot van niet-CO₂-broeikasgasuitstoot, bijvoorbeeld CH₄ (methaan);
- Aan te geven welke maatregelen (kunnen) worden genomen om de CO₂-emissies terug te dringen en wat voor effecten daarvan maximaal en reëel verwacht mogen worden;
- De mogelijkheden te beschrijven om de CO₂-uitstoot te compenseren;
- Aan te geven of in de aanvraag voor het luchthavenbesluit grenswaarden voor CO₂-uitstoot en/of compensatie worden vastgelegd.

Natuur

In aanvulling op de NRD worden de effecten op natuur en biodiversiteit in het MER breder in beeld gebracht. Het gaat daarbij om:

- De gevolgen door verstoring op beschermde soorten, met name de gevolgen voor weidevogelgebieden, waarvan de veerkracht op grond van afnemende weidevogelaantallen al onder druk staat;
- De gevolgen voor de wezenlijke kenmerken en waarden van Nederlands Natuurnetwerk Nederland (NNN)-gebieden;

- De gevolgen van de alternatieven voor de doelstellingen van het Bijzonder Provinciaal Landschap van Midden-Delfland en de beleving van de kernwaarden van het landschap door omwonenden in beeld te brengen;
- De passende beoordeling waarin maatregelen die op projectniveau mogelijk zijn om de stikstofuitstoot zoveel mogelijk te beperken (ook verder dan 25 km van het plangebied vandaan) onderzocht worden. Die maatregelen kunnen dan meewegen bij de besluitvorming;
- Het betrekken van de depositie door grondgebonden activiteiten en aan de luchthaven verbonden wegverkeer, boven op de stikstofdepositie van het luchtverkeer voor de referentie voor natuur, de passende beoordeling en de alternatieven;
- De bijdrage van RTHA aan de stikstofemissie boven de 3.000 voet-grens. Vooralsnog blijven emissies boven de 3.000 voet en de betekenis daarvan voor stikstofdeposities in specifieke door stikstofdepositie overbelaste Natura 2000-gebieden, een leemte in kennis in de milieueffectrapportages.

Gezondheid

In het MER wordt de door de Commissie voor de m.e.r. geadviseerde milieu gezondheidsindicator als instrument gebruikt om de gezondheidsrisico's cumulatief in beeld te brengen.

1 Inleiding

1.1 Inleiding

Rotterdam The Hague Airport (RTHA) opereert op dit moment op basis van een Omzettingsregeling. Dit is feitelijk een gebruiksvergunning waarbinnen de operatie van de luchthaven moet plaatsvinden. Het Luchthavenbesluit zal de huidige Omzettingsregeling van 2013 voor RTHA vervangen. In de Luchtvaartnota 2020–2050 is opgenomen dat luchthavens in voorbereiding op een nieuw Luchthavenbesluit samen met belanghebbenden de gewenste ontwikkeling van de luchthaven verkennen. Vanuit deze opgave heeft RTHA een regionale verkenning met belanghebbenden uitgevoerd ("Eindproduct participatieproces"). Deze verkenning heeft inzichtelijk gemaakt wat de belangen en standpunten van belanghebbenden zijn. Ook is duidelijk geworden dat deze niet op alle punten met elkaar te verenigen zijn. Dat betekent dat nadere keuzes gemaakt moeten worden voor de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven. Om het milieubelang hierin volwaardig mee te kunnen wegen wordt ter voorbereiding op de aanvraag voor een Luchthavenbesluit door RTHA (initiatiefnemer) een milieueffectrapport opgesteld en een m.e.r.-procedure doorlopen. De eerste stap in deze procedure is het opstellen en publiceren van een concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). In deze concept-NRD voor RTHA beschrijft de initiatiefnemer de voorgenomen activiteit en de te onderzoeken milieueffecten. Deze concept-NRD heeft van 26 januari 2023 tot en met 8 maart 2023 ter inzage gelegen. In die periode kon eenieder hier via een zienswijze op reageren. Er zijn 143 zienswijzen binnen gekomen. Daarnaast heeft het ministerie aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie voor de m.e.r.) advies gevraagd over de NRD. Dit advies is op 24 april 2023 ontvangen. De Commissie voor de m.e.r. heeft in de m.e.r.-procedure de rol van onafhankelijk adviseur over de kwaliteit van informatie in het MER aan het bevoegd gezag, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Ook is advies gevraagd aan wettelijke adviseurs; deze hebben geen advies uitgebracht.

De zienswijzen geven een beeld van hoe er tegen de voorgestelde onderzoeken in de NRD wordt aangekeken. De ingediende zienswijzen zijn geanalyseerd en opgedeeld in deelvragen. Op alle deelvragen is een antwoord geformuleerd. Dit vindt u terug in deze reactienota. Hoe dit gedaan is, is verderop in dit hoofdstuk toegelicht. De reactienota is naar alle indieners van een zienswijze gestuurd. Iedereen krijgt bericht waar de reactie op hun zienswijze te vinden is.

1.2 Wettelijke verankering en vervolgproces

In de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) is bepaald dat elke regionale burgerluchthaven van nationale betekenis – waar RTHA er één van is – over een Luchthavenbesluit moet beschikken. RTHA opereert op dit moment op basis van een geldige omzettingsregeling. Het Luchthavenbesluit zal de huidige Omzettingsregeling van 2013 voor RTHA vervangen.

Luchthavenbesluit

In het Luchthavenbesluit wordt besloten over de gebruikruimte van de luchthaven. Daarnaast reguleert het Luchthavenbesluit het luchthavenluchtverkeer en de ruimtelijke indeling van de omgeving van de luchthaven. Handhaving van de regels en grenswaarden die in het Luchthavenbesluit zijn opgenomen gebeuren overeenkomstig de Wet luchtvaart. In dit verband is het ministerie van IenW het bevoegd gezag voor het vaststellen van het Luchthavenbesluit. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is belast met de handhaving. De bepalingen die in het Luchthavenbesluit moeten worden opgenomen, zijn voorgeschreven in het Besluit burgerluchthavens.

Een Luchthavenbesluit is een zogenoemde Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB). Een AMvB is een besluit van de regering, waarin wettelijke regels nader worden uitgewerkt. Het luchthavenbesluit voor RTHA is in beginsel beoordeling plichtig voor de m.e.r.-procedure conform de Wet en het Besluit milieubeheer. De luchthaven kiest er vanuit zorgvuldigheid echter voor om een volledig MER op te stellen en daarvoor de geldende m.e.r.-procedure te doorlopen. Deze procedure omvat allereerst de kennisgeving waarin het voornemen en mogelijkheden tot inspraak beschreven worden. Het ministerie

vraagt voor de reikwijdte en het detailniveau van het MER een advies van de Commissie voor de m.e.r. en advies van de wettelijke adviseurs. Eenieder kan op het voornemen en de concept-NRD een zienswijze indienen. Op basis van de adviezen en zienswijzen formuleert het ministerie een advies aan RTHA over het op te stellen MER. De inhoud van het advies is in deze reactienota opgenomen.

Na afronding van het MER en eventueel andere onderbouwende studies doet de luchthaven een aanvraag voor een Luchthavenbesluit bij het ministerie, waarbij de voorgenomen activiteit wordt beschreven en de onderbouwende studies worden aangeboden. Vervolgens wordt een ontwerp-Luchthavenbesluit opgesteld door het ministerie, dat samen met de onderbouwende studies in procedure wordt gebracht. De aan deze studies onderliggende documenten en gegevens (zoals invoergegevens, vliegprofielen, vliegprocedures en validaties) worden hierbij tevens openbaar gemaakt. Tevens worden zienswijzen gevraagd aan eenieder, wordt advies gevraagd aan wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. en wordt het ontwerpbesluit in voorhang aangeboden aan de Eerste en Tweede Kamer. De zienswijzen en adviezen worden waar nodig verwerkt in het Luchthavenbesluit en deze versie wordt vervolgens voor advies naar de Afdeling advisering van de Raad van State gestuurd. Naar aanleiding van het advies van de Afdeling wordt een nader rapport opgesteld en wordt het Luchthavenbesluit waar nodig aangepast en definitief gemaakt. Tenslotte wordt het Luchthavenbesluit vastgesteld en gepubliceerd en treedt het in werking. Het streven is om het Luchthavenbesluit uiterlijk 1 januari 2025 in werking te laten treden.

Vergunning Wet Natuurbeheer

In oktober 2020 heeft RTHA bij het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit (LNV) een aanvraag ingediend voor een vergunning in het kader van de Wet Natuurbeheer. Deze aanvraag is van belang om de effecten op de natuur te kunnen beoordelen. RTHA is in afwachting van deze vergunning en gaat ervan uit dat deze vergunningsaanvraag zal zijn afgerond als het Luchthavenbesluit wordt vastgesteld.

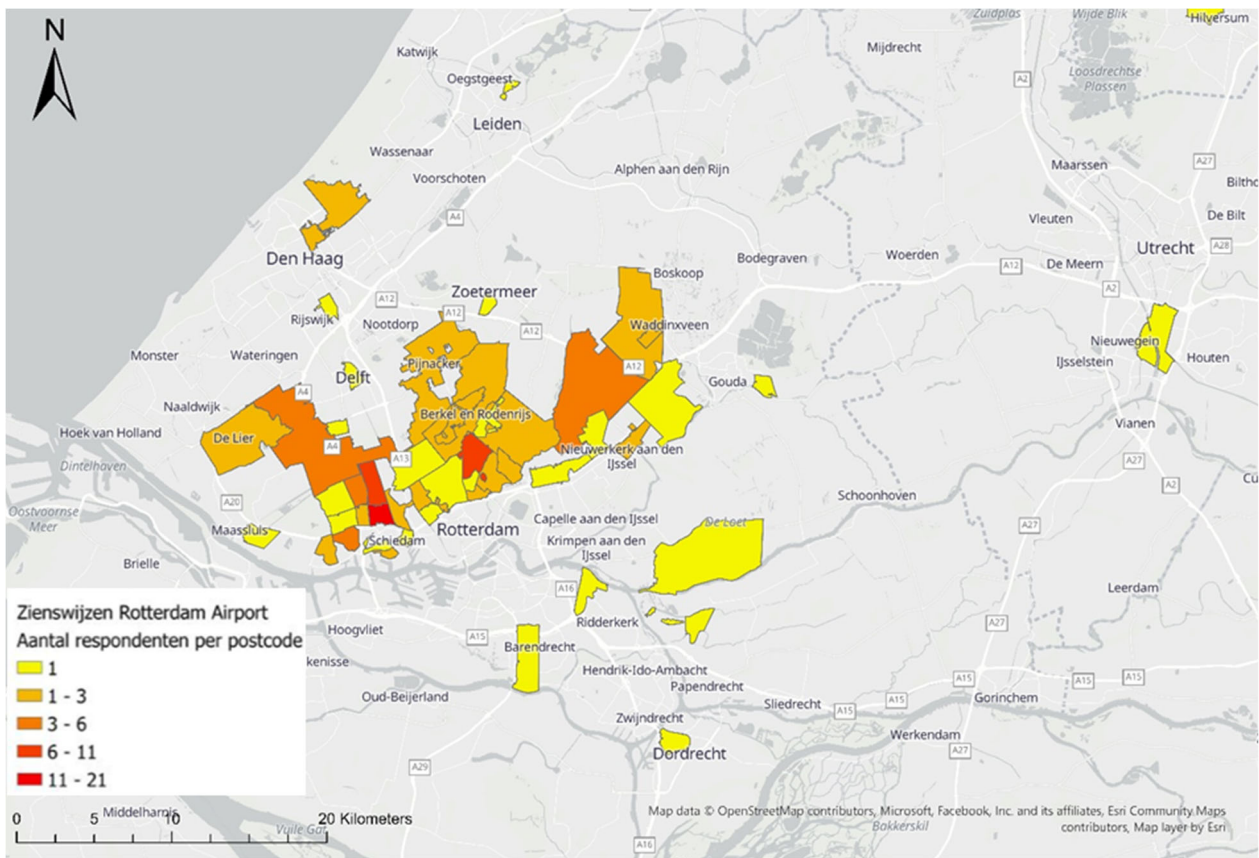
1.3 Analyse ontvangen zienswijzen

Van 26 januari tot en met 8 maart zijn 143 zienswijzen ingediend. Hiervan zijn 29 zienswijzen afkomstig van organisaties zoals gemeenten en belangengroepen en 114 zienswijzen afkomstig van particulieren. Een deel van die zienswijzen is namens meerdere personen en/of organisaties ingediend. In totaal hebben 172 personen en organisaties hun naam onder de zienswijzen gezet. Naast de ingediende zienswijzen heeft de Commissie voor de m.e.r. een advies gegeven over de NRD. Figuur 1 geeft een globaal overzicht van de geografische verdeling van de woon- of vestigingsplaats van de personen en organisaties die zienswijzen hebben ingediend. De figuur laat zien dat bijna alle zienswijzen zijn ingediend door personen en organisaties uit de provincie Zuid-Holland en een enkel aantal uit de regio Utrecht.

1.4 Verwerking van de zienswijzen

Iedere zienswijze is gelezen, geanalyseerd en veelal opgesplitst in deelvragen. Elke deelvraag is ingedeeld in een bepaald thema en onderwerp. De thema's en onderwerpen komen overeen met de hoofdstukken zoals gehanteerd in deze reactienota. Per deelvraag is een antwoord gegeven. (Onderdelen van) antwoorden zijn soms meerdere keren terug te vinden in de reactienota binnen dezelfde paragraaf, maar ook in verschillende hoofdstukken. Dit is gedaan om ervoor te zorgen dat indieners hun zienswijze integraal beantwoord kunnen terugvinden.

Er zijn ook zienswijzen ingediend die niet direct betrekking hebben op de NRD. De deelvragen uit deze zienswijzen hebben een plek gekregen in het hoofdstuk 'overig'. Ten slotte wordt ook een reactie gegeven op het advies van de Commissie voor de m.e.r. Ook deze is op onderwerp behandeld. Deze is aan het eind van elk thema terug te vinden.



Figuur 1: De geografische verdeling van de woon- of vestigingsplaats van de personen en organisaties die zienswijzen hebben ingediend.

1.5 Leeswijzer

Deze reactienota is opgebouwd in lijn met de hoofdstukken van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Hoofdstuk 2 gaat verder in op de m.e.r.-procedure die zal worden doorlopen bij het opstellen van het Luchthavenbesluit voor RTHA. Vervolgens worden de zienswijzen beantwoord per thema:

- Hoofdstuk 3: Kaders, alternatieven en autonome ontwikkeling
- Hoofdstuk 4: Milieueffecten
- Hoofdstuk 5: Wettelijk kader
- Hoofdstuk 6: Overige onderwerpen

Het vinden van uw zienswijze

Elke ingediende zienswijze is opgedeeld in meerdere deelvragen. Op deze deelvragen is een antwoord geformuleerd. Soms zijn deelvragen gecombineerd aan de hand van zienswijzen met een inhoudelijk vergelijkbare aard. De antwoorden op de deelvragen van de zienswijzen zijn te vinden op basis van het unieke identificatienummer dat uw zienswijze heeft gekregen.

De reactienota is het meest toegankelijk te lezen via een PC. Als indiener van een zienswijze, vindt u de antwoorden door de zoekfunctie te gebruiken van de tekstverwerker die u gebruikt (bijvoorbeeld PDF). Dat gaat het meest eenvoudig door de toets-combinatie **CTRL + F** (op Windows) of **Command + F** (op MAC) te gebruiken en vervolgens uw unieke zienswijzenummer in te vullen. U kunt dan stapsgewijs door de antwoorden op ingebrachte zienswijze heen gaan.

2 M.e.r.-procedure

M.e.r.-plicht

Het Besluit milieueffectrapportage specificeert overeenkomstig artikel 2, lid 2 in bijlage D voor welke activiteiten een verplichting geldt voor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling. Categorie 6.2 van bijlage D geeft aan dat (onder meer) het intensiveren van het gebruik van een luchthaven m.e.r.-beoordelingsplichtig is. RTHA heeft besloten geen m.e.r.-beoordeling uit te voeren, maar een MER op te stellen ten behoeve van de besluitvorming over het Luchthavenbesluit. Daar is voor gekozen om een zo zorgvuldig mogelijke procedure te waarborgen waarin alle relevante informatie ten behoeve van besluitvorming door het bevoegd gezag beschikbaar gemaakt zal worden.

M.e.r.-procedure

Voor het Luchthavenbesluit en de m.e.r.-procedure heeft de minister van IenW de rol van bevoegd gezag en heeft RTHA de rol van initiatiefnemer. Binnen het ministerie van IenW is het bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure belegd bij Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal en het bevoegd gezag voor het Luchthavenbesluit belegd bij het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme zaken.

Vooruitlopend op de onderstaande formele procedure heeft RTHA een regionale verkenning in de vorm van een (niet wettelijk vereist) participatietraject doorlopen, voorafgaand aan de formele procedure voor het aanvragen van het Luchthavenbesluit. De Luchtvaartnota 2020-2050 en het eindverslag van het participatietraject en de reflecties daarop zijn de basis voor de aanvraag in het formele wettelijke traject. De procedure voor het MER ten behoeve van het Luchthavenbesluit ziet er stapsgewijs als volgt uit:

1. Opstellen van een concept-NRD door de initiatiefnemer. Deze notitie beschrijft de te onderzoeken alternatieven/varianten ten opzichte van de referentiesituatie en geeft tevens een beeld van de effecten die in het MER, dan wel in aanvullende (bijvoorbeeld economische) studies onderzocht gaan worden.
2. Mededeling van de initiatiefnemer aan het bevoegd gezag dat hij voornemens is een Luchthavenbesluit aan te vragen inclusief de aanbidding van de concept-NRD.
3. Openbare kennisgeving van het voornemen van de aanvraag voor een Luchthavenbesluit door het bevoegd gezag inclusief ter inzagelegging van deze concept-NRD.
4. Vragen van zienswijzen, raadplegen van adviseurs en betrokkenen over de concept-NRD.
5. Vragen van advies aan de Commissie voor de m.e.r. over de concept-NRD door het bevoegd gezag.
6. Advies door het bevoegd gezag aan de initiatiefnemer over de reikwijdte en detailniveau van het MER op basis van onder andere zienswijzen en adviezen.
7. Opstellen van het MER door initiatiefnemer.
8. Aanbieden van het MER door de initiatiefnemer aan het bevoegd gezag.

Procedure vaststellen Luchthavenbesluit

De procedure voor vaststelling van een Luchthavenbesluit ziet er stapsgewijs als volgt uit:

1. Aanvraag Luchthavenbesluit door de initiatiefnemer (valt samen met aanbieden MER en economische onderbouwing en eventuele andere documenten) aan het bevoegd gezag.
2. Opstellen van het ontwerp-Luchthavenbesluit door het bevoegd gezag.
3. Kennisgeving van het ontwerp-Luchthavenbesluit tegelijk met het MER. Mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen (door eenieder) op het ontwerp-Luchthavenbesluit en het MER. Tegelijkertijd wordt het Parlement in de gelegenheid gesteld te reageren op het ontwerp-Luchthavenbesluit (voorhang). Daarnaast wordt advies gevraagd van de wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. met betrekking tot het MER.
4. Verwerken zienswijzen en adviezen en eventueel aanpassen ontwerp-Luchthavenbesluit.
5. Advisering Raad van State over het ontwerp-Luchthavenbesluit.
6. Verwerken advies Raad van State, vaststellen van het Luchthavenbesluit en publicatie daarvan in het Staatsblad.

Monitoring en evaluatie

In het MER zal een aanzet gegeven worden voor een programma om de milieuaspecten te monitoren en evalueren nadat het Luchthavenbesluit is vastgesteld.

Participatie en draagvlak

In de Luchtvaartnota 2020–2050 is opgenomen dat luchthavens in voorbereiding op een nieuw Luchthavenbesluit samen met belanghebbenden de gewenste ontwikkeling van de luchthaven verkennen. Vanuit deze opgave heeft RTHA een regionale verkenning met belanghebbenden uitgevoerd. Het participatieproces heeft de belangen en standpunten van participanten inzichtelijk gemaakt. Ook is duidelijk geworden dat deze niet op alle punten met elkaar te verenigen zijn. Dat betekent dat nadere keuzes gemaakt moeten worden voor de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven. In eerste instantie is dat aan de luchthaven, die (als initiatiefnemer) op basis van de uitkomsten van het participatieproces tot een aanvraag voor een Luchthavenbesluit moet komen. Vervolgens is het aan het ministerie (als bevoegd gezag) om een afweging te maken voor het vast te stellen Luchthavenbesluit, waarbij uiteraard rekening gehouden wordt met de belangen van alle burgers, ook de belangen van diegenen die geen zienswijze in hebben ingediend. In die afweging zal worden gekeken naar de publieke belangen uit de Luchtvaartnota 2020-2050, de inhoudelijke effecten van de aanvraag en de mate waarin de belangen en standpunten van verschillende partijen worden gediend. Hierbij zijn de zienswijzen een belangrijk onderdeel.

Nu het voornemen tot aanvraag van een Luchthavenbesluit en de concept-NRD ingediend zijn, is de procedure gestart en is ook een zienswijzeprocedure voor de concept-NRD met de publicatie van deze reactienota afgerond. Het streven is om het Luchthavenbesluit RTHA 1 januari 2025 in werking te laten treden.

3 Doelstelling, kaders, alternatieven en autonome ontwikkeling

Samenvatting NRD

In de NRD zijn de volgende voorwaarden beschreven waaraan alternatieven of scenario's moeten voldoen om voldoende probleemoplossend te zijn:

- voor de directe omgeving minder hinder;
- een verbetering van de leefomgeving;
- het minimaal in stand houden van de huidige mobiliteitsfunctie van de luchthaven voor de regio met bestemmingen in en om Europa en de standplaats voor maatschappelijk verkeer;
- verbetering van controleerbaarheid, transparantie en handhaafbaarheid;
- voldoen aan (inter)nationale juridische kaders.

3.1 Doelstelling

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Doelstellingen kwantificeren

De luchthaven wil een Luchthavenbesluit aanvragen. De alternatieven moeten probleemoplossend zijn. In de NRD is dat omschreven als:

- "Voor de directe omgeving minder (geluids)hinder.
- Een verbetering van de leefomgeving, met als uitgangspunt het minimaal in stand houden van de huidige mobiliteitsfunctie van de luchthaven voor de regio met bestemmingen in en om Europa en de standplaats voor maatschappelijk verkeer.
- Verbetering van de controleerbaarheid, transparantie en handhaafbaarheid.
- Voldoen aan (inter)nationale juridische kaders."

Specificeer in het MER deze doelstellingen, maak ze kwantitatief en toetsbaar. Beschrijf ook wat dit kwantitatief betekent voor de geluidbelasting, de ligging van de geluidscontouren en de aantallen (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden.

Antwoord

RTHA zal parallel aan de milieuonderzoeken voor het MER de doelen nader specificeren waardoor ze meetbaar en toetsbaar worden. Doelen die nader gespecificeerd zijn scheppen duidelijkheid over de reikwijdte aan alternatieven en zijn noodzakelijk om te kunnen onderbouwen welke van de in het MER onderzochte alternatieven het meest probleemoplossend en daarmee het meest kansrijk zijn.

In navolging van het advies van de Commissie voor de m.e.r. worden parallel aan het opstellen van het MER de doelstellingen nader gespecificeerd, in aansluiting op de regionale behoefte. Op basis van deze uitkomst kan dan in het MER onderbouwt worden welke keuzes er gemaakt zijn bij de uiteindelijke beoordeling van de alternatieven op doelbereik (dan wel probleemoplossend vermogen).

3.2 Randvoorwaarden en uitgangspunten

Openingstijden

❖ *Zienswijzen: 93418984, 93413570, 93603695, 93574552, 93566577, 93560919, 93557553, 93556205, 93549181, 93546862, 93544440, 93541278, 93524489, 93507201, 93496263, 93492532, 93619675, 93607557, 93657111, 93651395, 93646420, 93524529, 93643157, 93711648, 93689386, 93689312, 93730204, 93726709, 93726239, 93659846, 93488733*

Kern zienswijzen

Er zijn meerdere zienswijzen ingediend die gaan over de aanpassing van de openingstijden van RTHA. De indieners geven aan o.a. geluidsoverlast, vermindering van woongenot en (ernstige) slaapverstoring te ervaren.

De indieners pleiten daarom voor aangepaste openingstijden, samenvattend gaat het over de volgende aangedragen punten:

- Bevriezen van het tijdslot tussen tot 9.00 uur t.o.v. gebruiksjaar 2019 (eventueel met extra vluchten tussen 9.00-21.00 uur) ter compensatie).
- Verkorting van de openingstijden in het weekend en op feestdagen, waarbij er later in de ochtend gevlogen wordt en vroeger in de avonden geen vluchten meer plaatsvinden.
- Vermindering van het aantal vluchten aan de randen van de dag.
- Onderzoek naar vervroeging van de aankomsttijden in de avond.
- Volledige nachtsluiting tussen 23.00-7.00 uur.
- Maximale uitloop van 30 minuten buiten de reguliere openingstijden voor vertraagde vluchten.
- Een extensie-/calamiteitenregeling die vergelijkbaar is aan die van Lelystad.

Antwoord

Verschillende indieners van zienswijzen geven aan dat ze vanwege geluidsoverlast, slaapverstoring en vermindering van het woongenot graag een aanpassing van de openingstijden van de luchthaven onderzocht willen hebben. Daarvoor worden door de indieners verschillende tijden genoemd, bijvoorbeeld van 8.30 – 21.00 uur of van 8.00 – 20.00 uur. De openingstijden van de luchthaven zijn vastgelegd in de Omzettingsregeling Rotterdam. De luchthaven heeft een stringent nachtregime tussen 23.00 en 07.00 uur waarin het alleen voor specifiek verkeer geopend is. Daarnaast bestaan er uitzonderingen zodat ook buiten deze openingstijden van de luchthaven gebruik gemaakt kan worden. Denk aan helikoptervluchten vanwege een (medisch) spoedgeval, vliegtuigen in nood, zakelijke vluchten of vliegtuigen die vanwege een technische storing of extreem weer vertraagd zijn. In de Luchtvaartnota heeft de luchthaven de taak gekregen om 24 uur per dag geopend te zijn en blijven als uitwijkvluchthaven voor Schiphol en ten behoeve van het spoedeisend verkeer zoals de traumahelikopter.

In de NRD heeft de luchthaven aangegeven de openingstijden van de luchthaven niet te willen wijzigen, omdat dit naar het oordeel van de luchthaven een te grote impact heeft op de operatie vanaf de luchthaven. Wel wil de luchthaven in het MER de effecten van het beperken van de huidige uitzonderingen op de openingstijden onderzoeken. Denk aan het verminderen van het aantal vertraagde vluchten na 23.00 uur en het verminderen van de tijden waarop zakelijk verkeer kan vliegen in de periode 23.00 – 7.00 uur. Aanvullend daarop adviseert het bevoegd gezag de luchthaven om in het MER inzichtelijk te maken wat de effecten (zowel voor het milieu als economisch) zijn van het beperken van de openingstijden tussen 23.00 en 7.00 uur (zoals het beperken van de uitloop en een aanscherping van de extensieregeling) en de verkorting van openingstijden in het weekend en tijdens feestdagen.

De alternatieven voor het MER zoals beschreven in de NRD gaan uit van een bevroering van het aantal vluchten tussen 7.00 en 8.30 uur en 21.00 en 23.00 uur. In het MER wordt onderzocht wat de effecten zijn van het verminderen van het aantal vluchten in deze tijdsperiodes ten opzichte van gebruiksjaar 2019 en wordt ook onderbouwd onder welke voorwaarden dit bedrijfseconomisch haalbaar is. In het MER

wordt ook onderzocht of bevrozing van het aantal slots tot 9.00 uur een mogelijkheid is, dan wel te onderbouwen waarom dit niet kan of gewenst is.

In het MER worden door de luchthaven verschillende maatregelen onderzocht om de impact van het nachtelijk verkeer te verminderen en de hinder voor de omgeving te beperken. Bijvoorbeeld het halveren van het aantal vertraagde vluchten in 2030 ten opzichte van 2019, het beperken van de vliegtijden voor zakelijk verkeer in de nacht en het bevroren van het aantal vluchten in de randen van de dag (zie in aanvulling hierop het antwoord op de zienswijzen in het volgende onderdeel 'tijdslots vliegtijden').

Tijdslots en (seizoensgebonden) vliegtijden

❖ *Zienswijzen: 93661368, 93648929, 93712010*

Kern zienswijzen

Indieners zijn van mening dat de gevolgen van een verbod op overhevelen van slots van winter- naar zomerseizoen moeten worden onderzocht.

Antwoord

Het verbieden van het overhevelen van slots is binnen het Luchthavenbesluit niet mogelijk. In het jaar 2018, 2019 en 2022 (vanwege Covid-19) zijn slots van de winter naar de zomer overgeheveld. Dit betrof ca. 5-10% van het totaal aantal in die jaren uitgegeven slots. In het MER wordt de piekbelasting voor zowel de winter als de zomer inzichtelijk gemaakt. Vervolgens wordt in het MER aangegeven wat de gevoeligheid is van de berekende effecten wanneer een maximale bandbreedte aan slots naar de zomer wordt overgeheveld. Dat kan bijvoorbeeld een bandbreedte van 10% zijn op basis van historische gegevens.

❖ *Zienswijze: 93682130*

Kern zienswijze

Indiener vindt dat financiële overwegingen en historische rechten op slots geen volledig argument zijn voor het niet reduceren van vluchten.

'De NRD stelt dat een reductie van het aantal vliegtuigbewegingen niet mogelijk is uit financiële overwegingen ("een gezonde financiële soliditeit") en omdat het overgrote deel van de slots zijn uitgegeven en hierop historische rechten berusten. Wij vinden dit weliswaar ter zake doende overwegingen, maar te strikt en vastomlijnd gehanteerd. Zo zijn de passagiersaantallen in relatie tot financiële inkomsten in de jaren vóór 2019 lager. Ook zullen er slots zijn, en daarmee historische rechten, die in de loop der tijd komen te vervallen. Wij zien daarom geen reden dat het door ons gevraagde extra alternatief op voorhand onhaalbaar zou zijn.'

Antwoord

De Commissie voor de m.e.r. vraagt in haar advies alternatieven te onderzoeken met een reductie van het aantal vliegtuigbewegingen om recht te doen aan het eerder doorlopen participatieproces en zienswijzen die hierover zijn ingediend. In het MER worden daarom in navolging van het advies van de Commissie voor de m.e.r. de milieueffecten onderzocht van een alternatief met minder vliegtuigbewegingen (indicatief 25%) en een variant van het EPP zonder ontwikkelruimte waarbij de totale passagierscapaciteit gelijk blijft. Het reduceren van het aantal vluchten aan de randen van de dag zijn varianten die in het MER verkend kunnen worden. Een volledige nachtsluiting is niet aan de orde.

❖ *Zienswijze: 93670035*

Kern zienswijze

Indiener vindt dat historische rechten geen argument zijn om het aantal vliegtuigbewegingen verder te reduceren.

'Deze stelling gaat om meerdere redenen mank RTHA miskent dat het Rijk verschillende sturingsmogelijkheden heeft om het aantal vliegtuigbewegingen te reduceren, zoals openingstijden en baanlengte RTHA gaat ervan uit dat de aanspraken van vliegtuigmaatschappijen uit hoofde van slots absolute rechten zijn die tegen derden (i.c. de Staat) kunnen worden ingeroepen. Dat is niet zo. Als er al een aanspraak is van vliegtuigmaatschappijen jegens RTHA / Royal Schiphol Group N.V., dan hebben we hier te maken met een bedrijfsrisico dat voor rekening en risico komt van Royal Schiphol Group. RTHA opereert al sinds eind 2014 onder een tijdelijke regeling die onwettig is.'

Antwoord

Deze zienswijze gaat in op hetgeen in de NRD staat over (historische) slotrechten. Hierover staat dat het overgrote deel van de slots die op RTHA zijn uitgegeven, zogenoemde historische rechten bevatten, waardoor de uitvoerbaarheid van een reductie van het aantal vliegtuigbewegingen onzeker is. Het ministerie heeft in deze het standpunt dat de capaciteitsdeclaratie leidend is voor het aantal slots dat verdeeld kan worden door Airport Coordination Netherlands (hierna ACNL). De capaciteitsdeclaratie is een weergave van alle beschikbare capaciteit, rekening houdend met operationele, technische en milieubeperkingen. Uit de capaciteitsdeclaratie blijkt hoeveel slots er beschikbaar zijn voor het betreffende seizoen. Er kunnen niet meer slots toegewezen worden door ACNL dan de beschikbare capaciteit toelaat, ook niet als luchtvaartmaatschappijen zich beroepen op een historische aanspraak. Die beschikbare capaciteit wordt onder meer bepaald op basis van uitgangspunten en beperkingen zoals opgenomen in een Luchthavenbesluit. ACNL heeft onlangs een adviesrapport uitgebracht over de reductie van vluchten op Schiphol en daarbij wordt ook ingegaan op historische aanspraak: Advies Reductie vluchten Schiphol¹.

❖ *Zienswijze: 93726239*

Kern zienswijze

Indiener wil graag meer onderzoek naar het bevroren van de slots tussen 08.30 en 09.00 uur.

'Er is een discrepantie tussen het bevroren van de slots tot 08.30 uur en de mogelijke extra vluchten tussen 09.00 – 21.00. In de NRD is er niet nader op dit tijdvak ingegaan. Wij verzoeken u alsnog het bevroren van het aantal slots tussen 08.30 – 09.00 uur ten opzichte van gebruiksjaar 2019 te onderzoeken in alle alternatieven (uitgezonderd de referentiesituatie).'

Antwoord

Het bevroren van de slots tussen 08.30 en 09.00 uur wordt in het MER onderzocht. Hierbij dient opgemerkt te worden dat RTHA in deze verantwoordelijk is voor de beschikbare capaciteit en de verdeling van slots over de dag een verantwoordelijkheid is van ACNL. RTHA geeft voorts aan dat de wens voor de (ochtend)periode dat het aantal slots bevroren wordt (07.00 en 08.30 uur), verband houdt met vertrekkend en aankomend verkeer. In de planning vindt de luchthaven het gewenst dat uiterlijk om 08.30 uur de ochtendpiek met vertrekkend verkeer afgesloten wordt, zodat vanaf die tijd aankomend verkeer – dat meestal rond 07.00 uur vertrekt vanaf de plaats van herkomst en zich op ca. anderhalf uur vliegen van RTHA bevindt – op RTHA terecht kan. Als onderdeel van het Participatietraject is afgesproken dat eventuele groei van het aantal slots alleen tussen 09.00 uur en 21.00 uur plaatsvindt. RTHA geeft aan dat te willen respecteren. Bij de alternatieven die in het kader van het MER onderzocht worden met een toename van het aantal slots, is daarom ook het uitgangspunt dat die toename alleen tussen 09.00 uur en 21.00 plaatsvindt.

¹ <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-324fa970854d70611a118874b82224ff0aef1184/pdf>

❖ *Zienswijze: 93721817*

Kern zienswijze

Indiener geeft aan uitspraken over de historische rechten niet correct zijn.

'Hierbij moet een vraag worden gesteld over de zogenaamde historische rechten. De sector claimt dat daarbij sprake is van een zakelijke werking die ook geldt tegenover derden. Dit is niet juist. Die werking beperkt zich tot de sector zelf en bepaalt slechts de rangorde tussen Airlines. Het is niet zo, dat hieruit voortvloeit dat het de overheid niet is toegestaan om via een Luchthavenbesluit beperkende voorwaarden te stellen, die tot minder beschikbare slots leiden. Een aanwijzing om de juiste weergave van de betekenis van historische rechten op te nemen is hier aan de orde.'

Antwoord

Deze zienswijze gaat in op hetgeen in de NRD staat over (historische) slotrechten. Hierover staat dat het overgrote deel van de slots die op RTHA zijn uitgegeven, zogenoemde historische rechten bevatten, waardoor de uitvoerbaarheid van een reductie van het aantal vliegtuigbewegingen zeer onzeker en waarschijnlijk onhaalbaar is. Het ministerie heeft in deze het standpunt dat de capaciteitsdeclaratie leidend is voor het aantal slots dat verdeeld kan worden door ACNL. De capaciteitsdeclaratie is een weergave van alle beschikbare capaciteit, rekening houdend met operationele, technische en milieubeperkingen. Uit de capaciteitsdeclaratie blijkt hoeveel slots er beschikbaar zijn. Er kunnen niet meer slots toegewezen worden door ACNL dan de beschikbare capaciteit toelaat. Die beschikbare capaciteit – die onder meer bepaald wordt op basis van uitgangspunten en beperkingen zoals opgenomen in een Luchthavenbesluit – is derhalve leidend en historische rechten zijn daarbij niet doorslaggevend. ACNL heeft onlangs een advies uitgebracht over de reductie van vluchten op Schiphol en daarbij wordt ook ingegaan op historische slotrechten².

❖ *Zienswijze: 93488733, 93574552, 93607317, 93651395, 93692228, 93730317*

Kern zienswijze

Indiener wil in het kader van overlast en hinder, inzicht in de mogelijkheden met betrekking tot de uitwerking en verdeling van de aantallen vluchten in de seizoenen met een bijbehorend plafond.

Antwoord

In het MER worden de effecten van verdeling van vluchten over seizoenen voor zover dit mogelijk is in beeld gebracht.

Beperkingen privévluchten

❖ *Zienswijzen: 93418984, 93692228, 93670035, 93607317*

Kern zienswijzen

De indieners verzoeken het gebruik van privévliegtoegen te beperken.

Antwoord

In deze zienswijzen wordt gevraagd naar het terugbrengen van het aantal vliegtuigbewegingen voor privévluchten/privévliegtoegen, waarbij ervan uitgegaan wordt dat daarmee business aviation bedoeld wordt. In de Wet Luchtvaart is bepaald dat de exploitant verplicht is om al het luchtverkeer toe te laten op de luchthaven. Er bestaat daarom geen wettelijke grondslag om specifiek privéjets de toegang tot een luchthaven te beperken of te weigeren, of om hierover in een Luchthavenbesluit bepalingen op te nemen. Het MER zal wel inzicht geven in mogelijke maatregelen om de milieugevolgen van business aviation te beperken.

² <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-324fa970854d70611a118874b82224ff0aef1184/pdf>

❖ *Zienswijze: 93730204*

Kern zienswijze

Indiener wil graag onderzoek naar de gevolgen voor het inperken van de openingstijden voor privéjets. *'Sommige – met name de Piaggio – zijn net zo luidruchtig als de Transavia's. Waarom zouden zij "altijd" mogen vertrekken? Maak de tijden gelijk aan de standaard openingstijden.'*

Antwoord

RTHA is conform de Omzettingsregeling (waar de operatie van RTHA op dit moment op is gebaseerd) geopend tussen 07.00 en 23.00 uur. Daarnaast is opgenomen dat vliegtuigen met een maximum startgewicht van 45 ton die niet meer dan 19 passagiers kunnen vervoeren in de nacht (tussen 23.00 en 07.00 uur) gebruik mogen maken van de luchthaven. In de Luchtvaartnota 2020-2050 is opgenomen dat het aantal nachtvluchten vanaf luchthavens verminderd moet worden. Daartoe stelt de luchthaven in de NRD voor een verscherpt nachtregime op te nemen in de onderzoeken voor het MER.

Toelichting: Nachtvluchten, extensieregeling en openingstijden

RTHA is conform de Omzettingsregeling (waar de operatie van RTHA op dit moment op is gebaseerd) geopend tussen 07.00 en 23.00 uur. Op deze openingstijden zijn om verschillende redenen uitzonderingen gemaakt. In de Luchtvaartnota 2020-2050 is opgenomen dat het aantal nachtvluchten vanaf luchthavens verminderd moet worden. In de NRD heeft de luchthaven aangegeven de openingstijden van de luchthaven niet te willen wijzigen, omdat dit naar het oordeel van de luchthaven een te grote impact heeft op de operatie vanaf de luchthaven. Wel wil de luchthaven, gelet op de opgave uit de Luchtvaartnota, in het MER de effecten van het beperken van de huidige uitzonderingen op de openingstijden onderzoeken. Hieronder worden enkele bestaande uitzonderingen beschreven.

- Vliegtuigen met een maximum startgewicht van 45 ton die niet meer dan 19 passagiers kunnen vervoeren mogen in de nacht (tussen 23.00 en 07.00 uur) gebruik maken van de luchthaven.
- Verkeersvluchten die door luchtvaartmaatschappijen worden uitgevoerd ten behoeve van het vervoer van goederen of passagiers kunnen om redenen zijn vertraagd. Met een zogenoemde extensieregeling wordt de mogelijkheid gecreëerd om in gevallen van overmacht tot uiterlijk 01.00 uur te landen op of vertrekken vanaf RTHA. Dit mag alleen als sprake is van een vertraging veroorzaakt door toekenning van slots, een technisch mankement of slechte weersomstandigheden onderweg. De Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILenT) houdt hier toezicht op. De afgelopen jaren is het aantal starts tussen 23.00 en 24.00 uur stabiel op enkele per jaar. Het aantal landingen tussen 23.00 en 01.00 uur varieert de laatste periode tussen circa 300 en 350 per jaar. Een aanscherping van de extensieregeling zal in het MER onderzocht worden.
- Vliegtuigen die uitwijken omdat ze niet op Schiphol kunnen landen. In de Luchtvaartnota 2020-2050 is opgenomen dat RTHA de uitwijkplek voor vliegtuigen blijft.
- Daarnaast bestaan er uitzonderingen voor helikoptervluchten vanwege een (medisch) spoedgeval of vliegtuigen in nood.

Extensieregelingen

❖ *Zienswijze: 93488733*

Kern zienswijze

Indiener wil dat een extensieregeling wordt opgenomen zoals in Luchthavenbesluit Lelystad.

'In de concept-NRD wordt gesproken van het halveren van het aantal nachtvluchten. Er worden echter helemaal geen nachtvluchten gepland, maar het gaat hier om vertraagde vluchten die tussen 23.00 en 01.00 uur of de volgende ochtend als positievlucht binnenkomen. Het lijkt ons onmogelijk om vanuit een Luchthavenbesluit te sturen op onverwachte gebeurtenissen. Wij pleiten voor een extensieregeling zoals die is opgenomen in de wijziging van het Luchthavenbesluit voor Lelystad Airport. Dit moet in de MER een plaats krijgen. Het verminderen van het aantal vertraagde vluchten is bovendien iets waarvan moet worden gezegd dat dit geen hinder-beperking is. Deze vluchten horen in beginsel helemaal niet voor te komen en zijn vooral een gevolg van de wijze van bedrijfsvoering bij de Airlines.'

Antwoord

Een aanscherping van de extensieregeling zal in het MER onderzocht worden.

❖ *Zienswijze: 93670035*

Kern zienswijze

Indiener wil een strikte extensieregeling die alleen ruimte biedt voor de aankomst van vertraagde vluchten in geval van nood of een vertraging tijdens de laatste vlucht.

Antwoord

Een aanscherping van de extensieregeling zal in het MER onderzocht worden.

❖ *Zienswijze: 93661368*

Kern zienswijze

Indiener wil duidelijkheid over halvering aantal nachtvluchten en wil striktere extensieregeling.

'Wij zien ook niet hoe er op voorhand afgesproken kan worden dat het aantal nachtvluchten wordt gehalveerd. In de vigerende omzettingsregeling worden er helemaal geen nachtvluchten gepland; het gaat hier om vertraagde vluchten die tussen 23.00 en 01.00 uur of de volgende ochtend als positievlucht binnenkomen. Het lijkt ons onmogelijk om vanuit een Luchthavenbesluit te sturen op onverwachte gebeurtenissen. Wij zien dan ook veel meer in een veel striktere extensieregeling. Zo'n variant verdient wat ons betreft zeker aandacht in het MER.'

Antwoord

Een aanscherping van de extensieregeling zal in het MER onderzocht worden.

Nachtvluchten

❖ *Zienswijzen: 93233704, 93233704, 93189735, 93488733, 93607317, 93648929, 9364892, 93670035, 93712010, 93699549, 93718470, 93715678, 93661368*

Kern zienswijzen

Er zijn meerdere zienswijzen ingediend die gaan over de nachtvluchten vanaf RTHA. De indieners geven aan o.a. geluidsoverlast, vermindering van woongenot en (ernstige) slaapverstoring te ervaren. Indieners pleiten daarom voor extra onderzoek:

De indieners pleiten voor de volgende aangedragen punten:

- Indieners willen weten welke omvang en in welk tempo nachtvluchten worden verminderd.
- Er wordt verzocht om een volledige nachtsluiting van 23:00 tot 07:00 in het MER te onderzoeken en aanvullend ook nachtsluiting voor business aviation (commerciële verkeer (groot en klein).
- Er wordt verzocht om verlenging van de nachtsluiting voor het groothandelsverkeer in de ochtend tot 08:00 uur van maandag tot en met vrijdag en tot 09:00 uur op zaterdag en zondag.
- Indiener geeft aan dat de luchthaven zich niet de huidige afspraak houdt dat er geen vliegverkeer na 23:00 plaatsvindt.
- Indieners willen meer inzicht in verdeling gemaximeerd aantal (10) vluchten in vroege ochtend en avond.

Antwoord

De openingstijden van de luchthaven zijn vastgelegd in de Omzettingsregeling Rotterdam. Daarin is bepaald dat de luchthaven geopend is van 07.00-23.00 uur. Daarop bestaan uitzonderingen zodat ook buiten deze openingstijden van de luchthaven gebruik gemaakt kan worden. Denk aan helikoptervluchten vanwege een (medisch) spoedgeval, vliegtuigen in nood, zakelijke vluchten of vliegtuigen die vanwege een technische storing of extreem weer vertraagd zijn. In de praktijk kan het daardoor voor komen dat vliegtuigen ook na 23.00 uur gebruik maken van de luchthaven.

Op dit moment is met betrekking tot een extensieregeling opgenomen dat het voor commercieel verkeer mogelijk is om onder bepaalde voorwaarden tot 24.00 uur starts en tot 01.00 ook landingen uit te voeren (zie ook toelichting extensieregeling in vorige paragraaf).

In de alternatieven in het MER worden door de luchthaven verschillende maatregelen onderzocht om de impact van het nachtelijk verkeer te verminderen. Bijvoorbeeld het halveren van het aantal vertraagde vluchten in 2030 ten opzichte van 2019 en het beperken van de vliegtijden voor zakelijk verkeer in de nacht.

In het MER worden in aanvulling op de alternatieven zoals beschreven in het NRD de milieueffecten onderzocht van een alternatief met minder vliegtuigbewegingen (indicatief 25%) en een variant van het EPP zonder ontwikkelruimte waarbij de totale passagierscapaciteit gelijk blijft (zonder verschuiving naar grotere toestellen, zie ook paragraaf 3.3).

In het MER wordt verder aandacht besteed aan de effecten van verschillende hinderbeperkende maatregelen, voor zover die gerealiseerd kunnen worden. Het ministerie zal de luchthaven vragen om daarbij in elk geval aandacht te besteden aan de mogelijke hinder aan de randen van de dag.

Een verbod op nachtvluchten is niet aan de orde. Uit de Luchtvaartnota 2020-2050 volgt dat 's nachts in elk geval altijd ruimte moet zijn voor het spoedeisende maatschappelijke verkeer (zoals de traumahelikopter) en toestellen in nood.

Bij alternatief 2, alternatief 3 en alternatief 4 zoals opgenomen in de NRD (op p. 14-17) zijn de uitgangspunten onder meer een afbouw tot halvering van het aantal nachtvluchten voor commercieel verkeer als gevolg van vertragingen na 23:00 uur in 2030 ten opzichte van gebruiksjaar 2019 en een aangescherpt nachtrecht voor Business aviation (BA) waarbij vertrekkend BA-verkeer niet meer toegestaan is tussen 0:00 en 06:00. Tussen 02:00 en 06:00 is landend BA-verkeer alleen toegestaan uit intercontinentale luchthavens.

Belang van gezondheid

❖ *Zienswijzen: 93152685, 93439679, 93420318, 93524529, 93524489, 93496263, 93674247, 93669444, 93666100, 93704793, 93692228, 93715678, 93715178, 93413570, 93711654, 93726839*

Kern zienswijzen

Er zijn meerdere zienswijzen ingediend die gaan over het belang van de gezondheid van de leefomgeving en de wijze waarop dat gepresenteerd is in de NRD. Indieners verzoeken ten aanzien van de gezondheid en de NRD:

- Gezondheid en welzijn van omwonenden centraal te stellen in de varianten die worden onderzocht in het MER.
- Meer nadruk op de gezondheidseffecten voor de omgeving in het MER te leggen.
- Te onderzoeken welke gezondheidswinst kan worden behaald met een alternatief waarin het aantal vliegtuigbewegingen van RTHA op het niveau 2013 wordt bevroren, dan wel wat de gezondheidswinst is van een alternatief van krimp van het aantal vliegtuigbewegingen van RTHA naar het niveau van 2013.
- In te spelen op de leefomgeving (grenswaarden voor veiligheid, leefomgeving en klimaat teneinde de geluidsbelasting en milieudruk te verminderen) zoals gesteld in de Luchtvaartnota.

Antwoord

In de Luchtvaartnota 2020-2050 staat een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving als een van de vier publieke belangen in het luchtvaartbeleid centraal. Het Rijk stuurt op afname van de negatieve gezondheidseffecten door luchtvaart, als voorwaarde voor de toekomstige groei van de burgerluchtvaart. Hierbij gaat het om geluidhinder en de gezondheidseffecten door de uitstoot van schadelijke stoffen. In

de Luchtvaartnota is dan ook opgenomen dat minder negatieve gezondheidseffecten een voorwaarde zijn voor de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart.

De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) publiceert advieswaarden voor onder andere fijnstof en geluid. Deze waarden liggen lager dan de wettelijke normen in Nederland. Het MER zal laten zien of door het plan de wettelijke normen worden overschreden en hoe dit zich verhoudt tot de WHO-advieswaarden. De Europese Unie stelt bovendien eisen aan de luchtkwaliteit in de lidstaten. Zo zijn er grenswaarden voor de maximaal toegestane concentraties van fijnstof (PM₁₀ fijnstof) en de fijnere fracties van fijnstof (zoals PM_{2,5} fijnstof) in de lucht. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) onderzoekt de gezondheidseffecten van ultrafijnstof. Op dit moment gelden er geen nationale normen of grenswaarden voor ultrafijnstof. Indien hiervoor landelijke regelgeving wordt opgesteld, zal deze ook voor RTHA gaan gelden.

Naast een versterkte beleidsinzet op het meten en berekenen van vliegtuiggeluid is opgenomen dat de luchtvaart zal bijdragen aan de doelen van het Schone Lucht Akkoord. Daarin maakt de rijksoverheid met gemeenten en provincies afspraken voor de verbetering van de luchtkwaliteit.

Alle alternatieven die in de NRD opgenomen zijn en het door het ministerie in deze reactienota geadviseerde alternatief (zie ook paragraaf 3.4) als aanvulling daarop worden als onderdeel van het MER onderzocht. Mede op basis hiervan wordt voor het ontwerp-Luchthavenbesluit een keuze voor een voorkeursalternatief gemaakt en daarmee een afweging tussen alle belangen die RTHA betreffen, waaronder de kwaliteit van de leefomgeving. De resultaten van de inventarisatie van de gezondheidssituatie van de omgeving moeten door de initiatiefnemer in het MER worden opgenomen. Het onderdeel gezondheid en leefomgeving speelt daarin een centrale rol en wordt beschouwd vanuit geluidsbelasting (L_{den}), slaapverstoring en luchtkwaliteit.

De cumulatieve gezondheidseffecten worden in beeld gebracht met behulp van de Milieu Gezondheids Risico (MGR) indicator. Met de MGR-indicator is het mogelijk het milieugezondheidsrisico weer te geven op een specifiek woonadres, maar ook opgeteld voor een groter gebied. Hierdoor kunnen lokale verschillen in milieugezondheidseffecten bij de verschillende alternatieven onderling, en op verschillende aggregatieniveaus met elkaar vergeleken worden. Zie voor meer informatie de Milieu Gezondheidsrisico Indicator³.

³ <https://www.gezondeleefomgeving.nl/sites/default/files/2020-03/Factsheet%20MGR%20V2.pdf>

Belang van klimaatdoelen

❖ *Zienswijze: 93416431*

Kern zienswijze

Indiener heeft een aanbeveling op de weging van milieueffecten.

'Stel naast zorg voor fossiel brandstofgebruik dan ook klimaatdoelen en klimaatproblematiek, opwarming van de aarde, het verdwijnen van de biodiversiteit in de procedure en afwegingen centraal.'

Antwoord

De effecten op klimaat (toename van emissies van broeikasgassen) worden in het MER in beeld gebracht. Dit wordt voor de verschillende scenario's berekend waardoor de effecten van bijvoorbeeld een pas op de plaats en van groei van de luchthaven met elkaar vergeleken kunnen worden.

❖ *Zienswijze: 93704793*

Kern zienswijze

Indiener stelt dat alternatieven te kort schieten door niet in te spelen op de leefomgeving (grenswaarden voor veiligheid, leefomgeving en klimaat teneinde de geluidsbelasting en milieudruk te verminderen.), zoals gesteld in de Luchtvaartnota.

De in de Luchtvaartnota genoemde voorwaarden behelzen het sturen op grenswaarden voor veiligheid, leefomgeving en klimaat teneinde de geluidsbelasting en milieudruk te verminderen. Dat zou een prikkel zijn om groei ruimte te verdienen. Vanuit diverse disciplines is al aangegeven dat de door aanvrager beoogde alternatieven hier niet op aansluiten, aangezien zij alleen maar leiden tot meer groei zonder voor de leefomgeving merkbare geluidsvermindering en er geen maatregelen in staan om het milieu te ontzien.

Antwoord

Het vergelijken van de alternatieven, in dit geval de verschillende economische scenario's met onder andere een pas op de plaats en een groeiscenario, is de kern van het MER. Veiligheid, leefomgeving, klimaat en geluidbelasting zijn verplichte onderwerpen die in het MER onderzocht moeten worden. De luchthaven zal de doelen zoals vastgesteld in de Luchtvaartnota 2020-2050 verder specificeren zodat deze kwantificeerbaar en toetsbaar worden (zie ook paragraaf 3.1). In hoeverre de alternatieven bijdragen aan deze nader gespecificeerde doelstellingen (probleemoplossend zijn) zal in het MER onderzocht worden.

❖ *Zienswijze: 93259272*

Kern zienswijze

Indiener vraagt hoe toename aantal en intercontinentale vluchten zich verhouden tot klimaatdoelen?

'De directie wil echter zelfs intercontinentale vluchten toelaten. Daarvoor zijn vliegtuigen nodig die groter en zwaarder zijn dan de huidige vloot die Rotterdam aandoet. Dit betekent nog veel meer geluidsoverlast en uitstoot van schadelijke stoffen, terwijl de Luchtvaartnota dit uitdrukkelijk verbiedt.'

Antwoord

In de NRD spreekt RTHA van intercontinentale vluchten voor BA (business aviation) verkeer. Dit is verkeer dat uitgevoerd wordt met kleine toestellen (corporate jets). Dit soort verkeer is momenteel ook actief op de luchthaven. Een commerciële intercontinentale operatie, met grotere (wide body) vliegtuigen, is vanaf RTHA, vanwege meerdere redenen (waaronder baanlengte en faciliteiten), niet mogelijk. De uitstoot van broeikasgassen wordt in het MER in verschillende alternatieven onderzocht.

❖ *Zienswijzen: 93607436, 93654840, 93682130, 93670082, 93733728, 93725589*

Kern zienswijzen

Indieners verzoeken klimaat zwaarder te wegen in de alternatievenvergelijking en dat RTHA het aantal vluchten niet verder uitbreidt, in het kader van uitstoot, klimaat en gezondheid.

Antwoord

De effecten op klimaat (toename van emissies van broeikasgassen) worden in het MER in beeld gebracht. Ook de uitstoot van andere stoffen zoals stikstofoxiden, (ultra) fijnstof, vluchtige organische koolwaterstoffen wordt berekend. Voor enkele stoffen wordt inzichtelijk gemaakt wat de ontwikkelingen betekenen voor de luchtkwaliteit en wordt, waar mogelijk, getoetst aan normen. Bij de besluitvorming voor het Luchthavenbesluit worden de alternatieven ook beoordeeld op de afname van de negatieve gezondheidseffecten, zoals dat in de Luchtvaartnota opgenomen is.

In de voorbereiding van het Luchthavenbesluit zal een afweging gemaakt worden welke beleidsvoornemens uit de Luchtvaartnota (zoals het CO₂-plafond) ver genoeg ontwikkeld zijn om daarin opgenomen te worden. Mogelijk leidt dit tot een aanvullende informatievraag in het MER. De uitwerking van de beleidsvoornemens uit de Luchtvaartnota staan beschreven in de actualisatie van de Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota⁴.

Zienswijzen: 93733383, 93538564

Kern zienswijzen

Indiener vindt dat bij de alternatieven voor RTHA de kabinetsplannen voor de reductie van 60% CO₂ en 25% aan stikstof voor 2030 als leidraad genomen moeten worden en hier ook consequenties van aanvaard moeten worden.

Antwoord

Met de brief van 17 maart 2023 heeft het ministerie van IenW de Tweede Kamer geïnformeerd over de invoering en vormgeving van het CO₂-plafond⁵. In deze brief staat onder meer dat de verwachte inwerkingtreding van het CO₂-plafond op zijn vroegst in 2025 is, terwijl de regionale Luchthavenbesluiten vastgesteld dienen te worden vóór 2025 en dat wordt bezien of en, zo ja, hoe het CO₂-plafond juridisch kan landen in de Luchthavenbesluiten. In het MER wordt de CO₂-uitstoot door de luchtvaart voor de verschillende situaties in beeld gebracht. Ook de uitstoot van andere stoffen zoals stikstofoxiden, (ultra) fijnstof, vluchtige organische koolwaterstoffen wordt berekend. Voor enkele stoffen wordt inzichtelijk gemaakt wat de ontwikkelingen betekenen voor de luchtkwaliteit en wordt, waar mogelijk, getoetst aan normen. In het MER worden de mogelijke maatregelen onderzocht om deze emissies te reduceren voor zover deze binnen het vermogen van de luchthaven zelf liggen.

❖ *Zienswijze: 93454839*

Kern zienswijze

Indiener wil dat alleen alternatieven worden onderzocht die passen binnen deze landelijke klimaatdoelstellingen; in de NRD additioneel een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) op te nemen.

'De gemeente Den Haag heeft lokaal de ambitie om klimaatneutraal te zijn in 2030. Wij onderschrijven het belang van innovaties in de duurzame luchtvaartsector. Wij ondersteunen de ambitie van RTHA, middels de stichting Rotterdam The Hague Innovation Airport (RHIA), om proeftuin te zijn voor de

⁴ https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2023Z04717&did=2023D11187

⁵ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2023/03/17/kamerbrief-principebesluit-co2-plafond-luchtvaart>

duurzame luchtvaart. Naast duurzaam vliegen wil de gemeente Den Haag benadrukken dat het van belang is te investeren in internationaal treinverkeer als goed alternatief.

In dat licht onderschrijven wij het nationaal klimaatakkoord en het CO₂-plafond voor de luchtvaart. Luchtvaart houdt daarnaast niet op bij nationale grenzen, ook in Europees verband zijn er diverse Kaderrichtlijnen op het terrein van milieu, klimaat en luchtvaart. Het lijkt ons meer dan juist deze in het traject rond het te nemen concept luchtvaartbesluit te benoemen en in acht te nemen.

Wij zien deze kaders echter nog onvoldoende terug in de concept-NRD en vragen RTHA dit specifiek als kader stellend op te nemen in deze notitie en de door te berekenen alternatieven.'

Antwoord

Voor alle te onderzoeken alternatieven worden de milieueffecten inzichtelijk gemaakt. Bij de besluitvorming over het Luchthavenbesluit worden de alternatieven ook beoordeeld op de afname van de negatieve gezondheidseffecten, zoals dat in de Luchtvaartnota opgenomen is.

In de voorbereiding van het Luchthavenbesluit zal een afweging gemaakt worden welke beleidsvoornemens uit de Luchtvaartnota (zoals het CO₂-plafond) ver genoeg ontwikkeld zijn om daarin opgenomen te worden. Mogelijk leidt dit tot een aanvullende informatievraag in het MER. De uitwerking van de beleidsvoornemens uit de Luchtvaartnota staan beschreven in de actualisatie van de Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota⁶.

Meteotoeslag

❖ *Zienswijze: 93488733, 93721817*

Kern zienswijze

Indieners willen inzicht in effecten van de meteotoeslag op de hinder in de berekeningen.

Antwoord

De meteotoeslag is een vaste toeslag van 20% op het voorgenomen gebruik van de luchthaven, om in de grenswaarden rekening te houden met onzekerheden in het weer. Dit percentage is opgenomen in het rekenvoorschrift voor vliegtuiggeluid zoals opgenomen in Bijlage 1 van de Regeling Burgerluchthavens. In deze bijlage staat: "De verdeling van de 20% meteotoeslag over de start-/landingsbaan (of -banen) van de luchthaven dient gemotiveerd te worden. In een handhavingsberekening wordt geen meteotoeslag toegepast." De gekozen verdeling wordt in het MER onderbouwd, en de milieueffecten als gevolg van deze keuze worden inzichtelijk gemaakt. Momenteel wordt eraan gewerkt om het rekenvoorschrift, dat momenteel gebaseerd is op het Nederlands Reken Model (NRM), te vervangen door een nieuw rekenvoorschrift op basis van de Europese rekenmethodes Doc29 en NORAH. Ook voor het nieuwe rekenvoorschrift wordt aan de systematiek voor een meteomarge vastgehouden.

⁶ https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2023Z04717&did=2023D11187

Positievluchten

❖ *Zienswijze: 93670035*

Kern zienswijze

Indiener wil opheffing van de uitzonderingspositie voor positievluchten.

Antwoord

In het onderzoek worden positievluchten niet uitgesloten. In de NRD wordt door RTHA voorgesteld positievluchten niet vanaf 06.00 uur toe te laten zoals op dit moment op basis van de Omzettingsregeling mogelijk is, maar vanaf 06.30 uur.

❖ *Zienswijze: 93715678*

Kern zienswijze

Indiener stelt een aantal veranderingen positievluchten alleen nog maar mogelijk te maken vanaf 06.30 uur i.p.v. 06.00 uur.

Antwoord

De verandering voor positievluchten, zoals voorgesteld in deze zienswijze, is opgenomen in de NRD en wordt in het MER onderzocht

Toekomstige herziening wetgeving

❖ *Zienswijze: 93053906*

Kern zienswijze

Indiener vindt dat toetsen aan de bestaande wetgeving onvoldoende is.

'De huidige wetgeving is oud en het Rijk heeft in het Schone Lucht Akkoord verdergaande ambities geformuleerd. Bovendien heeft de WHO haar advieswaarden herzien en wordt in de EU gesproken over een herziening van de EU luchtkwaliteitseisen. Die zullen op enig moment ook in Nederland gaan gelden. Enkel toetsen aan de bestaande wetgeving is dus onvoldoende. De MER zal in detail duidelijk moeten maken welke factoren, in welke mate, bijdragen aan de heersende concentraties en of dit overeenkomt in het licht van eventueel wijzigende regelgeving.'

Antwoord

De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) publiceert advieswaarden voor onder andere fijnstof en geluid. Deze waarden liggen lager dan de wettelijke normen in Nederland. Het MER zal laten zien of bij de verschillende alternatieve scenario's de wettelijke normen worden overschreden en hoe dit zich verhoudt tot de WHO-advieswaarden.

De Europese Unie stelt bovendien eisen aan de luchtkwaliteit in de lidstaten. Zo zijn er grenswaarden voor de maximaal toegestane concentraties van fijnstof (PM₁₀) en de fijnere fracties van fijnstof (zoals PM_{2,5}) in de lucht. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) onderzoekt de gezondheidseffecten van ultrafijnstof. Op dit moment gelden er geen nationale normen of grenswaarden voor ultrafijnstof. Indien hiervoor landelijke regelgeving wordt opgesteld, zal deze ook voor RTHA gaan gelden.

Naast een versterkte beleidsinzet op het meten en berekenen van vliegtuiggeluid is opgenomen dat de luchtvaart zal bijdragen aan de doelen van het Schone Lucht Akkoord. Daarin maakt de rijksoverheid met gemeenten en provincies afspraken voor de verbetering van de luchtkwaliteit.

In het MER zullen de effecten op de leefomgeving onderzocht worden. Zo zal in kaart worden gebracht tot welke veranderingen in emissies en concentraties de verwachte verandering in vlootsamenstelling leidt. Ook zal aangegeven worden wat de gevolgen zijn voor de luchtconcentraties elementair koolstof (EC) en (potentieel) zeer zorgwekkende stoffen zoals koolmonoxide en benzeen. Voor meer informatie wordt ook verwezen naar het onderdeel Gezondheid (paragraaf 4.9).

❖ *Zienswijze: 93418984, 93692228*

Kern zienswijze

Indiener verzoekt in de besluitvorming over een nieuw LHB geen voorschot te nemen op mogelijk toekomstige verbeteringen van emissies en het terugdringen van geluidshinder als gevolg van technologische vernieuwing van vliegtuigen en/of brandstoffen die vooralsnog als wensdromen omschreven moeten worden.

Antwoord

In het MER worden milieueffecten in beeld gebracht voor een toekomstige situatie. In het geval van RTHA is dit het jaar 2035. Om de effecten in beeld te kunnen brengen zullen onderbouwde aannames gedaan moeten worden over de ontwikkelingen voor de komende jaren, bijvoorbeeld over de vlootontwikkeling. Als deze ontwikkelingen nog onzeker zijn, zal de gevoeligheid van de gehanteerde aannames in beeld worden gebracht.

❖ Zienswijze: 93682130

Kern zienswijze

Indiener wil dat (concept) inzichten die nog niet zijn besloten, maar redelijk vaststaand zijn worden opgenomen in de effectbeoordeling.

'In dit kader vinden wij het een goed uitgangspunt dat voor vliegtuigen die op instrumenten vliegen en helikopters van de werkelijke gevlogen routes wordt uitgegaan. Bijkomend zien wij het voordeel dat daarmee ook de te bereiken 'winst' inzichtelijk wordt indien, en hopelijk, nieuwe routes voor RTHA en/of Schiphol beschikbaar komen en tot minder interferentie en daarmee hinder zouden leiden. Dat betekent wel dat een extra (sub)alternatief zou moeten worden meegenomen met minder afwijkingen.

Daarnaast zouden we de "voorgaande periode" graag concreet benoemd willen hebben op het jaar 2019. Gelet op de effecten van de COVID-pandemie zien wij namelijk het risico dat de jaren t/m 2022 niet representatief zijn voor de hoeveelheid afwijkend verkeer.

De ontwikkelingen in de luchtvaart gaan ongelooflijk snel. In dit kader merken wij op dat concrete stappen op het gebied van Urban Air Mobility al ruim voor 2030 op ons af komen. Dat ligt royaal binnen de horizon van het zichtjaar 2035 dat genoemd wordt in de NRD. Wij adviseren u zodoende dringend om Urban Air Mobility als ontwikkeling mee te nemen in de MER. Daarmee kan worden voorkomen dat we in de (ongewenste!) situatie belanden waarin we niet zijn voorbereid op de komst van Urban Air Mobility.'

Antwoord

Daar waar ontwikkelingen voldoende zeker zijn, kunnen ze onderbouwd mee worden genomen in het MER. Echter, op sommige terreinen zijn de ontwikkelingen nog onvoldoende zeker en kunnen ze niet worden meegenomen, bijvoorbeeld ten aanzien van Urban Air Mobility.

Eerdere besluitvorming en Luchtvaartnota

❖ *Zienswijzen: 93451921, 93576159, 93652824, 93685074, 93684601, 93704793, 93692228, 93721817*

Kern zienswijzen

De Luchtvaartnota 2020-2050 bevat regels en voorwaarden voor de ontwikkeling van de civiele luchtvaart om te komen tot een veilige en duurzame luchtvaartsector. Er zijn vragen gesteld over de relatie van de NRD met de Luchtvaartnota, waarin wordt gesteld dat de NRD in strijd is met de gestelde publieke doelen in de Luchtvaartnota en het economisch belang centraal lijkt te staan.

Antwoord

In de Luchtvaartnota 2020-2050 staan vier publieke belangen genoemd en een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving is er daar één van. Dat moet onder meer concreet gemaakt worden door een afname van de negatieve gezondheidseffecten (geluidshinder en de gezondheidseffecten door de uitstoot van schadelijke stoffen). Parallel aan het opstellen van het MER zal de initiatiefnemer deze doelstellingen nader specificeren (kwantificeerbaar en toetsbaar) en daarbij aansluiten bij de regionale behoefte. De doelstellingen kunnen door verschillende maatregelen bereikt worden, zoals de vermindering van (nacht)vluchten, de vernieuwing van de luchtvloot en (geluid)maatregelen in de omgeving. Voor RTHA zullen daar onder meer in het Luchthavenbesluit afspraken over gemaakt worden. Ter voorbereiding op de besluitvorming wordt het MER opgesteld zodat daarmee het milieubelang voldoende kan worden afgewogen bij de besluitvorming over het Luchthavenbesluit.

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Historie en besluitvorming

De Commissie m.e.r verlangt een overzicht van de relevante historie in de besluitvorming over de luchthaven zoals de eerdere aanvraag voor een Luchthavenbesluit. Ga daarbij ook in op de omzettingsregeling. Maak in het MER inzichtelijk wat de relatie is tussen het maatschappelijk verkeer en het overig luchtverkeer dat gebruik maakt van de luchthaven. Ga in op de sturingsmogelijkheden die er zijn voor het maatschappelijk verkeer en maak onderscheid tussen het geplande en het ongeplande verkeer.

Antwoord

Een overzicht van de relevante historie in de besluitvorming over de luchthaven zoals de eerdere start van de procedure op weg naar een Luchthavenbesluit wordt in het MER opgenomen. Daarbij wordt ingegaan op de sturingsmogelijkheden die er zijn voor het maatschappelijk verkeer en wordt onderscheid gemaakt tussen gepland en het ongepland verkeer. In aanvulling op de in de NRD genoemde aantallen voor commercieel verkeer en GA-verkeer (general aviation) zal ten behoeve van het MER ook gewerkt worden met een prognose van het aantal vliegtuigbewegingen voor maatschappelijk verkeer (waaronder spoedeisend verkeer, de traumahelikopter)

In de Luchtvaartnota is aangekondigd dat de gebruiksruijnte op RTHA gesplitst zal worden in een deel voor regulier verkeer en een deel voor spoedeisende hulpverlening en politietaken. In het MER wordt aangegeven hoe de gebruiksruijnte wordt gesplitst en op welke wijze hierop gestuurd zal worden.

Relatie NRD en MER

❖ Zienswijzen: 93603695, 93566577, 93560919, 93557553, 93556205, 93549181, 93546862, 93544440, 93541278

Kern zienswijzen

Indiener vindt dat de scope van de NRD niet ver genoeg gaat.

'De NDR zoals ingediend door RTHA gaat uit van enkele scenario's die i.h.k.v. de op te stellen Milieu Effect Rapportage (MER) doorgerekend zouden moeten worden. Ik, als omwonende van RTHA, ervaar dagelijks overlast van dit vliegveld en vind dat de NDR niet ver genoeg gaat. Reductie van hinder en vermindering van de uitstoot van schadelijke stoffen zouden voorop moeten staan, en met de huidige plannen in het EPP is dit niet het geval; hoewel dit door RTHA wel beweerd wordt.'

Antwoord

Reductie van hinder en vermindering van de uitstoot van schadelijke stoffen zijn het uitgangspunt in alle alternatieven die in het MER onderzocht worden. Deze onderscheiden zich in het tempo waarop de reductie gerealiseerd wordt. In de NRD stelt RTHA voor om vier alternatieven als onderdeel van het MER te onderzoeken. In aanvulling wordt in het MER een extra alternatief onderzocht waarbij het aantal vliegtuigbewegingen verminderd wordt (indicatief 25%). Daarnaast wordt ook een variant op het EPP zonder ontwikkelruimte onderzocht waarbij de totale passagierscapaciteit gelijk blijft.

3.3 Ontwikkeling Rotterdam The Hague Airport

Samenvatting NRD

In de afgelopen jaren is de vraag naar en het aanbod van vervoer via RTHA gestegen (afgezien van 2020 en 2021 door COVID-19). Het aantal vliegtuigbewegingen is stabiel gebleven. RTHA voorziet een verdere groei van de vraag naar vervoer via RTHA. Door de regionale bestuurders is aangegeven dat een groei van de beperkingengebieden (met name bouwbeperkingen) niet wenselijk is, in verband met de woningbouwopgave van de regio.

Het spoedeisend verkeer is sinds de omzettingsregeling verder toegenomen, ook tijdens de pandemie. In het kader van het MER zal onderzocht worden hoe dit segment zich naar verwachting gaat ontwikkelen. De verwachting is dat dit segment zal toenemen.

Het general aviation en business aviation segment zal op RTHA geacommodeerd blijven om ook op dit punt aan de regionale vraag te voldoen. Ook zal RTHA de rol als eerste uitwijkvluchthaven voor Schiphol blijven vervullen. Daarnaast zal op beperkte schaal ruimte moeten blijven voor licht (recreatief) verkeer van onder meer particulieren, vliegclubs en kleine luchtvaartbedrijven.

De periode tot 2035 zal in het teken staan van de eerste stappen van de verduurzaming van de luchtvaart. Deze ontwikkelingen zijn op dit moment nog onvoldoende duidelijk om de milieueffecten nu al in dit MER mee te nemen.

Uitbreiding en groei

❖ *Zienswijzen: 93076433, 93059014, 93053906, 93000566, 92972941, 92972941, 93237190, 93233704, 93189735, 93167300, 93152685, 93451921, 93418984, 93398137, 93595527, 93537322, 93507201, 93607258, 93662877, 93662427, 93651395, 93686769, 93685074, 93684766, 93712196, 93711313, 93711204, 93709948, 93699549, 93697127, 93733728, 93730317, 93721817, 93718470, 93717395, 93454839, 93189735, 93666100, 93654613*

Kern zienswijzen

Er is een groot aantal zienswijzen ingediend dat pleit tegen uitbreiding en groei van luchthaven RTHA. Indieners zijn tegen alternatieven in het MER waarin groeiruimte van de luchthaven wordt onderzocht. Indieners willen niet dat het aantal vluchten toeneemt en willen dat het aantal vliegtuigbewegingen omlaag gaat. Met het uitgaan van groei, wordt volgens indieners voorbij gegaan de negatieve omgevingseffecten van de luchtvaart op het gebied van geluid, gezondheid en het klimaat. Indieners stellen:

- Geluidsoverlast te ervaren en de overlast eerder te beperken dan gelijk te houden, laat staan te vergroten.
- Indieners zijn tegen uitbreiding van aantal vluchten vanwege gezondheidsredenen.
- Indieners vragen om het alternatief zonder ontwikkelruimte te onderzoeken in het MER.
- Indieners willen geen groei van het aantal vluchten in 2035 vastleggen in een Luchthavenbesluit.
- Indiener stellen dat in het kader van het klimaat, alleen het reduceren van het aantal vluchten een oplossing is.
- Indieners zijn tegen uitbreiding van de luchthaven vanwege geluidsoverlast en luchtverontreiniging die het woongenot.
- Indieners vinden dat toegenomen vraag een valide argument om ongebreideld te kunnen groeien.

Antwoord

Voor RTHA zal voor het Luchthavenbesluit een afweging gemaakt worden over de mogelijkheid om het aantal vliegtuigbewegingen (eventueel op termijn) te kunnen uitbreiden, gelijk te houden, of te verminderen. Voordat een Luchthavenbesluit kan worden vastgesteld, worden eerst de effecten op het milieu onderzocht. Om de effecten op het milieu zichtbaar te maken zal een MER worden opgesteld. De eerste stap voor een MER is het doen van voorstellen voor de kaders voor het onderzoek naar de milieueffecten. Dit gebeurt in de concept-NRD door het beschrijven van de voorgenomen activiteit en de te onderzoeken milieueffecten. In de NRD geeft RTHA aan voornemens te zijn in het MER vier alternatieven voor de luchthaven te onderzoeken. Alle alternatieven die RTHA in de NRD opgenomen heeft worden als onderdeel van het MER onderzocht. Eén van deze alternatieven betreft geen groei van het aantal vliegtuigbewegingen voor commercieel verkeer. Daarnaast worden in het MER alternatieven onderzocht die nog meer uitgaan van een verbetering van de leefomgeving. Het gaat daarbij om de alternatieven die volgen uit het advies van de Commissie voor de m.e.r. met enerzijds vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen en anderzijds zonder ontwikkelruimte waarbij de totale capaciteit gelijk blijft. Voor elk van de alternatieven worden de gezondheidseffecten inzichtelijk gemaakt. Bij de besluitvorming over het Luchthavenbesluit worden de alternatieven ook beoordeeld op de afname van de negatieve gezondheidseffecten, zoals dat in de Luchtvaartnota opgenomen is.

Calamiteitenfunctie

❖ *Zienswijze: 92972941, 93595527, 93682130, 93733728*

Kern zienswijze

- De indiener wil dat calamiteitenfunctie behouden blijft en ziet verplaatsen als excuus om meer vluchten te kunnen faciliteren.

- De indiener wil inzicht in de uitgangspunten voor spoedeisend verkeer en verzoekt uit te gaan van één traumahelikopter als bovengrens (om aantal vluchten beperkt te houden).
- De indiener vindt dat het gebruik door hulpdiensten en effecten daarvan beter moet worden verantwoord.

Antwoord

In het aankomende Luchthavenbesluit worden aparte gebruiksruimtes vastgelegd voor zowel commercieel verkeer als verkeer ten behoeve van spoedeisende hulpverlening en de uitoefening van politietaken (hierna: maatschappelijk verkeer). In de Wet Luchtvaart is voor regionale luchthavens van nationale betekenis daartoe in artikel 8.44, tweede lid de mogelijkheid opgenomen om een aparte grenswaarde exclusief toe te kennen aan maatschappelijk verkeer. Het apart zetten van deze gebruiksruimte leidt niet tot het vergroten van de gebruiksruimte voor commercieel verkeer op die luchthavens. Daarnaast geldt dat het maatschappelijk verkeer, net als het commerciële verkeer, binnen de daartoe vergunde gebruiksruimte moet blijven. Uitgangspunt bij het vastleggen van de aparte gebruiksruimte is dat de som van de gebruiksruimte voor maatschappelijke verkeer en de gebruiksruimte voor al het andere verkeer niet groter wordt ten opzichte van de referentiesituatie.

Het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) is verantwoordelijk voor de inzet en landelijke dekking van de traumahelikopter. Momenteel onderzoekt VWS of er een vijfde standplaats voor een traumahelikopter in Nederland moet komen. Circa vijf jaar geleden is door de regio onderzocht of de traumaheli van RTHA kon worden uitgeplaatst naar een nieuwe locatie. De conclusie van dit onderzoek is dat dit niet mogelijk is, in het MER wordt daarom niet geanticipeerd op uitplaatsen van dit verkeer.

In de prognoses die gebruikt worden om de aparte gebruiksruimte voor maatschappelijk verkeer te bepalen, moet een onderbouwing komen voor het aantal vliegtuigbewegingen. Het Ministerie van Justitie en Veiligheid levert deze prognose voor de politiehelikopter en het ministerie van VWS levert een prognose voor de inzet van de traumahelikopter. Op basis van deze prognoses wordt beoordeeld of deze aangevraagde gebruiksruimte vergund wordt in een Luchthavenbesluit. Uitgangspunt bij het vastleggen van de aparte gebruiksruimte is dat de som van de gebruiksruimte voor maatschappelijke verkeer en de gebruiksruimte voor al het andere verkeer niet groter wordt ten opzichte van de totale ruimte uit de referentiesituatie.

❖ *Zienswijze: 93654840*

Kern zienswijze

De indiener vraagt aandacht voor mogelijke toename calamiteitenverkeer.

'Ook meer inwoners in dit gebied geeft mogelijk meer noodzaak tot inzet hulpverlenend vliegverkeer.'

Antwoord

Het ministerie van VWS is verantwoordelijk voor de inzet en landelijke dekking van de traumahelikopter. Er zijn vier landelijke standplaatsen, waaronder één op RTHA. Momenteel onderzoekt het ministerie van VWS of er een vijfde standplaats voor een traumahelikopter in Nederland moet komen. Een tweede traumahelikopter op RTHA behoort niet tot de mogelijkheden binnen dat onderzoek.

Locatie luchthaven

❖ *Zienswijze: 93259181*

Kern zienswijze

Indiener vraagt om een alternatieve locatie voor RTHA.

'Waarom wordt er niet een luchthaven op de kop van de Maasvlakte gebouwd ter vervanging van RTHA met een spoorverbinding onder de nieuwe waterweg door; zit je zo in Den Haag en Rotterdam.'

Spoorverbindingen met Rotterdam zijn er al en voor Den Haag zou er een tunnel aangelegd moeten worden.'

Antwoord

Een verplaatsing van RTHA maakt geen onderdeel uit van de onderzoeken die in het kader van het MER uitgevoerd worden.

❖ *Zienswijze: 93733095*

Kern zienswijze

Indiener wil duidelijkheid hoe groei gefaciliteerd wordt.

'Kunt u mij duidelijkheid verschaffen hoe de enorme groei gefaciliteerd wordt in de huidige gebouwen en te ontwikkelen nieuwe gebouwen. Het huidige gebouw en het aanwezige terrein is naar mijn idee hiervoor veel te klein.'

Antwoord

RTHA geeft aan dat in geen van de te onderzoeken alternatieven een uitbreiding van de capaciteit op de terminal of het platform nodig is. De verwachting is dat het aantal passagiers zal toenemen, zeker met de alternatieven waarbij sprake is van de uitbreiding van het aantal vliegtuigbewegingen. Omdat het uitgangspunt is dat de mogelijk extra vluchten tussen 09.00 uur en 21.00 uur plaatsvinden (en niet in de pieken van de dag), is de verwachting van RTHA dat de huidige capaciteit voldoende is om dit op te vangen.

Elektrisch vliegen

❖ *Zienswijze: 93654840*

Kern zienswijze

De indiener stelt dat elektrisch vliegen te optimistisch wordt ingeschaald.

'Ik denk ook dat het optimisme van de ontwikkeling van elektrisch vliegen. C.q. hybride c.q. minder uitstoot minder overlast niet realistisch is voor de commerciële vluchten op de termijnen die in het stuk genoemd worden.'

Antwoord

Zoals ook in de NRD op blz. 12 aangegeven, wordt elektrisch vliegen niet in het MER onderzocht.

3.4 Alternatieven

Samenvatting NRD

In het MER worden vier “redelijkerwijs te beschouwen alternatieven” onderzocht. Voor de referentie situatie en de alternatieven zijn regelingen gedefinieerd m.b.t. openingstijden en nachtvluchten, randen van de dag, capaciteit en ontwikkelruimte.

1. Referentie situatie: omzettingsregeling
2. Alternatief o.b.v. uitkomst van het participatietraject: EPP met ontwikkelruimte
3. Alternatieven o.b.v. reflecties Eindproduct Participatietraject
 - a. EPP meer ontwikkelruimte
 - b. EPP beperkte ontwikkelruimte
 - c. EPP zonder ontwikkelruimte
4. Overige alternatieven en sluiting van de luchthaven

Verdergaande reductie van de geluidsruimte of het aantal vliegtuigbewegingen op RTHA dan de alternatieven is onhaalbaar i.v.m. historische slots en een gezonde financiële exploitatie van de luchthaven. Het commercieel en/of spoedeisend verkeer onder het niveau van gebruiksjaar 2019 wordt daarom beschouwd als niet realistisch. Onderzoek naar een sluitings-alternatief maakt geen deel uit van het MER.

In het participatietraject is uitgebreid stilgestaan bij optimalisaties om de hinder verder te beperken. In het MER zal beoordeeld worden of verdere optimalisaties reëel mogelijk zijn.

Referentiesituatie

Zienswijzen: 93451921, 93685074

Kern zienswijzen

Indiener stelt dat het referentiejaar arbitrair is.

'Referentiejaar is arbitrair. Door RTHA wordt het jaar 2019 als referentiejaar genomen. Dit was toevallig een goed jaar voor de luchthaven. Echter, per november 2014 opereert RTHA zonder het wettelijk vereiste Luchthavenbesluit, en was in overtreding. Ook ontbreekt een natuurvergunning. Onder het lichtere regime van de tijdelijke omzettingsregeling kon RTHA gemakkelijk groeien. Het is daarom juist om het jaar 2014 als uitgangspunt te nemen, het laatste jaar dat RTHA aan de wet voldeed. De zogenaamd "historische rechten" in paragraaf 2.3.5 en 2.3.6 van de NRD zouden daarom gezien moeten worden op het referentiejaar 2014, of in verband met het ontbreken van de natuurvergunning op het jaar 2001 op basis van het Aanwijzingsbesluit 2001.'

Antwoord

De referentiesituatie bestaat uit de feitelijk legaal bestaande situatie en de autonome ontwikkelingen. Dat zijn ontwikkelingen waarvan voldoende aannemelijk is dat die zullen doorgaan. Hetgeen de feitelijk legaal bestaande situatie is op grond van de Wet natuurbescherming volgt uit de lopende vergunningsprocedure (het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit is hiervoor het bevoegd gezag) waarbij de exploitatie van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport op basis van het bestaande recht en passend binnen de vigerende Omzettingsregeling is aangevraagd.

❖ Zienswijze: 93488733

Kern zienswijze

Indiener wil herijking van het referentiescenario.

'Het referentiescenario met voortzetting van de huidige omzettingsregeling is strijdig met het vigerende beleid (Luchtvaartnota) en daardoor niet realistisch. Hoe dan ook zal er een herijking moeten plaatsvinden.'

Antwoord

De referentiesituatie is geen alternatief of scenario waaruit gekozen kan worden. De referentiesituatie bestaat uit de feitelijk legaal bestaande situatie en de autonome ontwikkelingen. Dat zijn ontwikkelingen waarvan voldoende aannemelijk is dat die zullen doorgaan. Oftewel de toekomstige ontwikkeling zonder vaststelling van een nieuw Luchthavenbesluit. Daarbij worden ook de autonome ontwikkelingen in termen van vlootvernieuwing en vlieggedrag onderdeel van de referentie situatie om te voorkomen dat deze autonome ontwikkelingen en de daarmee gepaarde vermindering van de milieubelasting op het conto van de alternatieven wordt geschreven waarvoor gekozen kan worden.

❖ *Zienswijzen: 93607436, 93670082*

Kern zienswijzen

Indiener verzoekt referentiesituatie aan te passen, of neutraal scenario toe te voegen.

'Het referentiescenario (of alternatief 1) is niet zodanig omschreven dat die neutraal is ten opzichte van de huidige Omzettingsregeling. De wijze waarop dit scenario is gedefinieerd in de tabel op pagina 13 en 14 van de NRD leidt tot meer ruimte voor vliegtuigbewegingen dan onder de omzettingsregeling. De introductie van een aparte gebruikersruimte voor spoedeisend verkeer en politievluchten leidt tot namelijk tot een verruiming wanneer dit geen consequenties heeft voor de gebruikersruimte voor het overige verkeer. In een neutrale conversie van de omzettingsregeling zou de totale gebruikersruimte (spoedeisend, politie + overig) gelijk moeten zijn aan die van de huidige omzettingsregeling. We verzoeken u dit neutrale scenario toe te voegen.'

Antwoord

De splitsing tussen spoedeisend en commercieel verkeer mag inderdaad niet leiden tot een verruiming van de geluidruimte in vergelijking met de omzettingsregeling. Dit zou tegenstrijdig zijn met de doelstelling voor het Luchthavenbesluit om hinder te verminderen. Uitgangspunt bij het vastleggen van de aparte gebruikersruimte is dat de totale geluidruimte niet groter wordt ten opzichte van de referentiesituatie.

❖ *Zienswijzen: 93607436, 93670082, 93652824*

Kern zienswijzen

Verschillende indieners verzoeken om de huidige situatie (2019) door rekenen in MER.

Antwoord

Het ministerie vraagt de luchthaven om conform het advies van de Commissie voor de m.e.r. voor geluid de huidige situatie (2019), de referentiesituatie en elk van de alternatieven en varianten het aantal (ernstig) gehinderden te onderzoeken. Op deze manier zullen de verschillen tussen hinder in de huidige situatie, referentiesituatie en alternatieven in beeld worden gebracht.

❖ *Zienswijze: 93651395*

Kern zienswijze

Indiener wil dat het aantal vluchten in de periode 2017-2021 voor commerciële luchtvaart en business aviation de referentiesituatie vormen in het MER.

Antwoord

Voor de referentiesituatie in het MER is voorgeschreven dat deze uit de huidige situatie bestaat, plus hetgeen mogelijk is binnen de huidige omzettingsregeling wanneer er geen nieuw Luchthavenbesluit wordt vastgelegd. Daarbij worden ook de autonome ontwikkelingen in termen van vlootvernieuwing en vlieggedrag onderdeel van de referentiesituatie om te voorkomen dat deze autonome ontwikkelingen en de daarmee gepaarde vermindering van de milieubelasting op het conto van de alternatieven wordt geschreven.

❖ *Zienswijze: 93670035*

Kern zienswijze

Indiener vindt referentiesituatie 2019 niet juist.

'RTHA knoopt aan bij 2019 als referentiejaar en gaat bij het bepalen van de autonome ontwikkeling uit van de Omzettingsregeling en een onbegrensde groei binnen de huidige geluidsruimte (NRD, p. 13). Deze uitgangspunten zijn onjuist. Het ontbreken van een wettelijke basis voor de Omzettingsregeling heeft ook gevolgen voor de andere te onderzoeken alternatieven: de uitgangspositie in 2019 moet worden gecorrigeerd op basis van de autonome ontwikkeling vanaf 1 november 2014, zoals hiervoor beschreven.'

Antwoord

De wettelijke basis voor de Omzettingsregeling wordt gevonden in de Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML). Het klopt dat in de referentiesituatie voor het MER uitgegaan moet worden van een situatie waarin alle ruimte die in de huidige Omzettingsregeling mogelijk is, ook daadwerkelijk benut wordt. De referentiesituatie bestaat uit de feitelijk legaal bestaande situatie en de autonome ontwikkelingen. Dat zijn ontwikkelingen waarvan voldoende aannemelijk is dat die zullen doorgaan. Het gaat dus om ontwikkelingen die al in besluiten vastgelegd zijn of in een zeer gevorderd stadium van besluitvorming zitten. Juridisch en/of feitelijk onzekere, ondenkbare en/of onhaalbare maatregelen kunnen geen deel uit te maken van de referentiesituatie. De referentiesituatie dient dus ook reëel te zijn. Dat wil zeggen dat er een vlootmix moet zijn die ook daadwerkelijk mogelijk is en het moet passen binnen wettelijke normen (dus geen situatie waarin geluidnormen worden overschreden). Wanneer het opschalen van de situatie in 2019 hieraan voldoet dan is dat een juiste toepassing van de referentiesituatie en dat is hier het geval. Daarnaast moet de referentiesituatie ook berekend worden voor zichtjaren in de toekomst waarin autonome ontwikkelingen met betrekking tot vlootvernieuwing en vlieggedrag worden meegenomen zodat een goede vergelijking tussen referentie en alternatieven gemaakt kan worden.

❖ *Zienswijze: 93698231*

Kern zienswijze

Indiener stelt dat RTHA sinds 2014 opereert zonder een geldig Luchthavenbesluit en dat daarom 2010 het referentiejaar zou moeten zijn in plaats van 2019.

'Al sinds 1 november 2014 opereert RTHA zonder geldig luchtbesluit. Het maakte de weg op een onwettige manier vrij te kiezen voor een referentiepunt wat betreft het aantal vliegtuigbewegingen. Het referentiepunt zou niet 2019 maar 2010 moeten zijn. Immers in dat jaar begonnen de voorbereidingen voor het aanvraagproces dat op 1 november 2014 met een nieuw Luchthavenbesluit zou worden afgerond. Het kan toch niet zo zijn dat RTHA zich niet aan regels heeft te houden.'

Antwoord

De luchthaven opereert op dit moment op basis van de Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam. Zie aanvullend het antwoord op voorgaande zienswijze.

❖ *Zienswijze: 93698231*

Kern zienswijze

Indiener geeft aan dat er veel afspraken zijn waaraan RTHA zich niet houdt. De referentiesituatie in de NRD (bijvoorbeeld met betrekking tot nachtvluchten) is niet juist beschreven, omdat eerder gemaakte afspraken hierin niet meegenomen zijn.

'Er wordt gesteld dat in de huidige regeling een onbeperkt aantal nachtvluchten mogelijk. Is de luchthaven vergeten dat er afspraken waren gemaakt met de omgeving over het aantal nachtvluchten? Dat er zelfs een rechtszaak aan gewijd is. Het is mooie sier maken met dit als uitgangspunt te nemen, omdat je zegt dat er minder nachtvluchten komen. Het toont echter aan dat we hier met een zeer onbetrouwbare gesprekspartner te maken hebben en dat niet voor het eerst. Alle afspraken en toezeggingen die nu gemaakt gaan worden met RTHA moeten vastgelegd worden en bij de rechter te toetsen zijn. De historie heeft bewezen dat dit een must is.'

Antwoord

De referentiesituatie bestaat uit de feitelijk legaal bestaande situatie en de autonome ontwikkelingen. Dat zijn ontwikkelingen waarvan voldoende aannemelijk is dat die zullen doorgaan. Het gaat dus om ontwikkelingen die al in besluiten vastgelegd zijn of in een zeer gevorderd stadium van besluitvorming zitten. Juridisch en/of feitelijk onzekere, ondenkbare en/of onhaalbare maatregelen kunnen geen deel uit te maken van de referentiesituatie. De referentiesituatie dient dus ook reëel te zijn.

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Referentiesituatie

Zorg voor een goede onderbouwing van de referentiesituatie. Neem in de referentiesituatie ook de milieueffecten als gevolg van de autonome ontwikkeling mee. Dit is de referentie voor de te verwachten milieueffecten op het gebied van geluidhinder, externe veiligheid, luchtkwaliteit, natuur, wegverkeer, klimaat en gezondheid.

Antwoord

Voor de referentiesituatie in het MER is voorgeschreven dat deze uit de huidige situatie bestaat, plus hetgeen mogelijk is binnen de huidige omzettingsregeling wanneer er geen nieuw Luchthavenbesluit wordt vastgelegd. Daarbij worden ook de autonome ontwikkelingen in termen van vlootvernieuwing en vlieggedrag onderdeel van de referentie situatie om te voorkomen dat deze autonome ontwikkelingen en de daarmee gepaarde vermindering van de milieubelasting op het conto van de alternatieven wordt geschreven. Dit inclusief de referentie voor de te verwachten milieueffecten op het gebied van geluidhinder, externe veiligheid, luchtkwaliteit, natuur, wegverkeer, klimaat en gezondheid.

Autonome ontwikkeling

Onder de 'autonome ontwikkeling' wordt verstaan: de toekomstige milieutoestand zonder dat de voorgenomen activiteit wordt gerealiseerd. Het betreft dus de huidige feitelijke situatie en de zekere ontwikkelingen waarover definitief is besloten. Dit kunnen bijvoorbeeld vergunde woningbouwprojecten in omliggende gemeenten zijn.

Ook ontwikkelingen in de luchtvaart die onafhankelijk zijn van het project, zoals bijvoorbeeld de vlootvernieuwing, en recente ontwikkelingen die aangekondigd zijn voor Schiphol maken onderdeel uit van de autonome ontwikkeling. Beschrijf de ontwikkeling van de vlootsamenstelling en de vliegbestemmingen. Toon zowel de ontwikkeling van CA, BA en GA als van het maatschappelijk verkeer.

Antwoord

Voor de referentiesituatie in het MER is voorgeschreven dat deze uit de huidige situatie bestaat, plus hetgeen mogelijk is binnen de huidige omzettingsregeling wanneer er geen nieuw Luchthavenbesluit wordt vastgelegd. Daarbij worden ook de autonome ontwikkelingen in termen van vlootvernieuwing en vlieggedrag onderdeel van de referentiesituatie

Alternatieven algemeen

❖ *Zienswijze: 93053906*

Kern zienswijze

Indiener geeft aan dat voor alle alternatieven het aantal bewegingen voor spoedeisend verkeer, klein verkeer en zakenverkeer in beeld moet zijn.

'Bij de alternatieven is het aantal bewegingen voor spoedeisend verkeer, klein verkeer (GA) en zakenverkeer (BA) voor alle varianten niet helder. Gezien de mogelijke geluidsbelasting op de omgeving is het van belang om dit in beeld te hebben. Wij verzoeken u om dit te onderzoeken in alle alternatieven (uitgezonderd de referentiesituatie).'

Antwoord

In aanvulling op de in de NRD genoemde aantallen voor commercieel verkeer en GA-verkeer (general aviation) zal ten behoeve van het MER ook gewerkt worden met een prognose van het aantal vliegtuigbewegingen voor maatschappelijk verkeer (waaronder spoedeisend verkeer, de traumahelikopter).

❖ *Zienswijzen: 93661368, 93648929*

Kern zienswijzen

Indiener wil aanvullende alternatieven laten onderzoeken.

'Extra- / subscenario's moeten onderzocht worden: volledige nachtsluiting, strikte extensieregeling, latere openingstijd (08.00 uur) en krimp van het aantal vluchten.'

Antwoord

In de alternatieven in het MER worden door de luchthaven verschillende maatregelen onderzocht om de impact van het nachtelijk verkeer te verminderen. Bijvoorbeeld het halveren van het aantal vertraagde vluchten in 2030 ten opzichte van 2019 en het beperken van de vliegtijden voor zakelijk verkeer in de nacht. Daarnaast zal in het MER een breder scala aan alternatieven onderzocht worden, waaronder een alternatief met minder vliegtuigbewegingen (indicatief 25%) en ook een variant van het EPP zonder ontwikkelruimte waarbij de totale passagierscapaciteit gelijk blijft. Ook een aanscherping van de

extensieregeling zal in het MER onderzocht worden (zie hiervoor ook de paragrafen extensieregeling en nachtvluchten in onderdeel 3.2).

❖ *Zienswijze: 93652824*

Kern zienswijze

Indiener wil dat alle in de NRD benoemde alternatieven in de uitwerking van het MER worden onderzocht (niet enkel de economische impact)

'In paragraaf 2.3 worden de te onderzoeken alternatieven beschreven. In paragraaf 2.3.5 wordt aangegeven dat de alternatieven 3 (EPP beperkte ontwikkelruimte) en 4 (EPP zonder ontwikkelruimte) op financiële/economische haalbaarheid worden onderzocht en dat deze alternatieven in het MER nog kunnen afvallen. In figuur 1 wordt aangegeven dat deze alternatieven wél worden onderzocht in het MER. De NRD is op dit punt onduidelijk. Daarnaast schiet het laten afvallen van deze alternatieven tekort aan de doelstelling van een MER: het meewegen van milieueffecten ten behoeve van de besluitvorming. De alternatieven zijn zoals benoemd in paragraaf 2.3 redelijkerwijs te beschouwen alternatieven (technisch maakbaar, betaalbaar en in principe probleemoplossend). Het laten afvallen van deze alternatieven in het MER resulteert in het feit dat de milieueffecten bij de besluitvorming niet volwaardig kunnen worden meegenomen, want deze zijn dan niet inzichtelijk. Het is van belang dat de milieueffecten van deze alternatieven inzichtelijk zijn naast de financiële/economische impact, zodat een integraal besluit kan worden genomen. Bij de besluitvorming dient mogelijk een afweging te worden gemaakt van economische en milieubelangen, waarbij het MER laatstgenoemde inzichtelijk maakt.'

Antwoord

Alle alternatieven die in de NRD zijn opgenomen worden als onderdeel van het MER onderzocht. Daarnaast zal in het MER een breder scala aan alternatieven onderzocht worden, waaronder een alternatief met minder vliegtuigbewegingen (indicatief 25%) en ook een variant van het EPP zonder ontwikkelruimte waarbij de totale passagierscapaciteit gelijk blijft. Ook worden al deze alternatieven en eventuele varianten voorzien van een economische onderbouwing waarbij inzicht gegeven wordt in de vervoerprognoses, bedrijfseconomische haalbaarheid van de luchthavenexploitatie en de maatschappelijk-economische betekenis van de luchthaven(ontwikkeling). Mede op basis hiervan wordt t.b.v. het ontwerp-Luchthavenbesluit een keuze gemaakt over de ontwikkelruimte die in het Luchthavenbesluit wordt vastgelegd.

❖ *Zienswijze: 93682130*

Kern zienswijze

Indiener wil dat aanvullende maatregelen als onderdeel van de alternatieven worden opgenomen.

'Het NRD neemt als uitgangspunt de huidige openingstijden en neemt de ontwikkelruimte als (enige) variabele voor de te onderzoeken alternatieven. Daarmee blijven de implicaties en effecten van andere openingstijden en andere maatregelen buiten beeld. Wij vinden het echter van belang dat (extra) maatregelen – die ook betrekking hebben op openingstijden – in een extra alternatief scenario zonder ontwikkelingsruimte worden meegenomen. Alleen zo kan er een daadwerkelijke afweging op basis van effecten plaatsvinden. Die extra maatregelen betreffen:

- *Latere aanvangstijd in de weekenden;*
- *Geen nachtvluchten;*
- *Minder positievluchten;*
- *Seizoensgebonden maximum aantal vluchten per dagdeel;*
- *Aantal vluchten in de dagranden zoveel mogelijk beperken.'*

Antwoord

In de alternatieven in het MER worden door de luchthaven verschillende maatregelen onderzocht om de impact van het nachtelijk verkeer te verminderen en de hinder voor de omgeving te beperken. Bijvoorbeeld het halveren van het aantal vertraagde vluchten in 2030 ten opzichte van 2019, het

beperken van de vliegtijden voor zakelijk verkeer in de nacht en het bevroren van het aantal vluchten in de randen van de dag. Daarnaast zal in het MER een breder scala aan alternatieven onderzocht worden, waaronder een alternatief met minder vliegtuigbewegingen (indicatief 25%) en ook een variant van het EPP zonder ontwikkelruimte waarbij de totale passagierscapaciteit gelijk blijft. Een nachtsluiting of het reduceren van het aantal vluchten aan de randen van de dag zijn varianten die in het MER verkend worden.

❖ *Zienswijze: 93669444*

Kern zienswijze

Indiener pleit ervoor om bij afvallen alternatieven 3 en 4, een alternatief toe te voegen op de minimaal benodigde groei voor een rendabele exploitatie.

'Ten aanzien van de alternatieven 3 en 4 die respectievelijk uitgaan van een halvering van de groei (+ 4.380 vliegtuigbewegingen) en geen groei van het aantal vliegtuigbewegingen wordt in de NRD gesteld dat deze alternatieven zullen afvallen als uit onderzoek blijkt dat deze financieel en economisch niet haalbaar zijn. Dit zou kunnen betekenen dat er maar twee alternatieven onderzocht zullen worden, te weten de referentiesituatie en het alternatief met maximale ontwikkelruimte (+ 8.760 vliegtuigbewegingen). Dit is wel erg weinig. In het geval een alternatief afvalt, pleiten wij ervoor een alternatief toe te voegen dat gebaseerd is op de minimaal benodigde groei voor een rendabele exploitatie van de luchthaven.'

Antwoord

In de NRD geeft RTHA aan voornemens te zijn in het MER vier alternatieven voor de luchthaven te onderzoeken. Twee van deze alternatieven betreffen de groei van het aantal vliegtuigbewegingen voor commercieel verkeer. Daarbij dient opgemerkt dat in de Luchtvaartnota 2020-2050 vier publieke belangen genoemd staan en dat een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving er daar één van is. De afname van de negatieve gezondheidseffecten door luchtvaart wordt daarbij als voorwaarde voor de mogelijke toekomstige groei van de burgerluchtvaart gesteld. Parallel aan de MER onderzoeken wordt de doelstelling nader worden gespecificeerd en kwantificeerbaar en toetsbaar gemaakt. Op basis hiervan kunnen mogelijke alternatieven en varianten op hun doelbereik beoordeeld worden. Omdat deze concretisering nog niet is afgerond wordt in het MER een breder scala aan alternatieven onderzocht, waaronder een alternatief met minder vliegtuigbewegingen (indicatief 25%) en ook een variant van het EPP zonder ontwikkelruimte waarbij de totale passagierscapaciteit gelijk blijft.

❖ *Zienswijze: 93726839*

Kern zienswijze

Indiener verzoekt alternatieven 3 en 4 mee te nemen in de MER, ongeacht de uitkomst van een economische haalbaarheidsstudie.

'De voordracht van alternatieven 3 en 4 (o.b.v. reflecties EPP) als 'redelijkerwijs alternatief' lijken tegemoet te komen aan de kritische reflecties op het EPP. De concept-NRD geeft echter aan dat nog niet is vastgesteld of deze alternatieven financieel/economisch haalbaar zijn en deel uit kunnen/mogen maken van de MER. De NRD is daarmee nog niet gereed. Wij zijn daarom van mening dat het economisch onderzoek ten behoeve van alternatieven 3 en 4 moet zijn afgerond voordat de NRD duidelijk maakt welke alternatieven in het MER-proces kunnen worden meegenomen.'

Antwoord

In de NRD geeft RTHA aan voornemens te zijn in het MER vier alternatieven voor de luchthaven te onderzoeken. Daarbij dient opgemerkt dat in de Luchtvaartnota 2020-2050 vier publieke belangen genoemd staan en dat een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving er daar één van is. De afname van de negatieve gezondheidseffecten door luchtvaart wordt daarbij als voorwaarde voor de mogelijke toekomstige groei van de burgerluchtvaart gesteld. Parallel aan de MER onderzoeken wordt de doelstelling nader worden gespecificeerd en kwantificeerbaar gemaakt. Voor alle te onderzoeken

alternatieven worden de gezondheidseffecten inzichtelijk gemaakt. Op basis hiervan kunnen mogelijke alternatieven en varianten op hun doelbereik beoordeeld worden. Omdat deze concretisering nog niet is afgerond wordt in het MER een breder scala aan alternatieven onderzocht worden, waaronder een alternatief met minder vliegtuigbewegingen (indicatief 25%) en ook een variant van het EPP zonder ontwikkelruimte waarbij de totale passagierscapaciteit gelijk blijft.

❖ *Zienswijze: 93704793*

Kern zienswijze

Indiener vindt dat alternatieven niet mogen worden uitgesloten op financieel economische gevolgen. *'RTHA maakt deze keus echter niet met het oog op milieueffecten, maar baseert haar keus zuiver op al dan niet vermeende financieel-economische gevolgen. Onzes inziens mag niet beslist worden om alternatieven uit te sluiten enkel omwille van financieel-economische aannames. Dat is een beperking van de reikwijdte die tekort doet aan het doel van een MER: in kaart brengen van gevolgen op milieugebied door de voorgenomen (wijze) van activiteit.'*

Antwoord

Alle alternatieven die in de NRD opgenomen zijn en daarnaast een extra alternatief met minder vliegbewegingen en een extra alternatief zonder ontwikkelruimte en zonder extra capaciteit, worden als onderdeel van het MER onderzocht. Daarnaast zal in het MER een breder scala aan alternatieven onderzocht worden, waaronder een alternatief met minder vliegtuigbewegingen (indicatief 25%) en ook een variant van het EPP zonder ontwikkelruimte waarbij de totale passagierscapaciteit gelijk blijft. Deze alternatieven worden voorzien van een economische onderbouwing waarbij inzicht gegeven wordt in de vervoerprognoses, bedrijfseconomische haalbaarheid van de luchthavenexploitatie en de maatschappelijk-economische betekenis van de luchthaven(ontwikkeling). Mede op basis hiervan wordt t.b.v. het ontwerp-Luchthavenbesluit een keuze gemaakt over de ontwikkelruimte die binnen het Luchthavenbesluit mogelijk wordt gemaakt.

❖ *Zienswijze: 93691367*

Kern zienswijze

Indiener benadrukt het tekort aan aandacht aan alternatieven.

'Zo zou er bijvoorbeeld meer ingezet kunnen worden op duurzame vliegtuigtechnologie en alternatieve vormen van transport, zoals treinen.'

Antwoord

De Luchtvaartnota geeft aan dat het Rijk een integrale mobiliteitsbenadering voorstelt en de internationale verbondenheid via de lucht en de grond in samenhang bekijkt. Aangegeven wordt dat luchtvaart een van de beschikbare vervoersmiddelen is om Nederland internationaal verbonden te houden, met name voor bestemmingen waarvoor geen goed alternatief is. Juist omdat reisafstand niet het enige criterium is waarop kan worden afgewogen wat de bereikbaarheid is van een bestemming is in de Luchtvaartnota geen afstandscriterium genoemd waar binnen de trein prioriteit zou hebben boven luchtvaart. De limiet van 800 km wordt wel genoemd in het onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) uit 2018 waarvan de Luchtvaartnota een aantal resultaten noemt die overigens met name op Schiphol betrekking hebben. De trein kan volgens dit KiM-onderzoek in 2030 tussen 1,9 en 3,7 miljoen vliegtrips vervangen op de belangrijkste bestemmingen tot 800 kilometer vanaf Schiphol. Dan moet de reistijd, frequentie, prijs en comfort wel verbeteren. Bij een gemiddelde bezetting van 150 passagiers per vliegtuig, zijn dat 12.000 tot 25.000 vliegtuigbewegingen per jaar minder. Dat is zo'n 2-5% van alle vluchten op Schiphol. Dit KiM-onderzoek gaat ook beperkt in op RTHA. Het KiM stelt dat vooral de verbinding RTHA met Londen City met de trein zal concurreren. Onder vergelijkbare aannames als voor Schiphol verwacht het KiM dat door substitutie (van vliegtuig naar trein) in 2030 tot een afname van 830 tot 1060 vluchten per jaar kan leiden (dus maximaal ca. 5% van het handelsverkeer).

❖ *Zienswijze: 93733872*

Kern zienswijze

Indiener wil dat er andere alternatieven worden onderzocht.

'De notitie reikwijdte en detailniveau is wat mij betreft dermate eenzijdig, onjuist, incompleet en suggestief dat deze terug naar de tekentafel mag. Of beter: bevries de huidige situatie voor 1 of 2 jaar en start een brede, onafhankelijke studie waarbij voortbestaan, krimp, opheffing van RTHA, in wat voor vorm dan ook afgewogen wordt tegen realistische alternatieven.'

Antwoord

In de Luchtvaartnota 2020-2050 staan vier publieke belangen genoemd en een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving is er daar één van. De Rijksoverheid stuurt op afname van de negatieve gezondheidseffecten door luchtvaart als voorwaarde voor de toekomstige ontwikkeling van de burgerluchtvaart. Hierbij gaat het om geluidshinder en de gezondheidseffecten door de uitstoot van schadelijke stoffen. In de verschillende alternatieven zoals door RTHA in de concept-NRD beschreven wordt hier in bepaalde mate invulling aan gegeven. Daarnaast zal in het MER een breder scala aan alternatieven onderzocht worden, waaronder een alternatief met minder vliegtuigbewegingen (indicatief 25%) en ook een variant van het EPP zonder ontwikkelruimte waarbij de totale passagierscapaciteit gelijk blijft. De uitkomsten van het MER-onderzoek zullen inzichtelijk maken:

- Hoe de te onderzoeken alternatieven en eventuele varianten de in de concept-NRD gestelde doelen ten aanzien van geluidbelasting en verontreinigde stoffen kunnen realiseren;
- Wat de milieugevolgen van de alternatieven (en varianten) zijn ten opzichte van de referentiesituatie.

Op basis van de uitkomst van het MER en parallel daaraan de nadere concretisering van de doelstelling kan het ministerie een afweging maken in de besluitvorming.

In de concept-NRD geeft RTHA aan dat verdergaande reductie van de geluidsruimte of het aantal vliegtuigbewegingen op RTHA dan de voorgestelde alternatieven in de concept-NRD onhaalbaar zijn in verband met de historische slotrechten en een gezonde financiële exploitatie van de luchthaven. In navolging van het advies van de Commissie MER en om recht te doen aan het eerder gevolgde participatieproces en de vele zienswijzen worden in het MER twee extra alternatieven onderzocht: een alternatief met minder vliegtuigbewegingen (indicatief 25%) en een alternatief zonder ontwikkelruimte waarbij de totale capaciteit gelijk blijft. Opheffing is geen redelijk alternatief dat in het MER wordt onderzocht. Naast een MER is aan de luchthaven ook gevraagd een economische onderbouwing van de alternatieven op te stellen. Hieruit zal moeten blijken of de genoemde gezonde financiële exploitatie van de luchthaven mogelijk is bij een reductie van het aantal vliegtuigbewegingen en onder welke voorwaarden wel of niet. IenW zal de economische onderbouwing laten toetsen door een onafhankelijke werkgroep van deskundigen

❖ *Zienswijze: 93733095*

Kern zienswijze

Indiener wil inzicht in financiële haalbaarheid van de alternatieven.

'Kunt u mij inzicht verschaffen in het financiële overzicht en de financiële haalbaarheid, zoals geschetst door RTHA, van de 4 alternatieven en subalternatieven. Pas als de financiële onderbouwingen bekend zijn, wordt duidelijk hoeveel groei nodig is en hoeveel krimp mogelijk is, waarbinnen RTHA kan blijven bestaan. Aan de hand van de financiële haalbaarheid komt ook meer duidelijkheid over welke bedrijfsvoering nodig is bij welk alternatief. En dus niet alleen het alternatief 2 met maximale groeikansen, die door RTHA naar voren wordt geschoven, als uitgangspunt nemen. Krimp is ook een optie om serieus te onderzoeken.'

Antwoord

Alle alternatieven die in de NRD opgenomen zijn en het MER onderzocht. Daarnaast wordt een alternatief met minder vliegtuigbewegingen (indicatief 25%) en ook een variant van het EPP zonder ontwikkelruimte waarbij de totale passagierscapaciteit gelijk blijft en zonder extra capaciteit. Deze worden als onderdeel van het MER onderzocht. Al deze alternatieven en eventuele varianten worden voorzien van een economische onderbouwing waarbij inzicht gegeven wordt in de vervoerprognoses, bedrijfseconomische haalbaarheid van de luchthavenexploitatie en de maatschappelijk-economische betekenis van de luchthaven(ontwikkeling). Mede op basis hiervan wordt voor het ontwerp-Luchthavenbesluit een keuze gemaakt over de in het Luchthavenbesluit te bieden ontwikkelruimte.

❖ *Zienswijze: 93726239*

Kern zienswijze

Indiener wil graag meer uitleg over alternatief 2.

'Wij constateren dat er uitgebreid aandacht wordt besteed aan alternatief 2: Uitkomst Participatietraject. Wij hebben echter diverse zorgen en kritische kanttekeningen ten opzichte van enkele uitgangspunten van het EPP. Een beperking van het nachtregime en de plannen tot vermindering van de geluidhinder in de randen van de dag is in principe een goede zaak, maar het is nog onvoldoende duidelijk wat de daarmee te verdienen ontwikkelruimte overdag gaat betekenen. Uit het Adecs-rapport blijkt dat er met inzet van duurzamere toestellen groei mogelijk is tot een maximum van 8760 op jaarbasis, maar dat er een reductie van de emissie van schadelijke stoffen slechts te verwachten is bij een gehele vlootvernieuwing.'

Antwoord

In het kader van het MER zal duidelijker worden wat het effect is van de maatregelen die onder meer ten aanzien van het aantal vluchten en de openingstijden genomen worden.

❖ *Zienswijze: 93726239*

Kern zienswijze

Indiener vindt de argumentatie voor alternatief 3 en 4 onvoldoende.

'Wij zien dat met het opvoeren van alternatieven 3 en 4 er een poging is gedaan tegemoet te komen aan de kritische inbreng tijdens het participatietraject. Bij alternatief 4 worden echter nu al nadelen genoemd, waarbij wij kritische kanttekeningen plaatsen. Zo stelt de NRD dat wanneer gebruikers van de luchthaven geen ontwikkelruimte kunnen verdienen, zij niet zullen bewegen tot vlootvernieuwing. Het is voor ons allesbehalve aannemelijk dat het geven van ontwikkelruimte een noodzakelijke en onmisbare voorwaarde is om luchtvaartmaatschappijen tot vlootvernieuwing te bewegen. RTHA kan er namelijk voor kiezen meer eisen aan vlootvernieuwing te stellen omwille van het beperken van geluidhinder.'

Antwoord

In de Luchtvaartnota 2020-2050 staan vier publieke belangen genoemd en een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving is er daar één van. De Rijksoverheid stuurt op afname van de negatieve gezondheidseffecten door luchtvaart als voorwaarde voor de toekomstige ontwikkeling van de burgerluchtvaart. Hierbij gaat het om geluidshinder en de gezondheidseffecten door de uitstoot van schadelijke stoffen. Eventuele groeiimte moet dus verdiend worden door aantoonbare vermindering van de geluidbelasting. Uit de doelstelling van de Luchtvaartnota volgt dus dat vlootvernieuwing een voorwaarde is voor ontwikkelruimte voor de luchthaven, en niet andersom.

Overigens heeft de luchthaven slechts beperkte mogelijkheden om te sturen op vlootvernieuwing, met name vanwege internationale wet- en regelgeving. Wel kan de luchthaven indirect sturen door hogere landingsgelden te rekenen voor oudere, meer lawaaiige toestellen. In het MER zullen de gehanteerde aannames worden onderbouwd. Naarmate deze aannames onzeker zijn en effect hebben op het resultaat

van de berekeningen zal de gevoeligheid daarvan in het MER inzichtelijk gemaakt worden. Verwezen wordt ook naar het onderdeel Ontwikkelruimte verderop in dit hoofdstuk.

❖ *Zienswijze: 93721817*

Kern zienswijze

Indiener ziet graag een vijfde alternatief waarin de overheid compenseert voor de verloren inkomsten door krimp.

'Hier wordt gesteld (zonder onderbouwing dus niet vanuit een transparante V&W rekening) dat krimp niet mogelijk is vanwege de noodzaak voor een gezonde financiële exploitatie van de luchthaven. Daarbij moet worden opgemerkt, dat in de huidige situatie het commercieel verkeer ruwweg minder van 50% van de geluidsruimte gebruikt, maar wel voor meer dan 80% bijdraagt aan de financiële exploitatie van de luchthaven. Het maatschappelijke verkeer gebruikt eveneens bijna 50% van de geluidsruimte, maar draagt voor slecht enkele procenten bij aan de financiële exploitatie. Meegenomen moet worden wat de consequenties zijn van een hogere overheidsbijdrage in de exploitatie van de luchthaven naar rato van het gebruik van de geluidsruimte door het maatschappelijk verkeer. Dit moet worden uitgewerkt in een alternatief 5, zoals hiervoor al bepleit, waarbij de vergrote overheidsbijdrage ertoe leidt dat het aantal vliegtuigbewegingen groot commercieel verkeer kan worden verminderd en alleen kan worden afgewikkeld binnen beperktere openingstijden (bijv. 08.00-21.00 uur) op de luchthaven. Dit moet ook bij de MKBA nadrukkelijk naar voren komen.'

Antwoord

Als gevolg van de Nota Regionale luchthavenstrategie (RELUS) heeft de Rijksoverheid geen financiële betrokkenheid meer bij de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis. Een bijdrage van het Rijk is daarom niet aan de orde. Wel wordt in het MER wordt een extra alternatief onderzocht met een vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen (indicatief 25%) ten opzichte van het gebruiksjaar 2019. Er wordt ook een variant op het EPP zonder ontwikkelruimte onderzocht waarbij het aantal vliegtuigbewegingen gelijk blijft. De uitkomsten van het MER zullen inzichtelijk maken hoe de verschillende alternatieven en eventuele varianten de in de Luchtvaartnota gestelde doelen ten aanzien van reductie van geluidbelasting en verontreinigde stoffen kunnen realiseren. Op basis daarvan kan de luchthaven dan een aanvraag voor een Luchthavenbesluit doen en kan het ministerie een afweging maken in de besluitvorming. Naast een MER is aan de luchthaven ook gevraagd een economische onderbouwing van de alternatieven op te stellen. Hieruit zal moeten blijken of de genoemde gezonde financiële exploitatie van de luchthaven mogelijk is bij een reductie van het aantal vliegtuigbewegingen en onder welke voorwaarden wel of niet. IenW zal de economische onderbouwing laten toetsen door een onafhankelijke werkgroep van deskundigen.

❖ *Zienswijze: 93718470*

Kern zienswijze

Indiener is tegen de aanpak in alternatief 1, omdat dit extra geluidhinder en stikstofuitstoot veroorzaakt. *'Het volledig inzetten van de door vlootvernieuwing ontstane ruimte met extra verkeer wijzen wij af. Hiermee ontstaan er namelijk zoveel meer extra vliegtuigbewegingen dat er zeer waarschijnlijk extra geluidhinder ontstaat en extra stikstofdepositie, die van negatieve invloed is op het omliggende ecosysteem.'*

Antwoord

Alternatief 1 betreft de referentiesituatie, dat alleen dient om de verschillen met de andere alternatieven inzichtelijk te maken en is geen alternatief dat in het Luchthavenbesluit uitgewerkt kan worden.

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Alternatieven

In de NRD wordt gesteld dat drie alternatieven worden onderzocht: één alternatief met ruimte voor groei voor de luchthaven, één alternatief met beperkte ruimte en één zonder groei. De Commissie vindt het milieuonderzoek voor deze alternatieven belangrijk en adviseert om ze alle drie in het milieueffectrapport te onderzoeken. De Commissie adviseert daarnaast ook alternatieven mee te nemen waarin verbetering van de leefomgeving centraal staat. Onderzocht moet worden wat de positieve milieugevolgen zijn van gelijkblijvende passagiersaantallen en krimp van het aantal vliegtuigbewegingen. Zo worden de milieueffecten van de keuzes duidelijk.

Antwoord

Omdat het participatietraject niet heeft geleid tot een concretisering van de doelstellingen zoals opgenomen in de Luchtvaartnota 2020-2050, wordt in het MER een breder scala aan alternatieven onderzocht. Er is een groot aantal zienswijzen ingediend dat gaat over het onderzoeken van een krimpalternatief in relatie tot de ontwikkeling van RTHA. Veel indieners geven aan dat groeialternatieven haaks staan op de doelstelling uit de Luchtvaartnota en zullen leiden tot meer geluidsoverlast en een toename van uitstoot van schadelijke stoffen. In het MER worden daarom ook alternatieven onderzocht waarbij conform het advies van de Commissie voor de m.e.r., en ook in reactie op de ontvangen zienswijzen de verbetering van de leefomgeving meer centraal staat. Het gaat om:

- Een alternatief met indicatief 25% reductie van het aantal vliegtuigbewegingen; en,*
- Een variant op het EPP zonder ontwikkelruimte (oorspronkelijk alternatief 4 uit het concept NRD), met gelijke totale capaciteit en gelijk aantal vliegtuigbewegingen. Dit is een variant zonder verschuiving naar grotere toestellen waarbij het aantal passagiers gelijk is aan de situatie van gebruiksjaar 2019. Als mocht blijken dat deze variant niet onderscheidend is ten opzichte van de bandbreedte van effecten zoals deze in beeld komt als resultaat van de gevoeligheidsanalyse op het oorspronkelijk alternatief 4 uit het concept NRD is er geen noodzaak deze variant verder te onderzoeken.*

De resultaten uit de verdere specificering en uitwerking van de hierboven benoemde doelstellingen is bepalend voor het antwoord op de vraag in hoeverre alternatieven probleemoplossend zijn en onder welke voorwaarden dit mogelijk is.

Sluiting van de luchthaven

❖ *Zienswijzen: 93470391, 93437717, 93416431, 93259272, 93603695, 93566577, 93560919, 93557553, 93556205, 93549181, 93546862, 93544440, 93541278, 93492532, 93607557, 93670035, 93692228, 93689386, 93689312, 93733447, 93726709, 93718470, 93643157, 93721169, 93488733*

Kern zienswijzen

Er zijn meerdere zienswijzen ingediend die vragen om een sluiting van RTHA mee te nemen als alternatief. Samenvattend zien indieners graag dat vluchten op Schiphol geconcentreerd worden en dat de grond wordt herbestemd voor woningbouw of (groene) openbare ruimte.

Antwoord

In de Luchtvaartnota staat dat de regionale luchthavens van nationale betekenis – waaronder RTHA – vooral ten dienste staan van de regio waarin ze liggen en zorgen voor verbindingen met primair Europese bestemmingen. Hiermee wordt bijgedragen aan de internationale verbondenheid van Nederland en, voor RTHA meer specifiek, aan de internationale verbondenheid van de regio's Rotterdam-Rijnmond en Haaglanden. De regionale luchthavens zijn ook (indirect) ondersteunend aan Schiphol, bijvoorbeeld RTHA als uitwijkvluchthaven voor passagiers. De luchthavens vervullen verder belangrijke maatschappelijke functies, zoals het bieden van infrastructuur voor het uitvoeren van spoedeisend medisch verkeer (traumahelikopter en donorvluchten), politietaken, de Kustwacht en de brandweer. Tenslotte bieden ze door hun schaal ook goede mogelijkheden voor het uitvoeren van specifieke tests of innovaties. Vanuit deze achtergrond wordt ook in de Luchtvaartnota gesteld dat de regionale luchthavens hun huidige rol behouden. Van sluiting is daarom geen sprake. Daarom worden de zienswijzen die vragen ook een alternatief te onderzoeken waarbij RTHA gesloten wordt niet overgenomen.

Krimpalternatief

❖ *Zienschijzen: 93053906, 92999319, 93152685, 93320319, 93267929, 93259256, 93259163, 93451921, 93418984, 93416431, 93259272, 93603695, 93595527, 93566577, 93560919, 93557553, 93556205, 93549181, 93546862, 93544440, 93541278, 93507201, 93492532, 93487517, 93619675, 93607557, 93607436, 93607436, 93607317, 93663066, 93661368, 93660018, 93659846, 93659050, 93657118, 93651395, 93648929, 93646420, 93643157, 93642703, 93685074, 93678999, 93670082, 93670082, 93670035, 93712010, 93704793, 93689386, 93689312, 93730204, 93726709, 93726239, 93718470, 93718470, 93733447, 93733872, 93631653, 93726839*

Kern zienschijzen

Er is een groot aantal zienschijzen ingediend die gaan over het onderzoeken van een krimpalternatief inzake de ontwikkeling van RTHA. Veel indieners geven aan dat groeialternatieven haaks staan op de doelstelling uit de Luchtvaartnota en zullen leiden tot meer geluidsoverlast en een toename van uitstoot van schadelijke stoffen. Groei van de luchthaven is daarmee volgens indieners in strijd met de Luchtvaartnota, waarin wordt ingezet op duurzame luchtvaart (onmogelijk) en beperken van overlast voor omwonenden. Daarnaast vindt een aantal indieners dat vanuit maatschappelijk- en klimaatbelang het onderzoek naar een krimpalternatief moet worden uitgewerkt.

Antwoord

In de Luchtvaartnota 2020-2050 staan vier publieke belangen genoemd en een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving is er daar één van. De Rijksoverheid stuurt op afname van de negatieve gezondheidseffecten door luchtvaart als voorwaarde voor de toekomstige ontwikkeling van de burgerluchtvaart. Hierbij gaat het om geluidshinder en de gezondheidseffecten door de uitstoot van schadelijke stoffen. In de verschillende alternatieven zoals door RTHA in de concept-NRD beschreven wordt hier in bepaalde mate invulling aan gegeven. Daarnaast worden in het MER een extra alternatief met minder vliegtuigbewegingen (indicatief 25%) en een variant op het EPP zonder ontwikkelruimte waarbij de totale passagierscapaciteit gelijk blijft. Op basis van de nader geconcretiseerde doelstelling die parallel aan het MER ontwikkeld wordt kunnen uitkomsten van het MER onderzoek inzichtelijk maken hoe de verschillende alternatieven de in de Luchtvaartnota gestelde doelen ten aanzien van reductie van geluidbelasting en verontreinigde stoffen kunnen realiseren. Op basis daarvan kan de luchthaven dan een aanvraag voor een Luchthavenbesluit doen en kan het ministerie een afweging maken in de besluitvorming. In de concept-NRD geeft RTHA aan dat verdergaande reductie van de geluidsruijnte of het aantal vliegtuigbewegingen op RTHA dan de voorgestelde alternatieven in de concept-NRD onhaalbaar zijn in verband met de historische slotrechten en een gezonde financiële exploitatie van de luchthaven.

Naast een MER is aan de luchthaven ook gevraagd een economische onderbouwing van de alternatieven op te stellen. Hieruit zal moeten blijken of de genoemde gezonde financiële exploitatie van de luchthaven mogelijk is bij een alternatief met een reductie van het aantal vliegtuigbewegingen of een alternatief zonder ontwikkelruimte en zonder groei van de capaciteit en onder welke voorwaarden wel of niet. IenW zal de economische onderbouwing laten toetsen door een onafhankelijke werkgroep van deskundigen.

Optimalisaties

❖ *Zienswijze: 93595527*

Kern zienswijze

Indiener wil graag meer inzicht in de in de NRD benoemde optimalisaties.

Wij zouden graag in de NRD en de MER opgenomen zien welke optimalisaties het concreet betreft of zou kunnen betreffen en op basis van welke criteria de beoordeling plaatsvindt. Wij verzoeken in de optimalisaties mee te nemen de extra maatregelen zoals door ons in de reactie op het eindresultaat participatietraject en onder "2.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten" zijn genoemd.

Antwoord

In de NRD wordt gesteld dat vier alternatieven worden onderzocht. De Commissie voor de m.e.r. adviseert daarnaast ook alternatieven mee te nemen waarin verbetering van de leefomgeving centraal staat. Deze lijn wordt overgenomen in het MER. In de alternatieven in het MER worden door de luchthaven verschillende maatregelen onderzocht om hinder te verminderen. Bijvoorbeeld het halveren van het aantal vertraagde vluchten in 2030 ten opzichte van 2019 en het beperken van de vliegtijden voor zakelijk verkeer in de nacht. Daarnaast wordt in het MER een alternatief met minder vliegtuigbewegingen (indicatief 25%) en een alternatief zonder ontwikkelruimte onderzocht waarbij de totale capaciteit gelijk blijft. Een nachtsluiting of het reduceren van het aantal vluchten aan de randen van de dag zijn varianten die in het MER verkend worden

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Varianten om hinder te beperken

De voorgestelde alternatieven variëren in groeiruimte, maar verschillen niet in de manier van hinderbeperking. Daarmee geeft het MER geen antwoord op de vraag of een ander gebruik van de luchthaven tot minder milieueffecten kan leiden. Meerdere zienswijzen gaan in op alternatieve maatregelen om hinder te verminderen, zoals:

- Verdere beperking openingstijden;
- Rustperiodes in de week;
- Andere verdeling van vluchten door het jaar heen (zomer/winter);
- Optimalisatie van vliegroutes die woongebieden meer vermijden;
- Alternatieve vertrek- en landingsprocedures;
- Handhaving;
- Manieren om emissie-armere vliegtuigen te stimuleren (geluid en NO_x).

De NRD behandelt een verdere beperking van openingstijden en geeft aan dat dit niet verder onderzocht wordt omdat het voor de luchtvaartsector niet haalbaar zou zijn. De Commissie adviseert om dergelijke hinderbeperkende maatregelen wel in het MER te onderzoeken, zodat bij de afweging ook milieuoverwegingen (kunnen) worden betrokken.

Antwoord

In het MER worden de geadviseerde varianten onderzocht voor zover deze mogelijk zijn.

Beperking korte vluchten

❖ *Zienswijzen: 93661368, 93648929, 93712010, 93488733*

Kern zienswijzen

De indieners willen dat gevolgen schrappen vluchten korte afstanden wordt onderzocht.

'Ook moeten in het MER de gevolgen van het schrappen van vluchten over korte afstand worden onderzocht.'

Antwoord

In een Luchthavenbesluit kunnen op grond van de Wet luchtvaart geen afspraken worden neergelegd over bestemmingen. Het luchtvervoer in, van, door en over Nederland wordt hoofdzakelijk geregeld door de Luchtvaartwet en Europese regelgeving zoals EU Verordening 1008/2008 voor de exploitatie van luchtvaartdiensten in de EU. Op grond van deze specifieke luchtvervoersregelgeving is het in beginsel niet mogelijk om binnen de EU vluchten van Europese carriers te verbieden. Ook voor binnenlandse of grensoverschrijdende vluchten met privéjets en BA met een zakelijk, privaat of anderszins vlucht doel is het niet zonder meer mogelijk duurzaamheidseisen te stellen. De EU Verordening 1008/2008 biedt in beperkte mate wel mogelijkheden luchtvervoer met commerciële luchtvaartuigen om redenen van milieu (tijdelijk) te beperken maar dit is aan strenge voorschriften (onder andere tijdelijkheid) verbonden.

Omdat burgerluchthavens met een luchthavenbesluit een (beperkt) openbaar karakter hebben, kan de exploitant gebruikers bovendien niet zonder geldige reden weigeren gebruik te maken van de luchthaven. Dit geldt ook voor RTHA. In de Wet luchtvaart is bepaald dat de exploitant verplicht is om luchthavenluchtverkeer toe te laten op de luchthaven. Dit omdat het luchthavenluchtverkeer er in beginsel op moet kunnen vertrouwen dat het gebruik kan maken van deze terreinen. De exploitant kan hiervan afwijken als dit in het belang van de veiligheid nodig is. De verplichte toegang ziet niet op circuitvluchten, oefenvluchten en proefvluchten omdat dit type verkeer voor de omgeving in potentie hinder veroorzaakt. In de Wet luchtvaart is wel opgenomen dat de exploitant toestemming voor gebruik van de luchthaven kan weigeren om te voorkomen dat de grenswaarden voor geluid worden overschreden. Het aandeel vluchten commercieel verkeer van en naar bestemmingen op minder dan 800 kilometer afstand van RTHA is daarnaast beperkt. Het schrappen van bestemmingen die op korte afstand van RTHA liggen, of het diversifiëren van bestemmingen zal daarom niet in het MER onderzocht worden.

❖ *Zienswijzen: 93648929, 93712010, 93661368*

Kern zienswijzen

Indiener wil dat in MER onderzocht wordt in hoeverre 50% meer groot commercieel verkeer overeenkomt met het uitgangspunt van hinderreductie.

'De gevolgen van de minus 3 dB waarmee gerekend wordt zijn verstrekkend: in het 'EPP-scenario' wordt die 'winst' vertaald in een groei van het aantal vluchten met zo'n 9.000 grote passagierstoestellen per jaar. (7) Gevolg is dat de omwonenden 50% méér vluchten te horen krijgen dan thans. Van hinderreductie in de directe omgeving van RTHA door 'stillere' vliegtuigen zal dus geen sprake zijn.'

Antwoord

Het RIVM beschrijft in het rapport (nr. 2019-0201) "Vliegtuiggeluid: meten, berekenen en beleven: Een verkenning van wensen en ontwikkelopties"⁷ dat de L_{den} en L_{night} goede geluidindicatoren zijn om de relatie met geluidhinder, slaapverstoring en lange termijn gezondheidseffecten te beschrijven. De blootstellings-respons relaties afgeleid op basis van onderzoek naar de hinderbeleving duiden er op dat een afname van de geluidbelasting leidt tot een afname van het aantal ernstig gehinderden. Nieuwe, stillere vliegtuigen dragen bij aan een verlaging van de geluidbelasting. Uit onderzoek komt naar voren

⁷ <https://www.rivm.nl/publicaties/vliegtuiggeluid-meten-berekenen-en-beleven-verkenning-van-wensen-en-ontwikkelopties>

dat andere geluidindicatoren – zoals de 'Number Above'-index – ook gebruikt kunnen worden om de (lange termijn) geluidhinder te beschrijven of te voorspellen. Deze indicatoren zijn echter minder goed dan de L_{den} in staat om de samenhang tussen de geluidbelasting en de daarbij optredende geluidhinder te beschrijven. Combinaties van geluidindicatoren om de relatie met geluidhinder te verklaren lijken meerwaarde te hebben boven het gebruik van alleen de L_{den} . In het MER zal in ieder geval voor een aantal hotspots of gebieden binnen een aantal representatieve stedelijke en landelijke locaties de representatieve piekbelasting van het vliegverkeer als gevolg van de alternatieven onderzocht worden.

Startprocedures

❖ *Zienswijzen: 93607436, 93670082*

Kern zienswijzen

Indiener wil dat varianten voor startprocedures worden opgenomen.

'Bij de start van vliegtuigen zijn er verschillende procedures, zoals NADP1 en NADP2, waarbij er in de eerste vluchtfase een onderscheid is tussen het zo snel mogelijk winnen van hoogte versus het zo veel mogelijk ontwikkelen van snelheid. De startprocedure kan invloed hebben op geluidhinder in de omgeving van de luchthaven. Kan er aan het MER een alternatief of variant worden toegevoegd om het effect van verschillende startprocedures inzichtelijk te krijgen?'

Antwoord

Historisch gezien wordt er bij starts vanaf RTHA (van commercieel verkeer) 33% van NADP1 gebruik gemaakt en 67% NADP2. Voor geluidsberekeningen voor het MER zal dit ook het uitgangspunt zijn. Als gevoeligheidsanalyse zal ook inzichtelijk gemaakt worden wat het effect is van startend verkeer waarbij alleen gebruik gemaakt wordt van NADP1 en alleen NADP2.

❖ *Zienswijze: 93718470*

Kern zienswijze

Indiener vraagt om stillere stijg- en landingsprocedures in te voeren.

'Voer stillere stijg- en landingsprocedures in, bijvoorbeeld door hoger aanvliegen tijdens landen.'

Antwoord

In het kader van het programma Luchtruimherziening wordt vanwege de geringe afstand tussen Rotterdam en Schiphol het naderingsgebied van Rotterdam opnieuw ingericht. Naast kortere routes en minder uitstoot maakt de voorziene verandering het beter mogelijk om het naderende en vertrekkende vliegverkeer van onder andere Rotterdam zoveel mogelijk continu te laten klimmen en dalen op vaste routes. Dat beperkt afwijken, geluid en emissies. Met de introductie van vaste naderingsroutes vanaf 6.000 voet en de toename van de hoogte waarop de vertrekkende routes moeten worden gevolgd, zal er meer volgens vaste routes gevlogen worden. Voor meer informatie over het programma Luchtruimherziening kan [Nieuwe indeling luchtruim | Luchtvaart in de toekomst](#) worden geraadpleegd⁸. Omdat het streven is het Luchthavenbesluit RTHA vóór 2025 vast te stellen en het programma Luchtruimherziening een looptijd tot 2035 heeft, wordt er in het kader van de onderzoeken voor het Luchthavenbesluit (waaronder het MER) uitgegaan van de huidige aankomst- en vertrekkende routes. In de Luchtvaartnota 2020-2050 is aangekondigd dat het kabinet gaat bekijken hoe het nauwkeurig gebruik van vliegroutes en het vastleggen van preferente minimale vlieghoogten in juridische besluiten zo goed mogelijk kan worden geborgd en gehandhaafd. Dit gebeurt parallel aan de uitwerking van het routeontwerp in de luchtruimherziening.

⁸ <https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/onderwerpen/nieuwe-indeling-luchtruim>

Alternatieve verdienmodellen

❖ *Zienswijze: 93488733, 93670035, 93718470*

Kern zienswijze

Indieners verzoeken om het huidige verdienmodel van de luchthaven niet als een gegeven te beschouwen, en willen dat alternatieve verdienmodellen voor de luchthaven worden onderzocht.

Antwoord

Ten behoeve van de besluitvorming over de toekomst van RTHA en het daartoe uiteindelijk te kiezen alternatief, worden voor de te onderzoeken alternatieven de milieueffecten in het MER inzichtelijk gemaakt. Deze alternatieven zullen tevens van een economische onderbouwing voorzien worden. IenW zal de economische onderbouwing laten toetsen door een onafhankelijke werkgroep van deskundigen. In aanvulling op de alternatieven uit de NRD worden conform het advies van de Commissie MER twee extra alternatieven onderzocht met minder vliegtuigbewegingen (indicatief 25%) en een variant op het EPP zonder ontwikkelruimte waarbij de totale passagierscapaciteit gelijk blijft. Het is aan RTHA als initiatiefnemer om aan te tonen of dat mogelijk is en als dat het geval is, op welke manier (al dan niet via een alternatief verdienmodel).

Groeiverdienmodel

❖ *Zienswijze: 93607317*

Kern zienswijze

Indiener stelt dat er meer onderzoek nodig is naar de gevolgen van het groeiverdienmodel.

'In de NRD worden verschillende scenario's uitgewerkt van het groeiverdienmodel. De maximale toename van 8.750 vliegtuigbewegingen is volgens ons buitenproportioneel. In de NRD wordt ook een scenario onderzocht waarbij de maximale toename van het aantal vliegtuigbewegingen is gehalveerd. Echter, de exacte grenswaarden die hierbij gehanteerd worden ontbreken in de NRD. Dit is essentieel om de impact van het groeiverdienmodel inzichtelijk te maken. Zonder concrete grenswaarden is er geen verantwoord aantal vliegtuigbewegingen vast te stellen.'

Antwoord

In het MER worden de milieueffecten van de verschillende te onderzoeken alternatieven in kaart gebracht. Hierbij is nog geen sprake van grenswaarden. Onder meer op basis van het MER besluit het ministerie over het alternatief dat als uitgangspunt voor het Luchthavenbesluit dient. Grenswaarden voor de handhavingpunten ten behoeve van de maximale geluidsbelasting worden op basis van dat alternatief in het Luchthavenbesluit vastgesteld.

In de Luchtvaartnota is opgenomen dat (regionale) luchthavens zich binnen de huidige geluidsruimte mogen ontwikkelen. Op basis van het Eindproduct Participatietraject luchthaven Rotterdam (EPP) heeft RTHA in de NRD onder meer een alternatief opgenomen waarbij sprake is van 8.760 extra bewegingen ten opzichte van het gebruiksjaar 2019. Het gaat hierbij om minder dan de helft van de geluidsruimte die beschikbaar komt door de veronderstelde vlootvernieuwing.

Bij de besluitvorming over het Luchthavenbesluit worden alle onderbouwende studies beschouwd en zal een afweging van alle effecten worden gemaakt. De Luchtvaartnota is daarvoor het beleidsmatige kader. Op de besluitvorming voor RTHA kan nu nog niet vooruit worden gelopen. Hoe er met de winst behaald door vlootvernieuwing omgegaan wordt is dus op dit moment nog niet te zeggen.

Ontwikkelruimte

❖ *Zienswijze: 93731028*

Kern zienswijze

Indiener wil graag verduidelijking over "(voorwaardelijke) ontwikkelruimte"

'In de alternatieven wordt regelmatig gesproken over een "(voorwaardelijke) ontwikkelruimte" van 8.760 bewegingen. Waar komt dit aantal bewegingen vandaan en komen deze bewegingen boven op het gebruiksjaar 2019?'

Antwoord

Door vlootvernieuwing zal de geluidsbelasting naar verwachting afnemen, wat binnen de huidige geluidscontouren (geluids)ruimte oplevert. Bij alternatief 2 van de NRD wordt die geluidsruimte voor minder dan de helft ingevuld met een groei van 8.760 vliegtuigbewegingen. Dit betreft de ontwikkelruimte. Bij dit alternatief zou de rest niet (door groei van het aantal vliegtuigbewegingen) ingevuld worden waardoor de totale geluidbelasting afneemt. De voorwaardelijkheid betreft de vlootvernieuwing en een lagere geluidsbelasting. Daarnaast mag deze groei van het aantal vliegtuigbewegingen alleen plaatsvinden tussen 09:00 en 21:00 uur.

❖ *Zienswijze: 93731028*

Kern zienswijze

Indiener wil graag verduidelijking over de term maximale gebruikersruimte.

'Ook de term maximale gebruikersruimte komt regelmatig terug maar is niet duidelijk gedefinieerd.'

Antwoord

De (maximale) gebruikersruimte betreft de hoeveelheid (berekend) geluid welke het vliegverkeer op de luchthaven maximaal in één (gebruiks)jaar mag produceren.

❖ *Zienswijze: 93721817*

Kern zienswijze

Indiener wil graag zien dat er andere wijzen dan ontwikkelruimte worden overwogen voor het stimuleren van vlootvernieuwing.

'Hier wordt gesteld dat de belangrijkste prikkel voor de gebruikers van de luchthaven voor vlootvernieuwing ontbreekt als zij hiermee geen ontwikkelruimte verdienen. Opvallend dat een beter draagvlak onder omwonenden geen prikkel is, althans niet genoemd wordt. Ook minder klachten wordt niet genoemd als prikkel. De vraag of vlootvernieuwing niet op andere wijze kan worden gerealiseerd, bevorderd of wellicht zelfs afgedwongen wordt niet besproken, terwijl de relevantie voor die vraag wel degelijk bestaat en voor omwonenden navenant belangrijk is. Verder wordt in de derde alinea een voorspelling gedaan over welke vliegtuigen erin gezet zullen gaan worden om alsnog aan de blijkbaar autonome vraag (waarom dan toch al die advertenties?) te voldoen. In elk geval goed om in de MER dit scenario te berekenen, als dan ook het aantal piekmomenten (L_{max}) inzichtelijk worden gemaakt en niet alleen een L_{den} berekening.'

Antwoord

De opmerking over vlootvernieuwing zal meegenomen worden bij het opstellen van het concept-Luchthavenbesluit. Er zal daarbij nagegaan worden of er prikkels zijn (anders dan het verdienen van ontwikkelruimte) die vlootvernieuwing kunnen stimuleren. Tevens zal in het MER ook de LA_{max} van de verschillende varianten inzichtelijk gemaakt worden. De LA_{max} is het maximale A-gewogen geluidniveau dat wordt geproduceerd tijdens één vliegtuigbeweging.

Regionale doelen

❖ Zienswijze: 93721817

Kern zienswijze

Indiener ziet in de alternatieven graag de vijf door de onafhankelijke verkenner opgestelde regionale doelen terug.

'De onafhankelijke verkenner Joost Schrijnen heeft in 2017 met betrekking tot de ontwikkeling van RTHA vijf regionale doelen geformuleerd¹ en aangegeven dat: 'Een samenhangende invulling van deze doelen van belang is'. Deze samenhangende invulling met aandacht voor de vijf regionale doelen komt in de scenario's van het concept-NRD niet terug. Een onderbouwing van de toegevoegde waarde voor de regio, per scenario dient dan ook ingebracht te worden.'

Antwoord

Alle in de NRD opgenomen alternatieven worden voorzien van een economische onderbouwing waarbij inzicht gegeven wordt in de vervoerprognoses, bedrijfseconomische haalbaarheid van de luchthavenexploitatie en de maatschappelijk-economische betekenis van de luchthaven(ontwikkeling). IenW zal de economische onderbouwing laten toetsen door een onafhankelijke werkgroep van deskundigen. Naar aanleiding van een bestuurlijke verkenning heeft dhr. Schrijnen in 2017 in zijn advies aan de leden van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport (BRR) vijf regionale doelen geformuleerd welke bijna allemaal uitgewerkt worden, of reeds uitgewerkt zijn. De verbetering van de leefomgeving en de beperking van hinder zijn onderdeel van de in de NRD opgenomen alternatieven. De communicatie met de omwonenden en de versteviging van de governance op RTHA is daarnaast in het kader van de Commissie Regionaal Overleg (CRO) RTHA opgepakt. Ook het participatietraject dat onder verantwoordelijkheid van RTHA is uitgevoerd en waaraan omwonenden en de BRR-leden hebben deelgenomen is een voorbeeld hiervan. Voor wat betreft de toename van het aandeel zakelijke bestemmingen voor RTHA is het op grond van de Wet luchtvaart niet mogelijk om in een Luchthavenbesluit afspraken op te nemen over bestemmingen (zie verder ook het antwoord op de zienswijzen over bestemmingen).

3.5 Vlootsamenstelling

Samenvatting NRD

Voor het commercieel verkeer zal worden uitgegaan van een gefaseerde vervanging van de huidige zogenoemde hoofdstuk-4 vliegtuigen door de opvolgers die sinds enige jaren op de markt zijn en voldoen aan de hoofdstuk-14 standaard. Er wordt verondersteld dat de snelheid van vlootvernieuwing en implementatie op luchthavens afhankelijk is van het gekozen alternatief op basis van de maatregelen die dit bespoedigen. De infrastructuur aan luchtzijde zal als gevolg van het nieuwe Luchthavenbesluit niet worden aangepast.

Verwachting is dat de marktvraag naar vliegverkeer groter zal zijn dan het aanbod in aantal bewegingen. Daarom wordt bij de alternatieven met beperkte of geen ontwikkelruimte rekening gehouden met het feit dat er deels gevlogen kan worden met iets grotere vliegtuigtypes. Bij de kleine luchtvaart is de verwachting dat richting 2035 een deel van de vloot vervangen kan worden door vliegtuigen die elektrisch aangedreven zijn. Dit zal in het MER verder onderzocht worden.

Vlootsamenstelling: stillere vliegtuigen

❖ *Zienswijzen: 93451921, 93439679, 93420318, 93413570, 93603695, 93566577, 93560919, 93557553, 93556205, 93549181, 93546862, 93544440, 93541278, 93524529, 93524489, 93496263, 93488733, 93661368, 93657111, 93648929, 93686769, 93685074, 93674247, 93665359, 93712010, 93711654, 93697127, 93694637, 93692228, 93689386, 93689312, 93726709*

Kern zienswijzen

Een groot aantal zienswijzen gaat in op de toekomstige vlootsamenstelling, met name gericht op het toepassen van stillere vliegtuigen en de veronderstelde effecten daarvan op de omgeving. De kern van de zienswijzen op dit onderwerp is:

- Indieners vinden dat het gebruik van stillere vliegtuigen en de daarmee vrijvallende geluidsruimte van RTHA niet gekoppeld mag worden aan groei en ontwikkelruimte van de luchthaven;
- Indieners stellen dat in het eerste halfuur van de opening van het vliegveld alleen stillere vliegtuigen worden gebruikt;
- Indieners stellen er geen vertrouwen in te hebben dat stillere vliegtuigen ook daadwerkelijk stiller zijn in de praktijk;
- Indieners willen inzicht in de omgang met 'stillere vliegtuigen' en het daaruit volgende groei verdienenmodel van RTHA;
- Indieners verzoeken andere methodes om geluidsoverlast voor omwonenden vast te stellen, aangezien een 'stillere' vloot niet als stiller wordt ervaren;
- Het MER moet reflecteren op 'theoretisch' stiller, 'hoorbaar' stiller en 'meetbaar' stiller en op 'schoner' met name in de directe omgeving van de luchthaven. Uit het onderzoek moet blijken of stillere toestellen ook daadwerkelijk waarneembaar stiller zijn in de omgeving;
- Indieners willen dat wordt ingegaan op ervaren extra hinder door het tonale karakter van die 'stille' toestellen.

Antwoord

In het MER wordt onderzocht wat de milieuwinst door de vlootvernieuwing is in de verschillende alternatieven die onderzocht worden. Uit het MER moet ook blijken hoe die winst zich verhoudt tot groei voor zover daar sprake van is in de onderzochte alternatieven. In de Luchtvaartnota 2020-2050 staan vier publieke belangen genoemd en een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving is er daar één van. Dat wordt in het MER concreet gemaakt door de afname van de negatieve gezondheidseffecten (geluidshinder en de gezondheidseffecten door de uitstoot van schadelijke stoffen) in beeld te brengen.

Het RIVM beschrijft in het rapport (nr. 2019-0201) "Vliegtuiggeluid: meten, berekenen en beleven: Een verkenning van wensen en ontwikkelopties"⁹ dat de L_{den} en L_{night} goede geluidindicatoren zijn om de relatie met geluidhinder, slaapverstoring en lange termijn gezondheidseffecten te beschrijven. De blootstellings-respons relaties afgeleid op basis van onderzoek naar de hinderbeleving duiden er op dat een afname van de geluidbelasting leidt tot een afname van het aantal ernstig gehinderden. Nieuwe, stillere vliegtuigen dragen bij aan een verlaging van de geluidbelasting. In het MER zal in ieder geval voor een aantal hotspots of gebieden binnen een aantal representatieve stedelijke en landelijke locaties de representatieve piekbelasting van het vliegverkeer als gevolg van de alternatieven onderzocht worden. Aanvullend daarop wordt het aantal maal dat passages een piekniveau boven 60 en 70 dB(A) veroorzaken (Number Above: NA60 en NA70) ingeschat.

In het MER worden de piekbelastingen van geluid van verschillende alternatieven in kaart gebracht. Voor deze effecten bestaan nog geen vastgestelde dosis-effectrelaties waardoor de betekenis hiervan voor de hinder en gezondheid nog niet te voorspellen is. De piekbelasting is mogelijk wel onderscheidend voor de verschillende alternatieven en daarmee relevante informatie voor de afweging van de verschillende alternatieven.

In het kader van de Programmatistische Aanpak Meten (en berekenen) Vliegtuiggeluid (PAMV) wordt een zogenoemde nationale meetstrategie ontwikkeld. Daartoe wordt onder meer onderzocht hoe de gemeten en berekende jaargemiddelde geluidbelasting op elkaar aansluiten, en op welke onderdelen inspanningen zouden moeten worden gepleegd om de verschillen tussen metingen en berekeningen te verkleinen. Overigens meldt de DCMR Milieudienst Rijnmond in haar jaarrapport 2022 "Analyse meldingen rondom Rotterdam The Hague Airport" dat de gemeten geluidswaarden lager zijn dan de berekende waarden en dat de gemeten geluidswaarden voor de Airbus A320Neo en de Boeing 737Max (welke tot de nieuwste generatie passagiersvliegtuigen behoren) lager zijn dan de Boeing 737-800. Daarnaast wordt in het jaarrapport het tonale karakter van de Airbus A320Neo en de Boeing 737Max gemeld. Voor dit alles adviseert de DCMR (aan de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Rotterdam) verder onderzoek te doen.

In de concept NRD heeft de luchthaven aangegeven om in de randen van de dag gefaseerd alleen de stilste categorie vliegtuigen te willen toestaan. Het effect hiervan wordt onderzocht in het MER.

⁹ <https://www.rivm.nl/publicaties/vliegtuiggeluid-meten-berekenen-en-beleven-verkenning-van-wensen-en-ontwikkelopties>

Geluidsoverlast grote vliegtuigen

❖ Zienswijze: 93250147

Kern zienswijze

Indiener pleit voor meer aandacht voor geluidsoverlast door grote vliegtuigen.

'Participant is niet tegen een vliegveld, maar is van mening dat er meer aandacht moet zijn voor geluidsoverlast van met name de grote vliegtuigen. De daalsnelheid van deze grote vliegtuigen moet aangepast worden om de geluidsoverlast te verminderen. Bij westenwind is het geluidsoverlast op zijn top. Bij oostenwind is de overlast minder. Als daar rekening mee gehouden wordt, kan de overlast voor omwonenden worden gereduceerd.'

Antwoord

In het MER zal middels een gevoeligheidsanalyse inzichtelijk gemaakt worden wat het effect is van verschillende start- en landingsprocedures. Vergroting van de stijg- en dalhoek is een belangrijke manier om de hinder door startende vliegtuigen op enige afstand van de luchthaven te verminderen, maar kan leiden tot meer hinder vlak bij de luchthaven, omdat vaak meer motorvermogen nodig zal zijn (hoewel dit afhangt van de vliegtuigconstructie). Vergroting van de stijg- en dalhoek zal daarom niet in het MER worden onderzocht.

❖ Zienswijzen: 93451921, 93685074

Kern zienswijzen

Indiener stelt dat grotere vliegtuigen meer geluid maken.

'Grotere vliegtuigen maken meer geluid. De NRD geeft aan dat door groei van de marktvraag gevlogen zal worden met grotere toestellen. Maar grotere vliegtuigen zijn ook zwaarder en hebben dus grotere motoren, die extra lawaai maken en dus zorgen voor meer overlast. Het inzetten van grotere vliegtuigen moet in de vergunning beperkt dan wel uitgesloten worden met het oog op een verantwoord woon- en leefklimaat en dus het welbevinden van omwonenden.'

Antwoord

Indiener stelt dat het effect van vlootvernieuwing tenietgedaan kan worden door het inzetten van zwaardere toestellen die niet per se stiller zijn, met als mogelijk gevolg dat de geluidbelasting niet afneemt. In het Luchthavenbesluit voor RTHA worden grenswaarden opgenomen voor geluid. Deze grenswaarden worden bepaald op basis van het voorkeursalternatief. Als in de praktijk minder stille vliegtuigen opereren vanaf de luchthaven dan is aangenomen bij het vaststellen van de grenswaarden, dan zal dit – binnen de kaders van die grenswaarden – moeten leiden tot minder vliegtuigbewegingen. In het MER worden de milieueffecten van verschillende alternatieven in kaart gebracht. Bij de besluitvorming over het Luchthavenbesluit worden alle onderbouwende studies beschouwd en zal een afweging van alle effecten worden gemaakt. De Luchtvaartnota is daarvoor het beleidsmatige kader. Op de besluitvorming voor RTHA kan nu nog niet vooruit worden gelopen.

❖ Zienswijze: 93595527

Kern zienswijze

Indiener stelt dat geluidruimte niet mag wijzigen onder wijzigingen in gehanteerde type vliegtuigen.

'Daarnaast willen we onderstrepen dat de aantallen vliegtuigbewegingen dienen te corresponderen met een bepaalde hoeveelheid geluid en een invoerset waarbij de hoeveelheid geluid, de geluidruimte, een constante is. Voor alternatief 4: "EPP zonder ontwikkelruimte" is de geluidruimte die correspondeert met de gebruikte invoerset van het eindproduct van het participatietraject voor ons uitgangspunt. Wijzigingen in gehanteerde typen vliegtuigen dienen zo nodig gecompenseerd te worden in de aantallen vluchten in de invoerset onder gelijkblijvende omvang van de geluidruimte.'

Antwoord

De invoerset die voor de verschillende alternatieven wordt gehanteerd verschilt. De luchthaven hanteert in de concept NRD als aanname in het alternatief 4 dat mogelijk zwaardere toestellen ingezet worden ten opzichte van de andere alternatieven. Deze aanname en het effect hiervan wordt in het MER verder onderzocht.

❖ *Zienswijze: 93670035, 93692228, 93418984*

Kern zienswijze

Indiener verzoeken te onderzoeken of er grenzen gesteld kunnen worden aan aantallen passagiers, ten einde een verschuiving naar grotere vliegtuigen te voorkomen.

Antwoord

Als in de praktijk grotere, minder stille vliegtuigen opereren vanaf de luchthaven dan aangenomen bij het vaststellen van de grenswaarden, dan zal dit – binnen de kaders van die grenswaarden – moeten leiden tot minder vliegtuigbewegingen. In het MER worden de milieueffecten van verschillende alternatieven in kaart gebracht. Bij de besluitvorming over het Luchthavenbesluit worden alle onderbouwende studies beschouwd en zal een afweging van alle effecten worden gemaakt. De Luchtvaartnota is daarvoor het beleidsmatige kader. Op de besluitvorming voor RTHA kan nu nog niet vooruit worden gelopen.

❖ *Zienswijze: 93733872*

Kern zienswijze

Indiener heeft onderzocht dat vliegtuigen groter worden in de toekomst.

'Als klap op de vuurpijl wordt de te verwachten en ongetwijfeld bekende toekomst met grotere toestellen verzwegen. Wel op de decibel nauwkeurig 'contouren' uitrekenen en niet een (voor mijn part voorzichtig) scenario meenemen van te verwachten vervanging door significant grotere toestellen? Die sowieso plaats gaat vinden, ongeacht de resulterende ontwikkelruimte. Dit is ècht belangrijk en voor mij grenst dit aan (of is dit?) bewuste misleiding en foute voorstelling van zaken.'

Antwoord

In het Luchthavenbesluit voor RTHA worden grenswaarden opgenomen voor geluid. Deze grenswaarden worden bepaald op basis van het voorkeursalternatief. Als in de praktijk grotere, minder stille vliegtuigen opereren vanaf de luchthaven dan aangenomen bij het vaststellen van de grenswaarden, dan zal dit – binnen de kaders van die grenswaarden – moeten leiden tot minder vliegtuigbewegingen. In het MER worden de milieueffecten van verschillende alternatieven in kaart gebracht. Bij de besluitvorming over het Luchthavenbesluit worden alle onderbouwende studies beschouwd en zal een afweging van alle effecten worden gemaakt. De Luchtvaartnota is daarvoor het beleidsmatige kader. Op de besluitvorming voor RTHA kan nu nog niet vooruit worden gelopen.

❖ *Zienswijze: 93718470*

Kern zienswijze

Indiener heeft zijn bedenkingen bij eventuele inzet van zwaardere toestellen voor meer passagiers in alternatief 3b, vanwege de toename van uitstoot van schadelijke stoffen en geluidsoverlast.

'Door geen ontwikkelruimte toe te staan wordt gesuggereerd dat naar verwachting de vlootvernieuwing zal worden vertraagd. Dit is een aanname die niet onderbouwd is. Bovendien kan vlootvernieuwing worden afgedwongen door strenge geluidsnormen of uitstootnormen. Zoals eerder aangegeven zijn er bedenkingen over de marktvraag naar meer vluchten. Het alternatief om dan zwaardere toestellen in te zetten om aan de vervoersvraag te voldoen, is niet acceptabel t.a.v. de geluidsbelasting en uitstoot die

door deze zwaardere toestellen wordt veroorzaakt. Meer passagiers betekent meer uitstoot van schadelijke stoffen en meer overlast en dus meer belasting van het ecosysteem.'

Antwoord

De invoerset die voor de verschillende alternatieven wordt gehanteerd verschilt. De luchthaven hanteert in de concept NRD als aanname in het alternatief 4 dat mogelijk zwaardere toestellen ingezet worden ten opzichte van de andere alternatieven. Deze aanname en het effect hiervan wordt in het MER verder onderzocht. In het MER worden de milieueffecten van verschillende alternatieven in kaart gebracht.

Vlootsamenstelling

❖ *Zienswijze: 93595527, 93682130*

Kern zienswijze

Indiener wil in de NRD de vlootvernieuwing en implementatie voor de verschillende alternatieven geconcretiseerd zien.

'In de NRD wordt gesteld dat door de marktvraag bij de alternatieven met geen of een beperkte ontwikkelruimte, rekening wordt gehouden met de inzet van iets grotere vliegtuigtypes ("narrow-bodies"). Dit roept bij ons de vraag op of niet voor alle alternatieven moet worden uitgegaan van een marktvraag die leidt tot de inzet van "iets grotere vliegtuigen". Of dat de kans aanwezig is dat bij alternatieven met geen of een beperkte ontwikkelruimte géén grotere vliegtuigen worden ingezet. Wij verzoeken u hier nader op in te gaan in het MER-onderzoek.'

Antwoord

Als onderdeel van het MER worden voor alle alternatieven verschillende geluidscontouren inzichtelijk gemaakt. Bij alle alternatieven wordt gestreefd naar een zo realistisch mogelijke vlootmix. In het MER wordt het alternatief zonder ontwikkeling uit de NRD ook uitgewerkt met gelijke totale capaciteit en aantal vliegtuigbewegingen, zoals dat geadviseerd wordt door de Commissie voor de m.e.r. (zie ook paragraaf 3.4 Alternatieven).

❖ *Zienswijze: 93607317*

Kern zienswijze

Indiener verzoekt geluidruimte maatgevend te zijn voor het bepalen van het aantal vliegtuigbewegingen (hoe zwaarder het vliegtuig, hoe minder bewegingen).

'Daarnaast wordt in de NRD gesteld dat verdergaande hinderbeperkingen kunnen leiden tot de inzet van zwaardere vliegtuigen en een lager tempo van de vlootvernieuwing. Wij willen daarbij benadrukken dat de inzet van grotere vliegtuigen niet alleen mogelijk is bij het alternatief van het krimpalternatief. Ook bij de andere alternatieven kan dit plaatsvinden. Daarbij geldt dat de inzet van zwaardere vliegtuigen automatisch moet leiden tot een daling van het aantal vliegtuigbewegingen. De grootte van de geluidsruimte is immers maatgevend.'

Antwoord

In het Luchthavenbesluit voor RTHA worden grenswaarden opgenomen voor geluid. Deze grenswaarden worden bepaald op basis van het voorkeursalternatief. Als in de praktijk minder stille vliegtuigen opereren vanaf de luchthaven dan aangenomen bij het vaststellen van de grenswaarden, dan zal dit – binnen de kaders van die grenswaarden – moeten leiden tot minder vliegtuigbewegingen. Aan RTHA wordt ook gevraagd om - conform het advies van de Commissie voor de m.e.r. - een alternatief zonder ontwikkelruimte te onderzoeken waarbij bovendien de totale capaciteit gelijk blijft (dus zonder verschuiving naar grotere toestellen).

3.6 Profiel van de luchthaven

Samenvatting NRD

Omdat het profiel zakenluchthaven in strijd is met Europese regelgeving zal dit profiel (zoals in 1998 toegekend) definitief verlaten worden. RTHA zal zich als luchthaven verder blijven ontwikkelen ten behoeve van de regionale marktvraag naar luchttransport in alle daarvoor relevante segmenten.

Het behoud van General Aviation

❖ *Zienswijzen: 93417399, 93538564, 93696277, 93419982*

Kern zienswijzen

De indiener benadrukt rol van RTHA in innovatie van kleine luchtvaart.

'Zonder een luchthaven als RTHA krijgen dergelijke initiatieven/ontwikkelingen in Nederland geen kans, terwijl het de ambitie is van de Nederlandse overheid om koploper te zijn in het verduurzamen van de luchtvaart.'

Antwoord

De Luchtvaartnota 2020-2050 wijst ook op de rol van regionale luchthavens in de innovatie en verduurzaming van de luchtvaart. Juist de algemene luchtvaart of General Aviation (hierna: GA) is een kraamkamer voor nieuwe ontwikkelingen die als aanjager van antwoorden op duurzaamheidsvraagstukken voor de gehele luchtvaart kunnen dienen. Tevens zijn ontwikkelingen als elektrificatie van de luchtvaart en Regional Air Mobility kansen voor de regio om beter en duurzamer bereikbaar te zijn.

❖ *Zienswijzen: 93658605, 93680593, 93670861, 93670165, 93657705, 93651562*

Kern zienswijzen

De indiener wil dat RTHA toegankelijk blijft voor algemene luchtvaart (GA), tenminste in gelijke mate als nu het geval is.

'AOPA ziet graag dat RTHA voor de kleine luchtvaart toegankelijk blijft, tenminste in gelijke mate als thans het geval is.'

Antwoord

De Luchtvaartnota 2020-2050 onderstreept het belang van general aviation (GA) voor de gehele luchtvaart, met name op gebied van innovatie en verduurzaming zijn in de general aviation op relatief korte termijn de eerste resultaten te verwachten waar de grote luchtvaart voordeel van kan hebben. General aviation fungeert hiermee als kraamkamer voor de gehele luchtvaart. Verder is de general aviation van belang voor het opleiden en getraind houden van vliegend personeel voor de gehele luchtvaart. Om dit te bewaken wordt samen met de GA-sector en de luchthavens ingezet op verbetering van de onderlinge samenwerking. Daarbij moet worden opgemerkt dat de GA, in gelijke mate met het handelsverkeer, een bijdrage te leveren heeft aan het verminderen van milieu- en omgevingsimpact. Ontwikkeling moet op zijn minst geen nadelig effect hebben op overlast, uitstoot of andere omgevingseffecten. De luchthaven heeft in de concept-NRD aangegeven welke verwachtingen er zijn voor de GA op RTHA (pagina 26). In alle te onderzoeken alternatieven wordt uitgegaan van een aantal van 31.000 vliegtuigbewegingen op jaarbasis.

Zienswijze: 93698231

Kern zienswijze

Indiener verzoekt om alle geluidbronnen van de luchthaven en de cumulatieve geluidbelasting in beeld te brengen.

'Het zijn allemaal aparte geluidbronnen. En allemaal worden ze in een apart geluidskadertje geplaatst. Waarom? Die geluidsruimte nog verder te scheiden en anders te berekenen betekent een flinke verruiming van het aantal vakantievluchten op RTHA. Volgens dhr. Schijnen zou dit 25% zijn. Wat RTHA wil is een toename van het 'groothandels'=vakantieverkeer met grotere toestellen en dit vele % meer. Dit alles ten koste van de leefbaarheid van de burgers in de drukst bevolkte provincie van ons land. Bij dezen verzoek ik u alle geluidbronnen van de luchthaven in beeld te brengen vergezeld van de rekenmethode. Daarnaast lijkt mij een cumulatieve geluidscontour geen overbodige luxe.'

Antwoord

De splitsing tussen spoedeisend en commercieel verkeer mag inderdaad niet leiden tot een verruiming van de geluidsruimte in vergelijking met de omzettingsregeling. Dit zou tegenstrijdig zijn met de doelstelling voor het Luchthavenbesluit om hinder te verminderen. Uitgangspunt bij het vastleggen van de aparte gebruiksruimte is dat de totale geluidsruimte niet groter wordt ten opzichte van de referentiesituatie.

Beperking vakantieverkeer

❖ *Zienswijze: 93670035*

Kern zienswijze

Indiener wil dat een variant wordt onderzocht waarbij RTHA zich minder toespitst op vakantievluchten. *'Toegevoegde waarde voor de regio: een ontwikkeling waarin RTHA structureel minder vakantie vluchten gaat faciliteren en zich gaat toeleggen op (spoedeisend) maatschappelijk verkeer, klein zakelijk verkeer en (dicht bij de TU Delft) de innovatie luchthaven van Nederland wordt sluit goed aan op de doelstelling, randvoorwaarden en positionering van regionale luchthavens in de Luchtvaartnota. Wij verzoeken u dan ook om dit alternatief als variant op een krimpalternatief in het onderzoek te betrekken.'*

Antwoord

Op een slot gecoördineerde luchthaven kan niet gestuurd worden op bestemmingen en daarmee ook op niet op vakantiebestemmingen. In het MER worden alternatieven onderzocht waarbij de verbetering van de leefomgeving centraal staat, conform het advies van de Commissie voor de m.e.r. (zie paragraaf 3.4). Daarin zal een variant waarin gestuurd wordt op aantallen vakantievluchten in het MER verkend worden voor zover hiervoor mogelijkheden bestaan.

Conform het advies van de Commissie voor de m.e.r. zal er een alternatief onderzocht worden met een vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen (indicatief 25%) en ook een variant van het EPP zonder ontwikkelruimte met behoud van de bestaande passagierscapaciteit.

❖ *Zienswijze: 93721817*

Kern zienswijze

Indiener ziet graag indirecte manieren van het beperken van het toeristische karakter van het vliegveld onderzocht.

'Het sturen op het profiel van zakenluchthaven is inderdaad niet direct mogelijk op grond van de EU-regelgeving, zoals die sinds het begin van deze eeuw vigerend is. Er zijn echter wel mogelijkheden om hieraan indirect sturing te geven. Zakelijk verkeer (BA) maakt namelijk maar beperkt gebruik van de faciliteiten (zoals een stationsgebouw) die voor groot verkeer benodigd zijn. Het commercieel verkeer kan dus worden ingedamd door daarvoor geen faciliteiten te creëren. Het is grondgebied van de gemeente die hierop via het omgevingsplan invloed kan uitoefenen. Het opnemen van wijzigingen in de lengte van de baan, etc., kan hier ook van invloed op zijn, maar bepaalde vormen van BA hebben de huidige lengte nodig. Denk daarbij aan regeringsvliegtuigen. Daarnaast heeft verkorting van de baan ook gevolgen voor de uitwijkfunctie van RTHA ten behoeve van Schiphol. Wat dat laatste betreft, als dit

van zo'n groot belang is, dan is het ook redelijk dat Schiphol voor die zekerheidstelling een vergoeding geeft. Dat vermindert de noodzaak om voor een dekkende exploitatie vroeg in de ochtend en later op de avond commerciële vluchten te hebben, hetgeen bijdraagt aan een zichtbare (hoorbare) bijdrage aan de overlastbeperking. Uit de RTHA-cijfers van 2022 blijkt dat vooral het toeristische profiel weer gegroeid is. Ook een 'ontwikkelruimte' zal vooral hiervan in het teken staan. Er is geen noodzaak om die welhaast autonome groei te faciliteren, aangezien het regionaal niet om van betekenisvolle vluchten gaat en zeker niet vanuit het perspectief van vermindering van overlast.'

Antwoord

In de Luchtvaartnota is opgenomen dat RTHA primair een functie heeft voor de regio. RTHA heeft vanuit dat perspectief een functie als luchthaven voor vakantievluchten, klein verkeer en voor maatschappelijk verkeer, waaronder de traumahelikopter. Ook is de luchthaven uitwijkvluchthaven voor Schiphol. In het rapport 'Joint Fact Finding RTHA' van 19 juli 2021¹⁰ is daarnaast uitgebreid ingegaan op de regionale functie van de luchthaven (zie paragraaf 2.1.7., p. 57-58). De luchthaven zal worden gevraagd in het kader van het MER en de op te stellen economische onderbouwing te onderbouwen welk profiel het wil hebben en hoe het daarop wil en kan sturen.

Uitbreiding van RTHA

❖ *Zienswijze: 93259217*

Kern zienswijze

De indiener pleit voor de uitbreiding van RTHA.

'Er moet naar de toekomst gekeken worden en daarom is participant voor uitbreiding van RTHA. De vluchtbelasting moet worden verdeeld over alle bestaande luchthavens. Qua onderbouwing: de indiener zou graag willen weten hoeveel vluchten mensen in hun hele leven maken. Daarbij moeten de bevolkingsgroei en het aantal zakelijke- en politieke vluchten meegerekend worden. Dat aantal vluchten dient naar de mening van de indiener gefaciliteerd te worden. Hierbij gaat de indiener ervan uit dat de vliegtuigen steeds stiller worden en de CO₂-belasting minder wordt. De indiener neemt het vliegverkeer waar, maar ondervindt zelf geen overlast van het vliegverkeer en ondervindt meer overlast van het reguliere verkeer op de weg.'

Antwoord

In de NRD zijn vier alternatieven opgenomen. Twee van deze alternatieven betreffen de groei van het aantal vliegtuigbewegingen voor commercieel verkeer. In de Luchtvaartnota 2020-2050 is de afname van de negatieve gezondheidseffecten door luchtvaart voorwaardelijk voor de mogelijke toekomstige groei van de burgerluchtvaart gesteld. Voor elk van de vier hiervoor genoemde alternatieven en het bredere scala aan alternatieven en varianten (zie paragraaf 3.4) worden de gezondheidseffecten inzichtelijk gemaakt. Bij de besluitvorming over het Luchthavenbesluit worden de alternatieven ook beoordeeld op de afname van de negatieve gezondheidseffecten. Op de vraag over het gemiddeld aantal vluchten dat mensen in hun leven maken, is geen eenduidig antwoord op de geven. Dat komt doordat het verschil tussen mensen erg groot is en sterk verschilt afhankelijk van sociale, maatschappelijke en demografische kenmerken. Het gemiddelde is daardoor scheef verdeeld. Sommige mensen vliegen bijvoorbeeld vaak en anderen nooit en jongere mensen vliegen vaker dan oudere mensen. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft hier onderzoek naar gedaan¹¹.

¹⁰ <https://www.luchthavenbesluit.nl/wp-content/uploads/2022/12/221219-Eindproducten-Participatietraject-Nieuw-Luchthavenbesluit-RTHA.zip>

¹¹ <https://www.kimnet.nl/binaries/kimnet/documenten/rapporten/2018/03/22/de-vliegende-hollander/De+Vliegende+Hollander.pdf>

<https://www.kimnet.nl/publicaties/papers/2022/11/09/vliegen-na-corona-de-vliegintentie-en-houding-ten-opzichte-van-de-luchtvaart-van-nederlanders-na-twee-jaar-covid-19>

Diversificatie van vluchten

❖ Zienswijze: 93660531

Kern zienswijze

De indiener verzoekt een diversificatie van bestemmingen op RTHA.

'RTM is aantrekkelijker te maken met bestemmingen als Reykjavik, Oslo/Bergen, Helsinki, Riga, Berlijn, München, Praag, Bratislava, Linz, Milaan, Cork, Edinburg etc. etc. RTM lijkt een afvoerputje van Schiphol 'AMS' te zijn geworden; vluchten die niet passen in het 'hub & spoke'-idee van Schiphol-groep worden geloosd naar RTM.'

Antwoord

In een Luchthavenbesluit kunnen op grond van de Wet luchtvaart geen afspraken worden neergelegd over bestemmingen. Het luchtvervoer in, van, door en over Nederland wordt hoofdzakelijk geregeld door de Luchtvaartwet en Europese regelgeving zoals EU Verordening 1008/2008 voor de exploitatie van luchtvaartdiensten in de EU. Op grond van deze specifieke luchtvervoersregelgeving is het in beginsel niet mogelijk om binnen de EU vluchten van Europese carriers te verbieden. Ook voor binnenlandse of grensoverschrijdende vluchten met privéjets en BA met een zakelijk, privaat of anderszins vluchtdoel is het niet zonder meer mogelijk duurzaamheidseisen te stellen. De EU Verordening 1008/2008 biedt in beperkte mate wel mogelijkheden luchtvervoer met commerciële luchtvaartuigen om redenen van milieu (tijdelijk) te beperken maar dit is aan strenge voorschriften (o.a. tijdelijkheid) verbonden.

Omdat burgerluchthavens met een luchthavenbesluit een (beperkt) openbaar karakter hebben, kan de exploitant gebruikers bovendien niet zonder geldige reden weigeren gebruik te maken van de luchthaven. Dit geldt ook voor RTHA. In de Wet luchtvaart is bepaald dat de exploitant verplicht is om luchthavenluchtverkeer toe te laten op de luchthaven. Dit omdat het luchthavenluchtverkeer er in beginsel op moet kunnen vertrouwen dat het gebruik kan maken van deze terreinen. De exploitant kan hiervan afwijken als dit in het belang van de veiligheid nodig is. De verplichte toegang ziet niet op circuitvluchten, oefenvluchten en proefvluchten omdat dit type verkeer voor de omgeving in potentie hinder veroorzaakt. In de Wet luchtvaart is wel opgenomen dat de exploitant toestemming voor gebruik van de luchthaven kan weigeren om te voorkomen dat de grenswaarden voor geluid worden overschreden. Er bestaat echter geen wettelijke grondslag om privéjets en BA om duurzaamheidsredenen de toegang tot een luchthaven te beperken of te weigeren, of om hierover in een luchthavenbesluit bepalingen op te nemen. Het aandeel vluchten commercieel verkeer van en naar bestemmingen op minder dan 800 kilometer afstand van RTHA is daarnaast beperkt. Het schrappen van bestemmingen die op korte afstand van RTHA liggen, of het diversifiëren van bestemmingen zal daarom niet in het MER onderzocht worden.

3.7 Luchtruim en vliegroutes

Samenvatting NRD

Op dit moment wordt er gewerkt aan de luchtruimherziening. Het is nog onduidelijk of, en zo ja op welke wijze, de luchtruimherziening invloed kan hebben op de aankomst- en vertrekroutes van RTHA. Vanuit de luchtruimherziening ligt de nadruk op het mogelijk maken van continue klimmen en dalen en het zo veel mogelijk beperken van afwijking van de routes. Het uitgangspunt voor het MER zullen de huidige vastgestelde aankomst- en vertrekroutes zijn. Vliegtuigen die op instrumenten vliegen en helikopters zullen gemodelleerd worden op basis van de werkelijk gevlogen tracks in de voorgaande periode (inclusief optredende afwijkingen van de gepubliceerde routes). Voor het kleine verkeer dat op zicht vliegt, zullen de theoretische routes van het klein verkeer gebruikt worden.

Vliegroutes

- ❖ *Zienswijzen: 93233704, 93293489, 93574552, 93661368, 93660531, 93660531, 93651751, 93648929, 93643157, 93712010, 93709947, 93704793, 93731028, 93730317, 93730204, 93726239*

Kern zienswijzen

Er is een aantal zienswijzen die ingaan op de aanvliegroutes van vliegtuigen van en naar RTHA en de daarop ervaren hinder en overlast voor de leefomgeving. Indieners verzoeken om te onderzoeken of routes kunnen worden aangepast. Daarnaast is het verzoek om voor de vliegroutes en ook de afwijking daarvan afspraken duidelijk vast te leggen. De essentie van zienswijzen op het onderdeel vliegroutes:

- Indieners willen verlegging vliegroutes bewoond gebied;
- Indieners wil geen aanvliegroutes boven Waddinxveen e.o.;
- Indieners willen graag onderzoek of de route van opstijgende vliegtuigen over Schiedam Noord zodanig aangepast kan worden dat zij niet meer over Spaland-Sveaparken vliegen;
- De indiener wil een optimalisatie van de aanvliegroutes zien waarbij de meeste woonkernen ontzien worden (Hoekse waard, Barendrecht, IJsselmonde, Capelle a.d. IJssel, Koudekerk a.d. IJssel en Zevenhuizen);
- Indieners verzoeken duidelijke wetgeving over de afwijking van routes en de hinder daarvan.

Antwoord

In het MER zal inzichtelijk worden gemaakt welke mogelijkheden worden gezien om de omvang van de milieugevolgen te beperken. Daarbij wordt onder andere gekeken naar de ligging van vliegroutes, afwijking van routes en operationele procedures.

In het kader van het programma Luchtruimherziening wordt vanwege de geringe afstand tussen Rotterdam en Schiphol het naderingsgebied van Rotterdam opnieuw ingericht. Naast kortere routes en minder uitstoot maakt de voorziene verandering het beter mogelijk om het naderende en vertrekkende vliegverkeer van onder andere Rotterdam zoveel mogelijk continu te laten klimmen en dalen op vaste routes. Dat beperkt afwijken, geluid en emissies. Met de introductie van vaste naderingsroutes vanaf 6.000 voet en de toename van de hoogte waarop de vertrekroutes moeten worden gevolgd, zal er meer volgens vaste routes gevlogen worden. Voor meer informatie over het programma Luchtruimherziening kunt u de *Nieuwe indeling luchtruim | Luchtvaart in de toekomst* raadplegen ¹². Omdat het streven is het Luchthavenbesluit RTHA vóór 2025 te nemen en het programma Luchtruimherziening een looptijd tot 2035 heeft, wordt er in het kader van de onderzoeken voor het Luchthavenbesluit (waaronder het MER) uitgegaan van de huidige aankomst- en vertrekroutes. In de Luchtvaartnota 2020-2050 is aangekondigd dat het kabinet gaat bekijken hoe het nauwkeurig gebruik van vliegroutes en het vastleggen van preferente minimale vlieghoogten in juridische besluiten zo goed mogelijk kan worden

¹² <https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/onderwerpen/nieuwe-indeling-luchtruim>

geborgd en gehandhaafd. Dit gebeurt parallel aan de uitwerking van het routeontwerp in de luchtruimherziening.

❖ *Zienswijze: 93670035*

Kern zienswijze

Indiener wil dat de gevolgen van de luchtruimherziening in het MER worden meegenomen.

'De gevolgen van de luchtruimherziening moeten in het MER worden meegenomen. Wij onderschrijven de hoofdregel dat vliegtuigen die op instrumenten vliegen en helikopters gemodelleerd wordt en op basis van de werkelijk gevlogen tracks in de voorgaande periode. Wij verzoeken om in de geluidsberekeningen ook een scenario door te rekenen waarin door de toegenomen brandstofprijzen minder snel hoog gevlogen zal worden en dus langer laag teneinde brandstof te besparen. Daardoor ontstaat namelijk op grotere afstand van het vliegveld meer geluidsoverlast.'

Antwoord

Omdat het streven is het Luchthavenbesluit RTHA vóór 2025 te nemen en het programma Luchtruimherziening een looptijd tot 2035 heeft, wordt er in het kader van de onderzoeken voor het Luchthavenbesluit (waaronder het MER) uitgegaan van de huidige aankomst- en vertrekroutes. In de Luchtvaartnota 2020-2050 is aangekondigd dat het kabinet gaat bekijken hoe het nauwkeurig gebruik van vliegroutes en het vastleggen van preferente minimale vlieghoogten in juridische besluiten zo goed mogelijk kan worden geborgd en gehandhaafd. Dit gebeurt parallel aan de uitwerking van het routeontwerp in de luchtruimherziening.

Beperking niet noodzakelijk vluchten

❖ *Zienswijze: 93233704*

Kern zienswijze

Indiener wil weten hoe het aantal niet noodzakelijke vluchten wordt teruggebracht.

'Hoe gaat u het aantal niet noodzakelijke vluchten (met de daarbij behorende emissies) terugdringen?'

Antwoord

In deze zienswijze wordt niet nader gespecificeerd wat er met "niet noodzakelijke vluchten" wordt bedoeld. Meer in het algemeen kan gesteld worden dat in de Wet luchtvaart is bepaald dat de exploitant verplicht is om al het luchtverkeer toe te laten op de luchthaven. De exploitant kan hiervan afwijken als dit in het belang van de veiligheid nodig is. In de Wet luchtvaart is ook opgenomen dat de exploitant toestemming voor gebruik van de luchthaven kan weigeren om te voorkomen dat de grenswaarden voor geluid worden overschreden. Dit is van toepassing op al het verkeer. Er bestaat derhalve geen wettelijke grondslag om specifiek verkeer de toegang tot een luchthaven te beperken of te weigeren, of om hierover in een Luchthavenbesluit bepalingen op te nemen.

❖ *Zienswijze: 93670035*

Kern zienswijze

Indiener wil dat vluchten ten behoeve van experimenten en innovatieontwikkeling op het gebied van geluids- en emissievermindering in mindering komen op het aantal toegestane vliegtuigbewegingen van de desbetreffende categorie om te voorkomen dat dit een 'geitenpaadje' biedt om afgesproken maxima te omzeilen.

Antwoord

In het Luchthavenbesluit zal worden (maximale) gebruiksruimten voor geluid opgenomen. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt voor vliegtuigbewegingen voor experimenten of innovatie zoals in deze zienswijze genoemd.

Spreiding van vluchten

❖ *Zienswijze: 93259181*

Kern zienswijze

Indiener pleit voor betere spreiding van vluchten over de dag.

'Het stoort participant dat de luchtvaartmaatschappijen in blokken vliegen. In de ochtend is er een blok van een uur waarbij elke 3 minuten een vliegtuig opstijgt. Het begint om 7.00 uur in de ochtend met een blok van een uur. De mening van participant is dat het minder overlast geeft als de vluchten meer over de dag verspreid zijn.'

Antwoord

Naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de m.e.r., zal RTHA geadviseerd worden in het MER ook de effecten onderzocht van een regulering van de vertrektijden in de ochtend en. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat hinderbeleving van persoon tot persoon verschilt en dat de Commissie voor de m.e.r. ook adviseert het effect van rustperiodes (onder meer gedurende de dag).

Relatie Schiphol

❖ *Zienswijze: 93259272*

Kern zienswijze

Indiener wil inzicht in relatie met vliegaanbod Schiphol.

'Participant heeft een sterk vermoeden dat er een relatie is tussen het vliegaanbod dat Schiphol niet aankan en RTHA. Schiphol zou minder vluchten moeten aannemen waardoor er sowieso minder vliegverkeer is.'

Antwoord

Schiphol en RTHA zijn slot gecoördineerde luchthavens. Dergelijke luchthavens geven daartoe met een zogenoemde capaciteitsdeclaratie voor een bepaald gebruiksjaar de capaciteit op aan de (onafhankelijke) slotcoördinator (ACNL). Luchtvaartmaatschappijen kunnen vervolgens slots bij de slotcoördinator aanvragen. Hierop verdeelt de slot coördinator de slots onder de luchtvaartmaatschappijen. Het aanbod van Schiphol en RTHA zijn wat dat betreft gescheiden. Daarnaast zijn (voor RTHA) de meeste slots voorafgaand aan een gebruiksjaar onder de luchtvaartmaatschappijen verdeeld en zijn er gedurende het gebruiksjaar beperkt slots beschikbaar. Een relatie tussen Schiphol en RTHA zoals in deze zienswijze gesuggereerd wordt, komt ook daarom slechts een enkele keer voor. In de zomer van 2022 is een aantal vluchten die aanvankelijk voor Schiphol bestemd waren door RTHA overgenomen. Dit had te maken met de beperkte capaciteit op Schiphol en was mogelijk omdat RTHA niet-gebruikte slots uit de winter naar de zomer had overgeheveld.¹³

❖ *Zienswijze: 93711204*

Kern zienswijze

Indiener mist effecten van uitwijkroutes als gevolg van vliegverkeer vanaf Schiphol dat voorrang heeft.

¹³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2021-2022, Aanhangsel 3740

'Daarnaast is de luchthaven al jarenlang onderwerp van discussie vanwege de toenemende overlast voor omwonenden. Een verdere groei zal deze overlast alleen maar verergeren, waardoor de leefbaarheid van de omgeving verder onder druk komt te staan. Daar komt nog bij dat het vliegverkeer vanuit Schiphol in het luchtruim voorrang heeft op het vliegverkeer vanuit RTHA. Die voorrang heeft tot gevolg dat vliegtuigen van RTHA regelmatig uit moeten wijken en andere vluchtroute moeten volgen dan de officiële vluchtroutes van RTHA. Daardoor is overlast van RTHA voor meer omwonenden dan alleen voor diegenen die onder officiële vluchtroutes wonen. Dit is ook iets wat ik niet terug kan vinden in de NRD van RTHA.'

Antwoord

In het MER zal inzichtelijk worden gemaakt welke mogelijkheden worden gezien om de omvang van de milieugevolgen te beperken. Daarbij wordt onder andere gekeken naar de ligging van vliegroutes en operationele procedures.

In het kader van het programma Luchtruimherziening wordt vanwege de geringe afstand tussen Rotterdam en Schiphol het naderingsgebied van Rotterdam opnieuw ingericht. Naast kortere routes en minder uitstoot maakt de voorziene verandering het beter mogelijk om het naderende en vertrekkende vliegverkeer van onder andere Rotterdam zoveel mogelijk continu te laten klimmen en dalen op vaste routes. Dat beperkt afwijken, geluid en emissies. Met de introductie van vaste naderingsroutes vanaf 6.000 voet en de toename van de hoogte waarop de vertrekkende routes moeten worden gevolgd, zal er meer volgens vaste routes gevlogen worden. Voor meer informatie over het programma Luchtruimherziening kan *Nieuwe indeling luchtruim | Luchtvaart in de toekomst* worden geraadpleegd¹⁴. Omdat het streven is het Luchthavenbesluit RTHA vóór 2025 te nemen en het programma Luchtruimherziening een looptijd tot 2035 heeft, wordt er in het kader van de onderzoeken voor het Luchthavenbesluit (waaronder het MER) uitgegaan van de huidige aankomst- en vertrekkende routes. In de Luchtvaartnota 2020-2050 is aangekondigd dat het kabinet gaat bekijken hoe het nauwkeurig gebruik van vliegroutes en het vastleggen van preferente minimale vlieghoogten in juridische besluiten zo goed mogelijk kan worden geborgd en gehandhaafd. Dit gebeurt parallel aan de uitwerking van het routeontwerp in de luchtruimherziening.

❖ *Zienswijze: 93733728*

Kern zienswijze

Indiener wil dat RTHA alleen een uitwijkplek voor Schiphol kan zijn in geval van een directe noodsituatie. *'RTHA als de uitwijkplek voor vliegtuigen die niet op Schiphol kunnen landen waarvan de eisen daarvoor zullen strenger en vastgelegd worden in een nieuwe extensieregeling. Dit blijft een vrijblijvende formulering. Uitwijkplek alleen in het geval van een directe en ernstige noodsituatie, niet bij de eerste vertraging door het te vol plannen van Schiphol.'*

Antwoord

De International Civil Aviation Organisation (ICAO) definieert een uitwijkvluchthaven als een vluchthaven waarnaar een vliegtuig – tijdens de vlucht – kan uitwijken wanneer het onmogelijk of afgeraden wordt om door te vliegen naar of te landen op de geplande vluchthaven van bestemming. Er moet derhalve sprake zijn van onvoorziene omstandigheden en de vlucht mag niet vooraf gepland worden naar de alternatieve bestemming. Als een vluchthaven (zoals Schiphol in zomer 2022) restricties oplegt aan de capaciteit en vluchtmaatschappijen als gevolg hiervan planmatig vluchten verplaatsen naar een andere vluchthaven dan valt dit niet onder de definitie van uitwijken. Als gevolg van verbeterde hulpmiddelen in het vliegtuig wordt er in de praktijk niet vaak meer uitgeweken. In de nacht uitwijken naar RTHA heeft voor commercieel verkeer in de gebruiksjaren 2002 tot en met 2020 in totaal 24 keer plaatsgevonden, dus gemiddeld iets meer dan een keer per jaar.

¹⁴ <https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/onderwerpen/nieuwe-indeling-luchtruim>

❖ *Zienswijzen: 93607317, 93669444*

Kern zienswijzen

Indiener pleit om beperkende maatregelen voor interferentie van Schiphol- en RTHA-verkeer te onderzoeken, en implementeren in de aanstaande luchtruimherziening.

Antwoord

In het MER zal inzichtelijk worden gemaakt welke mogelijkheden worden gezien om de omvang van de milieugevolgen te beperken. Daarbij wordt onder andere gekeken naar de ligging van vliegroutes, afwijkingen van routes, en operationele procedures.

In het kader van het programma Luchtruimherziening wordt vanwege de geringe afstand tussen Rotterdam en Schiphol het naderingsgebied van Rotterdam opnieuw ingericht. Naast kortere routes en minder uitstoot maakt de voorziene verandering het beter mogelijk om het naderende en vertrekkende vliegverkeer van onder andere Rotterdam zoveel mogelijk continu te laten klimmen en dalen op vaste routes. Dat beperkt afwijken, geluid en emissies. Met de introductie van vaste naderingsroutes vanaf 6.000 voet en de toename van de hoogte waarop de vertrekroutes moeten worden gevolgd, zal er meer volgens vaste routes gevlogen worden. Voor meer informatie over het programma Luchtruimherziening kan *Nieuwe indeling luchtruim | Luchtvaart in de toekomst* worden geraadpleegd¹⁵. Omdat het streven is het Luchthavenbesluit RTHA vóór 2025 te nemen en het programma Luchtruimherziening een looptijd tot 2035 heeft, wordt er in het kader van de onderzoeken voor het Luchthavenbesluit (waaronder het MER) uitgegaan van de huidige aankomst- en vertrekroutes. In de Luchtvaartnota 2020-2050 is aangekondigd dat het kabinet gaat bekijken hoe het nauwkeurig gebruik van vliegroutes en het vastleggen van preferente minimale vlieghoogten in juridische besluiten zo goed mogelijk kan worden geborgd en gehandhaafd. Dit gebeurt parallel aan de uitwerking van het routeontwerp in de luchtruimherziening.

¹⁵ <https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/onderwerpen/nieuwe-indeling-luchtruim>

Relatie andere luchthavens

❖ *Zienswijze: 93259256*

Kern zienswijze

Indiener pleit voor een betere verdeling van het aantal vluchten waarbij een deel van de vluchten door Lelystad Airport wordt afgewerkt.

Antwoord

Aangezien de luchtvaart een vrije markt is, is het aan luchtvaartmaatschappijen om te bepalen van welke luchthavens gebruik gemaakt wordt. Het is vanwege internationale verdragen, Europese en Nederlandse wet- en regelgeving voor de rijksoverheid ook in principe slechts beperkt mogelijk om (commercieel) vliegverkeer over Nederlandse luchthavens te verdelen.

❖ *Zienswijze: 93259181*

Kern zienswijze

Indiener vraagt om het gebruik van Lelystad om Schiphol te ontlasten.

'Participant vraagt zich af waarom Lelystad Airport niet ingezet wordt om Schiphol te ontlasten. Waarom is er gekozen voor uitwijken naar RTHA? Het vliegveld van Lelystad ligt klaar.'

Antwoord

RTHA is een uitwijkvluchthaven van Schiphol bij calamiteiten. Lelystad Airport is nog niet geopend voor commercieel verkeer. In de hoofdlijnenbrief Schiphol¹⁶ is aangegeven dat er medio 2024 een besluit wordt genomen over openstelling van de vluchthaven voor (groot) commercieel verkeer.

Windstil stijgen en landen

❖ *Zienswijzen: 93661368, 93648929, 93712010, 93488733*

Kern zienswijzen

Indieners willen dat de effecten onderzocht worden van de door RTHA naar voren gebrachte optie om bij windstil weer in één richting te stijgen en landen.

Antwoord

In het kader van het MER dat ten behoeve van het Luchthavenbesluit opgesteld wordt, zal onderzocht worden of het in één richting opstijgen en landen mogelijk is en indien dat mogelijk is, wat het effect daarvan is voor onder meer de geluidbelasting.

¹⁶ <https://open.overheid.nl/repository/ronl-024dd11c16bad9823ae75aed4b8dd1ccd8de6cce/1/pdf/hoofdlijnenbrief-schiphol.pdf>

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Studiegebied en vliegroutes

Voor een goed begrip van bijvoorbeeld de gevolgen van de berekende geluidbelasting en andere milieueffecten en voor het ontwerp van mogelijke milieuvriendelijkere varianten is inzicht in het studiegebied nodig. Ook inzicht in de vliegroutes is van belang om de effecten op het studiegebied te kunnen beoordelen:

- Geef aan waar woonkernen, stiltegebieden, natuurgebieden en industriële gebieden waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen liggen ten opzichte van de luchthaven. Laat ook de gebieden met specifieke ruimtelijke opgaven (op kaart) zien, bijvoorbeeld gebieden waar woningbouw is voorzien en de belangrijke recreatiegebieden.

Antwoord

Zoals aangegeven in de NRD zal in het MER de autonome ontwikkeling - dus onder de aanname dat het Luchthavenbesluit niet gewijzigd wordt - in kaart gebracht worden, zowel voor de huidige situatie als de ontwikkeling op de langere termijn. Daarbij worden relevante woonkernen, stiltegebieden, natuurgebieden en industriële gebieden in beeld gebracht en wordt ingegaan op de potentieel risico van transport en opslag van gevaarlijke stoffen. Daarnaast wordt in het MER rekening gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de luchthaven en de effecten op recreatiegebieden.

- Toon de vliegroutes zodat het niet alleen duidelijk is hoeveel en welke vliegtuigen worden verwacht, maar ook waar ze vliegen en wanneer. Specificeer daarvoor in het MER welke soort vluchten op welke delen van de dag en nacht gepland zijn in de referentiesituatie, en welke set routes/procedures (inclusief hoogteprofielen) daarbij horen. Ga ook in op de interactie met de naderings- en vertrekroutes van Schiphol.

Antwoord

In het MER worden de vliegroutes, -hoogtes en frequenties in beeld gebracht en zo veel mogelijk op kaarten gepresenteerd. Hierdoor is ligging van woonkernen en industriële gebieden waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen (externe veiligheid) ten opzichte van vliegroutes te achterhalen.

- Gebruik voor het bepalen van de referentiesituatie voor geluid, externe veiligheid, lucht en natuur geen modelroutes, maar baseer routes en verticale profielen op radartracks en transponderdata. Aantallen per type, herkomst en bestemming en vliegprocedures en dienstregeling zijn ontleend aan de invoerset gebruikt voor de omzettingsregeling. Deel de beschikbare geluidsruimte in de referentiesituatie op tussen de ruimte gebruikt voor maatschappelijk verkeer en voor andere typen verkeer.

Antwoord

Dit advies wordt overgenomen. In het MER wordt de voorgestelde methodiek toegepast.

3.8 Ruimtelijke ontwikkelingen

Samenvatting NRD

In het kader van het MER zullen relevante ruimtelijke ontwikkelingen in kaart gebracht worden. Dit gaat primair uit van ontwikkelingen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Separaat daarvan zal zoveel mogelijk inzichtelijk gemaakt worden wat de effecten van de ontwikkelingen zijn die wel voorzien worden, maar waarover nog geen formele besluitvorming heeft plaatsgevonden.

Ruimtelijke ontwikkelingen niet beperken

❖ *Zienswijze: 93152685*

Kern zienswijze

Indiener verzoekt om in alle varianten te bezien in hoeverre krimp van geluidscontouren c.q. vluchten kan leiden tot bouw van meer woningen.

'De geluidscontouren hebben een direct gevolg voor de woningbouwopgaven van omliggende gemeenten.

Ik verzoek u in alle varianten te bezien in hoeverre krimp van geluidscontouren c.q. vluchten kan leiden tot bouw van meer woningen.'

Antwoord

In het MER wordt de omvang van geluidcontouren in beeld gebracht. Woningbouw valt buiten de beïnvloedingssfeer van de luchthaven en kan daarom geen onderdeel worden van het MER of het Luchthavenbesluit. Kansen voor woningbouw zal in andere besluitvormingsprocedures in beeld gebracht worden. In het MER wordt de milieubelasting ten opzichte van bestaande woonkernen en eventuele nieuwbouw in beeld gebracht voor zover hierover al besluitvorming is geweest (planstatus: hard) of op basis van openbare informatie kenbaar is dat hierover besluitvorming in voorbereiding is (planstatus: zacht).

❖ *Zienswijzen: 93607436, 93670082*

Kern zienswijzen

Indiener vindt dat het MER moet ingaan op ruimtelijk beperkingen per alternatief.

'Het MER dient een duidelijk inzicht en vergelijking te geven van de ruimtelijke beperkingen die elk van de alternatieven oplevert. Voor onze regio is essentieel dat er geen beperkingen zijn voor woningbouw in de bestaande kernen, maar waarbij we ook expliciet willen benoemen dat er geen ruimtelijke beperkingen van het nieuw te realiseren Vijfde Dorp in de gemeente Zuidplas (nieuwbouw van circa 8.000 woningen) mogen optreden.'

Antwoord

De effecten van de alternatieven op de ruimtelijke opgaven in de omgeving van RTHA worden in het MER onderzocht en beeld gebracht. In het MER wordt de milieubelasting ten opzichte van bestaande woonkernen en eventuele nieuwbouw in beeld gebracht voor zover hierover al besluitvorming is geweest (planstatus: hard) of op basis van openbare informatie kenbaar is dat hierover besluitvorming in voorbereiding is (planstatus: zacht). De ruimtelijke beperkingen die door andere gebiedsopgaven in de omgeving van de luchthaven spelen zijn onderdeel van de MER-onderzoeken en daarmee ook onderdeel van de afweging van alternatieven.

❖ *Zienswijzen: 93607317, 93682130, 93595527, 93507201*

Kern zienswijzen

Indiener stelt dat woningbouwplannen niet belemmerd mogen worden door het voornemen, waarbij de 56dB(A) L_{den} contour woningbouwontwikkeling niet mag raken en de huidige 35 Ke contour niet mag overschrijden.

Antwoord

Met de NRD stelt RTHA voor vier alternatieven voor de luchthaven als onderdeel van het MER te onderzoeken. Daarnaast worden in het MER een extra alternatief onderzocht met minder vliegtuigbewegingen (indicatief 25%) en een variant op het EPP zonder ontwikkelruimte waarbij de totale passagierscapaciteit gelijk blijft. Als onderdeel van het MER zullen voor deze alternatieven de beperkingengebieden inzichtelijk gemaakt worden, waaronder die, die van belang zijn voor nieuwbouwplannen van omliggende gemeenten (deze betreffen overigens niet alleen de 56 dB(A) L_{den} -contour). Daartoe is in de NRD ook een overzicht met ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen (tabel 3 op p. 20). Hierdoor wordt duidelijk hoe de alternatieven zich verhouden tot de verschillende nieuwbouwplannen. Met betrekking tot de zienswijzen over de 56 dB(A) L_{den} -contour (en de 35 Ke-contour) kan niet op dit proces vooruitgelopen worden. Op basis van het MER (en andere beslisinformatie, zoals een economische onderbouwing) neemt het ministerie van IenW uiteindelijk een besluit over het voorkeursalternatief en worden in het ontwerp-Luchthavenbesluit de verschillende beperkingengebieden vastgelegd.

❖ *Zienswijze: 93726239*

Kern zienswijze

Indiener maakt zich zorgen over de ruimtelijke ontwikkeling.

'Het belang van het zorgen voor een open en groen landschap naast een steeds verder verdichtende regio en stad als Delft is zeer groot.'

Antwoord

Bij het aspect natuur worden de kwetsbare (natuur) gebieden in de omgeving van het vliegveld beoordeeld op mogelijke effecten: zowel Natura 2000 als Natuurnetwerk Nederland (NNN) en stiltegebieden, waaronder het Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland. In het MER worden effecten op Natura 2000 gebieden nadrukkelijk meegenomen.

Ruimtelijke ontwikkelingen (uitbreiden)

❖ *Zienswijze: 93595527*

Kern zienswijze

Indiener stelt dat overzicht ruimtelijke ontwikkelingen moet worden uitgebreid

'De NRD bevat een overzicht van ruimtelijke ontwikkelingen die in het MER-onderzoek worden meegenomen. Wij constateren dat deze lijst aanvulling behoeft. Voor een goede berekening van het aantal gehinderden is het belangrijk dat de ontwikkeling van de woningbouw in ieder geval tot aan het zichtjaar zo accuraat mogelijk wordt meegenomen. Meerdere kleinere ontwikkelingsplannen zijn daarvoor eveneens relevant. Wij zijn gaarne bereid gedetailleerde gegevens beschikbaar te stellen.'

Antwoord

In het MER wordt de milieubelasting ten opzichte van bestaande woonkernen en eventuele nieuwbouw in beeld gebracht voor zover hierover al besluitvorming is geweest (planstatus: hard) of op basis van openbare informatie kenbaar is dat hierover besluitvorming in voorbereiding is (planstatus: zacht). Uw aanvullende informatie is daarom welkom.

❖ *Zienswijze: 93541278*

Kern zienswijze

Indiener verzoekt rekening te houden met uitbreiding van het treinspoor.

'Neem in de berekeningen ook de effecten van andere nabij te realiseren ontwikkelingen mee, zoals de verdubbeling van het treinspoor.'

Antwoord

Cumulatie van geluidhinder van vliegverkeer en andere geluidbronnen wordt in het MER onderzocht,

❖ *Zienswijze: 93654840*

Kern zienswijze

Indiener mist de ontwikkelingen in Waddinxveen inzake geluidsoverlast.

'Woningbouw gebied Triangel wordt hierin niet benoemd. Er is hier sprake van forse uitbreiding woongebied onder een route van RTHA. Verder heeft deze uitbreiding woningen en wegen ook meer verharding in het gebied tot gevolg wat meer weerkaatsing van het geluid van de vliegtuigen geeft.'

Antwoord

Het in de NRD opgenomen overzicht met ruimtelijke ontwikkelingen (tabel 3 op p. 20) betreft een eerste inventarisatie gebaseerd op een opgave van de provincie Zuid-Holland, welke in het kader van het MER nader zal worden uitgewerkt. In het MER wordt de milieubelasting ten opzichte van bestaande woonkernen en eventuele nieuwbouw in beeld gebracht voor zover hierover al besluitvorming is geweest (planstatus: hard) of op basis van openbare informatie kenbaar is dat hierover besluitvorming in voorbereiding is (planstatus: zacht). Voor zover het woningbouwproject Triangel aan deze criteria voldoet, zal deze onderdeel zijn van de onderzoeken die voor het MER worden uitgevoerd.

❖ *Zienswijze: 93669444*

Kern zienswijze

Indiener wil dat rekening wordt gehouden met woningbouwprojecten in Zoetermeer.

'In de NRD wordt rekening gehouden met de relevante ruimtelijke ontwikkelingen die in de regio van RTHA zullen plaatsvinden. Wij stellen tevreden vast dat de ontwikkellocatie Bleizo-West is opgenomen in de lijst met relevante ontwikkelingen. In de NRD zijn echter geen criteria genoemd aan de hand waarvan bepaald wordt welke ruimtelijke ontwikkelingen relevant zijn om mee te nemen in het MER. Wij vinden dat de NRD hierop een aanvulling verdient. In ieder geval willen wij dat rekening wordt gehouden met de woningbouwprojecten in Zoetermeer, waaronder de locatie Entree.'

Antwoord

Het in de NRD opgenomen overzicht met ruimtelijke ontwikkelingen (tabel 3 op p. 20) betreft een eerste inventarisatie gebaseerd op een opgave van de provincie Zuid-Holland, welke in het kader van het MER nader zal worden uitgewerkt. In het MER wordt de milieubelasting ten opzichte van bestaande woonkernen en eventuele nieuwbouw in beeld gebracht voor zover hierover al besluitvorming is geweest (planstatus: hard) of op basis van openbare informatie kenbaar is dat hierover besluitvorming in voorbereiding is (planstatus: zacht). Voor zover de woningbouwprojecten in Zoetermeer aan deze criteria voldoen (waaronder de locatie Entree), zullen deze onderdeel zijn van de onderzoeken die voor het MER worden uitgevoerd.

❖ *Zienswijze: 93731028*

Kern zienswijze

Indiener wil graag dat de ontwikkelingen in Capelle aan den IJssel worden meegenomen

'In het kader van de MER zullen relevante ruimtelijke ontwikkelingen in kaart gebracht worden. Enkel ontwikkelingen waar besluitvorming over heeft plaatsgevonden zijn expliciet benoemd. In de gemeente Capelle aan den IJssel zal op korte termijn een herontwikkeling van het Rivium van start gaan. Over het Rivium is nog geen formeel planologisch besluit genomen. Wel zijn er al meerdere besluiten genomen over het voornemen van de ontwikkeling en het project is reeds aangewezen als Chw-plan. Vanuit de Rijksoverheid zijn reeds subsidies verleend voor dit project. Wij vragen u dan ook om expliciet rekening te houden met de ontwikkeling van het Rivium.'

Antwoord

Het in de NRD opgenomen overzicht met ruimtelijke ontwikkelingen (tabel 3 op p. 20) betreft een eerste inventarisatie gebaseerd op een opgave van de provincie Zuid-Holland, welke in het kader van het MER nader zal worden uitgewerkt. In het MER wordt de milieubelasting ten opzichte van bestaande woonkernen en eventuele nieuwbouw in beeld gebracht voor zover hierover al besluitvorming is geweest (planstatus: hard) of op basis van openbare informatie kenbaar is dat hierover besluitvorming in voorbereiding is (planstatus: zacht). Voor zover de woningbouwprojecten in Capelle aan den IJssel aan deze criteria voldoen (waaronder het Rivium), zullen deze onderdeel zijn van de onderzoeken die voor het MER worden uitgevoerd.

❖ *Zienswijze: 93721817*

Kern zienswijze

Indiener ziet graag de capaciteitsuitbreiding van Metrolijn E meegenomen.

'In het overzicht opgenomen in tabel 3 is de voorgenomen ontwikkeling van Metrolijn E Randstadrail waar het vooral gaat om capaciteitsuitbreiding, dus meer metrostellen per uur, niet meegenomen. Voor omwonenden is het belangrijk deze wel mee te nemen.'

Antwoord

Het MER wordt opgesteld voor de besluitvorming over de luchthaven. De uitbreiding van de capaciteit van de metrolijn valt buiten het mandaat van de luchthaven. De gemeente en/of provincie kunnen hierover besluiten. In het MER worden wel de verkeerseffecten van de verschillende alternatieven onderzocht waaronder de toename van bezoekers en hoe de reizigers verdeeld zijn tussen auto, openbaar vervoer en andere modaliteiten. Hierdoor zal een eventuele toename van metroreizigers in beeld gebracht worden.

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Relatie met andere gebiedsopgaven

In de regio bestaan meerdere woningbouwplannen en regiodeals zoals Triangel in Waddinxveen, het Vijfde Dorp in Zuidplaspolder en Wilderszijde in Lansingerland. Geef aan wat de relatie is met deze en andere gebiedsopgaven zoals vastgelegd in nationale, provinciale en gemeentelijke omgevingsvisies en sectorale plannen. Geef aan in hoeverre het voornemen een bijdrage kan leveren aan deze opgaven (bijvoorbeeld door vermindering van de geluidsbelasting), dan wel belemmerend is voor deze opgaven. Welke keuzes zijn mogelijk en nodig?

Alternatieven gebiedsopgaven

De luchthaven beïnvloedt de veiligheid en leefomgeving in de regio. Daarom moet goed in beeld zijn wat er in de omgeving gebeurt. Breng daarvoor op hoofdlijnen de ontwikkelingen in de omgeving van de luchthaven in kaart voor zowel woningbouw, mobiliteit, natuur als andere geluidsgevoelige bestemmingen. Doe dit voor de 'harde' plancapaciteit en geef daarnaast een doorkijk naar de overige (woningbouw)plannen (zachte plancapaciteit). Op die manier kan onderzocht worden of en in hoeverre het Luchthavenbesluit ook duurzaam en robuust is in het licht van ontwikkelingen in de regio

Antwoord

In het MER wordt de milieubelasting ten opzichte van bestaande woonkernen en eventuele nieuwbouw in beeld gebracht voor zover hierover al besluitvorming is geweest (planstatus: hard) of op basis van openbare informatie kenbaar is dat hierover besluitvorming in voorbereiding is (planstatus: zacht). De ruimtelijke beperkingen die door andere gebiedsopgaven in de omgeving van de luchthaven spelen zijn onderdeel van de MER-onderzoeken en daarmee ook onderdeel van de afweging van alternatieven.

4 Milieueffecten

Samenvatting NRD

In het MER worden voor alle alternatieven de milieuaspecten onderzocht: geluidbelasting, externe veiligheid, emissies en luchtkwaliteit, gezondheid, ruimtelijke ordening, natuurbehoud en biodiversiteit, bereikbaarheid en verkeer, cultuurhistorie. Per milieuaspect zijn indicatoren geformuleerd.

4.1 Milieueffecten

Brandstof

❖ *Zienswijze: 93053906*

Kern zienswijze

Indiener vindt dat brandstofkwaliteit benoemd en geanalyseerd moet worden.

'Aspecten over brandstofkwaliteit moeten nadrukkelijk benoemd en geanalyseerd worden. Hierbij moet niet alleen naar synthetische of biobrandstoffen mengsels gekeken worden die een lagere CO₂-uitstoot tot gevolg hebben (en daarmee in lekenperspectief 'schoner lijken) maar ook naar loodvrije en zwavelarme brandstoffen die minder luchtvervuiling veroorzaken en daarmee daadwerkelijk schoner zijn.'

Antwoord

Zwavelvrije kerosine zal de uitstoot van ultrafijn stof verminderen, maar er zijn nog onvoldoende gegevens over de mate van vermindering en geen rekenmodellen die de vermindering in kaart kunnen brengen¹⁷.

❖ *Zienswijze: 93670035*

Kern zienswijze

Indiener wil dat percentages SAF (bij te mengen brandstof) niet wordt meegenomen in de berekeningen.

'De percentages SAF zijn gebaseerd op de onjuiste aanname dat er voldoende SAF kan worden geproduceerd om de vliegtuigindustrie hiervan op grote schaal te voorzien. Waarom deze aanname onjuist is, hebben wij uitgebreid toegelicht in onze Reflectie op het EPP (bijlage 3): zie p. 10 onder Innovaties. Omdat onvoldoende concreet is hoeveel SAF in de komende jaren tot 2035 beschikbaar is voor het bijmengen, moet dit effect bij de berekeningen buiten beschouwing worden gelaten. Alle aannames en berekeningen moeten expliciet zijn, zodat wij deze op juistheid kunnen controleren.'

Antwoord

In het MER zullen de gehanteerde aannames worden onderbouwd. Naarmate deze aannames onzeker zijn en effect hebben op het resultaat van de berekeningen zal de gevoeligheid daarvan in het MER inzichtelijk gemaakt worden.

❖ *Zienswijze: 93692228*

Kern zienswijze

Indiener verzoekt onderzoek te doen naar de milieu- en gezondheidswinst die behaald kan worden met het verplicht stellen van het gebruik van zwavelvrije kerosine.

'Dit alles leidt mij tot het volgende:

¹⁷ https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2022D56418&did=2022D56418

- onderzoek de milieu- en gezondheidswinst die behaald kan worden met het verplicht stellen van het gebruik van zwavelvrije kerosine (is gewoon beschikbaar, maar duurder en dus niet gebruikt!);'

Antwoord

Zwavelvrije kerosine zal de uitstoot van ultrafijn stof verminderen, maar er zijn nog onvoldoende gegevens over de mate van vermindering en geen rekenmodellen die de vermindering in kaart kunnen brengen. Tegelijkertijd heeft het ministerie van IenW de Tweede Kamer in december 2022 geïnformeerd over de stappen die het zet om kerosine wereldwijd te ontzwavelen¹⁸.

Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS)

❖ *Zienswijze: 93595527*

Kern zienswijze

Indiener wil ZZS opnemen in onderzoek.

'Wij verzoeken in het onderzoek mee te nemen de Zeer Zorgwekkende Stoffen en onderschrijven de noodzaak van het meenemen van ultrafijnstof in de berekeningen van de milieueffecten.'

Antwoord

In het MER worden ook de emissies ZZS onderzocht in het MER.

❖ *Zienswijze: 93488733*

Kern zienswijze

Indiener wil inzicht in gezondheidsrisico's voor de omgeving.

'In de Wet Luchtvaart zijn voor de ZeerZorgwekkende Stoffen (ZZS) geen beperkingen opgenomen. Dat betekent niet dat daaraan in de MER geen aandacht aan moet worden besteed. In de MER moet nadrukkelijk tot uitdrukking komen wat de gezondheidsrisico's van de operatie op RTHA voor de omgeving zijn.'

Antwoord

Het ministerie van IenW laat voor onder andere de luchthaven RTHA berekenen welke concentraties in de omgeving van de luchthaven kunnen optreden als gevolg van het vliegverkeer van en naar de luchthaven en welke risico's daarmee samenhangen. Deze informatie wordt meegenomen in het MER. Het gaat hierbij om concentraties van de stoffen PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, CO, C₆H₆ en SO₂. Voor NO_x, SO_x, CO₂, VOS en zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) worden emissies beschreven (zie ook de paragraaf over gezondheid WHO). De cumulatieve gezondheidsrisico's worden met behulp van de Milieu Gezondheids Risico (MGR) indicator in beeld gebracht.

❖ *Zienswijze: 93651395*

Kern zienswijze

Indiener vindt dat het MER nadrukkelijker aandacht moet besteden aan de effecten op luchtkwaliteit en gezondheid vanwege uitstoot van vervuilde en kankerverwekkende stoffen door de luchtvaart.

'Rotterdam heeft binnen Nederland te maken met een zeer slechte luchtkwaliteit. Dit heeft gevolgen voor de longfunctie van steeds meer omwonenden. Recente wetenschappelijke onderzoeken en inzichten van longspecialisten tonen aan dat dit zeer zorgwekkende lange termijn consequenties heeft op gezondheid, zonder uitzicht op herstel. Recente inzichten over de invloeden van ultrafijnstof en de constatering dat luchtvaart in grote mate bijdraagt aan uitstoot van de Zeer Zorgwekkende Stoffen

¹⁸ <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-5bdbbdfa3f0fa0f8714bc4dd52fbac60a6793aa7/pdf>

(waaronder kankerverwekkende stoffen) maken duidelijk dat een groeiscenario van RTHA zo dicht bij de bebouwde omgeving onevenredig veel schade toebrengt aan de gezondheid van omwonenden.'

Antwoord

Het ministerie van IenW laat voor onder andere de luchthaven RTHA berekenen welke concentraties in de omgeving van de luchthaven kunnen optreden als gevolg van het vliegverkeer van en naar de luchthaven en welke risico's daarmee samenhangen. Deze informatie wordt meegenomen in het MER. Het gaat hierbij om concentraties van de stoffen PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, CO, C₆H₆ en SO₂. Voor NO_x, SO_x, CO₂, VOS en zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) worden emissies beschreven (zie ook paragraaf over de gezondheid WHO). De cumulatieve gezondheidsrisico's worden met behulp van de Milieu Gezondheids Risico (MGR) indicator in beeld gebracht.

❖ *Zienswijze: 93670035*

Kern zienswijze

Indiener wil dat schadelijke stoffen in het onderzoek worden betrokken.

'De volgende schadelijke stoffen moeten ook in het onderzoek worden betrokken:

- Zeer Zorgwekkende Stoffen: ondernemingen moeten de uitstoot van deze kankerverwekkende stoffen voorkomen. Als dat niet mogelijk is, dan moet de uitstoot tot een minimum worden beperkt.*
- Roet: de meest ongezonde vorm van fijn stof en een belangrijke en een belangrijke aanvullende indicator van de lokale luchtkwaliteit.*
- CO, NO_x en SO₂: in het luchtvaartbesluit moeten ook absolute grenswaarden voor deze stoffen worden opgenomen.*
- Effecten van verbrand rubber en kerosinedampen: zie Nota van Antwoord Luchtvaartnota, p. 173.*
- Alle emissies moeten worden meegenomen, ook de emissies tijdens het warmdraaien en taxiën en de emissies boven 3.000 voet.'*

Antwoord

Al deze emissies en (potentieel) schadelijke stoffen zullen in het MER onderzocht worden.

❖ *Zienswijze: 93698231*

Kern zienswijze

Indiener vindt dat er onderzoek gedaan moet worden naar de concentraties van schadelijke stoffen (CO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, PM_{0,5}, en NO_x) bij woningen en dat deze sterk gereduceerd moeten worden tot minstens de Europese richtlijnen.

'De luchthaven heeft nog nooit gehoord dat CO₂, NO_x, fijnstof en ultrafijnstof genoemd in akkoorden en verdragen sterk gereduceerd zullen moeten worden.

En dus leg je de verantwoordelijkheid voor de uitstoot van zeer schadelijke stoffen naast je neer en geef je aan dat alles mag. En denkt de RTHA dat de richtlijn die de Europese Unie voor fijnstof (PM₁₀) in 1999 invoerde niet voor de luchthaven met zijn enorme piekbelasting van fijnstof een ultrafijnstof geldt. Volgens de Europese Richtlijn 1999/30/EG mogen vanaf 2005, de jaargemiddelde PM₁₀ concentraties niet hoger zijn dan 40 µg/m³ en mag de daggemiddelde PM₁₀-concentratie nog op hoogstens 35 dagen per jaar hoger zijn dan 50 µg/m³.

In 2021 verlaagde de WHO-advieswaarden voor de uitstoot van PM_{2,5}: 5 µg/m³ en PM₁₀: 15 µg/m³. Omdat uit onderzoek is gebleken dat ook weinig fijnstof in de lucht al ongezond is. Het is nog steeds niet tot dit bedrijf doorgedrongen dat er woningen staan op nog geen 500 meter afstand van de startbaan. Het wordt hoog tijd dat gezien de zeer korte afstand tot de startbaan ter plekke onderzoek wordt gedaan.'

Antwoord

Het ministerie van IenW laat voor onder andere de luchthaven RTHA berekenen welke concentraties in de omgeving van de luchthaven kunnen optreden als gevolg van het vliegverkeer van en naar de luchthaven en welke risico's daarmee samenhangen. Deze informatie wordt meegenomen in het MER. Het gaat hierbij om concentraties van de stoffen PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, CO, C₆H₆ en SO₂. Voor NO_x, SO_x, CO₂, VOS en zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) worden emissies beschreven (zie ook paragraaf over de gezondheid WHO). Al deze resultaten worden in het MER gepresenteerd.

❖ *Zienswijzen: 93689386, 93689312, 93726709*

Kern zienswijzen

Indiener verzoekt om meer aandacht te besteden aan de uitstoot van schadelijke stoffen.

'Reductie van hinder en vermindering van de uitstoot van schadelijke stoffen zouden voorop moeten staan.'

Antwoord

In het MER worden alternatieven onderzocht waarin de verbetering van de leefomgeving centraal staat (zie paragraaf 3.4). Daarbij gaat het om reductie van hinder en vermindering van de uitstoot van schadelijke stoffen.

❖ *Zienswijze: 93733447*

Kern zienswijze

Indiener vindt dat er meer aandacht moet zijn voor schadelijke stoffen en de wetgeving hiervoor in het MER.

'RTHA neemt niets uit het Schone Lucht Akkoord mee in het NRD en gaat uit van de nota zoals deze nu is in de opdracht tot MER.'

- *Ultrafijnstof en andere bewezen schadelijke stoffen moeten onderzocht worden in het MER.*
- *In het MER moet rekening gehouden worden met gevolgen van uitstoot op de lange termijn en wet- en regelgeving waar momenteel aan wordt gewerkt. Het luchtvaartbesluit zal voor vele jaren van kracht blijven. Daar wordt nu geen rekening mee gehouden.'*

Antwoord

De effecten op de luchtkwaliteit worden in het MER onderzocht. Het gaat hierbij om concentraties van de stoffen PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, CO, C₆H₆ en SO₂. Voor NO_x, SO_x, CO₂, VOS en zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) worden emissies beschreven (zie ook paragraaf over de gezondheid WHO). Al deze resultaten worden in het MER gepresenteerd.

❖ *Zienswijze: 93730317*

Kern zienswijze

Indiener wil inzicht in emissieberekening en stelt dat deze niet mogen toenemen en omlaag moeten.

'Ultrafijnstof heeft op dit moment geen norm maar nu al is duidelijk dat het een negatieve impact heeft op de gezondheid van de mens. De wetenschappelijke ontwikkelingen gaan hard en daarvoor geldt het voorzorgsbeginsel. In de Luchtvaartwet is er voor de uitstoot van de ruim tweehonderd 'zeer zorgwekkende stoffen (ZZS)' nog niets geregeld met uitzondering van koolmonoxide. De Luchtvaartwet moet daar nog op worden aangepast. Het is van groot belang dat beiden in de MER worden meegenomen. Dat geldt ook de uitstoot van CO₂ en de stikstofdioxiden. En hoe worden emissies uitgedrukt? Per vliegtuig of per passagier? Over de gehele vlucht of alleen tot 900 meter hoogte gemeten? De totale emissies mogen niet toenemen en moeten voor de bewoners omlaag.'

Antwoord

De Rijksoverheid stuurt op afname van de negatieve gezondheidseffecten door luchtvaart als voorwaarde voor de toekomstige groei van de burgerluchtvaart. Hierbij gaat het om geluidshinder en de gezondheidseffecten door de uitstoot van schadelijke stoffen. De luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven wordt in het MER onderzocht. Middels modelberekeningen wordt inzichtelijk gemaakt welke invloed de verschillende alternatieven hebben op de luchtkwaliteit. De berekende concentraties worden, waar mogelijk, vergeleken met luchtkwaliteitsnormen en/of de WHO-advieswaarden.

De groep zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) is zeer groot. Onderzoek naar de bijdrage van de luchtvaart aan de uitstoot van ZZS is nog gaande. De belangrijkste ZZS in relatie tot luchtvaart zijn vluchtige organische koolwaterstoffen (VOS). Kerosine is een belangrijke bron van VOS emissie. In het luchtkwaliteit onderzoek wordt de VOS-uitstoot berekend en in beeld gebracht. Dit geeft een goede inschatting van de uitstoot van ZZS door de luchtvaart in de verschillende alternatieven.

In het MER wordt de uitstoot en concentratie van ultra fijnstof berekend. Ultra fijnstof is meer dan roet gerelateerd aan luchtvaart.

De slijtage van vliegtuigbanen bij taxiën, opstijgen en landen wordt in de berekeningen meegenomen in de fijnstof emissie- en concentratieberekeningen.

De beoordeling van de invloed van de luchthaven op de luchtkwaliteit vindt plaats op basis van zowel de bijdrage van de luchtvaart als de grondgebonden activiteiten. Voor de verschillende stoffen wordt in kaart gebracht welke veranderingen in emissies, concentraties (en voor natuur deposities) plaats zullen vinden bij de verwachte verandering in vlootsamenstelling.

In het MER wordt op hoofdlijnen aangegeven wat de bijdrage is van RTHA aan de stikstofemissie boven de 3.000 voet-grens. Daarbij zal ook ingegaan worden op de status van de onderzoeken en/of rekenmethoden om stikstofemissies boven de 3.000 voet-grens te bepalen.

❖ *Zienswijze: 93721817*

Kern zienswijze

Indiener wil meer informatie over hoe stikstof en andere schadelijke stoffen worden meegenomen in het onderzoek.

'Minder emissies: is dit per passagier of per vliegbeweging? En is dit alleen tot 900 meter hoogte (de eerste paar minuten van de vlucht) of over de hele vlucht gemeten? Hier dient ook toegevoegd te worden dat onder de Luchtvaartwet de Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) helaas nu nog geen beperkingen hebben (indicatoren ontbreken nog). De Luchtvaartwet moet daar nog op aangepast worden, maar wat ons betreft is het van groot belang dat de bestaande kennis en relevante indicatoren daarover bij deskundigen wel in een MER worden meegenomen. Een aanwijzing daartoe is relevant en op zijn plaats.'

Antwoord

In het MER wordt op hoofdlijnen aangegeven wat de bijdrage is van RTHA aan de stikstofemissie boven de 3.000 voet-grens. Daarbij zal ook ingegaan worden op de status van de onderzoeken en/of rekenmethoden om stikstofemissies boven de 3.000 voet-grens te bepalen.

Het kabinet heeft in reactie op het deeladvies Luchtvaart van de Commissie Remkes aangegeven om de uitstoot van NO_x boven de 3.000 voet mee te nemen in de jaarlijkse emissieregistratie aan de Europese Commissie. Het RIVM is gevraagd om hiervoor de mogelijkheden te inventariseren. Vooralsnog blijven emissies boven de 3.000 voet en de betekenis daarvan voor stikstofdeposities in specifieke door stikstofdepositie overbelaste Natura 2000-gebieden, een leemte in kennis in de milieueffectrapportages.

In de rapportage wordt daarnaast beschreven welke uitgangspunten voor de stikstofdepositieberekeningen zijn gehanteerd zodat de berekeningen herleidbaar zijn. De groep zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) is zeer groot. Onderzoek naar de bijdrage van de luchtvaart aan de uitstoot van ZZS is nog gaande. De belangrijkste ZZS in relatie tot luchtvaart zijn vluchtige organische koolwaterstoffen (VOS). In het luchtkwaliteit onderzoek wordt de VOS-uitstoot berekend en in beeld gebracht. Dit geeft een goede inschatting van de uitstoot van ZZS door de luchtvaart in de verschillende alternatieven.

Geur

❖ *Zienswijze: 93619675*

Kern zienswijze

Indiener zou graag onderzocht of duidelijk willen hebben welke stoffen stank kunnen veroorzaken, en dat hier ook regels in het Luchthavenbesluit worden opgenomen over de verspreiding van deze geurdeeltjes.

'Dit is iets wat samenhangt met de luchtkwaliteit, maar zoals ik het zie zijn de gevolgen van een slechte luchtkwaliteit niet altijd merkbaar op de korte termijn. Wat ik als omwonende van het vliegveld wel direct merk is dat er, bij een bepaalde windrichting, een onaangename lucht van het vliegveld komt. Dit is het beste te vergelijken met de lucht van brandende witte aanmaakblokjes van de barbecue maar dan vele malen geconcentreerder. Ik zou graag onderzocht of duidelijk willen hebben welke stoffen stank kunnen veroorzaken, en dat hier ook regels in het Luchthavenbesluit worden opgenomen over de verspreiding van deze geurdeeltjes.'

Antwoord

In het MER wordt aan de hand van de ligging van de 98-percentiel en 99,99-percentiel geurcontouren rondom de luchthaven onderbouwd of er sprake is van geurhinder. Eventuele maatregelen om geurhinder te beperken, worden in het MER onderzocht.

❖ *Zienswijze: 93715678*

Kern zienswijze

Indiener geeft aan stankoverlast te ervaren als gevolg van boomkap, en geeft aan dat hier goed over nagedacht te worden in de ruimtelijke ontwikkeling van de omgeving.

'De afgelopen jaren zijn er rondom de luchthaven, vanwege nieuwbouw, diverse bomen gekapt. Dat heeft in bepaalde gebieden geleid tot meer geluidshinder maar ook tot meer stankoverlast (Kerosine geur). Wij raden u aan om te onderzoeken in hoeverre het verder vergroenen van de omgeving rondom de luchthaven kan leiden tot minder overlast, maar vooral ook tot een gezondere leefsituatie voor bewoners.'

Antwoord

In het MER wordt aan de hand van de ligging van de 98-percentiel en 99,99-percentiel geurcontouren rondom de luchthaven onderbouwd of er sprake is van geurhinder. Het MER onderzoekt de mogelijkheden om de overlast van de luchthaven te verminderen, voor zover deze maatregelen binnen het vermogen van de luchthaven liggen.

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Geurhinder

Geef een overzicht van de belangrijkste geurbronnen op de luchthaven. Denk daarbij in ieder geval aan het starten en proefdraaien van straalmotoren, het gebruik van hulpmotoren en tanken. Presenteer de ligging van de 98-percentiel en 99,99-percentiel geurcontouren rondom de luchthaven en leg een koppeling met de geurbelasting door andere bronnen zoals de petrochemische industrie en de aanwezige woningen en aantallen blootgestelden. Geef aan of er sprake is van geurhinder. Werk in dat geval mitigerende maatregelen uit waarmee de geurhinder gereduceerd kan worden.

Antwoord

In het MER wordt aan de hand van de ligging van de 98-percentiel en 99,99-percentiel geurcontouren rondom de luchthaven onderbouwd of er sprake is van geurhinder. Eventuele maatregelen om geurhinder te beperken, worden in het MER onderzocht.

Bodem en grondwater

❖ *Zienswijze: 93670035*

Kern zienswijze

Indiener wil dat de bodem en (grond)waterkwaliteit op en in de nabije omgeving van de luchthaven wordt onderzocht op de concentraties PFAS en andere schadelijke stoffen. Indiener wil daarnaast dat de gezondheidseffecten op basis van bodem en (grond)waterkwaliteit worden onderzocht.

Antwoord

Het doel van het MER is om de milieugevolgen van de te onderzoeken alternatieven in beeld te brengen zodat deze een volwaardige rol kunnen spelen in de besluitvorming. De concentraties PFAS die in de omgeving wordt gemeten wordt niet veroorzaakt door de ontwikkeling van de luchthaven naar aanleiding van het nieuwe Luchthavenbesluit. In het MER worden de effecten op de bodem en het oppervlaktewater onderzocht zodat ze integraal afgewogen kunnen worden met andere milieugevolgen.

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Keuze rekenmodellen en inputgegevens

Onderbouw de keuze van de rekenmodellen en van de inputgegevens waarmee de milieugevolgen worden bepaald. Speciale aandacht is nodig voor de onderbouwing van de toegepaste rekenmodellen als geen standaard rekenmethode is voorgeschreven. Zo is er geen voorgeschreven model voor het berekenen van veiligheidsrisico's. Geef een navolgbaar overzicht van de inputgegevens van de vliegtuigbewegingen, zoals vliegtuigtypen, vliegroutes, verticale profielen voor snelheid, stuwkracht en flap/slat settings en -procedures.

Antwoord

Dit advies van de Commissie m.e.r wordt overgenomen in de keuze voor rekenmodellen en inputgegevens.

Onzekerheden in milieugevolgen

Ga - waar relevant - in op de onzekerheden in de rekenmodellen en de inputgegevens. Geef aan hoe deze doorwerken in bijvoorbeeld de geluid- en stikstofdepositieberekeningen en toon de marges door eventuele onzekerheden. Geef aan wat deze onzekerheden betekenen voor de significantie van verschillen tussen alternatieven, de toetsing aan grens- en advieswaarden, en voor het op te stellen monitorings- en evaluatieprogramma. Breng het effect in kaart van vervanging van de huidige vloot door nieuwere (maar vaak zwaardere) typen en betrek dit in de onzekerheidsmarge bij de bepaling van de effecten van de verschillende alternatieven.

Antwoord

Dit advies van de Commissie m.e.r wordt overgenomen. In de berekeningen wordt ingegaan op onzekerheden in de modellen en wat deze betekenen voor de significantie van verschillen tussen de alternatieven.

Cumulatie van milieugevolgen

Houd bij de bepaling van de milieugevolgen rekening met cumulatie door gevolgen van andere plannen en projecten. Dit is niet alleen relevant voor milieuaspecten waarvoor cumulatieve grens- en advieswaarden zijn gedefinieerd, zoals bij de concentratie van schadelijke stoffen in de lucht, maar ook voor andere milieuaspecten waarbij sprake is van cumulatie, zoals bij de geluidbelasting of natuurschade.

In het MER wordt voor de verschillende alternatieven ook de cumulatie van het vlieggeluid met grondgebonden activiteiten en andere geluidbronnen in beeld gebracht. De cumulatieve gezondheidsrisico's worden met behulp van de Milieu Gezondheids Risico (MGR) indicator in beeld gebracht.

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Geografische presentatie van milieugevolgen

Breng de vliegroutes, -hoogtes en -frequenties apart in beeld voor het luchtverkeer. Geef via een geografische presentatie inzicht in de regionale verdeling van de bijbehorende milieubelasting. Geef aan wat deze belasting betekent voor woonkernen (geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit), stiltegebieden (geluid), natuurgebieden (geluid en stikstofdepositie) en industriële gebieden waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen (externe veiligheid).

Antwoord

Aan de luchthaven wordt gevraagd om de vliegroutes, -hoogtes en frequenties in beeld te brengen en deze in een geografische presentatie van de milieubelasting bij woonkernen (geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit), stiltegebieden (geluid), natuurgebieden (geluid en stikstofdepositie) en industriële gebieden waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen (externe veiligheid).

Zichtjaren

In de NRD wordt als zichtjaar 2035 gehanteerd. De Commissie adviseert om hier een zichtjaar verder in de toekomst aan toe te voegen zodat ook langeretermijneffecten zoals klimaat in beeld gebracht kunnen worden.

Antwoord

Voor het MER wordt 2035 gekozen als zichtjaar om de toekomstige ontwikkelingen te schouwen. Dit is gekozen omdat dit ruim 10 jaar is na de verwachte inwerkingtreding van een nieuw Luchthavenbesluit.

Voor lange termijneffecten zoals klimaat zal een doorkijk gemaakt worden naar 2040-2050 op basis van de huidige inzichten en aannames die daarbij gemaakt worden.

4.2 Geluidbelasting vliegverkeer

Samenvatting NRD

De geluidbelasting door vliegverkeer wordt uitgedrukt in L_{den} . Geluidcontouren worden gepresenteerd voor de waarden 40, 45, 48, 56 en 70 dB. De geluidbelasting van het vliegverkeer dat plaatsvindt tussen 23.00 en 07.00 uur wordt gepresenteerd in L_{night} .

Bij de geluidsberekeningen voor de grote luchtvaart zal gebruik maken van het Europese rekenmodel ECAC DOC29. Het Europese rekenmodel zal gebruikt worden voor helikopters NORAH. Voor de kleine luchtvaart wordt als mogelijk gebruik gemaakt van ECAC DOC29.

Bestaande geluidshinder

❖ *Zienswijze: 93250147, 93726839*

Kern zienswijze

Indiener vraagt aandacht voor de geluidshinder die het vliegveld in de huidige situatie veroorzaakt.

Antwoord

In de Luchtvaartnota heeft het kabinet aangegeven dat hinderbeperking een belangrijk uitgangspunt is in het beleid en daarmee voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol en de overige regionale burgerluchthavens van nationale betekenis, zoals RTHA. De meldingenrapportages van DCMR geven inzicht in de ervaren hinder, mogelijke oorzaken, en mede op basis hiervan kunnen hinderbeperkende maatregelen worden bezien. Meldingen hebben een signalerende functie. Dit in aanvulling c.q. naast de inzichten over hinderbeleving die volgen uit bijvoorbeeld de vierjaarlijkse GGD Gezondheidsmonitor waarbij de geluidshinder op gemeente-, wijk- en buurniveau in de wijde omgeving rond een luchthaven in beeld wordt gebracht. In het MER worden verschillende hinderbeperkende maatregelen onderzocht, bijvoorbeeld ten aanzien van de reductie van nachtverkeer of het verstillen van de vloot in de randen van de dag. Deze maatregelen zijn mede het gevolg van signalen uit de meldingenrapportages van DCMR.

❖ *Zienswijze: 93663066*

Kern zienswijze

Indiener wil dat milieu en omgevingseffecten in het belang van omwonenden wordt uitgewerkt, voelt zich niet gehoord en merkt toename van overlast van het vliegveld.

'Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat het in de aanvraag voor een nieuw Luchthavenbesluit ontbreekt aan een transparante publieke afweging tussen al de verschillende belangen. Het meewegen van de belangen van de omwonenden RTHA lijkt onvoldoende te zijn gehoord, dan wel te zijn meegenomen. De focus lijkt primair te liggen op groei terwijl zeer indringend en herhaaldelijk wordt gevraagd om ook krimp scenario's te onderzoeken. Krimp is kennelijk geen serieuze optie voor bestuurders. Krimp biedt echter andere en nieuwe kansen voor Rotterdam. Hier kan en moet meer oog voor komen. Het biedt immers ruimte voor nieuwe en andere ontwikkelingen (innovatie, circulair) Ook alternatieve vormen van economische stimulatie dragen bij aan de verdere ontwikkeling van Rotterdam, anders dan uitsluitend RTHA laten groeien in het aantal vliegtuigbewegingen.

Het transformeren van de huidige vorm van economische bedrijvigheid naar een duurzame, schone en milieuvriendelijke bedrijvigheid kost tijd en vraagt van burgers, bedrijven en bestuurders om naar elkaar te luisteren en begrip te hebben voor elkaars belangen om zo tot gedragen scenario's en besluiten te komen. Dit betekent dat het gesprek ook over de krimp van de RTHA moet kunnen gaan. Gebaseerd op feiten en recente wetenschappelijke inzichten en onderzoeken. Schone en stille vliegtuigen bestaan simpelweg nog niet en het is de vraag wanneer deze toestellen zijn uitontwikkeld en door de luchtvaartmaatschappijen besteld kunnen worden.'

Antwoord

In het MER wordt in navolging van het advies van de Commissie voor de m.e.r. wordt een breder scala aan alternatieven onderzocht. Het gaat dan om een alternatief met een vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen van indicatief 25% en een variant van het EPP zonder ontwikkelruimte waarbij de totale passagierscapaciteit en het aantal vliegtuigbewegingen niet toe zal nemen (zie paragraaf 3.4). Hiermee worden de 'hoeken van het speelveld' in termen van milieuwinst en groei in beeld gebracht en daarmee betrokken in de besluitvorming voor het Luchthavenbesluit.

❖ *Zienswijze: 93711654*

Kern zienswijze

Indiener ervaart geluidsoverlast, met name in de avonden.

'Wij hebben momenteel vooral last van het lawaai van de landende vliegtuigen: ook al is het niet elke dag, de toestellen komen met veel lawaai over de wijk gevlogen tot 's avonds laat en vaak ook nog na elven. Dit is niet goed voor ons woongenot en onze gezondheid. En zelfs al wonen wij verder weg dan onze Schiedamse burens: ook wij moeten in de zomer helaas regelmatig gesprekken in de tuin onderbreken als er weer een vliegtuig over komt. Wij willen graag dat er onderzocht wordt of de late aankomsttijd niet wat vroeger kan, waardoor er meer rustige avonden zijn en wij niet gestoord worden rond middernacht.'

Antwoord

In het MER wordt in gebieden binnen een aantal representatieve stedelijke en landelijke locaties de representatieve piekbelasting op basis van de berekende number above 60 en 70 dB(A) in beeld gebracht. Daarbij is er onderscheid gemaakt in dag, avond en nacht. Verschuivingen van de intensiteit van vliegtuigbewegingen gedurende de dag zijn onderdeel van het MER. Het gaat dan om de effecten wanneer een verschuiving van vliegtuigbewegingen van de (vroeg) ochtend naar een later tijdstip van de dagperiode plaatsvindt, of een verschuiving van vliegtuigbewegingen naar de vroege avondperiode.

❖ *Zienswijze: 93711648*

Kern zienswijze

Indiener stelt dat geluidsoverlast de rust verstoort, vooral in de zomer.

'We hebben zodoende redelijk wat overlast van overvliegende vliegtuigen, helemaal in de randen van de nacht (22.00-23.00 en 7.00-8.00 uur). Doordat vertraagde vluchten mogelijk zijn tot 01.00 uur is het, zeker 's zomers wanneer veel meer gevlogen wordt dan 's winters, erg hinderlijk dat zo laat nog vliegtuigen overkomen. Dit wordt nog eens versterkt doordat het weekend de drukste periode is in aantal vliegtuigbewegingen en 's zomers meestal ramen open staan of doordat we nog tot laat in de tuin zitten. Bij overvliegen van een airliner is elkaar buiten verstaan voor 20 seconden gewoonweg niet mogelijk.'

Antwoord

In de Luchtvaartnota heeft het kabinet aangegeven dat hinderbeperking een belangrijk uitgangspunt is in het beleid en daarmee voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol en de overige regionale burgerluchthavens van nationale betekenis, zoals RTHA. De luchthaven stelt een MER op, waarin verschillende hinderbeperkende maatregelen worden onderzocht, bijvoorbeeld ten aanzien van de reductie van nachtverkeer of het verstillen van de vloot in de randen van de dag.

❖ *Zienswijze: 93694637*

Kern zienswijze

Indiener vindt dat overlast van de luchthaven is toegenomen

'De overlast beperkt zich niet alleen tot het geluid, maar ook:

- zware stank van kerosine. In vergelijking: Voor minder stank wordt in pernis of botlek al een onderzoek ingesteld.*
- overmatige parkeerdruk door in de wijk parkerende reizigers; In vergelijking: Een ander bedrijf moet in zo'n situatie al verkeerregelaars in gaan zetten.*
- overmatig transportverkeer, ook door de woonwijk, van/naar RTHA t.b.v. bevoorrading; In vergelijking: Een ander bedrijf moet hier de juiste vergunningen voor hebben en overlast tot een minimum beperken.*
- overmatig toeristisch verkeer, door de woonwijk, van/naar RTHA; De bewoners gaan hier nu de dupe van worden, daar de gemeente al bezig is met betaald parkeren.*
- beperking tot boomaanplant/groen; vanwege 'MOGELIJK' gevaar;*
- beperking tot woningbouw. De huidige woningbouw is op basis van oude beoordelingen en mensen aldaar voelen zich bedrogen.'*

Antwoord

In de Luchtvaartnota heeft het kabinet aangegeven dat hinderbeperking een belangrijk uitgangspunt is in het beleid en daarmee voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol en de overige regionale burgerluchthavens van nationale betekenis, zoals RTHA. De meldingenrapportages van DCMR geven inzicht in de ervaren hinder, mogelijke oorzaken, en mede op basis hiervan kunnen hinderbeperkende maatregelen worden gezien. Meldingen hebben een signalerende functie. Dit in aanvulling c.q. naast de inzichten over hinderbeleving die volgen uit bijvoorbeeld de vierjaarlijkse GGD Gezondheidsmonitor waarbij de geluidhinder op gemeente-, wijk- en buurniveau in de wijde omgeving rond een luchthaven in beeld wordt gebracht. In het MER worden verschillende hinderbeperkende maatregelen onderzocht, bijvoorbeeld ten aanzien van de reductie van nachtverkeer of het verstillen van de vloot in de randen van de dag.

❖ *zienswijze: 93732465, 93725589, 93692228*

Kern zienswijze

Indieners ervaren geluidshinder en overlast als gevolg van RTHA.

Antwoord

Er worden maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat de overlast die de luchthaven voor omwonenden veroorzaakt te verminderen. In de alternatieven in het MER worden door de luchthaven verschillende maatregelen onderzocht om de impact van het nachtelijk verkeer te verminderen en de hinder voor de omgeving te beperken. Bijvoorbeeld het halveren van het aantal vertraagde vluchten in 2030 ten opzichte van 2019, het beperken van de vliegtijden voor zakelijk verkeer in de nacht en het bevroren van het aantal vluchten in de randen van de dag. Daarnaast worden in het MER een extra alternatief onderzocht met minder vliegtuigbewegingen (indicatief 25%) en een variant op het EPP zonder ontwikkelruimte waarbij de totale passagierscapaciteit gelijk blijft (zie paragraaf 3.4).

❖ Zienswijze: 93725589

Kern zienswijze

Indiener ervaart al last van geluidshinder en vreest voor meer (ook rondom randtijdstoppen).

'Het is niet mee die ene vakantievlucht in de week naar het Zuiden, het zijn inmiddels tientallen (vakantie- en zakelijke) vluchten per dag naar alle windstreken van Europa (en ver daarbuiten). En dat dagelijks tussen 07:00 en 23:00 uur, 7 dagen in de week, 365 dagen per jaar!! En soms ook buiten de reguliere openingstijden van het vliegveld!! Er is duidelijk een verschil te horen in het type vliegtuig en de maatschappij. Sommige vluchten zijn beduidend stiller dan andere. Als men gaat voor stillere vliegtuigen, doet iedereen dan mee? Of geldt dit dan alleen voor de Nederlandse vliegmaatschappijen? En vallen andere maatschappijen hier buiten?'

Steeds vaker staat een vlucht gepland om 06:55 uur. Deze vliegtuigen wachten keurig tot het moment van 07:00 uur om te vertrekken. Dat betekent dat het toestel een half uur van tevoren staat warm te draaien, is volgestopt met passagiers en naar de vertrekplaats is gereden om rond om 07:00 uur op te stijgen. Een warm draaiend vliegtuig dat om 06:45 uur naar de startplaats aan het begin van de baan taxiet, produceert al genoeg herrie om wakker van te worden.'

Antwoord

In de Luchtvaartnota heeft het kabinet aangegeven dat hinderbeperking een belangrijk uitgangspunt is in het beleid en daarmee voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol en de overige regionale burgerluchthavens van nationale betekenis, zoals RTHA. De meldingenrapportages van DCMR geven inzicht in de ervaren hinder, mogelijke oorzaken, en mede op basis hiervan kunnen hinderbeperkende maatregelen worden gezien. Meldingen hebben een signalerende functie. Dit in aanvulling c.q. naast de inzichten over hinderbeleving die volgen uit bijvoorbeeld de vierjaarlijkse GGD Gezondheidsmonitor waarbij de geluidshinder op gemeente-, wijk- en buurniveau in de wijde omgeving rond een luchthaven in beeld wordt gebracht. In het MER worden verschillende hinderbeperkende maatregelen onderzocht, bijvoorbeeld ten aanzien van de reductie van nachtverkeer of het verstillen van de vloot in de randen van de dag.

Toekomstig geluidshinder

❖ *Zienswijzen: 93233704, 93382009, 93586379, 93654644, 93654613, 93678999, 93711313, 93732465, 93721169, 93715678*

Kern zienswijzen

Er zijn zienswijzen ingediend die duiden op de zorg over toename van toekomstig geluidshinder als gevolg van uitbreiding van RTHA en de daaraan gerelateerde gezondheidseffecten, woonplezier en nachtrust. De essentie van de zienswijzen is:

- Indiener wil weten hoe en of geluidsoverlast is toegenomen en hoe dat in de toekomst wordt gereguleerd;
- Indiener maakt zich zorgen over de toename van geluidsoverlast voor omwonenden;
- Indiener wil dat het geluidsoverlast afneemt omdat dit het woonplezier en de nachtrust verstoort.

Antwoord

In de Luchtvaartnota 2020-2050 staan vier publieke belangen genoemd en een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving is er daar één van. Dat moet onder meer concreet gemaakt worden door een afname van de negatieve gezondheidseffecten (geluidshinder en de gezondheidseffecten door de uitstoot van schadelijke stoffen). Parallel aan het opstellen van het MER zal de initiatiefnemer deze doelstellingen nader specificeren (kwantificeerbaar en toetsbaar) en daarbij aansluiten bij de regionale behoefte. De doelstellingen kunnen door verschillende maatregelen bereikt worden, zoals de vermindering van (nacht)vluchten, de vernieuwing van de luchtvloot en (geluid)maatregelen in de omgeving. In de alternatieven in het MER worden door de luchthaven verschillende maatregelen onderzocht om de impact van het nachtelijk verkeer te verminderen en de hinder voor de omgeving te beperken. Bijvoorbeeld het halveren van het aantal vertraagde vluchten in 2030 ten opzichte van 2019, het beperken van de vliegtijden voor zakelijk verkeer in de nacht en het bevriezen van het aantal vluchten in de randen van de dag. Daarnaast worden in het MER een extra alternatief onderzocht met minder vliegtuigbewegingen (indicatief 25%) en een variant op het EPP zonder ontwikkelruimte waarbij de totale passagierscapaciteit gelijk blijft. Het reduceren van het aantal vluchten aan de randen van de dag zijn varianten die in het MER verkend worden.

Over de routes kan aangegeven worden dat in het kader van het programma Luchtruimherziening vanwege de geringe afstand tussen Rotterdam en Schiphol het naderingsgebied van Rotterdam opnieuw ingericht wordt. Naast kortere routes en minder uitstoot maakt de voorziene verandering het beter mogelijk om het naderende en vertrekkende vliegverkeer van onder andere Rotterdam zoveel mogelijk continu te laten klimmen en dalen op vaste routes. Dat beperkt afwijken, geluid en emissies. Met de introductie van vaste naderingsroutes vanaf 6.000 voet en de toename van de hoogte waarop de vertrekroutes moeten worden gevolgd, zal er meer volgens vaste routes gevlogen worden. Omdat het streven is het Luchthavenbesluit RTHA vóór 2025 te nemen en het programma Luchtruimherziening een looptijd tot 2035 heeft, wordt er in het kader van de onderzoeken voor het Luchthavenbesluit (waaronder het MER) uitgegaan van de huidige aankomst- en vertrekroutes. In de Luchtvaartnota 2020-2050 is aangekondigd dat het kabinet gaat bekijken hoe het nauwkeurig gebruik van vliegroutes en het vastleggen van preferente minimale vlieghoogten in juridische besluiten zo goed mogelijk kan worden geborgd en gehandhaafd. Dit gebeurt parallel aan de uitwerking van het routeontwerp in de luchtruimherziening.

❖ *Zienswijze: 93698231*

Kern zienswijze

Indiener verzoekt om in het MER ook onderzoek te doen naar trillingen door opstijgen van vliegtuigen. *'Alles wat je doet om een vliegtuig stiller te maken heeft ook een keerzijde. De energie die nu eenmaal nodig is om een vliegtuig de lucht in te krijgen gaat niet verloren en moet ergens heen. Het gevolg*

hiervan zijn de zwaardere trillingen die worden voortgebracht. Door het gebruik van grotere en zwaardere toestellen zal dit alleen maar toenemen. Naar deze vorm van overlast is nog nooit onderzoek gedaan. Het verzoek is dus ook deze vorm van overlast in kaart te brengen.'

Antwoord

De mogelijke effecten als gevolg van trillingen en laagfrequent geluid zullen in het MER onderzocht worden.

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Laagfrequent geluid

Ga na of er aanleiding is om laagfrequent geluid afkomstig van de luchthaven te onderzoeken. Dit kan het gevolg zijn van het warm- en proefdraaien van motoren of van andere grondgebonden activiteiten op de luchthaven. Als dat het geval is, geef dan aan of dit laagfrequent geluid eventueel tot hinder in de omgeving kan leiden en welke bron- en overdrachtsgerichte maatregelen genomen kunnen worden om de hinder te beperken.

Antwoord

In het MER zal het optreden van laagfrequent geluid en trillingen onderzocht worden.

Geluidsberekeningen methodiek

❖ *Zienswijze: 93053906*

Kern zienswijze

Indiener verzoekt om het aantal (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden te bepalen aan de hand van lokaal passende dosis-effect relaties.

'In de tabel onder 3.2 Milieuaspecten wordt het aantal (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden bepaald op basis van een oude Schiphol-curve uit 2002. Deze is niet toereikend voor andere luchthavens vanwege de afstand woonkern-luchthaven en is inmiddels 20 jaar oud. Het zou bepaald moeten worden aan de hand van lokaal passende dosis-effect relaties. Wij verzoeken u om dit mee te nemen in de onderzoeken.'

Antwoord

Het aantal geluidgehinderden wordt op basis van de meest recente wetenschappelijke inzichten rondom dosis-effect relaties in beeld gebracht.

❖ *Zienswijze: 93053906*

Kern zienswijze

Indiener vraagt om ervaren hinder te berekenen met de N_{Ax} als indicator.

'Vooruitlopend op de resultaten van onderzoek door de Rijksoverheid adviseert onze omgevingsdienst DCMR om onder geluidbelasting de N_{Ax} als indicator op te nemen. Deze indicator levert het aantal bewegingen waarbij de grenswaarde x tussen 60 en 80 in stappen van 5 het maximum geluidniveau L_{Amax}(1s) in dB(A) is. Een N_{A75} van 50 geeft aan dat 50 waarnemingen boven de grenswaarde van 75 dB(A) L_{Amax}(1s) zijn geregistreerd. Registratie zou niet alleen op een onbekend aantal punten binnen de 48 L_{den}-contour moeten plaatsvinden maar op alle geografische middelpunten van woonwijken gelegen rondom de luchthaven. Hierbij moet tevens onderscheid worden gemaakt in de volgende tijdsblokken: ochtend 07.00-08.00 uur en 08.00-09.00 uur, overdags en 's avonds 09.00-21.00 uur, avond 21.00-

22.00 uur en 22.00-23.00 uur en nacht 23.00-0.00 uur, 00.00-06.00 en 06.00-07.00 uur. Doel van deze indicator is een bijdrage te leveren aan meetbaar en aantoonbaar ervaren hinder. Wij verzoeken u om deze indicator in de onderzoeken mee te nemen.'

Antwoord

In het MER zal in ieder geval voor een aantal gebieden binnen een aantal representatieve stedelijke en landelijke locaties de representatieve piekbelasting van het vliegverkeer als gevolg van de alternatieven onderzocht worden. Aanvullend daarop wordt het aantal maal dat passages een piekniveau boven 60 en 70 dB(A) veroorzaken (Number Above: NA60 en NA70) ingeschat.

❖ *Zienswijze: 93053906*

Kern zienswijze

Indiener vindt dat een goedgekeurd model voor vliegverkeer gebruikt moet worden of er moet een validatieberekening gemaakt worden.

'In het EPP is voor het vliegverkeer gebruik gemaakt van het ADECS Airinfra model. Dit is geen goedgekeurd model. Wij vinden dat er dit keer wel een goedgekeurd model gebruikt moet worden, of er moeten validatieberekeningen worden gemaakt zodat de uitkomsten te vergelijken zijn met de goedgekeurde SRM modellen.'

Antwoord

Op 20 februari 2023 heeft het ministerie van IenW in een brief aan de Tweede Kamer aangegeven dat de Europese rekenmethode voor vliegtuiggeluid, ECAC Doc29, opgenomen zal worden in de Regeling burgerluchthavens als rekenvoorschrift voor het geluid op de regionale luchthavens. Deze rekenmethode vervangt dan het Nederlands Rekenmodel (NRM) dat nu als rekenvoorschrift is opgenomen. Dit betekent dat de methode Doc29 in het MER gebruikt zal worden om de geluidbelasting in kaart te brengen, en ook voor de vaststelling van het Luchthavenbesluit (en de handhaving daarvan), zowel voor de beperkingengebieden als voor de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingpunten. Op basis van een door het Ministerie van IenW opgestelde handreiking, worden door gespecialiseerde bureaus geluidberekeningen gemaakt. Deze berekeningen worden voorgelegd aan een onafhankelijke derde partij voor een validatie.

❖ *Zienswijze: 93233704*

Kern zienswijze

Indiener wil meer inzicht in geluidsniveaus en hoe bepaald wordt wat acceptabel is.

'Het wordt tijd dat de burger belangen beter tot hun recht komen. Dat begint bij een beter inzicht in de geluidsniveaus en een discussie over wat acceptabel is en eindigt met veel strakkere regels dan nu gesteld. Welke geluidsnormen voor vliegtuigen gelden nu en in de toekomst voor Alblusserdam? En hoe en wanneer gaat u die realiseren?'

Antwoord

Voor het vaststellen van het Luchthavenbesluit worden de wettelijke geluidscontouren inzichtelijk gemaakt. Het gaat dan om de contouren van 48, 56 en 70 dB Lden. Hoe groot deze contouren naast de grenswaarden voor geluid aanvullende regels en grenswaarden op te nemen, waarmee tegemoetgekomen zou kunnen worden wordt voor elk van de alternatieven in het MER inzichtelijk gemaakt. Bij de besluitvorming over het Luchthavenbesluit worden alle onderbouwende studies beschouwd en zal een afweging van alle effecten worden gemaakt. Op de besluitvorming voor RTHA kan nu echter nog niet vooruit worden gelopen.

❖ Zienswijze: 93451921

Kern zienswijze

Indiener vindt bepalingmethode L_{den} onvoldoende

'De bepalingmethode L_{den} aanpassen. De bepalingsmethodiek L_{den} is minder geschikt om de overlast te bepalen voor een voornamelijk toeristische luchthaven. Door pieken van het aantal vluchten tijdens vakantieperiodes is de overlast op die momenten hoog. Terwijl dit niet leidt tot overschrijding van de totale jaargeluidsruimte omdat er buiten de vakanties juist minder gevlogen wordt. L_{den} is daarom geen geschikte maatstaf voor het meten van de ervaren overlast. Het is wenselijk om de methode van geluidshinder bepaling aan te passen aan de werkelijk ervaren overlast. Waarbij meer gekeken wordt naar de intensiteit van de hinder over een korte periode, en niet naar de abstracte totale hoeveelheid geluid over een jaar. Een eerste belangrijke stap daartoe is het beëindigen van het overhevelen van geluidsruimte uit de winterperiode naar de zomer. Nog beter zou het in dit kader zijn om de maximale hoeveelheid geluid niet langer te bepalen per jaar, maar per kwartaal of een andere kortere periode.'

Antwoord

Hinder wordt in eerste instantie bepaald door middel van vragenlijsten waarin respondenten worden ingedeeld naar de mate van blootstelling en zij aangeven of zij (ernstige) hinder ervaren door vliegtuiggeluid. Een dergelijk onderzoek geeft inzicht in het aantal gehinderde ten opzichte van de geluidbeslating uitgedrukt in een geluidmaat. De resultaten van een dergelijk onderzoek – zoals bijvoorbeeld de GGD Gezondheidsmonitor uit 2020 – kunnen wel gebruikt worden om zogenoemde blootstellings-responsrelaties (BRR) af te leiden. Deze relaties zijn feitelijk rekenmodellen waarmee in dit geval de respons (de hinder) berekend kan worden bij een gegeven blootstelling (de geluidbelasting). Een BRR kan gebruikt worden om de het aantal gehinderden in kaart te brengen, en te beoordelen welk effect ontwikkelingen rond de luchthaven hebben. Anderzijds blijft het een model, en daarmee slechts een benadering van de werkelijke situatie.

Het RIVM beschrijft in het rapport (nr. 2019-0201) "Vliegtuiggeluid: meten, berekenen en beleven: Een verkenning van wensen en ontwikkelopties"¹⁹ dat de L_{den} en L_{night} goede geluidindicatoren zijn om de relatie met geluidhinder, slaapverstoring en lange termijn gezondheidseffecten te beschrijven. De blootstellings-respons relaties afgeleid op basis van onderzoek naar de hinderbeleving duiden er op dat een afname van de geluidbelasting leidt tot een afname van het aantal ernstig gehinderden. Nieuwe, stillere vliegtuigen dragen bij aan een verlaging van de geluidbelasting. Uit onderzoek komt naar voren dat andere geluidindicatoren – zoals de 'Number Above'-index – ook gebruikt kunnen worden om de (lange termijn) geluidhinder te beschrijven of te voorspellen. Deze indicatoren zijn echter minder goed dan de L_{den} in staat om de samenhang tussen de geluidbelasting en de daarbij optredende geluidhinder te beschrijven. Combinaties van geluidindicatoren om de relatie met geluidhinder te verklaren lijken meerwaarde te hebben boven het gebruik van alleen de L_{den} . In het MER zal in ieder geval voor een aantal hotspots of gebieden binnen een aantal representatieve stedelijke en landelijke locaties de representatieve piekbelasting van het vliegverkeer als gevolg van de alternatieven onderzocht worden. Aanvullend daarop wordt het aantal maal dat passages een piekniveau boven 60 en 70 dB(A) veroorzaken (Number Above: NA60 en NA70) ingeschat.

❖ Zienswijze: 93603695

Kern zienswijze

Indiener verzoekt andere methodes te gebruiken om overlast voor omwonenden vast te stellen.

'Onderzoek andere methodes om overlast voor omwonenden vast te stellen, aangezien een stillere vloot niet als stiller wordt ervaren. Neem hierbij bijvoorbeeld de klachtenregistratie van de DCMR in mee.'

¹⁹ <https://www.rivm.nl/publicaties/vliegtuiggeluid-meten-berekenen-en-beleven-verkenning-van-wensen-en-ontwikkelopties>

Antwoord

In het kader van de Programmatische Aanpak Meten Vliegtuiggeluid (PAMV) wordt onderzocht of het mogelijk is om een aantal aanvullende hinderindicatoren te ontwikkelen²⁰. De indicator NAX maakt daar onderdeel van uit. Indien besloten wordt deze indicator toe te voegen aan de reeds bestaande indicatoren om geluidhinder en de effecten daarvan inzichtelijk te maken kan deze in de monitoring en evaluatie opgenomen worden die na het MER en het luchthavenbesluit volgt.

❖ Zienswijze: 93595527

Kern zienswijze

Alternatief 1: Indiener wil inzicht in verschillen tussen berekening alternatief 1 op basis van bestaande en toekomstige rekenmethodiek voor geluidsberekeningen.

'Het komend Luchthavenbesluit en de MER zullen gebaseerd zijn op een nieuwe rekenmethode (DOC29 en NORA) en een vernieuwde invoerset wat betreft typen vliegtuigen en geluidstabellen. Wij willen graag inzicht hebben in de effecten hiervan omdat dit voor ons onvoldoende duidelijk is. Wij verzoeken daarom voor alternatief 1: referentiesituatie Omzettingsregeling voor het startjaar in de MER inzichtelijk te maken: 1) de contouren en geluidswaarden in de (bestaande) handhavingspunten volgens de Omzettingsregeling (huidige invoerset en rekenmethode NRM), 2) de contouren en geluidswaarden in de (bestaande) handhavingspunten met de vernieuwde invoerset en huidige rekenmethode NRM en 3) de contouren en geluidswaarden in de (bestaande) handhavingspunten met de vernieuwde invoerset en de nieuwe rekenmethoden DOC29 en NORA.'

Antwoord

De referentiesituatie bestaat uit de feitelijk legaal bestaande situatie op basis van de huidige Omzettingsregeling en de autonome ontwikkelingen. De huidige grenswaarden in de handhavingspunten zijn berekend met de rekenmethode NRM. De geluidsbelasting in de referentiesituatie zal in het MER worden berekend met het huidige invoerset en rekenmethode NRM en de nieuwe en meest actuele rekenmethode ECAC.Doc29. Dit laatste is nodig om de alternatieven te kunnen vergelijken ten opzichte van de referentiesituatie. In het MER is het verplicht om als referentie ook de autonome ontwikkeling mee te nemen. Deze autonome ontwikkeling zal onderbouwd worden t.o.v. het in uw woorden startjaar. De geluideffecten in het MER worden voor de referentiesituatie voor zowel met NRM als ECAC.Doc29 bepaald.

❖ Zienswijze: 93607317

Kern zienswijze

Indiener verzoekt uit te gaan van meest recente normeringen en inzichten milieueffecten.

'Voor Lansingerland is het van belang dat de onderzoeken in het kader van de MER worden uitgevoerd op basis van de meest recente inzichten. Daarbij wijzen wij op de onderzoeken naar nieuwe geluidsnormen, de effecten van ultra fijnstof, grenzen aan CO₂- en stikstofuitstoot, zeer zorgwekkende stoffen en ook van emissies boven 3.000 voet (1 kilometer). Deze onderzoeken zullen nog dit jaar worden gepubliceerd. De inzichten die hieruit volgen dienen verwerkt te worden in de MER.'

Antwoord

In het opstellen van het MER zullen voor de genoemde onderzoeksgebieden de dan geldende en meest recente en beschikbare rekenmodellen en normeringen worden gebruikt.

❖ Zienswijze: 93670035

Kern zienswijze

Indiener wil dat bij de invoersets geen ontwikkelruimte wordt opgenomen.

²⁰ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/07/11/voortgangsbrief-pamv-en-onderzoeken-vliegtuiggeluid>

'Voor GA worden de volgende aantallen genoemd: 24.852 (2019), 29.803 (2022) en 31.000 (invoer voor alle alternatieven). RTHA gaat voor de invoer niet uit van het werkelijk aantal vliegtuigbewegingen n (24.600), maar van een hoger aantal (31.000). NB: in de berekeningen door Adecs (p. 6) wordt zelfs uitgegaan van maximaal 48.000 vliegtuigbewegingen. Op deze manier wordt in alle alternatieven het aantal vliegtuigbewegingen in het referentiejaar oneigenlijk verhoogd.'

Antwoord

Uit tabel 1 op p. 11 van de NRD valt op te maken dat het aantal vliegtuigbewegingen GA in de periode 2013-2021 varieert tussen ca. 29.000 en 36.000 vliegtuigbewegingen. Het aantal van 31.000 vliegtuigbewegingen voor de invoerset is daarmee in overeenstemming.

❖ *Zienswijze: 93670035*

Kern zienswijze

Indiener wil dat de geluidsruimte die nodig is voor het maximaal aantal vliegtuigbewegingen door spoedeisend verkeer in 2035 moet bij een splitsing van de gebruikruimte in mindering komen op de maximale geluidsruimte.

'De voorgestelde splitsing van de gebruikruimte voor 'spoedeisend verkeer' (Politie, Kustwacht en spoedeisende vluchten voor het transport van zieken, gewonden, organen of medische hulpmiddelen) en 'overig verkeer' leidt tot een toename van de geluidsruimte. Dit is in strijd met de Luchtvaartnota. De geluidsruimte die nodig is voor het maximaal aantal vliegtuigbewegingen door spoedeisend verkeer in 2035 moet bij een splitsing van de gebruikruimte in mindering komen op de maximale geluidsruimte. Daarbij moet rekening worden gehouden met de stationering van de Kustwacht op RTHA als nieuwe thuisbasis.'

Antwoord

De splitsing tussen spoedeisend en commercieel verkeer mag niet leiden tot een verruiming van de geluidruimte in vergelijking met de omzettingsregeling. Een uitbreiding is tegenstrijdig aan de doelstelling voor het Luchthavenbesluit zoals die in de NRD staat beschreven en ook tegenstrijdig met de Luchtvaartnota. De Kustwacht heeft gekozen voor een stationering van de helikopters op Den Helder en Midden-Zeeland. Er wordt derhalve geen rekening gehouden met stationering op RTHA.

❖ *Zienswijze: 93670035*

Kern zienswijze

Indiener stelt dat huidige rekenmodellen voor effecten van geluidsoverlast niet voldoen

'In navolging van de zienswijze van de gemeente Rotterdam willen we graag inzicht hebben in de effecten van de verschillende rekenmodellen. Wij verzoeken daarom voor alternatief 1 (referentiesituatie Omzettingsregeling voor het startjaar in het MER inzichtelijk te maken: 1) de contouren en geluidswaarden in de (bestaande) handhavingspunten volgens de Omzettingsregeling (huidige invoerset en rekenmethode NRM), 2) de contouren en geluidswaarden in de (bestaande) handhavingspunten met de vernieuwde invoerset en huidige rekenmethode NRM, 3) de contouren en geluidswaarden in de (bestaande) handhavingspunten met de vernieuwde invoerset en de nieuwe rekenmethoden DOC29 en NOR A en 4) de effecten van de resultaten van bovenstaand RIVM onderzoek voor de contouren en geluidswaarden onder 1) 1), 2) en De invoersets , aannames en berekeningen moeten expliciet zijn, zodat wij deze op juistheid kunnen controleren.'

Antwoord

De referentiesituatie bestaat uit de feitelijk legaal bestaande situatie op basis van de huidige Omzettingsregeling en de autonome ontwikkelingen. De huidige grenswaarden in de handhavingspunten zijn berekend met de rekenmethode NRM. De geluidsbelasting in de referentiesituatie zal in het MER worden berekend met het NRM en de meest actuele methode ECAC.Doc29. Dit laatste is nodig om de alternatieven te kunnen vergelijken ten opzichte van de referentiesituatie.

Als onderdeel van het MER worden de suggesties onder punt 1, 2 en 3 uitgevoerd, waarbij opgemerkt dient te worden dat voor suggestie 2 dit alleen voor de referentiesituatie in beeld wordt gebracht. Hiermee wordt het effect van ECAC Doc29 inzichtelijk gemaakt en tevens welk effect de aanvulling van de appendices heeft.

❖ *Zienswijze: 93692228*

Kern zienswijze

Indiener verzoekt onderzoek te doen naar een betere methode van daadwerkelijk meten van geluid en vervuiling.

'Naast de valse manier waarop de luchtvaartindustrie schermt met de term "stiller" vliegtuig, ergert mij op dit gebied vooral ook de wijze waarop de overheid omgaat met het meten van de overlast. Dan doel ik op het gebruik van geluidscontouren en de L_{den} -systematiek. Kort gezegd komt het erop neer dat piekbelastingen worden uitgesmeerd over een periode van 24 uur, waardoor per saldo een contour met lagere waarden resulteert. Gevolg hiervan is, dat bouwplannen zogenaamd "hindervrij" worden gerealiseerd als ze buiten de vastgestelde contourwaarden vallen. Maar ook dat klachten van inwoners in gebieden buiten de contourwaarde niet serieus worden genomen. In het geval van de nieuw te bouwen woonwijk (het vijfde dorp) in de gemeente Zuidplas, gaat die situatie kennelijk op. Daar wonen straks vele gezinnen onder een route met hoge piekbelastingen, zonder dat hun klachten serieus worden genomen omdat zij immers buiten de contouren van RTHA vallen.'

Antwoord

Het RIVM beschrijft in het rapport (nr. 2019-0201) "Vliegtuiggeluid: meten, berekenen en beleven: Een verkenning van wensen en ontwikkelopties"²¹ dat de L_{den} en L_{night} goede geluidindicatoren zijn om de relatie met geluidhinder, slaapverstoring en lange termijn gezondheidseffecten te beschrijven. De blootstellings-respons relaties afgeleid op basis van onderzoek naar de hinderbeleving duiden er op dat een afname van de geluidbelasting leidt tot een afname van het aantal ernstig gehinderden. Nieuwe, stillere vliegtuigen dragen bij aan een verlaging van de geluidbelasting. Uit onderzoek komt naar voren dat andere geluidindicatoren – zoals de 'Number Above'-index – ook gebruikt kunnen worden om de (lange termijn) geluidhinder te beschrijven of te voorspellen. Deze indicatoren zijn echter minder goed dan de L_{den} in staat om de samenhang tussen de geluidbelasting en de daarbij optredende geluidhinder te beschrijven. Combinaties van geluidindicatoren om de relatie met geluidhinder te verklaren lijken meerwaarde te hebben boven het gebruik van alleen de L_{den} . In het MER zal in ieder geval voor een aantal hotspots of gebieden binnen een aantal representatieve stedelijke en landelijke locaties de representatieve piekbelasting van het vliegverkeer als gevolg van de alternatieven onderzocht worden. Aanvullend daarop wordt het aantal maal dat passages een piekniveau boven 60 en 70 dB(A) veroorzaken (Number Above: NA60 en NA70) ingeschat.

In het kader van de Programmatische aanpak meten Aanpak Meten (en berekenen vliegtuiggeluid) Vliegtuiggeluid (PAMV) wordt een zogenoemde nationale meetstrategie ontwikkeld²². Daartoe wordt onder meer onderzocht hoe de gemeten en berekende jaargemiddelde geluidbelasting op elkaar aansluiten, en op welke onderdelen inspanningen zouden moeten worden gepleegd om de verschillen tussen metingen en berekeningen te verkleinen.

❖ *Zienswijze: 93691367*

Kern zienswijze

Indiener maakt zich zorgen over toename van geluidsoverlast bij groei luchthaven.

'De luchthaven heeft weliswaar aangegeven dat zij maatregelen zullen nemen om de geluidsoverlast te verminderen, maar ik vraag me af of dit voldoende zal zijn om de impact van de groei van het vliegverkeer te compenseren.'

²¹ <https://www.rivm.nl/publicaties/vliegtuiggeluid-meten-berekenen-en-beleven-verkenning-van-wensen-en-ontwikkelopties>

²² <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/07/11/voortgangsbrief-pamv-en-onderzoeken-vliegtuiggeluid>

Antwoord

De luchthaven zal de doelen van zoals vastgesteld in de Luchtvaartnota 2020-2050 verder specificeren zodat deze kwantificeerbaar en toetsbaar wordt. In hoeverre de alternatieve bijdragen aan deze nader gespecificeerde doelstellingen (probleemoplossend zijn) zal in het MER onderzocht worden.

❖ *Zienswijze: 93733872*

Kern zienswijze

Indiener vindt de methodiek voor geluidsbelasting niet toereikend.

'Het onderliggende idee dat nieuwe, stillere vliegtuigen de overlast verminderen wordt door omwonenden en deskundigen bestreden. De grondslag van alle berekeningen is hiermee verdwenen. Méér vluchten met 'stillere' vliegtuigen resulteren in méér overlast. Er wordt op geen enkele manier rekening gehouden met door omwonenden ervaren overlast. Slechts de papieren, berekende "werkelijkheid" telt. Capaciteit op basis van aantal vluchten is een ongeschikte maatstaf voor het stellen van grenzen aan veroorzaakte overlast.'

Antwoord

Het RIVM beschrijft in het rapport (nr. 2019-0201) "Vliegtuiggeluid: meten, berekenen en beleven: Een verkenning van wensen en ontwikkelopties"²³ dat de L_{den} en L_{night} goede geluidindicatoren zijn om de relatie met geluidhinder, slaapverstoring en lange termijn gezondheidseffecten te beschrijven. De blootstellings-respons relaties afgeleid op basis van onderzoek naar de hinderbeleving duiden er op dat een afname van de geluidbelasting leidt tot een afname van het aantal ernstig gehinderden. Nieuwe, stillere vliegtuigen dragen bij aan een verlaging van de geluidbelasting. Uit onderzoek komt naar voren dat andere geluidindicatoren – zoals de 'Number Above'-index – ook gebruikt kunnen worden om de (lange termijn) geluidhinder te beschrijven of te voorspellen. Deze indicatoren zijn echter minder goed dan de L_{den} in staat om de samenhang tussen de geluidbelasting en de daarbij optredende geluidhinder te beschrijven. Combinaties van geluidindicatoren om de relatie met geluidhinder te verklaren lijken meerwaarde te hebben boven het gebruik van alleen de L_{den} . In het MER zal in ieder geval voor een aantal hotspots of gebieden binnen een aantal representatieve stedelijke en landelijke locaties de representatieve piekbelasting van het vliegverkeer als gevolg van de alternatieven onderzocht worden. Aanvullend daarop wordt het aantal maal dat passages een piekniveau boven 60 en 70 dB(A) veroorzaken (Number Above: NA60 en NA70) ingeschat.

²³ <https://www.rivm.nl/publicaties/vliegtuiggeluid-meten-berekenen-en-beleven-verkenning-van-wensen-en-ontwikkelopties>

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Geluidruimte ten tijde van de omzettingsregeling

De geluidscontouren en grenswaarden in de omzettingsregeling zijn berekend met het Nederlandse Reken Model (NRM). Bereken de geluidsbelasting in de omgeving nu met het voorgenomen rekenmodel Doc.29 en de implementatiemethode zoals vastgelegd in 'Invoergegevens voor Doc.29 geluidberekeningen voor Nederlandse regionale luchthavens'. Op een aantal punten dient de invoerset aangepast te worden om Doc.29 te kunnen gebruiken: beschrijf de aanpassingen en de (milieu)overwegingen daarbij.

De omzetting van de rekenresultaten verkregen met het NRM in een nieuwe set resultaten berekend met Doc.29 moet navolgbaar uitgevoerd worden en wezenlijke verschillen tussen de rekenresultaten dienen toegelicht te worden en plausibel gemaakt te worden. Geef ook duidelijk aan wanneer en hoe de meteotoeslag verwerkt is.

Antwoord

Het modelgebruik inzake geluid wordt in het MER onderbouwd, en de milieueffecten als gevolg van deze keuze worden inzichtelijk gemaakt. Momenteel wordt eraan gewerkt om het rekenvoorschrift, dat momenteel gebaseerd is op het Nederlands Reken Model (NRM), te vervangen door een nieuw rekenvoorschrift op basis van de Europese rekenmethodes Doc29 en NORAH. Ook voor het nieuwe rekenvoorschrift wordt aan deze systematiek vastgehouden in het MER.

De meteotoeslag is een vaste toeslag van 20% op het voorgenomen gebruik van de luchthaven, om in de grenswaarden rekening te houden met onzekerheden in het weer. Dit percentage is opgenomen in het rekenvoorschrift voor vliegtuiggeluid zoals opgenomen in Bijlage 1 van de Regeling Burgerluchthavens.

Referentiesituatie geluidruimte inclusief autonome ontwikkelingen

Bereken eveneens de geluidsbelasting in de omgeving op basis van de omzettingsregeling maar nu inclusief de autonome ontwikkelingen in termen van vlootvernieuwing en vliegedrag. Neem hierbij zoveel mogelijk de verwachte wijzigingen in routing als gevolg van het Programma Luchtruimherziening mee. Besteed ook aandacht aan de trend naar zwaardere vliegtuigtypen. Geef zo mogelijk een minimum- en maximumscenario aan.

Antwoord

Voor de referentiesituatie in het MER is voorgeschreven dat deze uit de huidige situatie bestaat, plus hetgeen mogelijk is binnen de huidige omzettingsregeling wanneer er geen nieuw Luchthavenbesluit wordt vastgelegd. Daarbij worden ook de autonome ontwikkelingen in termen van vlootvernieuwing en vliegedrag onderdeel van de referentiesituatie

Geluidscontouren

❖ Zienswijze: 93053906

Kern zienswijze

Indiener vraagt om te berekenen welke maximale geluidbelasting van vliegverkeer noodzakelijk is om de geluidscontour over Vlaardingen te laten krimpen wanneer deze meer over Vaardingen komt te liggen i.v.m. toekomstige ruimtelijke plannen.

'Dit zal met name gelden voor alternatief 2 (EPP met ontwikkelruimte). Wij wijzen er nadrukkelijk op dat de 56 & 48 L_{den} geluidscontour de woningbouwplannen en de leefbaarheid in onze stad niet mag belemmeren. Dit wordt nog eens belangrijker doordat we in de toekomstige Omgevingswet rekening moeten houden met cumulatie van geluid (weg, industrie, rail en luchtvaart), waardoor geluid een nog grotere rol gaat spelen bij het goed motiveren van ruimtelijke onderbouwingen. Bij de gemeente Vlaardingen ligt 56 L_{den}-contour niet over onze gemeente heen. De 48 L_{den}-contour komt over een deel van ons grondgebied, bij de Zwanensingel. Als uit onderzoek blijkt dat de geluidscontouren wijzigen en meer over Vlaardingen heen komen te liggen, verzoeken we u om te berekenen welke maximale geluidbelasting van het vliegverkeer noodzakelijk is om de geluidscontouren te laten krimpen. Dit zal met name gelden voor alternatief 2 (EPP met ontwikkelruimte). Wij verzoeken u verder om in het onderzoek duidelijk aan te geven welke maatregel dan noodzakelijk zijn om de geluidscontouren te laten krimpen.'

Antwoord

In het MER wordt voor de verschillende alternatieven de geluidbelasting berekend en de resulterende contouren op een kaart gepresenteerd. De geluidbelasting wordt naar verwachting in de alternatieven lager dan in de referentiesituatie. In het MER wordt dit nader onderzocht en wordt duidelijk hoe ver de geluidcontour zal krimpen. Omdat de resultaten op een kaart worden gepresenteerd, wordt ook zichtbaar in hoeverre de geluidcontouren over Vlaardingen zullen wijzigen.

❖ Zienswijze: 93507201

Kern zienswijzen

Indiener vraagt locaties in Schiedam mee te nemen in geluidbelasting ten aanzien van landend als vertrekkend verkeer

'In de tabel onder 3.2 Milieuaspecten wordt aangegeven dat ten aanzien van de geluidbelasting op een aantal locaties binnen de 48 L_{den} contour de piekbelasting van een representatief vliegtuig wordt aangegeven alsmede het verwachte aantal passages boven de 60 dB(A) en boven de 70 dB(A). Wij verzoeken u locaties in Schiedam mee te nemen, zowel ten aanzien van landend als van vertrekkend verkeer.'

Antwoord

Voor een aantal hotspots of gebieden binnen een aantal representatieve stedelijke locaties wordt de representatieve piekbelasting van het vliegverkeer onderzocht door het aantal maal dat passages een piekniveau boven 60 en 70 dB(A) veroorzaken (Number Above: NA60 en NA70) in beeld te brengen. Aan RTHA wordt gevraagd of locaties in Schiedam hierin betrokken kunnen worden omdat dat hier ook hotspots zijn met veel klachten over hinder door geluid van vliegverkeer.

❖ Zienswijze: 93652824

Kern zienswijze

Indiener verzoekt inzicht in geluidcontouren op stiltegebieden en weidevogelgebied.

'Daarnaast is niet duidelijk of met de geluidscontouren ook inzichtelijk wordt gemaakt wat de effecten zijn op stiltegebieden en belangrijk weidevogelgebied. In de omgeving van het vliegveld zijn meerdere van dergelijke gebieden aanwezig.'

Antwoord

In het MER wordt de geluidbelasting op stiltegebieden en weidevogelgebieden in beeld gebracht.

❖ *Zienswijze: 93682130*

Kern zienswijzen

Indiener is voorstander van één ongescheiden geluidruimte inzake spoedeisend vliegverkeer en overig vliegverkeer.

'Ten aanzien van de geluidsruimte is de provincie voorstander van één ongescheiden geluidsruimte. Voor zover een scheiding van geluidsruimten voor spoedeisend vliegverkeer en overig vliegverkeer niet valt te voorkomen is voor de provincie het uitgangspunt dat te allen tijde dient te worden voorkomen dat de optelsom van 2 gescheiden geluidsruimten groter wordt dan de thans vergunde geluidsruimte. Wij vinden dat de formulering in de NRD nog te veel ruimte open laat, terwijl de minister zich in gesprekken met de provincie reeds eerder in deze zin heeft uitgesproken.'

Antwoord

Conform de Luchtvaartnota 2020-2050 worden er in het Luchthavenbesluit voor RTHA aparte geluidsruimten voor het maatschappelijk en het overige verkeer gemaakt. Uitgangspunt bij het vastleggen van de aparte gebruiksruimte is dat de totale geluidsruimte niet groter wordt ten opzichte van de referentiesituatie.

❖ *Zienswijze: 93682130*

Kern zienswijze

Indiener stelt dat geluidruimte niet mag wijzigen (constant moet zijn) onder wijzigingen in gehanteerde type vliegtuigen.

'Voorgaande maakt dat wij het sturen op aantallen vliegtuigbewegingen een ongelukkig uitgangspunt vinden. Bij een wijzigende vlootsamenstelling zou dit ongemerkt kunnen leiden tot vergroting van de toegestane geluidsruimte. Wij prefereren daarom de situatie waarin de geluidsruimte maatgevend is (en blijft), op een wijze zoals dat voor RTHA al langere tijd het geval is. Bovendien is hiermee sprake van een blijvende prikkel tot verduurzaming van de luchtvaart (besparen op emissies loont, want genereert groei ruimte). Deze ontwikkelruimte ontbreekt als het aantal vliegtuigbewegingen op voorhand vastligt.'

Antwoord

Bij het nemen van een Luchthavenbesluit wordt de geluidruimte vastgelegd en daarna gehandhaafd. Dit betekent dat de vergunde geluidbelasting niet meer mag worden dan waar het besluit op genomen is. Een inzet van grotere vliegtuigen die meer geluid maken resulteert bij dezelfde geluidbelasting in minder vliegtuigbewegingen.

❖ *Zienswijze: 93682130*

Kern zienswijze

Indiener vraagt of geplande woningen ook in de geluidcontouren en externe veiligheid contouren worden opgenomen.

'Onder 'Geluidsbelasting' en 'Externe veiligheid' maakt de NRD melding van aantallen woningen binnen specifieke geluidscontouren. Kunnen hier ook de al geplande woningen in worden meegenomen? Het aantal woningen zal immers op nu al bekende locaties gaan toenemen. Het lijkt ons logisch dat dit in de MER wordt meegenomen. Zie in dit kader ook de hiervoor gemaakte opmerking dat woningbouwplannen niet belemmerd mogen worden.'

Antwoord

In het MER wordt de milieubelasting ten opzichte van bestaande woonkernen en eventuele nieuwbouw in beeld gebracht voor zover hierover al besluitvorming is geweest (planstatus: hard) of op basis van openbare informatie kenbaar is dat hierover besluitvorming in voorbereiding is (planstatus: zacht).

❖ *Zienswijze: 93670082, 93607436*

Kern zienswijze

Indiener verzoekt eerst per getalswaarde van de geluidsbelasting de grootste (omhullende) contour van alle alternatieven vast te stellen.

'Daarom verzoeken we eerst per getalswaarde van de geluidsbelasting de grootste (omhullende) contour van alle alternatieven vast te stellen. Deze contour definieert vervolgens het vaste onderzoeksgebied dat voor alle scenario's wordt gehanteerd; binnen deze vaste (niet per alternatief verschillende) contouren worden vervolgens de aantallen gehinderden en slaapgestoorden berekend.'

Antwoord

In het MER wordt het studiegebied gedefinieerd. Binnen dit studiegebied worden de contouren afgeleid en tellingtellingen uitgevoerd om het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden binnen deze contour te bepalen voor de verschillende alternatieven.

❖ *Zienswijze: 93721817*

Kern zienswijze

Indiener wil graag dat wordt meegenomen dat geluid niet stopt bij de contourgrenzen.

'Bij het overzicht plaatsen wij de volgende kanttekening. Geluid stopt niet bij de contourgrenzen, temeer daar veelal routeafwijkingen plaatsvinden (zie punt 21). Groei van het aantal vluchten zal mensen binnen de contouren, maar gelet op onze contacten met bewoners in buurgemeenten tot aan Gouda en Zoetermeer toe, ook tot (ver) daarbuiten raken.'

Antwoord

De contouren worden in het MER vanaf de advieswaarden voor gezondheid (45 L_{den}) van de WHO gepresenteerd, oftewel ruimer dan de wettelijk vereiste grenzen/contouren.

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Bepaling geluidbelasting en -contouren

Bereken voor huidige situatie (2019) de referentiesituatie en elk van de alternatieven de geluidsbelasting in kaart. Onderscheid in de berekeningen het geluid afkomstig van CA, BA, GA en maatschappelijk verkeer. Neem CA en BA eventueel bij elkaar. Bepaal voor elk van de verkeerssoorten de 40, 45, 48, 56 en 70 dB(A) L_{den} contouren, L_{night} 30-60 dB(A) in stappen van 5 dB(A), en geef ook de gezamenlijke contouren. Ga na of er gedurende het jaar (nu of in de toekomst) sprake is van een niet homogene verdeling van luchtverkeer bijvoorbeeld als gevolg van vakantieverkeer in de zomer.

Breng voor huidige situatie (2019), de referentiesituatie en elk van de alternatieven en varianten het aantal (ernstig) gehinderden binnen de 40 dB(A) L_{den} contour en (ernstig) slaapverstoorden binnen de 30 dB(A) L_{night} contour in kaart. Gebruik hierbij de meest recente inzichten van het RIVM.³⁰ Geef daarbij aan wat de status is van deze meest recente inzichten.

Antwoord

Dit advies van de Commissie voor de m.e.r wordt overgenomen in het MER.

Geluidberekeningen en ervaren geluidshinder

❖ Zienswijzen: 93546862, 93544440, 93541278, 93492532, 93488733, 93607557, 93661368, 93659846, 93651395, 93648929, 93646420, 93643157, 93685074, 93670035, 93669444, 93712010, 93698231, 93730317, 93726239, 93721817, 93718470, 93152685, 93607317

Kern zienswijzen

Veel indieners vinden dat in de NRD de werkelijk 'ervaren' hinder van groter belang is om mee te nemen in het onderzoek naar hinderreductie dan 'theoretische' hinder. Geadviseerd wordt om de klachtenregistratie van de DCMR in mee te nemen. De bepalingsmethodiek L_{den} , om de overlast vast te stellen wordt daarbij niet als de juiste methode gezien. Voor dit thema wordt eveneens verwezen naar de zienswijzen over *piekbelasting* en *geluidsberekeningen methodiek*.

Antwoord

Geluidbelasting wordt bepaald door berekening met een zogeheten dosis-effectrelatie. Dit is een formule waaruit het percentage ernstig gehinderden (het effect) volgt als functie van de L_{den} geluidbelasting (de dosis). Naarmate de waarde van de geluidbelasting toeneemt, zal het percentage gehinderden ook toenemen. Ook voor ernstige slaapverstoring bestaat een dosis-effectrelatie, waarbij de mate van ernstige slaapverstoring wordt voorspeld op basis van de L_{night} geluidbelasting. Deze relaties worden onder andere toegepast bij het vaststellen van het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden per gebruiksjaar.

In de praktijk hangt de hinderbeleving af van meer factoren af dan alleen van de geluidbelasting. Andere factoren zijn bijvoorbeeld: mogelijke waardedaling van een koopwoning, de afhankelijkheidsrelatie met de luchthaven (is iemand er werkzaam), angst (bijvoorbeeld als een vliegroute nadelig afwijkt dan iemand gewend is) communicatie en geluidsgevoeligheid. Deze factoren hebben geen rechtstreeks verband met de geluidbelasting van het vliegverkeer. Ze worden ook wel niet-akoestische factoren genoemd. Deze factoren worden niet expliciet meegenomen bij het vaststellen van een dosis-effectrelatie, maar zullen impliciet wel meespelen.

Het RIVM beschrijft in het rapport (nr. 2019-0201) "Vliegtuiggeluid: meten, berekenen en beleven: Een verkenning van wensen en ontwikkelopties"²⁴ dat de L_{den} en L_{night} goede geluidindicatoren zijn om de relatie met geluidhinder, slaapverstoring en lange termijn gezondheidseffecten te beschrijven. De blootstellings-respons relaties afgeleid op basis van onderzoek naar de hinderbeleving duiden er op dat een afname van de geluidbelasting leidt tot een afname van het aantal ernstig gehinderden. Nieuwe, stillere vliegtuigen dragen bij aan een verlaging van de geluidbelasting. Uit onderzoek komt naar voren dat andere geluidindicatoren – zoals de 'Number Above'-index – ook gebruikt kunnen worden om de (lange termijn) geluidhinder te beschrijven of te voorspellen. Deze indicatoren zijn echter minder goed dan de L_{den} in staat om de samenhang tussen de geluidbelasting en de daarbij optredende geluidhinder te beschrijven. Combinaties van geluidindicatoren om de relatie met geluidhinder te verklaren lijken meerwaarde te hebben boven het gebruik van alleen de L_{den} . In het MER zal in ieder geval voor een aantal hotspots of gebieden binnen een aantal representatieve stedelijke en landelijke locaties de representatieve piekbelasting van het vliegverkeer als gevolg van de alternatieven onderzocht worden. Aanvullend daarop wordt het aantal maal dat passages een piekniveau boven 60 en 70 dB(A) veroorzaken (Number Above: NA60 en NA70) ingeschat.

²⁴ <https://www.rivm.nl/publicaties/vliegtuiggeluid-meten-berekenen-en-beleven-verkenning-van-wensen-en-ontwikkelopties>

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Hinderbeperking

Geluid en hinderbeleving zijn voor omwonenden belangrijke thema's, zo blijkt ook uit het participatietraject en de zienswijzen. Onderzoek in het MER de mogelijkheden om specifieke hinder verder te beperken, ook wanneer dat niet tot een vermindering van L_{den} of L_{night} leidt. Denk daarbij aan:

- verdere regulering van de vertrektijden in de ochtend;
- verminderen van opstarten voor de openingstijd (07.00 uur);
- start- en landingsprocedures (waarin de inzichten uit het Programma Luchtruimherziening op het vlak van gekromde banen meegenomen kunnen worden);
- optimalisatie van vertrek- en naderingsroutes;
- verminderen positie vluchten en een strengere extensieregeling;
- mogelijke mitigerende maatregelen voor het GA. Hoewel de kleine luchtvaart aan de totale geluidsbelasting minder bijdraagt, wordt ze door de omgeving vaak als hinderlijker ervaren;
- routeoptimalisaties verder van de luchthaven en de betere coördinatie met het verkeer rond Schiphol zoals reeds is aangegeven in het Programma Luchtruimherziening;
- rustperiodes gedurende de dag, week en jaar;
- geluidisolatiemaatregelen voor huizen.

Om het gebruik van stillere toestellen te stimuleren adviseert de Commissie de luchthavenbelasting te differentiëren naar een systeem dat verder gaat dan de conventionele indeling. Bijvoorbeeld de categorie-indeling die voorgesteld is door de Airport Council International.

Het MER heeft ook een belangrijke functie in het inzichtelijk maken van de informatie. Zorg daarom dat verband tussen de weergave van geluidsbelasting en hinderbeleving goed te begrijpen is voor omwonenden en belanghebbenden. Geef aan hoe een eventuele voorgenomen toekomstige verschuiving en/of verandering in intensiteit van activiteiten/vliegtuigbewegingen tot een verandering van de hinder(beleving) kan leiden. Bijvoorbeeld wanneer een verschuiving van vliegtuigbewegingen van de (vroeg) ochtend naar een later tijdstip van de dagperiode plaatsvindt, of een verschuiving van vliegtuigbewegingen naar de vroege avondperiode.

Ga dan na of - ook bij gelijkblijvende L_{den} - de verwachting is dat er iets verandert voor de hinder(beleving). Daarbij kunnen zowel de ontwikkeling van de gemiddelde geluidsniveaus als de hoogte en aantallen van optredende piekgeluidsniveaus een rol spelen

Antwoord

De realiseerbaarheid en effectiviteit van de voorgestelde maatregelen zullen in het MER onderzocht worden. Daarnaast zal in het MER ook onderzocht worden in hoeverre verschillen in de alternatieven en maatregelen tot een verandering in hinder(beleving) kan leiden.

Geluidsnormering

❖ *Zienswijze: 93233704*

Kern zienswijze

Indiener wil weten of geluidsnorm op 30 dB kan worden gesteld net zoals bij warmtepompen.

'Er wordt volop gediscussieerd over de geluidsnorm voor warmtepompen, die wil men in de Omgevingswet (welke 1 juli 2022 ingaat) op de erfgrens wellicht op 30 dB stellen. Waarom gaat die norm niet ook voor onze woning en vliegtuiggeluid gelden? Uitgangspunt voor het stellen van die norm is toch rechtsgelijkheid?'

Antwoord

Voor verschillende bronsoorten (bijvoorbeeld industrie, weg-, rail- en luchtverkeer) gelden andere geluidsnormen, omdat de aard van het geluid niet altijd vergelijkbaar is. Dat geldt ook voor warmtepompen. Daarbij geldt de norm voor een individuele installatie, terwijl woningen vaak blootgesteld worden aan het geluid van meerdere warmtepompen tegelijk. Er is geen grenswaarde voor het geluid van meerdere installaties samen. Bij vliegtuiggeluid betreft het een grenswaarde voor de totale geluidbelasting van alle vliegtuigbewegingen in een kalenderjaar. Dit is dus niet vergelijkbaar met de geluidbelasting van een enkele warmtepomp, waarbij deze grenswaarde ook in een andere geluidmaat dan de voor verkeer gebruikelijke geluidmaat L_{den} wordt uitgedrukt.

Geluidsberekeningen piekbelasting

❖ *Zienswijzen: 93053906, 93152685, 93603695, 93595527, 93566577, 93560919, 93557553, 93556205, 93549181, 93546862, 93544440, 93541278, 93492532, 93619675, 93607557, 93659846, 93657118, 93646420, 93643157, 93670035, 93698231, 93689386, 93689312, 93730204, 93726709, 93721817, 93665359*

Kern zienswijzen

Een groot aantal van de zienswijzen gaat in op de methodiek van de geluidsberekeningen in het MER. Het verzoek daarbij is om in de berekeningen uit te gaan van piekbelasting in plaats van jaargemiddelden. Die vraag komt bij veel indieners voort uit het feit dat er geen sprake is van een jaarrond gemiddeld geluidsniveau, maar dat piekbelasting in met name de zomer (en andere vakanties) alsmede de dag randen, een piekbelasting opleveren. Indiërs stellen zodoende voor om met deze piekbelasting te rekenen dan met afgevlakte gemiddelden over een dag of een jaar.

Antwoord

De geluidmaat die momenteel rond de Nederlandse burgerluchthavens gebruikt wordt in de regelgeving is de zogenoemde L_{den} . Dit is een maat voor de jaargemiddelde geluidbelasting. Deze wordt over het algemeen beschouwd als het beste te gebruiken om de hinder door vliegtuiggeluid te bepalen. Ook de meeste andere Europese landen (en daarbuiten) maken daarom gebruik van deze geluidmaat.

Het RIVM beschrijft in het rapport (nr. 2019-0201) "Vliegtuiggeluid: meten, berekenen en beleven: Een verkenning van wensen en ontwikkelopties"²⁵ dat de L_{den} en L_{night} goede geluidindicatoren zijn om de relatie met geluidhinder, slaapverstoring en lange termijn gezondheidseffecten te beschrijven. Uit onderzoek komt naar voren dat andere geluidindicatoren – zoals de 'Number Above'-index – ook gebruikt kunnen worden om de (lange termijn) geluidhinder te beschrijven of te voorspellen. Deze indicatoren zijn echter minder goed dan de L_{den} in staat om de samenhang tussen de geluidbelasting en de daarbij optredende geluidhinder te beschrijven. Combinaties van geluidindicatoren om de relatie met geluidhinder te verklaren lijken meerwaarde te hebben boven het gebruik van alleen de L_{den} . In het

²⁵ <https://www.rivm.nl/publicaties/vliegtuiggeluid-meten-berekenen-en-beleven-verkenning-van-wensen-en-ontwikkelopties>

MER zal in ieder geval voor een aantal hotspots ofgebieden binnen een aantal representatieve stedelijke en landelijke locaties de representatieve piekbelasting van het vliegverkeer als gevolg van de alternatieven onderzocht worden. Aanvullend daarop wordt het aantal maal dat passages een piekniveau boven 60 en 70 dB(A) veroorzaken (Number Above: NA60 en NA70) ingeschat. Hierdoor ontstaat een beeld van de verandering in frequentie en hoogte van piekbelastingen.

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Piekgeluidniveaus

Uit eerdere studies blijkt dat de piekgeluidniveaus in de directe woonomgeving 75-80+ dB(A) kunnen bedragen. Deze kunnen met geregistreerde klachten als slaapverstoring, slechte spraakverstaanbaarheid binnen- en buitenshuis en onveiligheidsgevoelens in verband worden gebracht. Hoewel de Wet geluidhinder en Wet luchtvaart geen beoordelingskader geven, is in het kader van een goede ruimtelijke ordening gepast de verwachte maximale geluidniveaus in kaart te brengen. Hier horen ook de maximale geluidniveaus van het luchthaventerrein zelf.

Antwoord

Effecten van zowel grondgebonden geluid als lucht gebonden geluid worden meegenomen, inclusief piekgeluiden. In het MER wordt een gebieden binnen een aantal representatieve stedelijke en landelijke locaties en de representatieve piekbelasting van het vliegverkeer als gevolg van de voorgenomen activiteit in beeld gebracht. Aanvullend daarop wordt het aantal maal dat passages een piekniveau boven 60 en 70 dB(A) veroorzaken (Number Above: NA60 en NA70) onderzocht. Hierdoor ontstaat een beeld van de verandering in frequentie en hoogte van piekbelastingen.

4.3 Geluidbelasting grondgebonden activiteiten

Samenvatting NRD

Op het terrein van de luchthaven vinden grondgebonden activiteiten plaats die geluid produceren. In het bestemmingsplan van RTHA is een gezonde industrieterrein vastgelegd. De grondgebonden geluidzone zal door het Luchthavenbesluit niet veranderen.

Geluidsberekeningen grondgebonden activiteit

❖ *Zienswijze: 93595527*

Kern zienswijze

Indiener wil graag inzicht in het geluid aan de grond (taxiën en warmdraaien).

'Toestellen 'aan de grond' produceren ook geluid (zoals warmdraaien, taxiën). Wij zouden deze geluidsbelasting graag (afzonderlijk) meegenomen zien in de onderzoeken.'

Antwoord

Geluid van vliegtuigen hoort bij de vluchtuitvoering (taxiën, starten, stijgen, naderen, landen, terug taxiën, en het proefdraaien van motoren zodat kan worden opgestegen) en valt onder het zogenoemde grondgeluid. Dit geluid maakt onderdeel uit van de grenswaarden voor geluid. In de praktijk is het geluid van bijvoorbeeld opstijgen veel harder dan dat van warmdraaien en taxiën waardoor dat geluid niet terug te zien is in de onderzoeken.

❖ *Zienswijze: 93670035*

Kern zienswijze

Indiener wil een verbod op het stationair laten draaien van motoren 15 minuten voor openingstijd.

'Mede gelet op vorenstaande, verzoeken wij u om in het onderzoek de volgende factoren te betrekken: verbod op het (warm) stationair laten draaien van motoren eerder dan 15 minuten vóór openingstijd.'

Antwoord

Voordat vliegtuigen kunnen opstijgen is het warmdraaien van de motoren noodzakelijk. RTHA wordt geadviseerd om aan te geven wat hierin de staande praktijk is en of er maatregelen mogelijk zijn om het warmdraaien tot een minimum te beperken.

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Grondgebonden activiteiten

In de NRD is aangegeven dat op het terrein van de inrichting grondgebonden activiteiten plaatsvinden die geluid produceren. Tevens wordt aangegeven dat de Wet geluidhinder-zone rond het terrein van de inrichting niet zal veranderen. Maak aannemelijk dat dit zo is, óók indien sprake kan zijn van toenemende activiteiten op de luchthaven. Dit kan het geval zijn als een gevolg van extra slots in de toekomst in combinatie met een toename van de geluidbepalende activiteiten, zoals proefdraaien, APU en GPU gebruik.

Antwoord

Effecten van toekomstige grondgebonden activiteiten worden afzonderlijk onderzocht en gepubliceerd. Ook worden deze resultaten gebruikt om cumulatie met andere geluidbronnen te onderzoeken. Dit advies wordt één op één overgenomen in het MER

4.4 Cumulatie van geluid

Samenvatting NRD

De cumulatie van geluid zal in beschouwd worden in L_{den} voor de situaties waarin er een samenloop is van luchtvaartgeluid met geluid afkomstig van andere geluidsbronnen. Er bestaat geen normstelling voor cumulatie van geluid. De berekeningen zijn vooral ter illustratie.

Geluidsberekeningen cumulatie

❖ *Zienswijze: 93053906*

Kern zienswijze

Indiener vraagt om bij cumulatie van geluid ook grondgebonden activiteiten van de luchtvaart mee te nemen. *'In paragraaf 3.3.3 is bij de berekening van de cumulatie van geluid niet helder of met overige bronnen ook de landzijde luchtvaart gerelateerde bronnen zoals taxiën, trust reverse of de auxiliary power unit (APU) inzichtelijk worden gemaakt. Wij verzoeken u om dit mee te nemen in de onderzoeken.'*

Antwoord

In het MER zal ook de geluidbelasting van grondgebonden activiteiten in beeld gebracht worden. Ook in cumulatie met andere geluidbronnen.

❖ *Zienswijze: 93595527*

Kern zienswijze

Indiener verzoekt inzicht in cumulatieve effecten met wegverkeer.

'Wij verzoeken voor de wijzingen in de omvang van het wegverkeer ook de geluidsbelasting voor het wegverkeer mee te nemen in de onderzoeken, mede m.b.t. de berekening van de cumulatie van verschillende bronnen van geluidsbelasting.'

Antwoord

In het MER zal conform regelgeving ook de gecumuleerde geluidbelasting (met onder meer de HSL, A4, N209 en verbinding A13/A16) in beeld gebracht worden. Dus ook waar er een samenloop is van luchtvaartgeluid met geluid afkomstig van andere geluidsbronnen. Er bestaat geen normstelling voor cumulatie van geluid.

❖ *Zienswijze: 93670035*

Kern zienswijze

Indiener ziet graag dat de grenswaarden voor cumulatief geluid worden aangepast.

'Cumulatie van geluid moet worden afgezet tegen de geluidsniveaus van 45 dB L_{den} en 40 dB L_{night} .'

Antwoord

In het MER wordt het gecumuleerde geluid berekend, opgeteld met een correctie voor de verschillen in hinderlijkheid. De hinderlijkheid van het luchtvaartgeluid wordt daarbij bepaald conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en de geactualiseerde dosis-effectrelatie²⁶. cumulatie dus op twee manieren

²⁶ In de Aanvullingsregeling geluid onder de Omgevingswet is toegelicht dat voor de correctie voor verschillen in hinderlijkheid vanaf een nader te bepalen tijdstip voor luchtvaart gebruik zal worden gemaakt van een geactualiseerde dosis-effectrelatie, zie ook <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2021-15868.html>

in beeld gebracht. Voor de andere bronsoorten zijn de geluidsniveaus van 45 dB L_{den} en 40 dB L_{night} niet beschikbaar (ligt buiten toepassingsgebied van die bronsoorten).

❖ *Zienswijze: 93669444*

Kern zienswijze

Indiener vindt cumulatie een belangrijk criterium in de afweging.

'Voor de hinderbeleving en gezondheid is ten slotte cumulatie van geluid belangrijk. In de NRD wordt opgemerkt dat er geen wettelijke norm is voor de cumulatie van geluid en dat dit aspect vooral ter illustratie in kaart wordt gebracht. Dit suggereert een vrijblijvendheid. Wij vinden dat cumulatie een belangrijk criterium moet zijn bij de afweging van de verschillende alternatieven in het MER.'

Antwoord

In het MER wordt het gecumuleerde geluid berekend, opgeteld met een correctie voor de verschillen in hinderlijkheid. De hinderlijkheid van het luchtvaartgeluid wordt daarbij bepaald conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en de geactualiseerde dosis-effectrelatie²⁷. De cumulatieve gezondheidsrisico's worden met behulp van de Milieu Gezondheids Risico (MGR) indicator in beeld gebracht. Zo kan voor bewoners op een locatie of in een gebied op basis van de gecumuleerde milieubelasting berekend worden welk risico zij lopen.

Zienswijze: 93715678

Kern zienswijze

Indiener duidt op de optelsom van geluidshinder bronnen.

'In dit bewoonde gebied is ook een optelsom van hinderbronnen aanwezig, zoals de snelwegen A13, A20, nieuwe stuk A16 en de luchthaven. Bij een nieuwe ontwikkeling van een van die hinderbronnen zou het cumulatieve effect van die hinderbronnen op de omgeving mede mee moeten spelen in de beslissing daarover.'

Antwoord

In het MER wordt voor de verschillende alternatieven ook de cumulatie van het vlieggeluid met grondgebonden activiteiten en andere geluidbronnen in beeld gebracht. In het MER wordt het gecumuleerde geluid berekend, opgeteld met een correctie voor de verschillen in hinderlijkheid. De hinderlijkheid van het luchtvaartgeluid wordt daarbij bepaald conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en de geactualiseerde dosis-effectrelatie²⁸.

❖ *Zienswijze: 93715178*

Kern zienswijze

Indiener adviseert een gezondheidkundige richtwaarde voor cumulatief geluid van 50 dB L_{den} aan te houden.

'In de NRD wordt aangegeven dat er geen normstelling bestaat voor de cumulatie van geluid. Er bestaat echter wel een gezondheidkundige richtwaarde voor cumulatief geluid van 50 dB L_{den} , voor de bronnen wegverkeer, railverkeer en industrie. De GGD adviseert om de cumulatie van geluid exclusief luchtvaart ook te berekenen, en deze te toetsen aan de gezondheidkundige richtwaarde.'

²⁷ In de Aanvullingsregeling geluid onder de Omgevingswet is toegelicht dat voor de correctie voor verschillen in hinderlijkheid vanaf een nader te bepalen tijdstip voor luchtvaart gebruik zal worden gemaakt van een geactualiseerde dosis-effectrelatie, zie ook <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2021-15868.html>

²⁸ In de Aanvullingsregeling geluid onder de Omgevingswet is toegelicht dat voor de correctie voor verschillen in hinderlijkheid vanaf een nader te bepalen tijdstip voor luchtvaart gebruik zal worden gemaakt van een geactualiseerde dosis-effectrelatie, zie ook <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2021-15868.html>

Antwoord

De cumulatieve gezondheidsrisico's worden in beeld gebracht met behulp van de Milieu Gezondheids Risico (MGR) indicator van het RIVM. Met de MGR-indicator is het mogelijk het milieugezondheidsrisico weer te geven op een specifiek woonadres, maar ook opgeteld voor een groter gebied.

Geluidsberekeningen cumulatie met Schiphol

❖ *Zienswijze: 93607436, 93670082, 93217718*

Kern zienswijze

Indieners zien graag dat het geluid van opstijgend vliegverkeer vanaf Schiphol wordt meegenomen in de berekening voor geluidsoverlast.

Antwoord

In het MER wordt het gecumuleerde geluid berekend, opgeteld met een correctie voor de verschillen in hinderlijkheid. De hinderlijkheid van het luchtvaartgeluid wordt daarbij bepaald conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en de geactualiseerde dosis-effectrelatie²⁹. In het MER wordt ook het effect van vluchten die afwijken van hun voorgenomen routes door interferentie met het Schiphol-verkeer onderzocht.

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Cumulatie van geluid

Beoordeel de effecten van het vliegtuiggeluid op de woningbouwontwikkelingen in de regio Rotterdam en ga daarbij in op:

- de ontwikkelingen in de regelgeving waarin vliegtuiggeluid explicieter wordt meegenomen;
- de nieuwe inzichten in de dosis-effect relatie voor luchtvaatlawaai;
- de status aan van eventuele andere nieuwe inzichten.

Eventuele nog te verwachten ministeriële besluiten spelen een belangrijke rol. De impactstudies gaan in op de gevolgen van de nieuwe cumulatiebeoordeling voor nieuwbouw in de regio Rotterdam.

Antwoord

Het aantal geluidgehinderden wordt op basis van de meest recente wetenschappelijke inzichten rondom dosis-effect relaties in beeld gebracht.

²⁹ In de Aanvullingsregeling geluid onder de Omgevingswet is toegelicht dat voor de correctie voor verschillen in hinderlijkheid vanaf een nader te bepalen tijdstip voor luchtvaart gebruik zal worden gemaakt van een geactualiseerde dosis-effectrelatie, zie ook <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2021-15868.html>

Externe veiligheid vliegverkeer

Samenvatting NRD

De externe veiligheid van vliegverkeer wordt uitgedrukt in het Plaatsgebonden Risico (PR), voor de waarden 10^{-8} , 10^{-7} , 10^{-6} , 10^{-5} en het Totaal Risico Gewicht (TRG). Van de PR-contouren worden ook de oppervlakte in km^2 en het aantal bestaande woningen en andere kwetsbare bestemmingen binnen deze contouren gepresenteerd. Het Groepsrisico (GR) van het vliegverkeer wordt eveneens in kaart gebracht.

❖ *Zienswijzen: 93607436, 93670082*

Kern zienswijzen

Indieners geven aan dat bij PR een onjuist begrip gebruikt is.

In de begrippenlijst staat bij PR de uitleg dat dit het 'Persoonlijk Risico' is. Dit is niet juist, het moet zijn Plaatsgebonden Risico.

Antwoord

Dat klopt. Het begrip PR is gedefinieerd als Plaatsgebonden Risico.

❖ *Zienswijze: 93670035*

Kern zienswijze

Indiener vraagt aandacht voor Externe veiligheid en landing van zeer grote vliegtuigen op RTHA. Indiener verwacht dat een deel van de vloot wordt vervangen door zeer grote vliegtuigen (maximaal 240 stoelen). *'Of deze vliegtuigen veilig kunnen landen op de beperkte baanlengte van de luchthaven moet nog worden onderzocht, aldus RTHA (NRD, p. 18). Wij willen een separaat onderzoek naar de gevolgen van de inzet van deze vliegtuigen (incl. frequentie en volume) op alle aspecten van externe veiligheid en ruimtelijke ordening (tenzij deze toestellen bij voorbaat worden uitgesloten onder het Luchthavenbesluit).'*

Antwoord

De vlootmix bij de verschillende alternatieven waaronder de ruimte voor grote toestellen wordt in het MER onderbouwd. De effecten van deze alternatieven op externe veiligheid en ruimtelijke opgaven in de omgeving worden in beeld gebracht en vergeleken met de referentiesituatie. Op basis hiervan is ook te beoordelen wat het specifieke aandeel van de grote vliegtuigen is maar dat valt buiten het doel van het MER om de effecten van de gehele ontwikkeling van de luchthaven in beeld te brengen.

❖ *Zienswijze: 93682130*

Kern zienswijze

Indiener vraagt of geplande woningen ook in de geluidcontouren en externe veiligheid contouren worden opgenomen.

"Onder 'Geluidsbelasting' en 'Externe veiligheid' maakt de NRD melding van aantallen woningen binnen specifieke geluidscontouren. Kunnen hier ook de al geplande woningen in worden meegenomen? Het aantal woningen zal immers op nu al bekende locaties gaan toenemen. Het lijkt ons logisch dat dit in het MER wordt meegenomen. Zie in dit kader ook de hiervoor gemaakte opmerking dat woningbouwplannen niet belemmerd mogen worden."

Antwoord

Ja. In het MER wordt de milieubelasting ten opzichte van bestaande woonkernen en eventuele nieuwbouw in beeld gebracht voor zover hierover al besluitvorming is geweest (planstatus: hard) of op basis van openbare informatie kenbaar is dat hierover besluitvorming in voorbereiding is (planstatus: zacht).

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Externe Veiligheid

In de NRD is aangegeven dat de externe veiligheid van het luchtverkeer zal worden uitgedrukt in het Plaatsgevonden Risico (PR) voor de waarden 10^{-8} , 10^{-7} , 10^{-6} , 10^{-5} en $5 \cdot 10^{-5}$ PR en het Totaal Risico Gewicht (TRG). Van alle PR-contouren worden ook de oppervlakte in km^2 en het aantal woningen binnen deze contouren gepresenteerd. Presenteer ook andere kwetsbare gebouwen en bestemmingen binnen deze contouren. Breng ook het Groepsrisico (GR) in beeld, die kunnen optreden als gevolg van een gebeurtenis met gevaarlijke stoffen. In de NRD is verder aangegeven dat externe veiligheidsrisico's als gevolg van de aanvoer en opslag van vliegtuigbrandstoffen wordt onderzocht. Ga hierbij ook in op de aanvoer en opslag van waterstof en elektrisch vliegen.

De Commissie adviseert de externe veiligheidsrisico's van het vliegverkeer in beeld te brengen. Gebruik hiervoor het standaard Gevers softwarepakket, dat geschikt is voor integrale berekeningen van de risico's van burgerluchtverkeer inclusief helikopterverkeer. Geef aan hoe en waar de routes gesepareerd zijn van de verkeeroutes van/naar Schiphol. Beschrijf en onderbouw de inputgegevens gebruikt voor de berekening van de externe veiligheidsrisico's.

Antwoord

Dit advies van de Commissie voor de m.e.r. wordt overgenomen

Mitigerende maatregelen

Werk mitigerende maatregelen uit om de externe veiligheidsrisico's te reduceren. Denk daarbij aan het kiezen van vliegroutes waarbij woonkernen en hoge concentraties van personen (bijvoorbeeld in kantoren), en ook industriële gebieden met gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk vermeden worden

Antwoord

Dit advies van de Commissie voor de m.e.r. wordt overgenomen.

4.5 Wegverkeer

Samenvatting NRD

De wijzigingen in verkeersvolumes worden inzichtelijk gemaakt in het MER.

❖ *Zienswijze: 93595527, 93654840*

Kern zienswijze

Indieners willen effecten wegverkeer en vliegverkeer afzonderlijk inzichtelijk hebben.

Antwoord

De mogelijke effecten van extra wegverkeer van en naar de luchthaven wordt in het MER onderzocht en afzonderlijk van het vliegverkeer inzichtelijk gemaakt.

❖ *Zienswijze: 93733095*

Kern zienswijze

Indiener wil duidelijkheid over de vervoersstromen van passagiers van en naar de luchthaven en hoe daarbij met parkeren wordt omgegaan.

'Kunt u mij duidelijkheid verschaffen over de vervoersstromen van de passagiers naar en van de luchthaven en hoe het parkeren op de luchthaven wordt gefaciliteerd in de diverse alternatieven. Het wegennet en het aantal parkeerplaatsen op de luchthaven is nu al onvoldoende. Hoe gaat de luchthaven de groei van commerciële vluchten met 50% faciliteren met voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein? In de omliggende woonbuurten is nu al veel overlast door korten langparkeerders, die van de luchthaven gebruik maken.'

Antwoord

De verkeerseffecten van de verschillende alternatieven worden in het MER onderzocht en vergeleken met de referentiesituatie. Daaronder vallen de verkeerseffecten op wegverkeer maar ook ander modaliteiten zoals de metro en bus. Onderdeel van die verkeerstudies zijn ook de verandering in parkeerdruk en de aanvoer van goederen van en naar de luchthaven. Hieruit zou moeten blijken of en zo ja welke maatregelen getroffen moeten worden om parkeerdruk te verminderen.

❖ *Zienswijze: 93726239*

Kern zienswijze

Indiener wil dat er ook rekening wordt gehouden met de effecten van extra vluchten op extra verkeersbewegingen.

'Wij verzoeken u om in de alternatieven die ontwikkelruimte in zich hebben, ook rekening te houden met de extra mobiliteitsbewegingen die dit veroorzaakt. Als het vliegverkeer minder emissie uitstoot, kan de ontstane ruimte niet direct worden ingevuld met meer vluchten omdat dit leidt tot extra emissie door meer mobiliteit in de vorm van vrachtverkeer en aanvoer van passagiers.'

Antwoord

De verkeerseffecten van de verschillende alternatieven worden in het MER onderzocht en vergeleken met de referentiesituatie. Daaronder vallen de verkeerseffecten op wegverkeer maar ook ander modaliteiten zoals de metro en bus. Onderdeel van die verkeerstudies zijn ook de verandering in parkeerdruk en de aanvoer van goederen van en naar de luchthaven. De effecten van dit extra verkeer worden in het MER onderzocht.

❖ *Zienswijze: 93715678*

Kern zienswijze

Indiener geeft aan zich zorgen te maken over de ruimtelijke ontwikkeling en druk op infrastructuur rondom de luchthaven

'Ook de bereikbaarheid van de luchthaven en de parkeergelegenheden voor reizigers baren ons zorgen. Vanuit Overschie is al vaker aangekaart dat de bereikbaarheid qua OV en ontsluiting via de auto te wensen overlaat. Een nog grotere toename van het aantal reizigers vereist dat er een deugdelijk mobiliteitsplan komt voor de luchthaven met aandacht voor de navolgende punten.'

Antwoord

De verkeerseffecten waaronder de parkeerdruk worden in het MER onderzocht waaruit zal blijken of er voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is voor de passagiers, bezoekers en medewerkers van de luchthaven. Eventuele maatregelen om die druk te verminderen worden in het MER onderzocht wanneer dat nodig is.

De openbaar vervoerverbinding met RTHA is een verantwoordelijkheid van de Gemeente Rotterdam en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag. Door samenwerking tussen gemeente, metropoolregio en luchthaven wordt er gewerkt aan verbetering van die verbinding.

4.6 CO₂

Samenvatting NRD

In het MER wordt de CO₂-emissie van het vliegverkeer en de luchthavenexploitatie inzichtelijk

CO₂ en broeikasgassen

❖ Zienswijze: 93586379

Kern zienswijze

Indiener uit zorgen over de toename broeikasgassen door vliegverkeer.

'Daarnaast ben ik bezorgd over de toename van de (onzichtbare) uitstoot van schadelijke stoffen en broeikasgassen als gevolg van verdere groei van de luchthaven. Juist in deze tijd waarin we ons bewust zijn van de effecten van klimaatverandering, is het van groot belang dat er meer rekening wordt gehouden met de milieueffecten van de luchtvaartsector. (Gevolgen als bij Chemour en stoffen als PCB, dioxine en zware metalen in melk...) Wat daalt er neer uit de lucht op óns en ons vollegrondsvoedsel?? Een nevenverschijnsel van de luchtvaart is een afname van het rendement van mijn zonnepanelen door brede witte condens-strepen hoog in de lucht. Die geven een significante vermindering 10-20% van de opbrengst...! (dat geldt voor alle zonnepaneel-bezitters).'

Antwoord

In het MER wordt de CO₂-uitstoot door de luchtvaart voor de verschillende situaties in beeld gebracht. Ook de uitstoot van andere stoffen zoals stikstofoxiden, (ultra) fijnstof, vluchtige organische koolwaterstoffen wordt berekend. Voor enkele stoffen wordt inzichtelijk gemaakt wat de ontwikkelingen betekenen voor de luchtkwaliteit en wordt, waar mogelijk, getoetst aan normen. De effecten van condens strepen op het rendement van zonnepanelen worden niet onderzocht.

❖ Zienswijzen: 93654644, 93654613, 93711313, 93691367

Kern zienswijzen

De indiener geeft aan zorgen te hebben over de uitstoot van schadelijke stoffen en broeikasgassen van de luchtvaart.

'Daarnaast ben ik bezorgd over de toename van de uitstoot van schadelijke stoffen en broeikasgassen als gevolg van de groei van de luchthaven. Juist in deze tijd waarin we ons bewust zijn van de urgentie van klimaatverandering, is het van groot belang dat er rekening wordt gehouden met de milieueffecten van de luchtvaartsector.'

Antwoord

In het MER wordt de CO₂-uitstoot door de luchtvaart voor de verschillende situaties in beeld gebracht. Ook de uitstoot van andere stoffen zoals stikstofoxiden, (ultra) fijnstof, vluchtige organische koolwaterstoffen wordt berekend. Voor enkele stoffen wordt inzichtelijk gemaakt wat de ontwikkelingen betekenen voor de luchtkwaliteit en wordt, waar mogelijk, getoetst aan normen. Of er sprake is van een toename van de uitstoot van CO₂ of luchtverontreinigende stoffen in de verschillende alternatieven ten opzichte van de referentie situatie wordt in het MER berekend en inzichtelijk gemaakt.

❖ Zienswijze: 93721817

Kern zienswijze

Indiener wil graag meer informatie over hoe CO₂-uitstoot wordt meegenomen.

'Gaaf het hier om CO₂-emissie per passagier of per vliegbeweging? Het laatste geeft een realistischer beeld als vliegtuigen meer passagiers kunnen vervoeren. En tellen de emissies over de gehele vlucht mee of alleen tot 900 meter hoogte (de eerste paar minuten van de vlucht en de overige uren niet)?'

Antwoord

In het MER wordt de totale CO₂-emissies (koolstofdioxide) vanaf de luchthaven tot aan de plaats van bestemming (dus ook de emissies boven de 3.000 voet) onderzocht. Dat is inclusief de emissies samenhangend met vertrek- en landingsprocedures en andere grondgebonden activiteiten.

Advies NRD door de Commissie m.e.r

De Commissie adviseert:

- Inzicht te geven in de totale CO₂-emissies (koolstofdioxide) vanaf de luchthaven tot aan de plaats van bestemming (dus ook de emissies boven de 3.000 voet), inclusief de emissies samenhangend met vertrek en landingsprocedures en andere grondgebonden activiteiten;
- Ook inzicht te geven in de uitstoot van niet-CO₂-broeikasgasuitstoot, bijvoorbeeld CH₄ (methaan);
- Aan te geven welke maatregelen (kunnen) worden genomen om de CO₂-emissies terug te dringen en wat voor effecten daarvan maximaal en reëel verwacht mogen worden. Beschrijf ook de mogelijkheden om de CO₂-uitstoot te compenseren;
- Aan te geven of in het Luchthavenbesluit grenswaarden voor CO₂-uitstoot en/of -compensatie worden vastgelegd en zo ja welke, en zo nee waarom niet.

Antwoord

Dit advies wordt overgenomen.

4.7 Luchtkwaliteit

Samenvatting NRD

De luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven wordt onderzocht voor de relevante stoffen genoemd in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer (H5 luchtkwaliteitseisen). Er wordt rekening gehouden met eventueel verwachte wijziging in de wegverkeersbewegingen in relatie tot de ontwikkeling van het vliegverkeer. Er zal ook een indicatie voor ultrafijnstof (PM_{0,1}) gegeven worden.

Luchtkwaliteit methodiek

❖ *Zienswijze: 93053906*

Kern zienswijze

Indiener benadrukt het belang dat voor luchtkwaliteit in het MER complete informatie in voldoende detail opgeleverd wordt.

'Ten aanzien van luchtkwaliteit wordt een aantal algemene zaken benoemd die in de MER aan de orde moeten komen. Voor ons is dit echter te algemeen om van veel commentaar te voorzien en daarom hebben we ook naar de MER uit 2015 gekeken [Deelonderzoek Luchtkwaliteit (rtha150602.rap), 14 september 2015] om te zien welke informatie toen, hoe, is aangeleverd. Verder heeft Vlaardingen eind 2021 het Schone Lucht Akkoord (SLA) ondertekend. Daarmee spraken we de intentie uit om ons in te zetten om de Vlaardingse lucht aantoonbaar schoner en gezonder te maken. Wij benadrukken dat een reductie van de emissies moet resulteren tot een gezonde en schone lucht voor Vlaardingen en de regio. Luchtvaart is een zeer specifieke bronsoort waarover verhoudingsgewijs minder bekend is in vergelijking met andere bronnen dus het van belang dat de MER complete informatie in voldoende detail oplevert en niet alleen constatering op hoofdlijnen doet.'

Antwoord

In het MER wordt aandacht besteed aan gezondheidsaspecten. De toetsing aan grenswaarden staat bijvoorbeeld in de Wet luchtkwaliteit en de Wet geluidhinder. Effecten op de luchtkwaliteit worden zo veel mogelijk kwantitatief in beeld gebracht. Daarbij wordt in het MER breder gekeken dan naar de effecten die eerder in het deelonderzoek luchtkwaliteit uit 2015 zijn onderzocht. Voorbeelden zijn de emissies van ultra fijnstof en zeer zorgwekkende stoffen. Naast een versterkte beleidsinzet op het meten en berekenen van vliegtuiggeluid is opgenomen dat de luchtvaart zal bijdragen aan de doelen van het Schone Lucht Akkoord. Daarin maakt de rijksoverheid met gemeenten en provincies afspraken voor de verbetering van de luchtkwaliteit.

❖ *Zienswijze: 93053906*

Kern zienswijze

Indiener vindt dat luchtkwaliteit in het MER gepresenteerd moet worden per bron: achtergrond, wegverkeer, luchtvaart groot verkeer, luchtvaart klein verkeer. Daarnaast vindt de indiener dat naast de maximale concentraties ook concentraties op relevante punten weergegeven moeten worden.

'Er wordt gesuggereerd dat door het groeialternatief de luchtkwaliteit verbetert. Dit terwijl er sprake is van krimpende emissies van wegverkeer, industrie en dergelijke terwijl er juist een toename is van verstoring van de luchtkwaliteit door de luchtvaart. Het luchtvaartverkeer doet dus juist een deel van de kwaliteitsverbeteringen van andere bronnen te niet. In de onderzoeken moet dus niet alleen een eindsituatie gepresenteerd worden die getoetst kan worden maar tevens de concentratieopbouw: achtergrond, verkeersbijdrage, luchtvaartbijdrage groot verkeer, luchtvaartbijdrage klein verkeer. Ook moeten niet alleen de hoogste concentraties worden weergegeven maar ook de concentraties op een aantal relevante punten (rondom de luchthaven, op een aantal locaties met eerstelijnswoonbebouwing). In deze bijdrage moet de opbouw voor alle stoffen waarvoor emissies bepaald zijn worden weergegeven.'

Dit zou tenminste om circa 5 locaties moeten gaan waar mensen daadwerkelijke worden blootgesteld aan luchtvervuiling waaraan het vliegverkeer bijdraagt.'

Antwoord

In het MER worden de cumulatieve effecten van de emissiebronnen van de luchthaven en het vliegverkeer en andere bronnen in de omgeving onderzocht. Deze worden voor zover mogelijk zoveel mogelijk gepresenteerd op kaartmateriaal. Dooreen geografische presentatie krijgt de lezer inzicht in de regionale verdeling van de bijbehorende milieubelasting en kan deze belasting gerelateerd worden aan de ligging van woonkernen.

❖ *Zienswijze: 93233704*

Kern zienswijze

Indiener wil weten hoe besluiten worden genomen ten aanzien van normen voor emissies.

'Hoe zorgt u ervoor dat op basis van totaal plaatjes besluiten ter zake van normstellingen worden genomen? Hierbij denk ik aan fijn stof, CO₂- en NO_x-emissies.'

Antwoord

Voor de normstelling staat de reductie van de berekende geluidbelasting centraal. Hiervoor worden normen bepaald, die worden vastgelegd in het Luchthavenbesluit. Voor overige aspecten als fijnstof, CO₂- en NO_x emissies, zal de luchthaven aan de normen moeten voldoen die in vergunningen dan wel wet- en regelgeving zijn of worden vastgelegd. De (bredere) milieueffecten die bij de aanpassing van het Luchthavenbesluit verwacht worden, inclusief de effecten bij eventuele groei, worden echter ook in het MER inzichtelijk gemaakt, en worden meegenomen in de besluitvorming.

❖ *Zienswijze: 93595527*

Kern zienswijze

Indiener verzoekt inzicht in rekenmodellen voor luchtkwaliteit voorafgaand aan MER.

'In de NRD ontbreekt informatie over de te hanteren rekenmodellen voor het onderzoeken van de effecten op luchtkwaliteit. Wij verzoeken dit kenbaar te maken voordat het MER-onderzoek van start gaat.'

Antwoord

Voor het MER worden concentratiecontouren berekend en vergeleken met de referentiesituatie in de vorm van verschilbelastingkaarten. Met deze verschilbelastingkaarten wordt de bijdrage van de luchtvaart aan de omgeving in beeld gebracht.

De keuze voor de modellen die gebruikt worden om de verschilbelastingcontouren van de verschillende alternatieven in kaart te brengen is uiteindelijk de keuze van de initiatiefnemer die de onderzoeken voor het MER uit moet voeren. Deze zullen daarom pas bij de publicatie van het MER met het ontwerp-Luchthavenbesluit bekend gemaakt worden. Uitzondering daarop is de stikstofdepositie van de verkeer aantrekkende werking op natuur. Deze wordt in beeld gebracht met de wettelijk voorgeschreven versie van het AERIUS-model. De uitgangspunten voor deze berekeningen zijn wel bekend. Deze staan in de Nationale Emissiedatabase en de initiatiefnemer wordt gevraagd om hier gebruik van te maken.

❖ *Zienswijze: 93499007*

Kern zienswijze

Indiener wil weten wat het verschil is tussen PM_{2,5} en PM_{0,1}.

'Fijnstof : Op pagina 22 staat de verwachte uitstoot van 2.5. Dit is 25 keer hoger als de norm die in hetzelfde stuk op 0.1 is vermeld. Wat wordt hieraan gedaan?'

Antwoord

Fijnstof wordt ook wel aangeduid als PM, wat staat voor 'Particulate Matter' – meestal met een getal erachter dat iets zegt over de doorsnede. Zo zijn bij PM₁₀ de fijnstof deeltjes tot 10 micrometer (µm) in doorsnede groot en hebben PM_{2,5} fijnstof deeltjes een doorsnede tot 2,5 µm. Bij deeltjes met een grootte tot 0.1 µm (PM_{0,1}) wordt gesproken van ultrafijnstof. Effecten op de luchtkwaliteit worden zo veel mogelijk kwantitatief in beeld gebracht. Daarbij wordt in het MER breder gekeken dan naar de effecten die eerder in het deelonderzoek luchtkwaliteit uit 2015 zijn onderzocht. Voorbeelden zijn onder andere de emissies van ultrafijnstof.

❖ *Zienswijze: 93619675*

Kern zienswijze

Indiener wil inzicht in het luchtkwaliteitsonderzoek en doet aanbeveling voor het onderzoek. *'Als directe buur van het vliegveld vraag ik mij een aantal dingen af met betrekking tot de luchtkwaliteit. Wat stoot het vliegveld uit? Welke stoffen komen vrij bij de verbranding van kerosine, tijdens het opstijgen maar ook taxiën en tanken. Tot waar in de omgeving komen die neer. Wat zijn de (schadelijke) effecten hiervan? Welke effecten zijn nog onbekend? Belangrijk vind ik dat er een objectieve benchmark of nulmeting moet komen, waartegen de effecten van het vliegveld af kunnen worden gezet.'*

Antwoord

Door het gebruik van de luchthaven worden stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) uitgestoten, waarvoor wettelijke grenswaarden zijn vastgesteld. Daarnaast zijn er ook emissies van ultrafijn stof (PM_{0,1}), elementair koolstof (EC) en potentieel zeer zorgwekkende stoffen zoals koolmonoxide, benzeen, lood, naftaleen, PAK's³⁰ en NMVOS³¹

De verschillen in uitstoot van al deze stoffen tussen de verschillende alternatieven worden op kaart in beeld gebracht in het MER met belastingverschil contouren ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie, plus hetgeen mogelijk is binnen de huidige Omzettingsregeling wanneer er geen nieuw Luchthavenbesluit wordt vastgelegd. Daarbij worden ook de autonome ontwikkelingen in termen van vlootvernieuwing en vlieggedrag onderdeel van de referentie situatie om te voorkomen dat deze autonome ontwikkelingen en de daarmee gepaarde vermindering van de milieubelasting op het conto van de alternatieven wordt geschreven. Veranderingen van de activiteit worden in het MER bepaald ten opzichte van deze referentiesituatie, die daarmee de benchmark is voor de milieueffecten die in de alternatieven zijn voorzien.

❖ *Zienswijze: 93652824*

Kern zienswijze

Indiener wil inzicht in effecten wegverkeer op luchtkwaliteit. *'Aangegeven in 3.3.7 wordt dat rekening gehouden wordt met wijziging in de wegverkeersbewegingen in relatie tot de ontwikkeling van het vliegverkeer. Mijn verzoek is in het MER inzichtelijk te maken wat de separate effecten van verschillende bronnen zijn.'*

Antwoord

Om de effecten voor stikstof en luchtkwaliteit in beeld te brengen worden de effecten van het luchtverkeer en grondgebonden activiteiten onderzocht. Effecten van het wegverkeer buiten de luchthaven zijn onderdeel van het luchtkwaliteitsonderzoek voor zover het verkeer is dat aan activiteiten op luchthaven is gekoppeld. Het gaat bij de grondgebonden bronnen om eventuele wijzigingen in APU's

³⁰ Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen (PAK's)

³¹ Niet-methaan vluchtige organische stoffen

en GPU's, aanpakken en proefdraaien van vliegtuigen, platformverkeer, aanrijden, wegrijden en parkeren van voertuigen, gasverbruik van gebouwen en oefeningen van de brandweer.

❖ *Zienswijze: 93686769*

Kern zienswijze

Indiener maakt zorgen over luchtkwaliteit.

'RTHA is gesitueerd te midden van de dicht bewoonde gebieden van de gemeenten Lansingerland, Schiedam en Rotterdam. De luchtvaartactiviteiten van RTHA leveren daarom alleen door zijn ligging ONVERMIJDBARE HINDER EN OVERLAST aan de omwonenden van de luchthaven. Uitbreiding van deze activiteiten veroorzaakt niet alleen nog meer overlast en hinder, maar wordt daardoor een nog grotere bedreiging voor het leefklimaat en de gezondheid van de bevolking in de nabijheid van de luchthaven.'

Antwoord

In de Luchtvaartnota 2020-2050 staan vier publieke belangen genoemd en een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving is er daar één van. Dat moet onder meer concreet gemaakt worden door een afname van de negatieve gezondheidseffecten (geluidshinder en de gezondheidseffecten door de uitstoot van schadelijke stoffen). Parallel aan het opstellen van het MER zal de initiatiefnemer deze doelstellingen nader specificeren (kwantificeerbaar en toetsbaar) en daarbij aansluiten bij de regionale behoefte. De doelstellingen kunnen door verschillende maatregelen bereikt worden, zoals de vermindering van (nacht)vluchten, de vernieuwing van de luchtvloot en (geluid)maatregelen in de omgeving. Voor RTHA zullen daar onder meer in het Luchthavenbesluit afspraken over gemaakt worden. Ter voorbereiding op de besluitvorming wordt het MER opgesteld zodat daarmee het milieubelang voldoende kan worden afgewogen bij de besluitvorming over het Luchthavenbesluit.

In het MER wordt aandacht besteed aan gezondheidsaspecten. De toetsing aan grenswaarden staat bijvoorbeeld in de Wet luchtkwaliteit en de Wet geluidshinder. Effecten op de luchtkwaliteit worden inderdaad zo veel mogelijk kwantitatief in beeld gebracht. Daarbij wordt in het MER breder gekeken dan naar de effecten die eerder in het deelonderzoek luchtkwaliteit uit 2015 zijn onderzocht. Voorbeelden zijn de emissies van ultrafijnstof en zeer zorgwekkende stoffen.

Het verzoek aan de luchthaven is om de effecten en risico's voor de volksgezondheid in het MER zo veel mogelijk op kaarten te presenteren zodat het voor omwonenden duidelijk wordt wat de gezondheidseffecten zullen zijn. De cumulatieve gezondheidsrisico's worden met behulp van de Milieu Gezondheids Risico (MGR) indicator in beeld gebracht. Zo kan voor bewoners op een locatie of in een gebied op basis van de gecumuleerde milieubelasting berekend worden welk risico zij lopen en kunnen ook de verschillen voor de verschillende alternatieven in beeld gebracht worden³².

<https://www.gezondeleefomgeving.nl/sites/default/files/2020-03/Factsheet%20MGR%20V2.pdf>

Naast een versterkte beleidsinzet op het meten en berekenen van vliegtuiggeluid is opgenomen dat de luchtvaart zal bijdragen aan de doelen van het Schone Lucht Akkoord. Daarin maakt de rijksoverheid met gemeenten en provincies afspraken voor de verbetering van de luchtkwaliteit.

❖ *Zienswijze: 93682130*

Kern zienswijze

Indiener verzoekt te hanteren rekenmodellen voor luchtkwaliteit kenbaar te maken en daarbij weg- en vliegverkeer te scheiden.

'In de NRD ontbreekt informatie over de te hanteren rekenmodellen voor het onderzoeken van de effecten op luchtkwaliteit. Wij verzoeken dit kenbaar te maken voordat het MER-onderzoek van start

³² <https://www.gezondeleefomgeving.nl/sites/default/files/2020-03/Factsheet%20MGR%20V2.pdf>

gaat. Wij verzoek in het MER de effecten als gevolg van wegverkeer en vliegverkeer afzonderlijk zichtbaar te maken.'

Antwoord

Voor het MER worden concentratiecontouren berekend en vergeleken met de referentiesituatie in de vorm van verschilbelastingkaarten. Met deze verschilbelastingkaarten wordt de bijdrage van de luchtvaart aan de omgeving in beeld gebracht. De bijdrage van de luchtvaart en die van de grondgebonden bronnen worden apart berekend. Het gaat dan om de volgende grondgebonden bronnen: APU's en GPU's, aanpikken en proefdraaien van vliegtuigen, platformverkeer, aanrijden, wegrijden en parkeren van voertuigen, gasverbruik van gebouwen en oefeningen van de brandweer. Voor het wegverkeer worden emissie- of concentratiecontouren berekend voor zover de bijdrage daarvan aan extra verkeer van en naar de luchthaven gekoppeld kan worden. Naast emissies wordt ook de stikstofdepositie van de verkeer aantrekkende werking op natuur onderzocht. Deze wordt in beeld gebracht met de wettelijk voorgeschreven versie van het AERIUS-model.

De keuze voor de modellen die gebruikt worden om de verschilbelastingcontouren van de verschillende alternatieven in kaart te brengen is uiteindelijk de keuze van de initiatiefnemer die de onderzoeken voor het MER uit moet voeren. Deze zullen daarom pas bij de publicatie van het MER met het ontwerp-Luchthavenbesluit bekend gemaakt worden.

❖ *Zienswijze: 93670035*

Kern zienswijze

Indiener mist uitleg over de rekenmodellen voor luchtkwaliteit.

'In de NRD ontbreekt een specificering van de te hanteren rekenmodellen voor het onderzoeken van de effecten op luchtkwaliteit. Wij verzoeken dit kenbaar te maken voordat het MER onderzoek van start gaat.'

Antwoord

De keuze voor de modellen die gebruikt worden om de verschilbelastingcontouren van de verschillende alternatieven in kaart te brengen is uiteindelijk de keuze van de initiatiefnemer die de onderzoeken voor het MER uit moet voeren. Deze zullen daarom pas bij de publicatie van het MER met het ontwerp-Luchthavenbesluit bekend gemaakt worden.

❖ *Zienswijze: 93670035*

Kern zienswijze

Indiener wil dat bij berekening emissie wordt uitgegaan van de totale emissie per vliegtuigtype.

'In de berekeningen moet worden uitgegaan van de totale emissie per vliegtuig type, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen de emissie tot 914 meter en de emissie boven 914 meter. Alle aannames en berekeningen moet en expliciet zijn, zodat wij deze op juistheid kunnen controleren.'

Antwoord

De inputgegevens van de vliegtuigbewegingen, zoals vliegtuigtypen, vliegroutes, verticale profielen voor snelheid, stuwkracht en flap/slat settings en –procedures moeten door de initiatiefnemer onderbouwd worden in het MER. In het MER wordt gebruik gemaakt van de nationale emissiedatabase voor luchtvaart. Deze is te raadplegen via het informatiepunt leefomgeving waar de emissie gegevens per vliegtuigtype staan beschreven.

In het MER wordt op hoofdlijnen aangegeven wat de bijdrage is van RTHA aan de stikstofemissie boven de 3.000 voet-grens. Daarbij zal ook ingegaan worden op de status van de onderzoeken en/of rekenmethoden om stikstofemissies boven de 3.000 voet-grens te bepalen.

Het kabinet heeft in reactie op het deeladvies Luchtvaart van de Commissie Remkes aangegeven om de uitstoot van NO_x boven de 3.000 voet mee te nemen in de jaarlijkse emissieregistratie aan de Europese Commissie. Het RIVM is gevraagd om hiervoor de mogelijkheden te inventariseren. Vooralsnog blijven emissies boven de 3.000 voet en de betekenis daarvan voor stikstofdeposities in specifieke door stikstofdepositie overbelaste Natura 2000-gebieden, een leemte in kennis in de milieueffectrapportages.

❖ *Zienswijze: 93711648*

Kern zienswijze

Indiener maakt zich zorgen over luchtverontreiniging en over gezondheid.

'Daarnaast is er nog het aspect van vervuiling. Op tafels en stoelen buiten ligt na een paar dagen al een zwarte fijne stof en in de ventilatierooster die jaarlijks worden schoongemaakt zit altijd een behoorlijke laag zwarte stof. Dit ademen we helaas ook continue in.'

Antwoord

De resultaten van de inventarisatie van de gezondheidssituatie van de omgeving moeten door de initiatiefnemer in het MER worden opgenomen. Het onderdeel gezondheid en leefomgeving speelt daarin een centrale rol en wordt beschouwd vanuit geluidsbelasting (L_{den}), slaapverstoring en luchtkwaliteit.

Luchtkwaliteit ultra fijnstof

❖ *Zienswijze: 93053906*

Kern zienswijze

Indiener vindt dat bij emissies ultrafijnstof en lood meegenomen moeten worden en dat onderscheid gemaakt moet worden tussen grote straalvliegtuigen en kleinere vliegtuigen.

'De emissiebepalingen kunnen worden uitgevoerd zoals in het EPP. Ultrafijnstof (UFP) zou moeten worden toegevoegd op basis van de beschikbare kennis. Het onderwerp lood moet hier zeker in opgenomen blijven vanwege de schadelijke invloed op de volksgezondheid en dit recentelijk veel onder aandacht is in de media. Het is wenselijk om een onderscheid te maken tussen de bijdrage van (grote) straalvliegtuigen en de kleinere vliegtuigen omdat gebruik gemaakt wordt van andere brandstoffen.'

Antwoord

Emissies van ultrafijnstof worden in het MER berekend en gepresenteerd. In de emissieberekeningen wordt rekening gehouden met uitstoot per vliegtuigtype. Op die manier wordt onderscheid gemaakt naar grote en kleinere vliegtuigen en het type vliegtuig.

Uitstoot van lood wordt niet in beeld gebracht. Luchtvaart van en naar RTHA is een beperkte bron van lood uitstoot (bron: Emissieregistratie). De loodconcentraties in Nederland zijn ver onder de norm voor loodconcentraties (500 µg/m³). Het toevoegen van lood concentratieberekeningen aan het luchtkwaliteit onderzoek heeft beperkte toegevoegde waarde ten opzichte van de andere parameters die in het luchtkwaliteit onderzoek worden berekend.

❖ *Zienswijze: 93607317*

Kern zienswijze

Indiener verzoekt de volksgezondheid centraal te stellen in het MER (en van kinderen in het bijzonder).

'De gezondheid van onze inwoners staat voor ons centraal. Het beperken van de gevolgen van met name fijnstof en ultrafijnstof op de gezondheid van onze inwoners dient daarbij centraal te staan. Dit vraagt om duidelijke en meetbare grenswaarden en definities van de emissies. Dit ontbreekt in de NRD. Naast het algemene belang van de volksgezondheid, vragen wij aandacht voor de gezondheid van kinderen. Het is van belang dat hier bij het onderzoeken van de gezondheidsaspecten specifiek aandacht aan wordt besteed.'

Antwoord

De effecten op de volksgezondheid is een centraal thema in het MER. In het MER wordt aangegeven welke uitgangspunten voor emissies en welke modellen bij de berekeningen gebruikt zijn. De effecten worden ook getoetst aan grenswaarden die in de wet of beleid zijn vastgelegd.

Om een idee te krijgen wat de gecombineerde effecten op de volksgezondheid zijn, worden in het MER de gezondheidsrisico's in beeld gebracht met behulp van de Milieu Gezondheids Risico (MGR) indicator. Met de MGR is het mogelijk om groepen te identificeren, zoals kinderen, die op basis van de gecumuleerde milieubelasting in hun woonomgeving een hoog of hoger risico lopen.

❖ *Zienswijze: 93665359*

Kern zienswijze

Indiener stelt dat luchtkwaliteit bij uitbreiding RTHA afneemt en gezondheidsrisico's als gevolg daarvan toenemen.

'M.m. geldt bezwaar 2. Ook voor de door vliegverkeer veroorzaakte luchtverontreiniging. (Ultra)fijnstof is zeer waarschijnlijk gevaarlijker dan we denken. Het RIVM adviseert daaromtrent een terughoudend beleid bij dit type vervuiling. Met name patiënten met hart- en vaatziekten en ongeborenen worden door het RIVM genoemd als kwetsbare groepen. Een factor van geheel andere orde hierbij is de windrichting. De wind waait meestal uit westelijke richtingen. Maar uit gegevens van het KNMI zowel als van Weerplaza blijkt dat met name in de periode april tot en met half juni en medio oktober de wind aanmerkelijk vaker uit oostelijke richtingen waait. Dat zijn ook periodes waarin het toeristenverkeer per vliegtuig een sterke ervaring kent de laatste jaren.

Beide factoren samen leiden ertoe dat, als de aanvraag van 16hoven wordt gehonoreerd, de het gevaar en de overlast van vliegverkeer boven het oostelijk deel van Vlaardingen, beter bekend als Vlaardingen-Ambacht, sterk zal toenemen. Vooral rond het middaguur, in de namiddag en zo tussen 22 en 23 uur.'

Antwoord

Het verzoek aan de luchthaven is om de effecten door geluidhinder en risico's voor de volksgezondheid in het MER zo veel mogelijk op kaarten te presenteren zodat het voor omwonenden duidelijk wordt wat de gezondheidseffecten zullen zijn. De cumulatieve gezondheidsrisico's worden met behulp van de Milieu Gezondheids Risico (MGR) indicator in beeld gebracht. Zo kan voor bewoners op een locatie of in een gebied op basis van de gecumuleerde milieubelasting berekend worden welk risico zij lopen en kunnen ook de verschillen voor de verschillende alternatieven in beeld gebracht worden ³³.

❖ *Zienswijze: 93698231*

Kern zienswijze

Indiener vindt dat de concentraties (ultra)fijnstof rondom de luchthaven gemeten moeten worden, omdat de Rotterdamse luchtkwaliteit er al slecht voorstaat in de huidige situatie.

'Rotterdam is de vieste stad van het land en staat in de top, zo niet aan de top van meest lucht verontreinigde stad van Europa. Door luchtverontreiniging leven Rotterdammers gemiddeld 6-7 maanden korter dan de andere inwoners van ons land, zo stelden artsen tijdens hun spreekrecht voor de Rotterdamse raad. Zomers je slaapkamer luchten is er dan niet bij, of je moet de nachtelijke uurtjes gezamenlijk met 10.000den deeltjes ultrafijnstof per cm³ willen doorbrengen. Lekker in het park of de tuin zitten is zomers geen pleziertje. En vervolgens wil men in één van de meest lucht verontreinigde steden van Europa het aantal vakantievluchten nog eens flink doen toenemen. Ook hier het verzoek de gegevens over fijnstof in het westelijk deel van Schiebroek van het laatste decennium te verstrekken uiteraard met de daarbij ingevoerde methode. En voor de komende tijd, laten we zeggen de maanden juni t/m september metingen te verrichten naar ultrafijnstof rondom de luchthaven. Rotterdam wilde

³³ <https://www.gezondeleefomgeving.nl/sites/default/files/2020-03/Factsheet%20MGR%20V2.pdf>

toch de schoonste stad van Nederland worden. Dan heeft het gebied rondom de luchthaven recht op deze metingen.'

Antwoord

Het bevoegd gezag adviseert de luchthaven om de effecten door emissies van ultrafijnstof en risico's voor de volksgezondheid in het MER zo veel mogelijk op kaarten te presenteren zodat het voor omwonenden duidelijk wordt wat de gezondheidseffecten zullen zijn. De cumulatieve gezondheidsrisico's worden met behulp van de Milieu Gezondheids Risico (MGR) indicator in beeld gebracht. Zo kan voor bewoners op een locatie of in een gebied op basis van de gecumuleerde milieubelasting berekend worden welk risico zij lopen en kunnen ook de verschillen voor de verschillende alternatieven in beeld gebracht worden³⁴.

Het doel van het luchtkwaliteitsonderzoek in het kader van het MER is inzichtelijk maken wat de consequenties zijn van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit zodat dit meegenomen kan worden in de alternatiefkeuze. Omdat het hier gaat om situaties die (nog) niet bestaan, kan dit niet met metingen worden onderzocht. Metingen geven informatie over het hier en nu, niet over toekomstige situaties. In het MER wordt de bijdrage van de luchtvaart en grondgebonden activiteiten aan de luchtkwaliteit, waaronder fijnstof en ultrafijnstof, berekend. Bij de berekening van de uitstoot wordt gebruik gemaakt van de laatste inzichten op dit gebied. In de rapportage wordt duidelijk beschreven hoe de emissies worden berekend zodat dit navolgbaar is.

❖ *Zienswijze: 93698231*

Kern zienswijze

Indiener vindt dat vliegverkeer zeker niet toe mag nemen, omdat uit de SMB-richtlijn 2001/42 volgt dat een verslechtering van de gezondheid (verbonden met de uitstoot van ultrafijnstof) niet is toegestaan. *'In Amerika zijn onderzoeken naar ultrafijnstof gedaan. Hier valt uit op te maken dat bij taxiën, het opstijgen en dalen van vliegtuigen de concentratie fijnstof en ultra fijnstof alarmerend hoog zijn. In de directe omgeving van het vliegveld 1.000.000 deeltjes/cm3. Die hoge concentraties (2-6x de toegestane hoge norm) constateert men niet alleen op de luchthaven maar ook ver daar buiten.*

Er zijn ook longartsen in Nederland die alarm slaan. Het aantreffen van dergelijke deeltjes in de bloedbaan die organen lijken aan te tasten is uiterst zorgelijk. Ook het RIVM heeft kort geleden zijn zorg uitgesproken over deze zorgelijke deeltjes.

Alleen al op grond van het bovenstaande zou het voorzorgbeginsel in acht genomen moeten worden. Van een toename van het aantal vliegtuigbewegingen kan gezien het voorgaande natuurlijk geen sprake zijn. Gezien de afstand tot woningen van zo'n 5 à 600 meter zou krimp of verplaatsing van de luchthaven eerder in aanmerking komen.

Mede uit de SMB-richtlijn 2001/42 volgt dat bij een verdere toename van het aantal vliegtuigbewegingen de gezondheid van de mens en diens leefomgeving moet worden beschermd of verbeterd. Daaruit volgt dat verslechtingen niet zijn toegestaan! Dat geldt zowel voor de individuele gezondheid als voor de volksgezondheid!'

Antwoord

Uit de SMB-richtlijn en Europese richtlijn voor project-m.e.r. volgt dat de effecten op de volksgezondheid onderzocht moeten worden. Uit de kaders van de Luchtvaartnota maar ook uit de doelstelling voor het Luchthavenbesluit volgt dat er geen verslechtering mag zijn voor de leefomgeving. Dit betekent dat in het MER de effecten door ultrafijnstof op de volksgezondheid onderzocht moet worden volgens de meest recente wetenschappelijke inzichten over de dosis-effectrelaties. De bijdrage van de luchthaven aan ultrafijnstof concentraties in de omgeving van de luchthaven, dus ook waar woningen zijn, wordt in het MER zo veel mogelijk op kaarten gepresenteerd. De effecten van de alternatieven (alternatieven) worden

³⁴ <https://www.gezondeleefomgeving.nl/sites/default/files/2020-03/Factsheet%20MGR%20V2.pdf>

afgezet tegen de referentiesituatie. De berekende concentraties luchtverontreinigende stoffen worden vergeleken met de wettelijke grenswaarden en WHO-advieswaarden.

❖ *Zienswijze: 93715678*

Kern zienswijze

Indiener geeft aan zich zorgen te maken over fijnstof.

'Bewoners maken zich zorgen om de uitstoot van (ultra)fijnstof. Vooral bewoners direct rond de luchthaven, met jonge kinderen, maken zich zorgen over de luchtkwaliteit en de effecten daarvan op de gezondheid van hun kinderen.'

Antwoord

Luchtkwaliteit is een van de aspecten die in het MER wordt meegenomen, waaronder ook de effecten op fijnstofconcentraties ten opzichte van woonkernen of andere gevoelige gebieden. Ook wordt in het MER aandacht besteed aan het onderwerp gezondheid.

Luchtkwaliteit methodiek cumulatie

❖ *Zienswijze: 93152685*

Kern zienswijze

Indiener ziet graag dat taxiën en starten en cumulatie als gevolg van personenvervoer worden meegenomen in de berekening voor luchtkwaliteit.

'Het is van belang dat de uitstoot (stikstof e.d.) van vliegtuigen die warm draaien en taxiën mee worden genomen in de onderzoeken en duidelijk wordt aangegeven welke aannames daarbij worden gedaan. Daarbij dient tevens aandacht te zijn voor de cumulatie, veroorzaakt door de extra uitstoot die voertuigen veroorzaken in verband met vervoer van passagiers naar en van de luchthaven. Ik moet constateren dat duidelijke en meetbare grenswaarden en definities van emissies ontbreken in het NRD.'

Antwoord

Vliegtuigen die warmdraaien en taxiën worden meegenomen in de onderzoeken, inclusief de aannamen die daarbij zijn gedaan. In het MER worden de cumulatieve effecten in beeld gebracht, inclusief de effecten van alle grondgebonden activiteiten op de luchthaven.

❖ *Zienswijze: 93375882*

Kern zienswijze

Indiener ziet graag onderzoek naar de cumulatie voor de gevolgen van luchtvervuiling van Schiphol en RTHA.

'Is dit onderzoek gedaan door de overlap van Schiphol en Rotterdam airport mee te nemen voor luchtvervuiling?'

Antwoord

Cumulatie van effecten wordt in het MER onderzocht. Wanneer er sprake zal zijn van cumulatieve effecten van vliegverkeer van en naar Schiphol dan zullen deze in het MER worden onderzocht.

❖ *Zienswijze: 93670035*

Kern zienswijze

Indiener wil dat de cumulatieve emissies door vliegverkeer en andere bronnen in kaart worden gebracht.

'De volgende schadelijke stoffen moeten ook in het onderzoek worden betrokken:

- *De cumulatie van emissies door het vliegverkeer en andere bronnen moet in kaart worden gebracht.'*

Antwoord

Het verzoek aan de luchthaven is om de cumulatieve effecten door emissies van onder andere ultrafijnstof en risico's voor de volksgezondheid in het MER zo veel mogelijk op kaarten te presenteren zodat het voor omwonenden duidelijk wordt wat de gezondheidseffecten zullen zijn. De cumulatieve gezondheidsrisico's worden met behulp van de Milieu Gezondheids Risico (MGR) indicator in beeld gebracht. Zo kan voor bewoners op een locatie of in een gebied op basis van de gecumuleerde milieubelasting berekend worden welk risico zij lopen en kunnen ook de verschillen voor de verschillende alternatieven in beeld gebracht worden.

❖ *Zienswijze: 93732465*

Kern zienswijze

Indiener maakt zich zorgen over de uitstoot van grondgebonden activiteiten.

'Fijnstof en andere uitstoot komen daar nog bovenop.'

Antwoord

Vliegtuigen die warmdraaien en taxiën worden meegenomen in de onderzoeken, inclusief de aannamen die daarbij zijn gedaan. In het MER worden de cumulatieve effecten in beeld gebracht, inclusief de effecten van alle grondgebonden activiteiten op de luchthaven.

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Luchtkwaliteit

De NRD beschrijft dat ultrafijn stof ($PM_{0,1}$) onderzocht wordt. De Commissie adviseert daarnaast in het MER:

- Goed in kaart te brengen tot welke veranderingen in emissies, concentraties (en voor natuur deposities) de verwachte verandering in vlootsamenstelling leidt;
- Rekening te houden met eventuele wijzigingen in APU's en GPU's, aanpakken en proefdraaien van vliegtuigen, platformverkeer, aanrijden, wegrijden en parkeren van voertuigen, gasverbruik van gebouwen en oefeningen van de brandweer;
- Aan te geven wat de gevolgen zijn voor de luchtconcentraties elementair koolstof (EC) en (potentieel) zeer zorgwekkende stoffen zoals koolmonoxide, benzeen, lood, naftaleen, PAK's en NMVOS;
- De resultaten van de berekeningen zo veel mogelijk te presenteren in de vorm van kaarten met concentratiecontouren en vergelijkingen met de referentiesituatie in de vorm van verschilbelastingkaarten;
- Per contour de hoeveelheid en ligging van woningen en andere gevoelige objecten en groepen aan te geven;
- Aan te geven of voor NO_2 (stikstofdioxide) en fijn stof kan worden voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Beoordeel de berekende waarden ook aan de hand van de (recent vernieuwde) gezondheidkundige advieswaarden van de WHO, zowel voor jaargemiddelde concentraties als voor effecten op korte termijn (bijvoorbeeld dag overschrijdingen);
- Aan te geven hoe in relatie tot (p)ZZS-emissies met de monitoring en de emissieminimalisatie (vanwege gezondheidsrisico's) wordt omgegaan.

Antwoord

In het MER zullen de gevolgen voor de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) (ultra)fijn stof (PM_{10} , $PM_{2,5}$ en UFP), zwaveloxiden (SO_x), vluchtig organische stoffen (VOS, en de afgeleiden zeer-zorgwekkende stoffen ZZS), koolstofmonoxiden (CO), koolwaterstof (HC) en elementair koolstof (EC) worden onderzocht. In het MER zullen de effecten van alle zeer-zorgwekkende stoffen (ZZS) waarvoor dit mogelijk is, in kaart worden gebracht. Dat zijn de volgende stoffen: 1,3-butadiene, Formaldehyde, Benzene, 1-Methylnaphthalene, Naphthalene, 2-methylnaphthalene, Isopropylbenzene, Crotonaldehyde.

4.8 Natuur

Samenvatting NRD

In oktober 2020 heeft RTHA een vergunning aangevraagd op basis van de Wet Natuurbeheer. Deze aanvraag zal naar verwachting op korte termijn worden afgerond. Voor de berekening van deposities zal gebruik gemaakt worden van de meest recente versie van AERIUS. In het MER worden de effecten van het vliegverkeer op natuur in beeld gebracht. Afhankelijk van de uitkomst wordt bezien of aanvullend natuuronderzoek benodigd is, en welke vervolgstappen eventueel benodigd zijn.

Stikstofuitstoot

❖ *Zienswijze: 93053906, 93507201*

Kern zienswijze

Indieners verzoeken om ook onderzoek te doen naar stikstofemissie door grondgebonden activiteiten. *'Wij verzoeken u naast de stikstofemissies van het vliegverkeer in de lucht ook in de onderzoeken de stikstofemissies veroorzaakt door grondbronnen vliegtuigen op de grond mee te nemen. Het gaat dan bijvoorbeeld om het proefdraaien en warmdraaien van vliegtuigmotoren, het taxiën, platformverkeer, luchthaven-gerelateerd wegverkeer en het parkeren van auto's op de luchthaven. We vragen u daarbij transparant de aannames voor de berekening van de stikstofemissies weer te geven.'*

Antwoord

Voor de referentiesituatie, en de te onderzoeken alternatieven worden de effecten van stikstofdepositie in beeld gebracht en in het MER gepresenteerd. De deposities worden vervolgens met de wettelijk voorgeschreven versie van het AERIUS-model berekend. Daarin wordt onderscheid gemaakt tussen de luchtgebonden en grondgebonden bronnen zoals wijzigingen in APU's en GPU's, aanpakken en proefdraaien van vliegtuigen, platformverkeer, aanrijden, wegrijden en parkeren van voertuigen, gasverbruik van gebouwen, en oefeningen van de brandweer.

❖ *Zienswijze: 93652824*

Kern zienswijze

Indiener wil inzicht in effecten wegverkeer op stikstof.

'Voor het onderdeel natuur worden stikstofberekeningen uitgevoerd. In paragraaf 3.3.5 wordt aangegeven dat de verschillende alternatieven leiden tot wijzigingen in de omvang van het wegverkeer. Net zoals bij het aspect luchtkwaliteit zouden hierbij de effecten van wijzigingen in de omvang van het wegverkeer meegenomen moeten worden.'

Antwoord

De effecten van stikstofdepositie ten gevolge van het extra wegverkeer worden in het MER onderzocht.

❖ *Zienswijze: 93692228*

Kern zienswijze

Indiener verzoekt te stoppen met het afkappen van stikstof- en andere uitstoot op 900 meter en te berekenen welke uitstoot gekoppeld is aan de verbranding van de per vliegtuig getankte hoeveelheid brandstof.

'Stop met het afkappen van stikstof- en andere uitstoot op 900 m. en bereken welke uitstoot gekoppeld is de verbranding van de per vliegtuig getankte hoeveelheid brandstof. Indien wel wordt vastgehouden aan de afkap op 900 m, (en u krijgt daarvoor de ruimte van de EU!) dan moet de berekening als volgt worden gecorrigeerd: - bij Noordenwind: meenemen alle import stikstofuitstoot vanuit Scandinavië – bij Westenwind: meenemen alle import stikstofuitstoot uit VK en Ierland – bij Zuidenwind: meenemen alle

import stikstofuitstoot uit België, Spanje, Frankrijk – bij Oostenwind: meenemen alle import stikstofuitstoot uit Duitsland, Polen.'

Antwoord

Het MER geeft inzicht in de bijdrage van de luchthaven aan de stikstofdepositie voor de verschillende alternatieven en zet dit af tegen de referentiesituatie. Het doel is niet de totale stikstofdepositie in beeld te brengen. Dit laatste vindt plaats in het kader van 'Monitor stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden'. Bij de bepaling van de achtergronddepositie wordt rekening gehouden met bronnen vanuit het buitenland (waaronder luchtvaart).

In het MER wordt op hoofdlijnen aangegeven wat de bijdrage is van RTHA aan de stikstofemissie boven de 3.000 voet-grens. Daarbij zal ook ingegaan worden op de status van de onderzoeken en/of rekenmethoden om stikstofemissies boven de 3.000 voet-grens te bepalen.

❖ *Zienswijze: 93733728*

Kern zienswijze

Indiener ziet graag dat de uitstoot van wegverkeer wordt meegenomen in berekeningen.

'Bij de uitstootberekening dient ook de uitstoot van het wegverkeer (CO₂, NO_x, PM) naar en van de luchthaven woorden meegenomen.'

Antwoord

De effecten van stikstofdepositie ten gevolge van het extra wegverkeer van en naar de luchthaven worden in het MER onderzocht. Daarnaast zullen ook overige emissies (waaronder CO₂, NO_x en fijnstof) van het wegverkeer in beeld worden gebracht.

❖ *Zienswijze: 93726239*

Kern zienswijze

Indiener wil meer onderzoek naar stikstofemissies.

'Wij verzoeken u naast de stikstofemissies van het vliegverkeer in de lucht, in de onderzoeken ook de stikstofemissies veroorzaakt door vliegtuigen op de grond zoals het warmdraaien van vliegtuigmotoren en het taxiën, mee te nemen en daarbij transparant de aannames voor de berekening van de stikstofemissies weer te geven.'

Antwoord

Voor de referentiesituatie, en alle alternatieven worden de effecten van stikstofdepositie in beeld gebracht en in het MER gepresenteerd. De effecten worden vervolgens met de wettelijk voorgeschreven versie van AERIUS Calculator berekend. Daarin zitten ook grondgebonden activiteiten als gevolg van de exploitatie van de luchthaven.

❖ *Zienswijze: 93718470*

Kern zienswijze

Indiener vindt dat zolang de kritische depositiewaarde van de betrokken natuurgebieden nog niet behaald zijn de luchtvaart niet mag groeien.

'Nederland zit midden in een stikstofcrisis. Ook de (natuur)gebieden rond RTHA staan ernstig onder druk. Onlangs toonde de Commissie Remkes aan dat de luchtvaart voor een groter deel van de Nederlandse uitstoot verantwoordelijk is dan voorheen gedacht. RTHA beschikt niet over de benodigde natuurvergunning. Wanneer het aantal vluchten van RTHA mag groeien zal ook de stikstofuitstoot groeien en zal de natuur nog verder onder druk komen te staan. Wij pleiten voor de volgende punten:

- Zolang de kritische depositiewaarde van de betrokken natuurgebieden nog niet behaald zijn mag ook de luchtvaart niet groeien;'*

Antwoord

Rotterdam Airport B.V. heeft voor de exploitatie van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport op basis van het bestaande recht en passend binnen de vigerende omzettingsregeling aanvraag gedaan bij het bevoegd gezag voor deze vergunning bij het ministerie van LNV. Deze procedure loopt nog. Het MER dient aan te tonen dat de voorgenomen activiteit niet leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden.

❖ *Zienswijze: 93718470*

Kern zienswijze

Indiener vindt dat de luchtvaart net als alle sectoren moet bijdragen aan het verlichten van de druk op Nederlandse natuurgebieden. Indiener wijst erop dat in 2030 de stikstofuitstoot gehalveerd moet zijn.

‘Wij pleiten voor de volgende punten:

- *De luchtvaart moet, net als alle sectoren, bijdragen aan het verlichten van de druk op Nederlandse natuurgebieden. Daarom moet de stikstofuitstoot in 2030 gehalveerd worden.’*

Antwoord

Het kabinet vindt dat alle sectoren een evenredige en evenwichtige bijdrage moeten leveren aan de oplossing van het stikstofvraagstuk. Het is belangrijk dat hier op vergelijkbare wijze op wordt gestuurd aan de hand van duidelijke doelstellingen (zie kamerstuk 34 862 nr. 114 d.d. 10 februari 2023). Het kabinet kiest ervoor om in alle sectoren te sturen op een integrale aanpak, die per sector verschillende zwaartepunten heeft. Zo zijn de sectoren mobiliteit (waaronder luchtvaart valt) en industrie gebonden aan forse doelen, opgaven en maatregelen met betrekking tot klimaat- en luchtkwaliteitsbeleid, opdat emissies van broeikasgassen (zoals CO₂) en luchtverontreinigende stoffen (zoals fijnstof en NO_x) sterk afnemen. Met een breed pakket aan (inter)nationale en lokale maatregelen zet het kabinet in op de verduurzaming van mobiliteit en een verdere daling van de NO_x-emissies van de sector mobiliteit.

❖ *Zienswijze: 93670035*

Kern zienswijze

Indiener wil dat stikstof conform methode BTV en MOB voor de natuurvergunning worden beoordeeld.

‘De stikstof depositie moet worden berekend conform de systematiek die door ons en MOB in de procedure tegen de Staat voor de natuurvergunning van RTHA wordt gehanteerd.’

Antwoord

Bij het aspect natuur worden de kwetsbare (natuur) gebieden in de omgeving van het vliegveld beoordeeld op effecten: zowel Natura-2000 gebieden als gebieden van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en stiltegebieden, waaronder het Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland. In het MER worden effecten op Natura 2000-gebieden onderzocht. onderzocht. nadrukkelijk meegenomen. Voor de berekening van deposities zal gebruik gemaakt worden van de wettelijk voorgeschreven versie van het AERIUS-model. Indien er sprake is van verstoring of effecten op Natura 2000-gebieden en de daartoe geldende instandhoudingsdoelen dan zullen hiervoor maatregelen moeten worden beschreven. Afhankelijk van de uitkomst van het natuuronderzoek wordt bezien of aanvullend natuuronderzoek benodigd is, en zo ja welke vervolgstappen benodigd zijn.

In het MER zullen de effecten van stikstofdepositie tot 25 kilometer vanaf de bron in beeld worden gebracht. De maximale rekenafstand van 25 kilometer voor depositieberekeningen, voor alle type emissiebronnen, die ook in het kader van toestemmingverlening op grond van de Wet natuurbescherming wordt gehanteerd, vormt ook bij het MER het uitgangspunt. Dit is onderdeel van het kabinetsbeleid en ook voorgeschreven via het AERIUS-model. De keuze voor de maximale rekenafstand van 25 kilometer is gebaseerd op technisch-modelmatige overwegingen waarmee is onderbouwd dat

berekende projectbijdragen aan de deposities op meer dan 25 kilometer van de emissiebron, niet meer redelijkerwijs toerekenbaar zijn aan een project.

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Stikstofemissies boven de 3.000 voet-grens

Ga in op de status van de onderzoeken en/of rekenmethoden om stikstofemissies boven de 3.000 voet-grens te bepalen.

Antwoord

Dit advies wordt overgenomen van de Commissie voor de m.e.r.

Effecten op natuur

❖ *Zienswijze: 93726839*

Kern zienswijze

Indiener wijst op het belang van het Bijzonder Provinciaal Landschap van Midden-Delfland.

"Het belang van de inwoners van de gemeente Midden-Delfland en het belang van het Bijzonder Provinciaal Landschap van Midden-Delfland. Het belang van een open en groen agrarisch cultuurlandschap midden in dit drukbevolkte deel van de Randstad is onmiskenbaar groot voor zowel onze eigen inwoners als voor de meer dan 2 miljoen inwoners van de MRDH."

Antwoord

De impact van geluid op de beleefde natuur- en omgevingskwaliteit in de landelijke gebieden, met name het stiltegebied van Bijzonder Provinciaal Landschap van Midden-Delfland ten noorden van de luchthaven wordt in het MER in kaart gebracht.

❖ *Zienswijze: 93152685*

Kern zienswijze

Indiener verzoekt de aanvaring met vogels mee te nemen in het onderzoek.

'Ik verzoek u dit, toch wel serieuze risico voor een vogelaanvaring, in de onderzoeken mee te nemen.'

Antwoord

Vogelaanvaringen zijn onderdeel van het natuuronderzoek. Daarin worden de soorten, aantallen en het aantal slachtoffers ten opzichte van het totale aantal broedvogels in de omgeving onderzocht.

❖ *Zienswijze: 93541278*

Kern zienswijze

Indiener verzoekt de effecten op de natuur mee te nemen.

'Neem in uw onderzoek en oordeel ook de effecten voor de natuur in het nabijgelegen Midden-Delfland mee, met name op de negatieve effecten van geluid op broedende vogels en het fijnstof op beplanting.'

Antwoord

Bij het aspect natuur worden de kwetsbare (natuur) gebieden in de omgeving van het vliegveld beoordeeld op effecten: zowel Natura 2000 als Natuurnetwerk Nederland (NNN) en stiltegebieden, waaronder het Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland. In het MER worden effecten op Natura 2000-gebieden onderzocht. Voor de berekening van deposities zal gebruik gemaakt worden van de meest recente versie van het AERIUS-model. Indien er sprake is van verstoring of effecten op Natura 2000-

gebieden en de daartoe geldende instandhoudingsdoelen dan zullen hiervoor mogelijke maatregelen worden beschreven. Afhankelijk van de uitkomst van het natuuronderzoek wordt bezien of aanvullend natuuronderzoek benodigd is, en zo ja welke vervolgstappen benodigd zijn.

In het MER zullen de effecten van stikstofdepositie tot 25 kilometer vanaf de bron in beeld worden gebracht. Het hanteren van de maximale rekenafstand van 25 kilometer voor depositieberekeningen, voor alle type emissiebronnen, in het kader van toestemmingverlening op grond van de Wet natuurbescherming vormt. Dit is onderdeel onderdeel van het kabinetsbeleid en ook voorgeschreven via het AERIUS-model. De keuze voor de maximale rekenafstand van 25 kilometer is gebaseerd op technisch-modelmatige overwegingen waarmee is onderbouwd dat berekende projectbijdragen aan de deposities op meer dan 25 kilometer van de emissiebron, niet meer redelijkerwijs toerekenbaar zijn aan een project.

❖ *Zienswijze: 93682130*

Kern zienswijze

Indiener vraagt rekening te houden met het Provinciaal Bijzonder Landschap.

'In de nabije omgeving van RTHA ligt het Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland (BPL). Midden-Delfland is door de provincie met name aangewezen tot BPL vanwege de hoge belevingswaarde en daarnaast ook vanwege de stedelijke context, waaronder met name de vele omwonenden die dus recreatief gebruik maken van dit BPL om rust en ruimte te vinden in dit drukke en bedrijvige deel van de Randstad. Luchtvaart en verkeerslawaaï doet hier sterk afbreuk aan.'

Antwoord

De impact van geluid op de beleefde natuur- en omgevingskwaliteit in de landelijke gebieden, met name het stiltegebied van Bijzonder Provinciaal Landschap van Midden-Delfland ten noorden van de luchthaven wordt in het MER in kaart gebracht.

❖ *Zienswijze: 93670035*

Kern zienswijze

Indiener wil dat de effecten op stiltegebieden wordt beoordeeld.

'De effecten van het vliegverkeer voor stiltegebieden moeten ook worden beoordeeld: zie Nota van Antwoord Luchtvaartnota, p. 70.'

Antwoord

Bij het aspect natuur worden de kwetsbare (natuur) gebieden in de omgeving van het vliegveld beoordeeld op effecten: zowel Natura 2000 als Natuurnetwerk Nederland (NNN) en stiltegebieden, waaronder het Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland.

❖ *Zienswijze: 93692228*

Kern zienswijze

Indiener wil graag de gevolgen die de uitbreidingsplannen van RTHA hebben voor Natura 2000-gebieden en andere natuurgebieden onderzocht hebben.

'Dit alles leidt mij tot het volgende:

- *onderzoek welke gevolgen de uitbreidingsplannen van RTHA hebben voor Natura 2000-gebieden en andere natuurgebieden in de wijde omgeving van RTHA.'*

Antwoord

Bij het aspect natuur worden de kwetsbare (natuur) gebieden in de omgeving van het vliegveld beoordeeld op effecten: zowel Natura 2000 als Natuurnetwerk Nederland (NNN) en stiltegebieden, het Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland. In het MER worden effecten op Natura 2000-gebieden onderzocht. nadrukkelijk meegenomen. Voor de berekening van deposities zal gebruik gemaakt worden

van de wettelijk voorgeschreven versie van het AERIUS-model. Indien er sprake is van verstoring of effecten op Natura 2000-gebieden en de daartoe geldende instandhoudingsdoelen dan zullen hiervoor mogelijke maatregelen worden beschreven. Afhankelijk van de uitkomst van het natuuronderzoek wordt bezien of aanvullend natuuronderzoek benodigd is, en zo ja welke vervolgstappen benodigd zijn.

❖ *Zienswijze: 93733728*

Kern zienswijze

Indiener wil dat alle Natura 2000-gebieden binnen 25 kilometer worden meegenomen.

'Stikstof vergunning en Natura 2000-gebieden, uitbreiding gaat ten koste van boerenbedrijven andere gebiedsontwikkeling en woningbouw. Uitbreiding schaadt de Natura2000-gebieden waaronder de volgende die alle binnen de 25 kilometer van de luchthaven liggen: Solleveld & Kapittelduinen, Voornes Duin, Voordelta, Boezems Kinderdijk, - Oude Maas , Donkse Laagten, Westduinpark & Wapendal, Meijendel & Berkheide, De Wilck, Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein, Biesbosch, Hollands Diep.'

Antwoord

Bij het aspect natuur worden de kwetsbare (natuur) gebieden in de omgeving van het vliegveld beoordeeld op effecten: zowel Natura 2000 als Natuurnetwerk Nederland (NNN) en stiltegebieden, het Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland. In het MER worden effecten op Natura 2000-gebieden onderzocht. Voor de berekening van deposities zal gebruik gemaakt worden van de meest wettelijk voorgeschreven van het AERIUS-model. Indien er sprake is van verstoring of effecten op Natura 2000-gebieden en de daartoe geldende instandhoudingsdoelen dan zullen hiervoor mogelijke maatregelen worden beschreven. Afhankelijk van de uitkomst van het natuuronderzoek wordt bezien of aanvullend natuuronderzoek benodigd is, en zo ja welke vervolgstappen benodigd zijn.

In het MER zullen de effecten van stikstofdepositie tot 25 kilometer vanaf de bron in beeld worden gebracht. Het hanteren van de maximale rekenafstand van 25 kilometer voor depositieberekeningen, voor alle type emissiebronnen, in het kader van toestemmingverlening op grond van de Wet natuurbescherming vormt. Dit is onderdeel van het kabinetsbeleid en ook voorgeschreven via het AERIUS-model. De keuze voor de maximale rekenafstand van 25 kilometer is gebaseerd op technisch-modelmatige overwegingen waarmee is onderbouwd dat berekende projectbijdragen aan de deposities op meer dan 25 kilometer van de emissiebron, niet meer redelijkerwijs toerekenbaar zijn aan een project.

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Stiltegebieden

De impact van geluid op de beleefde natuur- en omgevingskwaliteit in de landelijke gebieden, met name het stiltegebied van Bijzonder Provinciaal Landschap van Midden- Delfland ten noorden van de luchthaven in kaart brengen.

Antwoord

De impact van geluid op de beleefde natuur- en omgevingskwaliteit in de landelijke gebieden, met name het stiltegebied van Bijzonder Provinciaal Landschap van Midden-Delfland ten noorden van de luchthaven wordt in het MER in kaart gebracht.

Gevolgen voor beschermde soorten

Beschrijf de soorten die beïnvloed kunnen worden door directe en indirecte luchthavenactiviteiten waaronder geluid, licht, visuele verstoring en beweging en beschouw deze storingsfactoren ook in samenhang. Onderbouw tot op welke vlieghoogte verstoring kan optreden en houd hierbij rekening met de huidige en toekomstige vlootsamenstelling. Beschrijf bij welke toename van verstoring de kwaliteit van leefgebieden negatief beïnvloed en wat dit betekent voor de populaties (bij vogels en eventueel zoogdieren kwantitatief). Ga na of de staat van instandhouding van beschermde soorten door de verstoring negatief kan worden beïnvloed. In dit verband wijst de Commissie met name op de gevolgen voor weidevogelgebieden, waarvan de veerkracht op grond van afnemende weidevogelaantallen al onder druk staat.

Antwoord

De beschrijving van soorten wordt in het MER uitgevoerd. De effecten door verstoring (visueel en geluid) op broedvogels en ook weidevogelgebieden wordt in het MER onderzocht.

Belevingswaarde landschap

Toets de gevolgen van de alternatieven voor de doelstellingen van het Bijzonder Provinciaal Landschap van Midden-Delfland en de beleving van de kernwaarden van het landschap door omwonenden.

Antwoord

De impact van geluid op de beleefde natuur- en omgevingskwaliteit in de landelijke gebieden, met name het stiltegebied van Bijzonder Provinciaal Landschap van Midden-Delfland ten noorden van de luchthaven wordt in het MER in kaart gebracht.

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Referentiesituatie natuur

De Commissie adviseert om de referentie voor natuur helder en gedetailleerd te beschrijven en te onderbouwen. Als RTHA nog niet beschikt over een (onherroepelijke) toestemming onder de natuurwetgeving, dan is de referentie de milieutoestemming die gold op het moment dat het beschermingsregime van de Habitatrichtlijn van toepassing werd op de Natura 2000-gebieden. Het gaat hierbij om de Natura 2000-gebieden die mogelijk door het Luchthavenbesluit beïnvloed kunnen worden. Een andere referentiesituatie geldt als er nadien een meer beperkende milieutoestemming is verleend. Houd bij de onderbouwing van de gekozen referentie rekening met de relevante jurisprudentie en de ontwikkelingen bij andere luchthavens.

Bereken voor de referentiesituatie de stikstofdepositie en geluidbelasting op Natura 2000- gebieden aan de hand van:

- Onderbouwde realistische aannames ten aanzien van de vlootsamenstelling en motortypen en het aantal vliegtuigbewegingen;
- Bijbehorende NO_x-emissies en geluidsimmissies per vliegbeweging.

Antwoord

Het advies wordt overgenomen.

Beschrijf hoe gevoelig de referentie is voor aannames over de vlootsamenstelling en motortypen en betrek deze bij de onderbouwing van de referentie. Geef daarnaast de totale NO_x-emissie (stikstofoxiden) van alle bewegingen per type en gesommeerd op basis van de LTO-cyclus (Landing and Take-off cycle). Neem in de referentie, naast de stikstofemissies van het vliegverkeer, ook de stikstofemissies mee van het taxiën en grondgebonden activiteiten zoals APU en GPU, gebruik en proefdraaien van motoren. Neem daarnaast het luchthaven-gerelateerd wegverkeer mee.

Antwoord

Het advies wordt overgenomen.

Bepaal voor de referentiesituatie, gebruiksjaar 2019 en elk van de alternatieven ook de totale NO_x-emissie van alle bewegingen en baseer deze op de LTO-cyclus. Geef bij beperkt inzicht in vlootsamenstelling en motortypen eveneens de onzekerheidsmarge aan. Doe dit ook voor de referentiesituatie waarin de autonome ontwikkelingen ten aanzien van vlootvernieuwing in zijn meegenomen.

Geef op hoofdlijnen aan wat de bijdrage is van RTHA aan de stikstofemissie boven de 3.000 voet-grens. Zorg bij de toelichting voor een goed onderscheid tussen emissies en depositie.

Antwoord

Dit advies wordt overgenomen.

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Natuur en landschap

Voor de beoordeling van de mogelijke gevolgen voor natuur zijn vooral veranderingen in stikstofdepositie en geluidsemissies relevant. De Commissie adviseert om eerst alle mogelijke ingreep- en effectrelaties (zoals stikstofdepositie en verstoring door geluid en licht en visuele verstoring) in beeld te brengen en te onderbouwen welke niet nader beschouwd hoeven te worden.

Antwoord

Dit advies wordt overgenomen.

Gevolgen voor beschermde gebieden

Geef de beschermde gebieden in het studiegebied duidelijk op kaart aan evenals de grondslag van de bescherming: Natura 2000-gebieden met aanwijzing onder de Vogel- en of Habitatrichtlijn, gebieden behorende tot het NNN (Natuur Netwerk Nederland), weidevogelgebieden en rustgebieden voor ganzen.

Beschrijf via externe werking de mogelijke invloed op beschermde natuurgebieden, voor Natura 2000-gebieden gespecificeerd naar habitattypen en soorten, en bij soorten gespecificeerd naar de functie (broeden, foerageren, slapen). Indien NNN-gebieden beïnvloed kunnen worden, dan dienen de gevolgen voor de wezenlijke kenmerken en waarden te worden beschreven.

Als niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor één of meer Natura 2000- gebieden, dan dient een Passende beoordeling te worden opgesteld. De Commissie adviseert die als bijlage op te nemen in het MER en de essentie over te nemen in het hoofddocument. In de Passende beoordeling kunnen (in tegenstelling tot een voortoets) mitigerende maatregelen waaronder brongerichte maatregelen worden betrokken.

Antwoord

Dit advies wordt overgenomen.

Natuur en recreatie

❖ *Zienswijze: 93654840*

Kern zienswijze

Indiener vraagt aandacht voor overlast op recreatiegebieden.

'Daarnaast heeft meer woningen ook tot gevolg dat er meer noodzaak/behoefte is aan recreatief. C.q. stille gebieden voor ontspanning bijvoorbeeld Vredenburg zonen en mogelijk Floris bos tbc vijfde dorp ontwikkeling waarbij overlast vliegverkeer niet gewenst is.'

Antwoord

Aan de luchthaven wordt gevraagd om de vliegroutes, -hoogtes en frequenties in beeld te brengen en deze in een geografische presentatie van de milieubelasting bij woonkernen (geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit), stiltegebieden (geluid), natuurgebieden (geluid en stikstofdepositie) en industriële gebieden waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen (externe veiligheid) te presenteren. Stille gebieden moeten ook in deze presentatie terug te vinden zijn waardoor het duidelijk wordt of overlast door vliegverkeer toe- of afneemt.

Gezondheid

Samenvatting NRD

Het MER zal aanhaken bij de resultaten van de GGD-gezondheidsmonitor (september 2020) en bij de voorstellen die de Commissie voor de m.e.r. op haar website heeft gedaan voor dit thema.

Gezondheid Methodiek

❖ *Zienswijze: 93595527*

Kern zienswijze

Indiener wil meer inzicht in de GGD monitor.

'De MER zal volgens de NRD aanhaken bij de resultaten van de GGD gezondheidsmonitor en de voorstellen van de Commissie voor de m.e.r. De betekenis hiervan is ons onduidelijk. Wij ontvangen hierover graag een nadere specificatie en verduidelijking.'

Antwoord

Gemeenten in Nederland zijn wettelijk verplicht om de gezondheid van haar inwoners in kaart te brengen. De GGD Rotterdam-Rijnmond voert dit onderzoek voor 13 gemeenten uit. Dit doen zij met vragenlijstonderzoeken onder verschillende leeftijdsgroepen van inwoners: (ouders van) kinderen van 0 tot en met 12 jaar, jongeren op het voortgezet onderwijs, (jong)volwassenen en ouderen. Inzicht in de resultaten van de GGD-monitor zijn input voor de effectonderzoeken in het MER dat in het kader van het Luchthavenbesluit wordt opgesteld.

De Commissie voor de m.e.r. adviseert de gezondheidsrisico's in beeld te brengen met behulp van de Milieu Gezondheids Risico (MGR) indicator. Met de MGR-indicator is het mogelijk het milieugezondheidsrisico weer te geven op een specifiek woonadres, maar ook opgeteld voor een groter gebied. Dit advies wordt overgenomen.

❖ *Zienswijze: 93499007*

Kern zienswijze

Indiener wil weten hoe sterftecijfer en ziektecijfers door slaapgebrek worden meegenomen.

Antwoord

Sterfte- en ziektecijfers door slaapverstoring als gevolg van vliegverkeer worden niet direct meegenomen in het MER. De effecten worden wel indirect meegenomen op basis de (nieuwe) inzichten in de dosis-effect relatie voor luchtvaartlawaai. Tenslotte worden ook de cumulatieve gezondheidseffecten onderzocht door gebruik te maken van de Milieu Gezondheids Risico (MGR) indicator. Met deze indicator kunnen verschillen in gezondheidsrisico's op kaart in beeld gebracht worden.

❖ *Zienswijzen: 93661368, 93648929, 93712010*

Kern zienswijzen

Indiener wil dat in het MER het aantal (ernstig) gehinderden op een representatieve manier wordt bepaald en neem daarin de aanbevelingen van het RIVM mee (rapport 'Hinder en slaapverstoring 2020'). *'Wij lezen het voornemen om het aantal (ernstig) gehinderden te bepalen aan de hand van de GGD-gezondheidsmonitor van 2020. Hoewel dit onderzoek een groot detailgehalte bevat, menen wij dat de uitkomsten niet representatief zijn. (14) Ten eerste zijn dit cijfers uit 2020 toen er in de zomer nauwelijks werd gevlogen (de GGD geeft dit zelf ook al aan als een manco). In de tweede plaats is onzes inziens niet voldoende ingezoomd op de wijken die de meeste hinder van het vliegverkeer ondervinden met*

name in Schiedam. Ook zijn de gestelde vragen te weinig specifiek geweest om een goed beeld te krijgen. Mogelijk vormt (de verdeling van) het aantal klachten over het vliegverkeer naar en van RTHA in 2022 (97.000 meldingen als 'topje van de ijsberg') een betere afspiegeling van het aantal gehinderden.'

Antwoord

De effecten op de volksgezondheid zullen in het MER op een representatieve manier in beeld te worden gebracht. In het MER zal gewerkt worden met de dosis effectrelaties waarover op het moment van het opstellen van het MER de meeste wetenschappelijke consensus is dat dat de beste methode is.

In het MER worden de effecten door geluidhinder en risico's voor de volksgezondheid zo veel mogelijk op kaarten gepresenteerd zodat het voor omwonenden duidelijk wordt wat de gezondheidseffecten zullen zijn. De cumulatieve gezondheidsrisico's worden met behulp van de Milieu Gezondheids Risico (MGR) indicator in beeld gebracht. Zo kan voor bewoners op een locatie of in een gebied op basis van de gecumuleerde milieubelasting berekend worden welk risico zij lopen en kunnen ook de verschillen voor de verschillende alternatieven in beeld gebracht worden³⁵.

❖ *Zienswijze: 93684601*

Kern zienswijze

Indiener vindt dat in het nieuwe Luchthavenbesluit specifiek aandacht besteed moet worden aan gezondheid en leefbaarheid van omwonenden.

'Daarnaast dient er in het Luchthavenbesluit specifiek aandacht besteed te worden aan de gezondheid en leefbaarheid van omwonenden. Een gezonde leefomgeving betekent immers ook een aantrekkelijke leefomgeving.'

Antwoord

Het MER als instrument een hulpmiddel voor voorbereiding. In het MER wordt aandacht besteed aan gezondheidsaspecten. De toetsing aan grenswaarden staat bijvoorbeeld in de Wet luchtkwaliteit en de Wet geluidhinder. Ook onder de grenswaarden treden volgens onder andere de World Health Organisation (WHO) en het Planbureau voor de Leefomgeving aanzienlijke gezondheidseffecten op. Tegelijkertijd is er Europees en nationaal beleid geformuleerd om de effecten op de volksgezondheid een prominentere plaats te geven in plan- en projectvoorbereidingen.

Het MER zal laten zien of door de te beschouwen alternatieven de wettelijke normen worden overschreden en hoe dit zich verhoudt tot de WHO-advieswaarden. De Europese Unie stelt bovendien eisen aan de luchtkwaliteit in de lidstaten. Zo zijn er grenswaarden voor de maximaal toegestane concentraties van fijnstof (PM₁₀ fijnstof) en de fijnere fracties van fijnstof (zoals PM_{2,5} fijnstof) in de lucht. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) onderzoekt de gezondheidseffecten van ultrafijnstof. Op dit moment gelden er geen nationale normen of grenswaarden voor ultrafijnstof. Indien hiervoor landelijke regelgeving wordt opgesteld, zal deze ook voor RTHA gaan gelden.

❖ *Zienswijze: 93669444*

Kern zienswijze

Indiener wil dat verstoring door luchtvaart overdag moet worden meegenomen, naast slaapverstoring.

'In de NRD is terecht slaapverstoring als graadmeter opgenomen voor het bepalen van de gevolgen voor de gezondheid. Wij missen echter als indicator het aantal verstoringen door luchtvaart die mensen overdag ervaren. Ook het aantal verstoringen overdag is van invloed op het welbevinden van onze inwoners. Dit aspect moet dan ook meegenomen worden bij de beoordeling van de alternatieven op het aspect gezondheid.'

³⁵ <https://www.gezondeleefomgeving.nl/sites/default/files/2020-03/Factsheet%20MGR%20V2.pdf>

Antwoord

De effecten van luchtvaart op de gezondheid worden onderzocht aan de hand van de meest recente inzichten over de dosis-effectrelatie voor luchtvaartlawaaï. Onder die dosis-effectrelatie valt ook het vliegtuiglawaai gedurende de dag.

❖ Zienswijze: 93711204

Kern zienswijze

Indiener stelt dat bij groei van RTHA de kans op verstoring van de nachtrust toeneemt en daarmee een directe weerslag heeft op gezondheid en welbevinden.

'Wij schrikken daarvan wakker en worden hierdoor dus gestoord in onze nachtrust. Ik wil bij deze ook pleiten voor een verruiming van de nachtrust, omdat wij met regelmaat 's ochtends vanaf zeven uur wakker worden van meerdere vliegtuigen die overvliegen. En dat terwijl ons huis zelfs niet in de buurt van de officiële vluchtroutes staat. Blijkbaar is het momenteel al niet mogelijk voor RHTA om zich aan die afspraak over nachtrust te houden. Bij een groei van RTHA zal ook de kans op verstoring van de nachtrust toenemen en daarmee dus ook zijn overlast toenemen en die overlast heeft een directe weerslag op onze gezondheid en welbevinden.'

Antwoord

In de Luchtvaartnota 2020-2050 is opgenomen dat het aantal nachtvluchten vanaf luchthavens verminderd moet worden. Vanuit dat kader zal de luchthaven in het MER de effecten van een verscherpt nachtrecht onderzoeke n.

❖ Zienswijze: 93698231

Kern zienswijze

Indiener vindt dat er meer rekening gehouden moet worden met gezondheidsschade bij omwonenden door verstoorde nachtrust.

'In het EPP wil men nu een periode in de nacht voor Business Aviation openstellen. En reken maar dat er veel mensen wakker worden van die nachtvluchten. Over het wetenschappelijk bewijs van gezondheidsschade door nachtvluchten bestaat geen twijfel. Dat mensen deze vluchten niet altijd melden wordt door de luchthaven als volgt gezien: geen melding, dan ook geen verstoorde nachtrust. Het welzijn en de leefbaarheid van een wijk hangen niet alleen af van de veiligheid, maar ook van het welbevinden van zijn inwoners. Rust en een gezonde leefomgeving zijn net zo belangrijk. Kinderen moeten er kunnen opgroeien met een nachtrust van 12 uur die niet verstoord wordt. Zelfs met het huidige aantal vluchten op de luchthaven is dat in een wijk die steeds kinderrijker wordt niet gewaarborgd.'

Antwoord

In het MER worden verschillende alternatieven onderzocht. InMede op basis hiervan wordt voor het ontwerp-Luchthavenbesluit een keuze voor een voorkeursalternatief gemaakt. Daarbij vindt afweging plaats tussen alle belangen die RTHA betreffen, waaronder de kwaliteit van de leefomgeving. De resultaten van de inventarisatie van de gezondheidssituatie van de omgeving moeten door de initiatiefnemer in het MER worden opgenomen. Het onderdeel gezondheid en leefomgeving speelt daarin een centrale rol en wordt beschouwd vanuit geluidsbelasting (L_{den}), slaapverstoring en luchtkwaliteit.

❖ Zienswijze: 93721169

Kern zienswijze

Indiener maakt zich zorgen over gezondheid door luchtkwaliteit.

'Ook ontwikkelde hij een piepende ademhaling, ik ben daar echt van geschrokken. Mijn longen zijn er ook niet op vooruit gegaan; ik voel altijd een bepaalde druk op mijn borst en kan nooit helemaal 'doorademen'. Dat was niet zo toen ik hier nog niet woonde en ik rook niet. Longartsen hebben

onderzocht wat het wonen bij een vliegveld voor de volksgezondheid betekent en dat is niet mals: ADHD, Parkinson, kanker. Ook zij pleiten: bescherm de gezondheid van je burgers!’

Antwoord

Gemeenten in Nederland zijn wettelijk verplicht om de gezondheid van haar inwoners in kaart te brengen. De GGD Rotterdam-Rijnmond voert dit onderzoek voor 13 gemeenten uit. Dit doen zij met vragenlijstonderzoeken onder verschillende leeftijdsgroepen van inwoners: (ouders van) kinderen van 0 tot en met 12 jaar, jongeren op het voortgezet onderwijs, (jong)volwassenen en ouderen. Inzicht in de resultaten van de GGD-monitor zijn input voor de monitoring en de effectonderzoeken in het MER dat in het kader van het Luchthavenbesluit wordt opgesteld.

Het doel van het luchthavenbesluit is dat er een reductie van hinder en verbetering van de leefomgeving zal zijn. In het MER worden de effecten door geluidhinder en risico's voor de volksgezondheid zo veel mogelijk op kaarten gepresenteerd zodat het voor omwonenden duidelijk wordt wat de gezondheidseffecten zullen zijn. De cumulatieve gezondheidsrisico's worden met behulp van de Milieu Gezondheids Risico (MGR) indicator in beeld gebracht. Zo kan voor bewoners op een locatie of in een gebied op basis van de gecumuleerde milieubelasting berekend worden welk risico zij lopen en kunnen ook de verschillen voor de verschillende alternatieven in beeld gebracht worden ³⁶.

Het doel van het Luchthavenbesluit is dat er een reductie van hinder en verbetering van de leefomgeving zal zijn. Dat betekent dat er in ieder geval geen verslechtering mag zijn in de milieubelasting van de luchthaven op de leefomgeving.

❖ *Zienswijze: 93715178*

Kern zienswijze

Indiener adviseert om ook de oppervlakte en het aantal woningen binnen de verschillende L_{night} -contouren te gebruiken die worden gebruikt voor de bepaling van het aantal ernstig slaapverstoorden. *'De GGD is positief over het meenemen van de oppervlakte en het aantal woningen en geluidgevoelige gebouwen binnen de 45 dB L_{den} -contour. De GGD adviseert om ook de oppervlakte en het aantal woningen binnen de verschillende L_{night} -contouren te gebruiken die worden gebruikt voor de bepaling van het aantal ernstig slaapverstoorden.'*

Antwoord

In het MER wordt het aantal slaapverstoorden als gevolg van vliegtuiggeluid binnen de 60, 55, 50, 45, 40 en 30 dB L_{night} -contouren onderzocht, uitgaande van de ligging van de geluidscontouren en het aantal woningen daarbinnen.

³⁶ <https://www.gezondeleefomgeving.nl/sites/default/files/2020-03/Factsheet%20MGR%20V2.pdf>

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Gezondheid

Breng de gezondheidsrisico's in beeld met behulp van de Milieu Gezondheids Risico (MGR) indicator. Met de MGR-indicator is het mogelijk het milieugezondheidsrisico weer te geven op een specifiek woonadres, maar ook opgeteld voor een groter gebied. Identificeer groepen die op basis van de gecumuleerde milieubelasting in hun woonomgeving een hoog of hoger risico lopen. Vergelijk lokale verschillen in milieugezondheidseffecten onderling, en op verschillende aggregatieniveaus.

De MGR-score kan uitgesplitst worden naar milieufactor (zoals geluidshinder en luchtkwaliteit), maar ook naar bron (bijvoorbeeld lucht-, weg- en railverkeer en industrie) en naar de aard van het gezondheidseffect. Dit geeft inzicht in de mate waarin lokale milieufactoren bijdragen aan welke gezondheidsrisico's en daarmee in handelingsperspectief in termen van (prioritering van) maatregelen. De MGR-indicator is gericht op geluid en luchtverontreiniging (PM₁₀, PM_{2,5} en EC). Neem luchtkwaliteit expliciet mee. Ga ook in op de gezondheidseffecten van ultrafijnstof en (p)ZZS zoals benzeen.

Meegenomen gezondheidseffecten voor geluid zijn ernstige slaapverstoring, (vroegtijdige sterfte aan) hart- en vaatziekten en leerachterstand (alleen voor vliegtuiggeluid). Voor luchtkwaliteit zijn dit vroegtijdige sterfte en astma (alleen voor NO₂).

Ga in het MER in op mogelijke mitigerende maatregelen om gezondheidseffecten te beperken. Denk bijvoorbeeld aan hinderbeperkende maatregelen om slaapverstoring te verminderen.

Antwoord

Dit advies wordt overgenomen.

Gezondheid WHO-richtlijnen

❖ *Zienswijzen: 93556205, 93549181, 93546862, 93544440, 93541278, 93492532, 93488733, 93607557, 93607436, 93661368, 93659846, 93657118, 93652824, 93648929, 93646420, 93643157, 93670082, 93670035, 93712010, 93698231, 93689386, 93689312, 93726709, 93718470, 93715178, 93715678, 93685074, 93684601*

Kern zienswijzen

Een groot aantal zienswijzen gaat in op het verzoek om WHO-richtlijnen en advieswaarden te hanteren in de berekeningen voor onder andere geluid en luchtkwaliteit. Bij de bepaling van gezondheidseffecten zou volgens indieners de gezondheidkundige benadering van de WHO meegenomen moeten worden en daarmee moet in het MER aangesloten bij deze WHO-criteria.

Antwoord

In het MER worden het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden wordt volgens de meest recente wetenschappelijke inzichten in beeld gebracht. Het MER zal laten zien of door de te beschouwen alternatieven de wettelijke normen worden overschreden en hoe dit zich verhoudt tot de WHO-advieswaarden. De Europese Unie stelt bovendien eisen aan de luchtkwaliteit in de lidstaten. Zo zijn er grenswaarden voor de maximaal toegestane concentraties van fijnstof (PM₁₀ fijnstof) en de fijnere fracties van fijnstof (zoals PM_{2,5} fijnstof) in de lucht. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) onderzoekt de gezondheidseffecten van ultrafijnstof. Op dit moment gelden er geen nationale normen of grenswaarden voor ultrafijnstof. Indien hiervoor landelijke regelgeving wordt opgesteld, zal deze ook voor RTHA gaan gelden.

De effecten van de alternatieven voor geluid en voor luchtkwaliteit worden in het MER beoordeeld aan de hand van meest recente wetenschappelijke inzichten.

5 Wettelijk kader

M.e.r.-procedure

❖ *Zienswijzen: 93607436, 93670082*

Kern zienswijzen

Indieners verzoeken om meer duiding op de rol van de omgeving in de m.e.r.-procedure.

"Op basis van categorie D6.2 geldt in principe een m.e.r.-beoordelingsplicht voor het nieuwe Luchthavenbesluit van RTHA. Het is fijn te lezen dat er echter vrijwillig een m.e.r.-procedure wordt gestart. Idealiter zien we in die passage (paragraaf 1.3) iets meer duiding voor de omgeving waarom dit wordt gedaan. Denk aan cumulatieve geluid- en veiligheidseffecten, maar ook dat de gezondheid en het goede gesprek met de omgeving van belang is en dat daarom een m.e.r.-procedure een bij uitstek geschikt middel is om dit gesprek te voeren."

Antwoord

Conform de Luchtvaartnota 2020 – 2050 heeft RTHA met het participatieproces in samenwerking met belanghebbenden (zoals omwonenden, omliggende gemeentes en luchtvaartsector) een verkenning uitgevoerd naar de toekomst van de luchthaven. Het proces heeft zijn waarde gehad en inzichtelijk gemaakt wat de belangen en standpunten van participanten zijn. Zoals ook in verschillende zienswijzen wordt aangegeven, is – door het participatieproces – duidelijk geworden dat deze niet op alle punten met elkaar te verenigen zijn. Dat betekent dat nadere keuzes gemaakt moeten worden voor de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven.

Bij de besluitvorming over het Luchthavenbesluit door het ministerie van IenW, wordt een afweging gemaakt, waarbij uiteraard rekening gehouden wordt met de belangen van alle burgers, ook de belangen van diegenen die geen zienswijze hebben ingediend. In die afweging zal worden gekeken naar de publieke belangen uit de Luchtvaartnota 2020-2050, de inhoudelijke effecten van de aanvraag en de mate waarin de mate waarin de belangen en standpunten van verschillende partijen worden gediend. Hierbij zijn de zienswijzen een belangrijk onderdeel.

Natuurvergunning

❖ *Zienswijze: 93660018*

Kern zienswijze

Indiener stelt dat RTHA in overtreding is vanwege het ontbreken van een natuurvergunning.

Antwoord

Rotterdam Airport B.V. heeft voor de exploitatie van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport op basis van het bestaande recht en passend binnen de vigerende omzettingsregeling een aanvraag gedaan bij het bevoegd gezag voor deze vergunning, het ministerie van LNV. Deze procedure loopt nog. Het MER dient aan te tonen dat de voorgenomen activiteit niet leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden.

❖ *Zienswijze: 93698231*

Kern zienswijze

Indiener vraagt zich af wat de wettelijke status van de NRD is in het licht dat RTHA geen natuurvergunning (Wnb) heeft.

'De luchthaven heeft géén natuurvergunning. Kan iemand mij duidelijk maken waarom ik dan nu een zienswijze moet indienen op de NDR van RTHA? Zonder natuurvergunning is er toch geen luchthaven. Kunt u mij aangeven welke wettelijke status het NDR dan heeft?'

Antwoord

De NRD is een document dat geen wettelijke status heeft en vormvrij is. Oftewel er zijn geen inhoudelijke vereisten aan de NRD. Het doel van de NRD is dat de luchthaven alle belanghebbenden kan informeren over hun voornemen en wat zij in het MER willen onderzoeken.

Rotterdam Airport B.V. heeft voor de exploitatie van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport op basis van het bestaande recht en passend binnen de vigerende omzettingsregeling een aanvraag gedaan bij het bevoegd gezag voor deze vergunning, het ministerie van LNV. Deze procedure loopt nog. Het MER dient aan te tonen dat de voorgenomen activiteit niet leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden.

❖ *Zienswijze: 93718470*

Kern zienswijze

Indiener is van mening dat RTHA niet mag opereren zolang er geen natuurvergunning is.

Antwoord

Rotterdam Airport B.V. heeft voor de exploitatie van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport op basis van het bestaande recht en passend binnen de vigerende omzettingsregeling een aanvraag gedaan bij het bevoegd gezag voor deze vergunning, het ministerie van LNV. Deze procedure loopt nog. Het MER dient aan te tonen dat de voorgenomen activiteit niet leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden.

Wetgeving: normkader voor effecten luchthaven

❖ *Zienswijze: 93692228,*

Kern zienswijze

Indiener verzoekt in wet- en regelgeving een strikt normenkader te formuleren voor geproduceerd geluid en uitstoot van schadelijke stoffen, waarbinnen RTHA en andere luchthavens dienen te opereren.

Antwoord

Normen voor geluid worden door middel van grenswaarden in handhavingspunten vastgelegd in het Luchthavenbesluit. De grenswaarden worden door de ILT gehandhaafd. Voor stoffen bestaan op dit moment nog geen normen. Het ministerie van IenW laat voor onder andere de luchthaven RTHA wel berekenen welke concentraties in de omgeving van de luchthaven kunnen optreden als gevolg van het vliegverkeer van en naar de luchthaven en welke risico's daarmee samenhangen. Deze informatie wordt meegenomen in het MER. Het gaat hierbij om concentraties van de stoffen PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, CO, C₆H₆ en SO₂. Voor NO_x, SO_x, CO₂, VOS en zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) worden emissies beschreven (zie ook paragraaf over de gezondheid WHO). Al deze resultaten worden in het MER gepresenteerd.

❖ *Zienswijze: 93692228*

Kern zienswijze

Indiener vraagt RTHA te dwingen op grond van bestaande regelgeving tot het terugdringen van uitstoot van schadelijke stoffen op het terrein van de luchthaven en in de directe omgeving daarvan.

Antwoord

De luchthaven heeft zelf het verbeteren van de leefomgeving geformuleerd als doelstelling voor het Luchthavenbesluit. Dat betekent dat er in ieder geval geen verslechtering mag zijn in de milieubelasting van de luchthaven op de leefomgeving. In het MER moet worden onderzocht wat de effecten van de alternatieven zullen zijn, inclusief uitstoot van schadelijke stoffen. Ook moet de luchthaven maatregelen onderzoeken om deze effecten te kunnen voorkomen of tegen te gaan. Op basis daarvan kunnen ze aantonen dat alternatieven (alternatieven) voldoen aan wettelijke normen en aan de doelstelling voor het Luchthavenbesluit. De alternatieven die hier niet aan voldoen kunnen niet beschouwd worden als een reëel alternatief dat gerealiseerd kan worden.

❖ *Zienswijze: 93718470*

Kern zienswijze

Indiener vindt dat er strengere normen voor geluidhinder tussen 21:00-23:00 en 7:00-8:00 moeten komen.

'Stel strengere normen voor geluidhinder tussen 21-23 en 7-8 uur, zodat slaap – juist van jonge kinderen – en vogeltrek in deze periode zo veel mogelijk onverstoorde kan plaatsvinden.'

Antwoord

In de alternatieven in het MER worden door de luchthaven verschillende maatregelen onderzocht om de impact van het nachtelijk verkeer te verminderen en de hinder voor de omgeving te beperken. Bijvoorbeeld het halveren van het aantal vertraagde vluchten in 2030 ten opzichte van 2019, het beperken van de vliegtijden voor zakelijk verkeer in de nacht en het bevroren van het aantal vluchten in de randen van de dag. Daarnaast worden in het MER een extra alternatief onderzocht met minder vliegtuigbewegingen (indicatief 25%) en een variant op het EPP zonder ontwikkelruimte waarbij de totale passagierscapaciteit gelijk blijft. Een nachtsluiting of het reduceren van het aantal vluchten aan de randen van de dag zijn varianten die in het MER verkend worden.

❖ *Zienswijze: 93718470*

Kern zienswijze

Indiener vindt dat er nomen gesteld moeten worden voor grondgebonden geluid, gelijk aan de norm voor industrieel grondgeluid.

Antwoord

Het grondgebonden geluid van een luchthaven wordt beschouwd als industriegeluid, en wordt dus als zodanig genormeerd onder de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder gaat over in de Omgevingswet en deze treedt per 1 januari 2024 in werking. Grondgebonden geluid omvat al het geluid van de grondgebonden activiteiten van de luchthaven. Dat wil zeggen de activiteiten van de luchthaven zelf en activiteiten van vliegtuigen zolang deze nog geen onderdeel zijn van de vluchtuitvoering. Voorbeelden hiervan zijn het gebruik van de zogenoemde Auxiliary Power Unit (APU, om het stilstaande vliegtuig op de grond van stroom en airconditioningverwarming te voorzien) en het proefdraaien van de motoren nadat deze zijn gereviseerd op een speciaal daarvoor bestemde opstelplaats.

Wanneer het geluid van vliegtuigen betreft dat hoort bij de vluchtuitvoering (taxiën, starten, stijgen, naderen, landen, terug taxiën, en het proefdraaien van motoren zodat kan worden opgestegen), dan valt dit niet onder het zogenoemde grondgebonden geluid. Dit geluid maakt onderdeel uit van het luchtgebonden geluid, en valt onder de Wet luchtvaart.

❖ *Zienswijze: 93718470*

Kern zienswijze

Indiener constateert dat bij het instellen van een maximumaantal vluchten onvoldoende duidelijk is of beoogde milieugrenzen gerespecteerd worden. Volgens de indiener moet er een doelstelling vastgelegd worden voor NO_x-emissies.

Antwoord

De onderzoeken die voor het MER gedaan worden moeten uitwijzen of de alternatieven passen binnen wettelijke grenzen en of ze aansluiten bij het kader van de Luchtvaartnota en de doelen van het Luchthavenbesluit zelf dat er een verbetering voor de leefomgeving en geluidbelasting moet zijn ten opzichte van de referentiesituatie.

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Wet- en regelgeving

Commissie m.e.r verzoekt in het MER aan te geven welk beleid en welke wet- en regelgeving relevant zijn voor het voornemen en in welke mate voldaan kan worden aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Geef aan welke randvoorwaarden in wet- en regelgeving en beleid 'hard' zijn en waar beleidsmatige afwegingsruimte aanwezig is. De Commissie adviseert om in het MER in ieder geval in te gaan op de volgende kaders en te nemen besluiten:

- Luchtvaart: Wet luchtvaart, Programma Luchtruimherziening, Luchtvaartnota 2020-2050 en de (inter)nationale afspraken op het gebied van het terugdringen van broeikasgasemissies door de luchtvaart.
- Natuur/landschap: Wet natuurbescherming en wijze van omzetting van de belangrijkste bepalingen in de Omgevingswet, Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn, provinciale beschermde natuur zoals beschreven in de Omgevingsverordening, Lijst met jaarrond beschermde nesten en Bijzonder Provinciaal Landschap van Midden-Delfland.
- Energie: Module Energietransitie Omgevingsbeleid provincie Zuid-Holland, Regionale Energiestrategie (RES).
- Leefomgeving en algemeen: Omgevingswet waarbij beoordelingskaders en spelregels voor bepaalde thema's wijzigen, Klimaatakkoord, Schone Lucht Akkoord, de Monitor Omgevingsbeleid Zuid-Holland, Wet geluidhinder en de Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet.

Antwoord

Dit advies wordt overgenomen in het MER.

Te nemen besluiten

Toon de planning van het Luchthavenbesluit. Daarnaast zullen andere besluiten genomen worden voor de realisatie van het voornemen, zoals de natuurvergunning. Benoem deze besluiten en geef steeds aan wie het bevoegde gezag is en wat globaal de planning is. Ga bij deze planning ook in op de invoering van de Omgevingswet en wat dit betekent voor de (toekomstige) besluitvorming over het Luchthavenbesluit en aanverwante besluiten.

Antwoord

Dit advies wordt overgenomen in het MER.

Geluid onder de Omgevingswet

Voor het luchthaventerrein zelf is een Wet geluidhinder-zone bepaald (zie 5.2 van dit advies). Onder de nieuwe Omgevingswet vervalt de Wet geluidhinder en krijgt de zone een andere status. Dan worden de Geluid Productie Plafonds (GPP) gehanteerd. Onder de Omgevingswet wordt het begrip inrichting verlaten en de Milieu Belastende Activiteit ingevoerd. Dat kan invloed hebben op de mogelijk verschillende rechtspersonen op de luchthaven die (onder de Omgevingswet) niet meer als één geheel te kwalificeren zijn. Wat betekent dit bijvoorbeeld voor de ontwikkeling (van de beheersing) van de leefkwaliteit buiten het luchthavengebied? Hoe verhoudt het nieuwe Besluit Activiteiten Leefomgeving zich tot de huidige regels inzake activiteiten op het luchthaventerrein? Wat betekent dat voor de handhaving van alle activiteiten op en rond de luchthaven in de toekomst? Ga na en geef aan of eventueel toenemende activiteiten op de luchthaven zelf niet zouden moeten leiden tot een nieuwe aanvraag van een Omgevingsvergunning.

Antwoord

In het MER wordt aangesloten op de randvoorwaarden en richtlijnen in de Wet milieubeheer en de omgevingswet. Een vooruitblik op de Omgevingswet wordt in het MER opgenomen.

6 Overige onderwerpen

Draagvlak

❖ *Zienswijzen: 93053906, 93053906, 93451921, 93595527, 93537322, 93488733, 93607436, 93607317, 93686769, 93685074, 93682130, 93670082, 93670035, 93704793, 93698231, 93694637, 93733447, 93731028, 93730317, 93721817, 93619675, 93726839*

Kern zienswijzen

Een groot aantal zienswijzen stelt dat het participatieproces en het EPP is mislukt en dat er ten onrechte een status aan wordt ontleend en conclusies aan worden verbonden. Het doel van een door alle participanten gedragen eindproduct is volgens indieners niet bereikt, en ondanks dat dit reeds enkele maanden na de start al duidelijk werd, is twee jaar lang doorvergaderd om een 'Eind Product Participatietraject' (EPP) tot stand te brengen dat ondanks de tegengestelde belangen, de aantoonbare vooringenomen doelstelling van groei van de luchtvaart en de gebleken gebreken aan de procesbegeleiding, aan RTHA is gepresenteerd ten behoeve van het formuleren van zijn aanvraag voor een Luchthavenbesluit. Indiener vinden de inhoud van het EPP en NRD onrechtmatig en in strijd met de Luchtvaartnota. Indieners vinden zodoende dat het EPP niet als basis voor de alternatieven kan dienen omdat er geen consensus was en dat draagvlak ontbreekt.

Antwoord

In de Luchtvaartnota 2020–2050 is opgenomen dat luchthavens in voorbereiding op een nieuw Luchthavenbesluit samen met belanghebbenden de gewenste ontwikkeling van de luchthaven verkennen. Vanuit deze opgave heeft RTHA door middel van het participatietraject een regionale verkenning uitgevoerd. Een dergelijke verkenning heeft overigens geen wettelijke status en van onrechtmatigheid zoals in een aantal zienswijzen gesuggereerd wordt, kan dan ook geen sprake zijn. Er is gekozen voor een participatietraject waarbij zo veel mogelijk belanghebbenden met elkaar in gesprek gaan over de verschillende belangen. Doel van dit traject was te komen tot een voorkeursalternatief waarbij zoveel mogelijk rekening gehouden wordt met de gedeelde en variërende belangen van de belanghebbenden van de luchthaven.

Het participatietraject heeft twee jaar geduurd en is op 15 november 2022 afgerond. Het Eindproduct Participatietraject (EPP) vormt het eindverslag van dit proces. Het is een document geworden waarin de belangen, standpunten en meningen van deelnemende partijen naar voren komen. Op sommige onderdelen is er consensus, maar niet op het totaalpakket. In het EPP is getracht vast te leggen waarover overeenstemming is en waar ook niet, met als doel dat RTHA het EPP kan gebruiken als leidraad bij de in te dienen aanvraag voor een nieuw Luchthavenbesluit.

Omdat niet alle belangen en standpunten van partijen met elkaar te verenigen zijn, moeten nadere keuzes gemaakt worden over de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven. In eerste instantie is dat aan de luchthaven, die (als initiatiefnemer) op basis van de uitkomsten van het participatieproces, de ingediende reflecties daarop en de uit te voeren onderzoeken (waaronder het MER) tot een aanvraag voor een Luchthavenbesluit moet komen. Vervolgens is het aan het ministerie (als bevoegd gezag) om een afweging te maken voor het vast te stellen Luchthavenbesluit.

Met de publicatie van de reactienota is de eerste fase in de procedure om te komen tot een Luchthavenbesluit afgerond. Nadat de luchthaven alle onderzoeken heeft uitgevoerd (waaronder het MER en een economische onderbouwing), zal door de luchthaven een aanvraag voor een Luchthavenbesluit worden gedaan. Het ministerie zal op basis hiervan een ontwerp-Luchthavenbesluit publiceren, waarop een ieder zienswijzen kan indienen. Eerdere indieners van een zienswijze worden van deze volgende formele stappen op de hoogte gebracht via een bericht. Het ontwerp-Luchthavenbesluit wordt tevens aan de Eerste Kamer en aan de Tweede Kamer aangeboden en er wordt advies gevraagd aan de

Commissie voor de m.e.r. Bij de besluitvorming over het Luchthavenbesluit door het ministerie van IenW wordt een afweging gemaakt waarbij gekeken wordt naar de publieke belangen uit de Luchtvaartnota 2020-2050, de inhoudelijke effecten van de aanvraag en de mate waarin de belangen en standpunten van verschillende partijen worden gediend.

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Regionaal draagvlak

Het bevoegd gezag heeft aangegeven dat regionaal draagvlak een belangrijk aandachtspunt is. Ga in het MER in op stappen die voorafgaand aan en tijdens het opstellen van het MER zijn en worden genomen, met bijzondere aandacht voor het participatietraject. Laat zien hoe de uitgangspunten voor de ontwikkeling van de luchthaven zijn gewijzigd, waarover wel en geen overeenstemming is bereikt tussen de deelnemers aan het participatietraject en hoe hiermee wordt omgegaan. Ga daarnaast in op het draagvlak bij stakeholders voor het EPP (EindProduct Participatietraject), waarop de NRD zich baseert. Ga in op drie prioriteiten die vanuit de participatie zijn meegegeven om geluidshinder te verminderen: eerst vermindering van de hinder in de nacht, daarna minder hinder aan de randen van de dag en tenslotte vermindering van de totale geluidsbelasting. Ga in op deze uitgangspunten en geef aan hoe deze een rol spelen bij het ontwikkelen van de alternatieven. Meerdere zienswijzen verzoeken om een onderzoek naar krimp en/of sluiting van de luchthaven, maar de NRD sluit die optie uit. De Commissie adviseert op basis daarvan dat het onderzoeken van krimpalternatieven belangrijk is om belanghebbenden te informeren over de opties en de milieugevolgen daarvan.

Antwoord

In het MER worden aanvullend een alternatief onderzocht waarbij conform het advies van de Commissie voor de m.e.r., en ook in reactie op de ontvangen zienswijzen sprake is van een vermindering van indicatief 25% van het aantal vliegbewegingen en ook een variant op het alternatief EPP zonder ontwikkelruimte waarbij de totale passagierscapaciteit niet toe zal nemen. In het MER zullen de keuzes en afwegingen hiervoor duidelijk gemaakt worden.

Onafhankelijkheid

❖ *Zienswijzen: 93233704, 93320319, 93416431, 93603695, 93566577, 93560919, 93557553, 93556205, 93549181, 93546862, 93544440, 93607557, 93686769, 93670035, 93733872, 93733728, 93733447, 93666100*

Kern zienswijzen

Een groot aantal zienswijzen gaat in op objectiviteit en onafhankelijkheid in de onderzoeken naar- en de besluitvorming over- de toekomstige ontwikkelingen van RTHA. Indieners vragen om transparantie en eerlijke berichtgeving, met daarbij de nadruk op het feit dat de veronderstelde indruk van mogelijke belangenverstrengeling ten alle tijden wordt voorkomen.

Antwoord

Het is in de Wet milieubeheer vastgelegd dat de initiatiefnemer verantwoordelijk is voor de uit te voeren onderzoeken voor het MER. Voor de beoordeling van de kwaliteit en de juistheid en volledigheid van de milieu-informatie is binnen IenW een passende functiescheiding toegepast. Het Directoraat-Generaal Milieu waarbij het Directoraat Milieu en Internationaal (DGMI) is binnen het ministerie verantwoordelijk voor de toetsing van het MER vanuit de rol van bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure ter voorbereiding op het luchthavenbesluit RTHA. Tevens vraagt het ministerie aan de Commissie voor de m.e.r. om een onafhankelijk en deskundig toetsingsadvies uit te brengen over de inhoud van het MER. Voor eenieder is er vervolgens gelegenheid zienswijzen te geven op het MER. Het ministerie staat voor openbaarheid en een transparant proces. Bij het openbaar maken van het ontwerp-Luchthavenbesluit zal het ministerie alle onderbouwende documenten (zoals het MER en de economische onderbouwing) eveneens openbaar maken. Voor eenieder is er dan gelegenheid zienswijzen te geven op het ontwerp-Luchthavenbesluit en het MER.

Het ministerie staat voor openbaarheid en een transparant proces. In het regionale verkenningen traject waar de luchthaven RTHA als initiatiefnemer verantwoordelijk voor was, heeft het ministerie deelgenomen aan het participatieproces. In dat proces heeft het ministerie kennis en expertise ingebracht en webinars georganiseerd om bijvoorbeeld uitleg te geven over het Luchthavenbesluit en thema's als geluid. De participanten van het participatieproces hebben de mogelijkheid gekregen een reflectie in te dienen op dat proces (welke te vinden zijn op luchthavenbesluit.nl). Ook is de Tweede Kamer periodiek over de voortgang van het proces geïnformeerd. Verder is door het ministerie het voornemen van de luchthaven voor het aanvragen van een Luchthavenbesluit samen met de aanpak van het milieuonderzoek (concept NRD) openbaar gepubliceerd, is een informatiebijeenkomst georganiseerd (d.d. 9 februari 2023) en is dit pakket gedurende een periode van 6 weken ter inzage gelegd (zienswijzenprocedure). Het ministerie heeft advies gevraagd aan wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. Het advies van de Commissie voor de m.e.r. is door de Commissie voor de m.e.r. met een persbericht openbaar gemaakt. Tot slot geeft het ministerie met deze reactienota, die ook gepubliceerd wordt, een reactie op de ingediende zienswijzen en adviseert daarmee de luchthaven over de aanpak van het milieuonderzoek op basis van de adviezen en zienswijzen. De luchthaven RTHA zal op termijn een aanvraag voor het Luchthavenbesluit indienen bij het ministerie inclusief alle onderbouwende documenten (zoals het MER en een economische onderbouwing). Het ministerie zal op basis van de aanvraag een afweging maken over de inhoud van het ontwerp-Luchthavenbesluit. Daarbij wordt gekeken naar allerlei aspecten zoals economie, veiligheid en milieu. Voorwaarde daarbij is minder negatieve gezondheidseffecten voor de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart. In de Luchtvaartnota heeft het kabinet aangegeven dat de overlast van luchthavens de komende jaren omlaag moet, zowel voor wat betreft de geluidbelasting als wat betreft emissies van verontreinigende stoffen. Het MER zal worden aangeboden aan de Commissie voor de m.e.r. voor een onafhankelijk advies. Dit

advies wordt door de Commissie voor de m.e.r. openbaar gemaakt met een persbericht. De aan te leveren economische onderbouwing van de luchthaven zal ook worden getoetst door een onafhankelijk bureau, de resultaten hiervan zullen openbaar gemaakt worden en mede ter inzage gelegd worden. Bij het openbaar maken van het ontwerp-Luchthavenbesluit zal het ministerie alle onderbouwende documenten eveneens openbaar maken. Procedureel worden dan de volgende stappen gezet: (1) Het ontwerp-Luchthavenbesluit en het MER worden ter inzage gelegd om zienswijzen te vragen, (2) Er wordt advies gevraagd aan wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. op het opgestelde MER, (3) Het ontwerp-Luchthavenbesluit wordt voorgelegd aan de Eerste en Tweede Kamer en (4) Er wordt advies gevraagd aan de Raad van State over het ontwerp-Luchthavenbesluit (5). De regering stelt op basis van adviezen en zienswijzen het Luchthavenbesluit vast.

Handhavingspunten

❖ *Zienswijzen: 93259256, 93259272, 93595527, 93488733, 93607317, 93661368, 93660531, 93648929, 93682130, 93670035, 93712010, 93698231, 93694637, 93692228, 93715678*

Kern zienswijzen

Een groot aantal zienswijzen gaat in op handhaving en toezicht op te maken afspraken met de luchthaven inzake de omgevingseffecten die als gevolg van de exploitatie optreden. Het MER moet daarmee een grondslag bieden voor een handhavingstelsel dat objectief, begrijpelijk en controleerbaar voor iedereen is. Dit moet leiden tot een overzicht van effectieve en handhaafbare normen. Essentie van de zienswijzen is:

- Indieneren willen betere controle op naleving regels door ILT;
- Indiener stelt uitbreiding van aantal handhavingspunten voor op basis van piekbelasting;
- Indiener wil controleerbaar en objectief handhavingstelsel;
- De indiener vindt dat er vanuit de overheid sterk toezicht gehouden moet worden op vluchten die landen na 23:00;
- Indiener wil dat effectieve en handhaafbare normen worden opgenomen voor handhaving;
- Indiener vindt dat de handhaving op kleine vliegtuigjes strenger moet zijn, omdat deze toestellen soms laag over woonwijken vliegen en voor veel geluidsoverlast zorgen;
- Indiener vindt dat rapportages van DCMR niet volledig zijn en dat er onjuiste aannames worden gemaakt;
- Indiener pleit voor onderzoek naar de opzet van een sluitend meetsysteem in de wijde omgeving van RTHA dat inzicht moet geven in daadwerkelijke uitstoot van het vliegverkeer en de neerslag daarvan in de wijde omgeving;
- Indieneren willen dat hinderbeperkende effecten van tolerantiezones in aankomst en vertrekroutes alsnog worden onderzocht.

Antwoord

Ten behoeve van het MER worden de effecten van alle te onderzoeken alternatieven inzichtelijk gemaakt. Op basis hiervan wordt een keuze voor één alternatief gemaakt. In het Luchthavenbesluit worden vervolgens handhavingspunten vastgesteld ter handhaving van de geluidcontouren die horen bij het gekozen alternatief. Het handhavingstelsel voor geluid is vastgelegd in de Wet luchtvaart en het onderliggende Besluit burgerluchthavens en de Regeling burgerluchthavens. Dit stelsel biedt de mogelijkheid om aanvullende handhavingspunten vast te stellen. Bij besluitvorming over het Luchthavenbesluit wordt bezien of en zo ja welke aanvullende punten worden vastgelegd, inclusief de locatie van en de hoogte van de grenswaarde in deze punten. Op de naleving van deze systematiek wordt onafhankelijk toegezien door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

De ILT houdt ook toezicht op de openingstijden van de luchthaven conform artikel 4 van de Omzettingsregeling luchthaven RTHA. Openingstijden voor bijvoorbeeld het handelsverkeer zijn van 7:00 tot 23:00 uur. Er gelden op grond van artikel 4 lid 4 van de Omzettingsregeling wel enkele uitzonderingsregels. De ILT controleert alle vluchten die in de nachtperiode hebben plaatsgevonden en

onderzoekt deze waar nodig. Als blijkt dat er sprake is van een vlucht in de nachtperiode zonder geldende uitzondering, dan kan er een interventie volgen. De ILT doet jaarlijks verslag in de handhavingsrapportage na afloop van het gebruiksjaar. Met het Luchthavenbesluit zal deze systematiek niet wijzigen.

De ILT onderzoekt daarnaast afwijkingen van vertrekroutes op basis van de Beleidsregel handhaving vertrekprocedures Eelde, Maastricht en Rotterdam van 20 november 2014. Gezagvoerders mogen alleen van de vertrekroute afwijken in het belang van de veiligheid of als Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) daar een opdracht (instructie) voor gegeven heeft. Als er sprake is van een afwijking zonder rechtvaardiging, dan kan de ILT handhavend optreden. De resultaten van het onderzoek naar afwijkingen van vertrekroutes worden jaarlijks gepubliceerd in de Handhavingsrapportage Rotterdam The Hague Airport. In het gebruiksjaar 2022 (1 november 2021 tot en met 31 oktober 2022) heeft de ILT bijvoorbeeld 112 afwijkingen van vertrekroutes op RTHA onderzocht. In alle onderzochte gevallen waren de routeafwijkingen het gevolg van instructies van de luchtverkeersleiding voor een veilige vluchtuitvoering.

De luchtverkeersleiding draagt er zorg voor dat de kleine luchtvaart (General Aviation) en de grote luchtvaart (groothandelsverkeer) veilig van hetzelfde luchtruim gebruik kunnen maken. Voor het grote verkeer geldt de hierboven genoemde Beleidsregel. Voor het kleine verkeer (dat niet op instrumenten vliegt, maar "op zicht") gelden andere regels. Voor de handhaving van deze regels bij RTHA reageert de ILT op signalen die het ontvangt vanuit de omgeving. Bij overtredingen van de minimale vlieghoogte kunnen de ILT of de unit Luchtvaart van de Nationale Politie handhavend optreden.

Het meten van de luchtverontreiniging door luchtvaart is complex, daar de luchtkwaliteit door veel bronnen wordt bepaald, luchtvaart is maar een van de bronnen. Modelberekeningen geven een goed inzicht in de bijdrage van de luchtvaart aan de luchtverontreiniging in de omgeving. In het MER worden de uitstoot en luchtkwaliteit in de alternatieven afgezet tegen de referentiesituatie.

De toepasbaarheid en effecten van maatregelen om hinder te beperken worden tevens in het MER onderzocht. Deze maatregelen zijn zelfs een wettelijk verplicht onderdeel van het MER tenzij ze niet realiseerbaar of effectief zijn.

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Handhavingspunten

In het kader van mitigatie beveelt de Commissie aan om extra handhavingspunten te overwegen. De huidige vier extra punten (naast de beide baaneinden) beschermen voornamelijk de woningen ten zuiden van de vliegpaden. Extra handhavingspunten, bijvoorbeeld meer in de nabijheid van de vertrekroute ten noorden van Schiedam en extra punten ten noorden van de vliegpaden, kunnen leiden tot minder uitwaaiend verkeer.

Onderzoek hoe het vliegverkeer met minder milieubelasting langs de woonbebouwing geleid kan worden. Doe dit op basis van de werkelijk gevlogen vliegpatronen en met de invoering van extra handhavingspunten.

Antwoord

Dit advies past binnen de huidige handhavings-systematiek en zal afgewogen worden in de besluitvorming over het luchthavenbesluit. Het handhavingssysteem voor geluid is vastgelegd in de Wet luchtvaart en het onderliggende Besluit burgerluchthavens en de Regeling burgerluchthavens. Deze worden niet gewijzigd. Op de naleving van deze systematiek wordt onafhankelijk toegezien door de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Nut en noodzaak

❖ Zienswijze: 93686769

Kern zienswijze

Indiener vraagt zich af waarom ervan wordt uitgegaan dat de luchtvaart groei mag verdienen.

'De negatieve impact van de luchtvaart (in Nederland) op hinder, de leefomgeving, de gezondheid en het klimaat wordt door de 'beleidsmakers' en de verantwoordelijke gezagsdragers – 'de politiek' ernstig onderschat. Dat blijkt uit de groeiende maatschappelijke tegenstand en het explosief toenemende aantal klachten die niet de aandacht krijgt waar het om vraagt.

De tegenstand tegen de toenemende hinder en overlast van de luchtvaart van RTHA wordt weldegelijk op deugdelijke wijze gemotiveerd en verdedigd: het vindt echter te weinig gehoor. Hoe kan dit?

Is sprake van onkunde, negeren, geen verantwoordelijkheid willen nemen, het te druk hebben of... een bewuste keuze om iets niet te doen waardoor de belangen van de burger in onvoldoende mate worden beschermd ten bate van een ander doel? Gaat het dan om geld? En dan tegen welke prijs? Hoe verloopt dan de afweging van belangen?

Is er dan wel voldoende besef dat de geluidsruijnte als norm ooit aan de luchtvaartsector is toegekend ten koste van de rust en stilte, leefbaarheid en een gezond leefmilieu die aanvankelijk als BESTAAND GRONDRECHT aan de burgers in beginsel toekwam. Dit recht kan alleen worden beknot door overheidsingrijpen op grond van op democratische wijze aanvaarde argumenten en motieven ten behoeve van een ander algemeen erkend belang dat dan wel zwaardere moet wegen.'

Antwoord

In de Luchtvaartnota 2020-2050 staan vier publieke belangen genoemd en een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving is er daar één van. Dat moet onder meer concreet gemaakt worden door een afname van de negatieve gezondheidseffecten (geluidshinder en de gezondheidseffecten door de uitstoot van schadelijke stoffen). Parallel aan het opstellen van het MER zal de initiatiefnemer deze doelstellingen nader specificeren (kwantificeerbaar en toetsbaar) en daarbij aansluiten bij de regionale behoefte. De doelstellingen kunnen door verschillende maatregelen bereikt worden, zoals de vermindering van (nacht)vluchten, de vernieuwing van de luchtvloot en (geluid)maatregelen in de omgeving. Alle alternatieven die in de NRD opgenomen zijn en het door het ministerie in deze reactienota geadviseerde alternatief als aanvulling daarop worden als onderdeel van het MER onderzocht. Mede op basis hiervan wordt voor het ontwerp-Luchthavenbesluit een keuze voor een voorkeursalternatief gemaakt. Daarmee vindt een afweging plaats tussen alle belangen die RTHA betreffen, waaronder de kwaliteit van de leefomgeving.

❖ Zienswijze: 93665359

Kern zienswijze

Indiener stelt dat het veronderstelde effect van uitbreiding voor de regionale economie beperkt is.

'Ongeveer de helft van de vluchten van en naar 16hoven zijn toeristenvluchten. De economische bijdrage aan de regio wordt in de aanvraag niet aangegeven. Algemeen bekend is dat de meeste economische en financiële voordelen daarvan verdwijnen in buitenlandse zakken. En de door 16hoven gecreëerde werkgelegenheid betreft toch vooral laaggeschoolde en/of zwaar lichamelijke functies.'

Antwoord

Alle te onderzoeken alternatieven in het MER worden voorzien van een economische onderbouwing waarbij inzicht gegeven wordt in de vervoerprognoses, bedrijfseconomische haalbaarheid van de luchthavenexploitatie en de maatschappelijk-economische betekenis van de luchthaven(ontwikkeling). Al eerder is hiernaar onderzoek gedaan en daarvoor wordt kortheidshalve verwezen naar het Onderzoeksrapport Joint Fact Finding RTHA (paragraaf 2.4).

❖ *Zienswijze: 93698231*

Kern zienswijze

Indiener geeft aan dat in de jaren 80 en 90 geconcludeerd is dat RTHA niet kon uitbreiden vanwege de ligging rond verschillende woonwijken. Indiener vraagt waarom uitbreiding nu wel mogelijk zou zijn.

'Medio jaren '80 kwamen lokale, provinciale en landelijke bestuurslagen en het N.V.V. tot de conclusie dat de geluidhinder van 16Hoven (met 250.000 à 300.000 passagiers en veel minder vluchten) ontoelaatbaar werd voor de omwonenden. De toenmalige minister sprak van een planologisch onding ingeklemd tussen twee woonwijken zonder uitbreidingsmogelijkheden.

In het streekplan Rijnmond van 1990 werd de luchthaven gesloten. En toen werd 16Hoven een kleine zakenluchthaven zonder nachtvluchten. Hierop anticipeerde Schiedam en bouwde 6000 woningen, nu gelegen onder de aanvliegeroute van de luchthaven. Eenzelfde lot ondergaat straks de nieuwbouwwijk met duizenden woningen in Lansingerland ook onder de aanvliegeroute van RTHA.

Kan de minister, iemand uit de Tweede Kamer of welke politicus dan ook mij verklaren waarom RTHA anno 2023 géén planologisch onding is, terwijl dit eind jaren '80 van de vorige eeuw wel het geval was? Een vliegveld nu ingeklemd tussen 3 woonwijken zonder uitbreidingsmogelijkheden is ook nu een planologisch onding.'

Antwoord

In het verleden is in de Rotterdamse regio gesproken over sluiting of verplaatsing van de luchthaven. Daarnaast is door de gemeente Rotterdam en Schiphol gewerkt aan het "Integraal Plan Noordrand Rotterdam" (IPNR), waarbij de baan enigszins (ca. 20 graden) gedraaid zou worden, weg van woonwijken. Uiteindelijk is ervoor gekozen om dit plan niet door te zetten. Vervolgens is bij de besluitvorming voor het Aanwijzingsbesluit (1996-2000) uitgegaan van de huidige ligging van de startbaan (baandraaiing is nu niet meer aan de orde, doordat de nieuwe A16 net ten noorden van en vlak langs RTHA wordt aangelegd). Gegeven de ligging van de luchthaven, worden er maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat de overlast die de luchthaven voor omwonenden veroorzaakt te verminderen. In de alternatieven in het MER worden door de luchthaven verschillende maatregelen onderzocht om de impact van het nachtelijk verkeer te verminderen en de hinder voor de omgeving te beperken. Bijvoorbeeld het halveren van het aantal vertraagde vluchten in 2030 ten opzichte van 2019, het beperken van de vliegtijden voor zakelijk verkeer in de nacht en het bevroren van het aantal vluchten in de randen van de dag. Daarnaast worden in het MER een extra alternatief onderzocht met minder vliegtuigbewegingen (indicatief 25%) en een variant op het EPP zonder ontwikkelruimte waarbij de totale passagierscapaciteit gelijk blijft.

❖ *Zienswijze: 93698231*

Kern zienswijze

Indiener vraagt zich af wat het bestaansrecht van RTHA is, omdat de luchthaven nu al veel staatssteun krijgt.

'RTHA wil krimp, de 0-optie of beperkte groei niet willen laten onderzoeken. Groei is nodig om het hoofd boven water te houden. Lukt dat dan nu wel? Naast de geweldige subsidies op de fossiele brandstoffen die de luchthaven ontvangt, krijgt men ook nog eens een enorme staatssteun. Zo betaalt de luchthaven € 0,14 per m2 huur, verkreeg gratis(?) de parkeergronden waarvan het wel de revenuen opstrijkt en betaalt geen precariorechten voor de giga reclamezuil (70m2) Metrostation Meijersplein. De milieukosten, gezondheidsschade etc. worden echter niet meegenomen in de kosten/batenanalyse. Wat is dan het bestaansrecht van deze vakantieluchthaven?'

Antwoord

In de Luchtvaartnota is opgenomen dat RTHA primair een functie heeft voor de regio. RTHA heeft vanuit dat perspectief een functie als luchthaven voor vakantievluchten, klein verkeer en voor maatschappelijk verkeer, waaronder de traumahelikopter. Ook is de luchthaven uitwijkvluchthaven voor Schiphol. In het

rapport 'Joint fact Finding RTHA' van 19 juli 2021 (te vinden op luchthavenbesluit.nl) is daarnaast uitgebreid ingegaan op de regionale functie van de luchthaven (zie paragraaf 2.1.7., p. 57-58).

❖ Zienswijze: 93698231

Kern zienswijze

Indiener geeft aan dat de regionale economie versterkt zal worden zonder luchthaven.

'Bij realisering van de plannen zonder luchthaven zou het gebied van regionale betekenis zijn en een rol spelen in het versterken van de regionale economie. Dit laatste staat als uitgangspunt in de Luchtvaartnota. De ontwikkeling van regionale luchthavens moet passen binnen de regio waarin de luchthavens liggen. Van toegevoegde waarde voor de regio is geen sprake. Ook nu doet zich de mogelijkheid weer voor het gebied een andere bestemming te geven. Het zou de economie, en lees ook woningbouw, van de regio een enorme push kunnen geven.'

Antwoord

Zienswijzen die vragen om ook een alternatief te onderzoeken waarbij RTHA gesloten wordt, worden niet overgenomen. In de Luchtvaartnota staat dat de regionale luchthavens van nationale betekenis – waaronder RTHA – vooral ten dienste staan van de regio waarin ze liggen en zorgen voor verbindingen met primair Europese bestemmingen. Hiermee wordt bijgedragen aan de internationale verbondenheid van Nederland en voor RTHA meer specifiek aan de internationale verbondenheid van de regio Rotterdam-Rijnmond en Haaglanden. De regionale luchthavens zijn ook (indirect) ondersteunend aan Schiphol, bijvoorbeeld RTHA als uitwijkvluchthaven voor passagiers. De luchthavens vervullen verder belangrijke maatschappelijke functies, zoals het bieden van infrastructuur voor het uitvoeren van spoedeisend medisch verkeer (traumahelikopter en donorvluchten), politietaken, Kustwacht en brandweer. Tenslotte bieden ze door hun schaal ook goede mogelijkheden voor het uitvoeren van specifieke tests of innovaties. Vanuit deze achtergrond wordt ook in de Luchtvaartnota gesteld dat de regionale luchthavens hun huidige rol behouden. Van sluiting is daarom geen sprake.

❖ Zienswijze: 93733872

Kern zienswijze

Indiener vindt de nut en noodzaak niet toereikend.

'Nut en noodzaak van RTHA is per saldo zeer twijfelachtig. Argumenten vóór zijn boterzacht, de overlast is keihard. Voor alle gebruik(ers) is een werkbaar alternatief te bedenken buiten dit kwetsbare, stedelijke gebied. Misschien een plaats over laten voor helikopters van hulpdiensten?'

Antwoord

In de Luchtvaartnota staat dat de regionale luchthavens van nationale betekenis – waaronder RTHA – vooral ten dienste staan van de regio waarin ze liggen en zorgen voor verbindingen met primair Europese bestemmingen. Hiermee wordt bijgedragen aan de internationale verbondenheid van Nederland en voor RTHA meer specifiek aan de internationale verbondenheid van de regio Rotterdam-Rijnmond en Haaglanden. De regionale luchthavens zijn ook (indirect) ondersteunend aan Schiphol, bijvoorbeeld RTHA als uitwijkvluchthaven voor passagiers. De luchthavens vervullen verder belangrijke maatschappelijke functies, zoals het bieden van infrastructuur voor het uitvoeren van spoedeisend medisch verkeer (traumahelikopter en donorvluchten), politietaken, Kustwacht en brandweer. Tenslotte bieden ze door hun schaal ook goede mogelijkheden voor het uitvoeren van specifieke tests of innovaties. Vanuit deze achtergrond wordt ook in de Luchtvaartnota gesteld dat de regionale luchthavens hun huidige rol behouden.

❖ Zienswijze: 93733728

Kern zienswijze

Indiener vraagt zich af of en hoe het veronderstelde maatschappelijk en regionaal belang van uitbreiding van de luchthaven in verhouding staat tot de ervaren overlast voor de omgeving.

'In de concept-NRD wordt naakte commerciële belang van de NV Schiphol en haar filiaal RHTA toegedekt met een mengelmoeis van argumenten dat het eigenlijk goed is voor de maatschappij en onze regio.

- a. *Versterken regionale economie; met Schiphol op 44km afstand is lokaal hier wel heel lokaal bedoeld. Wat precies de bijdrage aan de lokale economie is en hoe die zich verhoudt tot de aangerichte schade en effecten op de werknemers (inademen kerosinedampen, vroege tijdige arbeidsongeschiktheid sjouwers (vrijwel geen bagage voorzieningen) wordt niet onderbouwd.*
- b. *Internationale verbondenheid; wat draagt een weekendje stappen in een andere Europese stad door feest toeristen aan internationale verbondenheid?'*

Antwoord

Alle te onderzoeken alternatieven in het MER worden voorzien van een economische onderbouwing waarbij inzicht gegeven wordt in de vervoerprognoses, bedrijfseconomische haalbaarheid van de luchthavenexploitatie en de maatschappelijk-economische betekenis van de luchthaven(ontwikkeling). Al eerder is hiernaar onderzoek gedaan en daarvoor wordt kortheidshalve verwezen naar het Onderzoeksrapport Joint Fact Finding RTHA (paragraaf 2.4).

❖ Zienswijze: 93721817

Kern zienswijze

Indiener vraagt zich af waarom hogere havengelden reductie van gebruiksruimte niet kan compenseren.

'Hier wordt gesteld dat RTHA voornamelijk in concurrentie is met andere vergelijkbare regionale luchthavens binnen Europa en slechts in beperkte mate met luchthavens binnen Nederland. Dat lijkt wel te kloppen: zowel reizigers als luchtvaartmaatschappijen zoeken de laagste kosten. De vraag rijst dan ook of het vooral toeristische RTHA wel zo'n belangrijke regionale functie vervult of dat reizigers vooral kijken waar het ticket voor hun bestemming de laagste prijs heeft. Waarom fors hogere havengelden reductie van gebruiksruimte niet kan compenseren wordt niet onderbouwd. Het lijkt erop dat het aanbod van vliegverkeer voor de luchthaven(s) in Nederland een noodzakelijk uit te voeren recht is. Dat is onzin, er is geen recht op een start en landing op een Nederlands vliegveld of waar dan ook. Als er geen ruimte is of wordt geboden, dan zal voor de niet essentiële commerciële vakantievluchten binnen Europa gezocht worden naar andere vervoersmogelijkheden. Die zijn er zeker en daar zijn ook Europese voorstellen voor. Deze alinea is niet onderbouwd en daarmee niet handhaafbaar als onderbouwing voor het al dan niet meenemen van alternatieven.'

Antwoord

RTHA heeft in verhouding tot de andere Nederlandse luchthavens al relatief hoge havengeldtarieven (zie ook: Joint Fact Finding, fig. 18 op p. 59). Havengeld tarifiering is een complex en gebalanceerd vraagstuk waarbij rekening wordt gehouden met schaal, prijselasticiteit, concurrentiepositie, marktwerking en absorptievermogen van luchtvaartmaatschappijen en passagiers. Verder verhogen van de havengelden heeft negatieve gevolgen voor het aantrekken en behouden van luchtvaartmaatschappijen en kan dus uiteindelijk leiden tot minder inkomsten in plaats van gelijke inkomsten of stijging van inkomsten zoals de vragensteller suggereert. Een exacte berekening op dit punt is niet te maken omdat hiervoor de modellen onvoldoende beschikbaar zijn en te veel verschillende factoren van invloed hierop zijn om toekomstige ontwikkelingen over de komende 10 jaar voldoende nauwkeurig te kunnen voorspellen. Uitdaging hierbij is dat bij reductie van de geluidsruimte de kosten van de luchthaven slechts beperkt zullen dalen, een belangrijk deel van de kosten van het in standhouden van de infrastructuur en personeel voor de luchthavenexploitatie zijn onafhankelijk van het volume verkeer.

❖ Zienswijze: 93721817

Kern zienswijze

Indiener wil graag extra uitleg over de marktvraag die wordt beschreven.

'Wordt hier de marktvraag vanuit de sector bedoeld of vanuit de reiziger? Bij ons zijn geen reizigers bekend die geen vluchten kunnen boeken in NL of dat er lange wachttijden zijn om een vlucht te kunnen boeken. Wellicht is het zo dat steeds meer aanbod leidt tot een steeds lagere prijs om steeds meer mensen steeds vaker te laten vliegen. De ontwikkelruimte wordt gebaseerd op de slots aanvragen niet op de reisbehoefte. Overigens, RTHA gaat er sowieso niet over met welke type vliegtuigen er gevlogen gaat worden door de maatschappijen in de toekomst, behoudens in het geval dat bepaalde toestellen vanwege grootte, vervuiling en/of herrie mogen worden geweerd. Daar waar dat niet het geval is, is het van belang inzicht te hebben in het effect van iets grotere vliegtuigtypes waar het gaat om de feitelijk ervaren hinder, omdat het inzetten daarvan kan leiden tot beperking van het aantal vliegtuigbewegingen dat in ieder geval bijdraagt aan hinderbeperking. Het is dus de vraag of de bij voorbaat veronderstelde negatieve werking en balans van grotere vliegtuigen op de feitelijk ervaren overlast bij omwonenden wel klopt. Onderbouwing, niet alleen theoretisch, maar ook empirisch is hierbij van belang.'

Antwoord

De luchthaven wordt gevraagd in de economische onderbouwing de marktvraag nader te onderbouwen.

Integrale mobiliteitsbenadering

❖ *Zienswijze: 93259272, 93654644, 93654613, 93665359, 93711313, 93711204, 93698231, 93721169*

Kern zienswijze

Indieners willen graag meer inzicht in hoe de uitbreiding van RTHA zich verhoudt tot de integrale mobiliteitsbenadering en de mogelijkheden voor andere vormen van transport als alternatief voor uitbreiding RTHA.

Antwoord

De Luchtvaartnota geeft aan dat het Rijk een integrale mobiliteitsbenadering voorstelt en de internationale verbondenheid via de lucht en de grond in samenhang bekijkt. Aangegeven wordt dat luchtvaart een van de beschikbare vervoersmiddelen is om Nederland internationaal verbonden te houden, met name voor bestemmingen waarvoor geen goed alternatief is. Juist omdat reisafstand niet het enige criterium is waarop kan worden afgewogen wat de bereikbaarheid is van een bestemming is in de Luchtvaartnota geen afstandscriterium genoemd waar binnen de trein prioriteit zou hebben boven luchtvaart. De limiet van 800 km wordt wel genoemd in het onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) uit 2018 waarvan de Luchtvaartnota een aantal resultaten noemt die overigens met name op Schiphol betrekking hebben. De trein kan volgens dit KiM-onderzoek in 2030 tussen 1,9 en 3,7 miljoen vlieguren vervangen op de belangrijkste bestemmingen tot 800 kilometer vanaf Schiphol. Dan moet de reistijd, frequentie, prijs en comfort wel verbeteren. Bij een gemiddelde bezetting van 150 passagiers per vliegtuig, zijn dat 12.000 tot 25.000 vliegtuigbewegingen per jaar minder. Dat is zo'n 2-5% van alle vluchten op Schiphol. Dit KiM-onderzoek gaat ook beperkt in op RTHA. Het KiM stelt dat vooral de verbinding RTHA met Londen City met de trein zal concurreren. Onder vergelijkbare aannames als voor Schiphol verwacht het KiM dat door substitutie (van vliegtuig naar trein) in 2030 tot een afname van 830 tot 1060 vluchten per jaar kan leiden (dus maximaal ca. 5% van het handelsverkeer).

MKBA

❖ *Zienswijze: 93233704*

Kern zienswijze

Indiener wil weten wat gezondheidsschade, maatschappelijke kosten van wonen onder vliegroutes en hoe dat wordt gecompenseerd? Eveneens voor vermindering waarde vastgoed.

'Kunt u aangeven hoe groot de gezondheidsschade is van burgers die onder de vliegroutes wonen, wat de maatschappelijke kosten daarvan zijn en hoe burgers daarvoor gecompenseerd (gaan) worden? Zelfde vraag, voor de materiële schade zoals de verminderde waarde van vastgoed?'

Antwoord

De gezondheidsschade zal in het MER onderzocht worden door gezondheidsrisico's in beeld te brengen met behulp van de Milieu Gezondheids Risico (MGR) indicator. Met de MGR-indicator is het mogelijk het milieugezondheidsrisico weer te geven op een specifiek woonadres, maar ook geaggregeerd naar een groter gebied. Groepen die op basis van de gecumuleerde milieubelasting in hun woonomgeving een hoog of hoger risico lopen kunnen er mee geïdentificeerd worden.

De gezondheidsschade in termen van bedragen maar ook de materiële schade zoals de verminderde waarde van vastgoed zijn geen onderdeel van het MER maar zal wel in de economische onderbouwing in beeld gebracht worden³⁷.

³⁷ <https://www.gezondeleefomgeving.nl/sites/default/files/2020-03/Factsheet%20MGR%20V2.pdf>

❖ *Zienswijze: 93619675*

Kern zienswijze

Indiener verzoekt MKBA uit te werken van het vliegveld en ook van alternatief zonder vliegveld.

'Het bijwonen van enkele inspraak/informatieavonden is mij opgevallen dat er onduidelijkheid is over het financiële nut van het vliegveld. Er wordt vaak beargumenteerd dat het vliegveld een belangrijke economische rol vervuld en dat met krimp of het verdwijnen van het vliegveld veel banen verloren gaan. Het zou in mijn zienswijze goed zijn dit onafhankelijk te laten onderzoeken, en hierin meenemen wat een alternatieve ontwikkeling van het gebied zou kunnen betekenen voor o.a. de werkgelegenheid in de regio. Beargumenteer niet enkel wat het vliegveld ons oplevert, maar ook wat een alternatieve bestemming ons op kan leveren.'

Antwoord

De zienswijzen die vragen om ook een alternatief te onderzoeken waarbij RTHA gesloten wordt, worden niet overgenomen. Alle alternatieven die in de NRD opgenomen zijn en het door het ministerie in deze reactienota geadviseerde alternatieven als aanvulling daarop, worden als onderdeel van het MER onderzocht. Ook worden al deze alternatieven voorzien van een economische onderbouwing waarbij inzicht gegeven wordt in de vervoerprognoses, bedrijfseconomische haalbaarheid van de luchthavenexploitatie en de maatschappelijk-economische betekenis van de luchthaven(ontwikkeling). Een alternatieve bestemming voor RTHA zoals in deze zienswijze gesuggereerd wordt, betreft sluiting van de luchthaven. In de Luchtvaartnota staat dat de regionale luchthavens van nationale betekenis – waaronder RTHA – vooral ten dienste staan van de regio waarin ze liggen en zorgen voor verbindingen met primair Europese bestemmingen. Hiermee wordt bijgedragen aan de internationale verbondenheid van Nederland en voor RTHA meer specifiek aan de internationale verbondenheid van de regio Rotterdam-Rijnmond en Haaglanden. De regionale luchthavens zijn ook (indirect) ondersteunend aan Schiphol, bijvoorbeeld RTHA als uitwijkvluchthaven voor passagiers. De luchthavens vervullen verder belangrijke maatschappelijke functies, zoals het bieden van infrastructuur voor het uitvoeren van spoedeisend medisch verkeer (traumahelikopter en donorvluchten), politietaken, Kustwacht en brandweer. Tenslotte bieden ze door hun schaal ook goede mogelijkheden voor het uitvoeren van specifieke tests of innovaties. Vanuit deze achtergrond wordt ook in de Luchtvaartnota gesteld dat de regionale luchthavens hun huidige rol behouden. Van sluiting is derhalve geen sprake.

❖ *Zienswijze: 93670035*

Kern zienswijze

Indiener wil dat de geconstateerde tekortkomingen in de Werkwijzer Luchtvaart specifieke MKBA worden gecorrigeerd in het onderzoek dat in opdracht van RTHA wordt uitgevoerd.

'In de Werkwijzer Luchtvaart specifieke MKBA is geen sprake van een verdere weging (anders dan door de monetarisering zelf). Alle bedragen – kosten en baten – worden bij elkaar opgeteld. Onder de Luchtvaartnota zijn de vier publieke belangen echter niet gelijkwaardig. Voor RTHA geldt dat een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving prevaleert en dat internationale verbondenheid geen rol speelt, althans van secundair belang is. Wij vragen ons af hoe deze weging in belangen tot uitdrukking komt in de MKBA. Kunt u dit toelichten? In de MKBA moet worden aangesloten bij de WHO-advieswaarden voor geluid en uitstoot. Het onderzoek naar luchtverontreiniging moet worden uitgebreid met de schadelijke stoffen die wij in paragraaf 5.1 hebben toegevoegd. Alle emissies moeten worden meegenomen, ook de emissies tijdens het warmdraaien en taxiën, de emissies boven 3.000 voet en emissies uit andere bronnen. Wij wijzen erop dat in internationale literatuur waarderingskengetallen beschikbaar zijn voor geluidsniveaus van 45 dB L_{den} en 40 dB L_{night}. Een dezer dagen verschijnt ook het nieuwe Handboek Milieuprijzen. Wij verwachten dat de MKBA van de nieuwste inzichten uitgaat.'

Antwoord

Het ministerie van IenW verwacht van de luchthavens dat zij als onderdeel van de aanvraag voor een Luchthavenbesluit een economische onderbouwing aanleveren. Deze economische onderbouwing moet ingaan op de vervoerprognoses, de bedrijfseconomische haalbaarheid en de maatschappelijk-economische betekenis van de luchthaven. Het ministerie schrijft dus niet voor dat er een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) wordt opgesteld. De keuze voor de diepgang en het detailniveau van de economische onderbouwing is aan de luchthaven zelf en hangt samen met de regionale behoefte. Wel wordt gevraagd om als er berekeningen worden gemaakt deze uit te voeren conform de richtlijnen in de Werkwijzer voor luchtvaart specifieke MKBA's. Als er na de publicatie van de werkwijzer nieuwe wetenschappelijke inzichten zijn gepubliceerd over het opstellen van luchtvaart specifieke MKBA's, dan is het de verantwoordelijkheid van het onderzoeksbureau om die te betrekken. Het ministerie zal de economische onderbouwing die de luchthaven opstelt laten toetsen om zo te kunnen beoordelen of deze de juiste informatie bevat.

Het kabinet heeft in reactie op het deeladvies Luchtvaart van de Commissie Remkes aangegeven om de uitstoot van NO_x boven de 3.000 voet mee te nemen in de jaarlijkse emissieregistratie aan de Europese Commissie. Het RIVM is gevraagd om hiervoor de mogelijkheden te inventariseren. Vooralsnog blijven emissies boven de 3.000 voet en de betekenis daarvan voor stikstofdeposities in specifieke door stikstofdepositie overbelaste Natura 2000-gebieden, een leemte in kennis in de milieueffectrapportages. Het RIVM houdt in zijn berekeningen van de totale deposities wel rekening met de depositie afkomstig van emissies boven de menglaaghoogte, doordat berekeningen worden gekalibreerd met metingen. Het verschil tussen wat gemeten en berekend wordt, kan uit vele factoren worden verklaard, zoals modelonzekerheden, en ook door deposities afkomstig van emissies boven de menglaaghoogte.

❖ *Zienswijze: 93730317*

Kern zienswijze

Indiener wil dat maatschappelijke kosten voor de samenleving als gevolg van ervaren overlast worden meegenomen in het MER (verlies van arbeidsuren, gezondheid, ontwikkeling door minder slaap en verstoring).

'Behoud van de leefkwaliteit van de omwonenden en hun leefomgeving. Ga uit van het voorzorgbeginsel en neem ook de verminderde arbeidsuren en toegenomen zorgkosten mee in de doorberekeningen van de MER. Vliegtuiggeluid geeft slaapverstoringen en verlaagt de weerstand en heeft daarmee impact op de gezondheid. De financiële consequenties zijn nu voor de maatschappij. Dat geldt ook voor de vermindering van de gezondheid door een verslechtering van de luchtkwaliteit. Burgers zijn vaker ziek waardoor er minder productieve arbeidsuren zijn. Daarnaast wordt de druk op de zorg en de ziekenhuizen groter. Dat zijn kosten voor de samenleving.'

Antwoord

Met het MER wordt ervoor gezorgd dat het milieubelang een volwaardige rol in de besluitvorming heeft. Het achterliggend idee is dat milieuwaarden in tegenstelling tot personen en organisaties geen zienswijze kunnen indienen of beroepsprocedures kunnen starten. In het MER worden wel de effecten op de gezondheid in beeld gebracht, maar de effecten worden niet gemonetariseerd.

❖ Zienswijze: 93454839

Kern zienswijze

Indiener wil dat aanvullend een MKBA bij de alternatieven wordt uitgewerkt.

'In relatie tot de overlast en hinder die omwonenden ervaren van het vliegverkeer van en naar RTHA, vinden wij dat de NRD onvoldoende tegemoetkomt om de effecten op de leefomgeving in kaart te brengen. Een m.e.r. die per te onderzoeken alternatief een uitkomst geeft naar milieueffecten, is te summier. Wij vinden dat evenals bij het vorige NRD (periode 2014-2018) een MKBA dient te worden uitgevoerd om gehoor te geven aan de zorgen van omwonenden en vindt dat RTHA dit instrument moet inzetten als onderbouwing richting het (concept) Luchthavenbesluit.'

Antwoord

Alle te onderzoeken alternatieven in het MER alternatieven worden voorzien van een economische onderbouwing waarbij inzicht gegeven wordt in de vervoerprognoses, bedrijfseconomische haalbaarheid van de luchthavenexploitatie en de maatschappelijk-economische betekenis van de luchthaven(ontwikkeling).

NRD tekstueel

❖ Zienswijze: 93053906

Kern zienswijze

Indiener vraagt om de tabel onder 3.2 milieuaspecten te wijzigen.

'Op basis van de bovenstaande commentaar verzoeken wij om in de onderzoeken de onderstaande wijzigingen van de tabel onder 3.2 Milieuaspecten - Emissies en luchtkwaliteit

- a. Emissies van alle hieronder genoemde stoffen per activiteit.*
- b. Luchtkwaliteit*
 - NO₂ — jaargemiddelde concentratie en concentratiebijdragen van de verschillende typen vliegtuigen en typen activiteiten op tenminste 10 relevante toetspunten.*
 - NO₂ — overschrijding uurgemiddelde concentratie (minder relevant).*
 - PM₁₀ — jaargemiddelde concentratie en concentratiebijdragen van de verschillende typen vliegtuigen en typen activiteiten op tenminste 10 relevante toetspunten.*
 - PM_{2,5} — jaargemiddelde concentratie en concentratiebijdragen van de verschillende typen vliegtuigen en typen activiteiten op tenminste 10 relevante toetspunten.*
 - Ultrafijnstof op basis van de meest recente inzichten en concentratiebijdragen van de verschillende typen vliegtuigen en typen activiteiten op tenminste 10 relevante toetspunten.*
 - PM₁₀ — overschrijding uurgemiddelde concentratie (minder relevant).*
 - VOS, geurhinder en concentratiebijdragen van de verschillende typen vliegtuigen en typen activiteiten op tenminste 10 relevante toetspunten.*
 - CO₂ — emissie voor vertrekkend verkeer over de gehele vlucht*
 - Lood — jaargemiddelde en concentratiebijdragen van de verschillende typen vliegtuigen en typen activiteiten op tenminste 10 relevante toetspunten.*
 - Stikstofdepositie — in de nabije omgeving en op relevante Natura 2000-gebieden in Zuid-Holland.'*

Antwoord

Het ministerie van IenW laat voor onder andere de luchthaven RTHA berekenen welke concentraties in de omgeving van de luchthaven kunnen optreden als gevolg van het vliegverkeer van en naar de luchthaven en welke risico's daarmee samenhangen. Deze informatie wordt meegenomen in het MER. Het gaat hierbij om concentraties van de stoffen PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, CO, C₆H₆ en SO₂. Voor NO_x, SO_x, CO₂, VOS en zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) worden emissies beschreven (zie ook paragraaf over de gezondheid WHO). Om de effecten van stikstofdepositie op daarvoor kwetsbare natuur in beeld te brengen worden de effecten van stikstofdepositie van het luchtverkeer, extra wegverkeer en grondgebonden activiteiten onderzocht. Al deze resultaten worden in het MER gepresenteerd.

❖ Zienswijze: 93595527

Kern zienswijze

Indiener ziet graag een aantal tekstuele aanpassingen in paragraaf 2.3.2.

'Alternatief 2: Opmerkingen bij de samenvattende tabel van de uitkomsten van het participatietraject: Gaarne bij "Randen van de dag", nader specificeren de tijden bij het alleen landen in de avond en starten in de ochtend.

Gaarne bij "Randen van de dag", specificeren de gefaseerde invoer van verbod op starten niet geluidsarme toestellen in de ochtend.

Gaarne bij "Capaciteit" vermelden dat het hier het startjaar betreft.'

Antwoord

Deze opmerkingen zullen ter overweging aan RTHA meegegeven worden.

❖ *Zienswijze: 93731028*

Kern zienswijze

Indiener wil dat het studiegebied duidelijker wordt beschreven.

'In de concept-Notitie Reikwijdte en Detailhandel wordt nog niet inzichtelijk gemaakt wat het studiegebied van de MER zal zijn. Er wordt aangegeven dat het studiegebied per onderwerp zal verschillen.'

Antwoord

De studiegebieden voor de verschillende milieueffecten worden in het MER beschreven. Omdat de effecten per milieuthema anders zijn, zullen de studiegebieden ook verschillen (het studiegebied voor geluid is anders dan dat voor luchtkwaliteit). Het uitgangspunt is dat het studiegebied altijd groot genoeg moet zijn om alle relevante milieugevolgen van het Luchthavenbesluit in beeld te brengen.

❖ *Zienswijze: 93721817*

Kern zienswijze

Indiener ziet graag een aanvulling op paragraaf 1.2.

'Bij regels over het gebruik van de luchthaven gaat het niet alleen om geluidhinder, maar ook om regels met betrekking tot vliegveiligheid, externe veiligheid en luchtverontreiniging (artikel 8.44 Wet Luchtvaart). Het gaat om evenwichtige, gelijkwaardige vereisten die ook als zodanig genoteerd dienen te worden.'

Antwoord

In een Luchthavenbesluit worden regels opgenomen met betrekking tot geluidhinder, vliegveiligheid, externe veiligheid en ruimtelijke beperkingen, zoals ook in betreffende paragraaf staat. In het MER zal ook aandacht aan luchtkwaliteit besteed worden.

❖ *Zienswijze: 93718470*

Kern zienswijze

Indiener geeft aan dat de beschrijvingen van de alternatieven niet consequent zijn.

'In onze zienswijze gaan wij in op de in de NRD genoemde alternatieven (paragraaf 2.3, pagina 13). Deze alternatieven corresponderen niet met de in het NRD voorgestelde te onderzoeken alternatieven voor de MER (paragraaf 2.3.7, figuur 1: Overzicht te onderzoeken alternatieven, pagina 17).'

Antwoord

Figuur 1 op p. 17 onder par. 2.3.7. betreft een schematisch overzicht van de beschrijving van de alternatieven die overwogen zijn in paragraaf. 2.3.

❖ *Zienswijze: 93715178*

Kern zienswijze

Indiener wil graag aangepast in de NRD dat het om ernstig slaap verstoorden gaat in het geval van slaapverstoring.

'In de NRD wordt gesproken over het aantal ernstig gehinderden en het aantal slaap verstoorden dat wordt berekend. In het geval van slaapverstoring gaat het hier om ernstig slaap verstoorden. Dit moet in de hele tekst worden aangepast.'

Antwoord

In het MER wordt de correcte terminologie met aantallen ernstig slaap verstoorden toegepast. Voor de NRD gelden in tegenstelling tot het MER geen wettelijke inhoudseisen. De NRD dient alleen om alle belanghebbenden te informeren over het voornemen van de initiatiefnemer.

Advies NRD door de Commissie m.e.r

De vergelijking van de alternatieven verdient bijzondere aandacht. Presenteer de vergelijking bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Zorg voor:

- 1 Een zo beknopt mogelijk MER, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- 2 Een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst;
- 3 Recent, goed leesbaar kaartmateriaal, met een duidelijke legenda.

Geef de milieueffecten weer op een laagdrempelige manier, bijvoorbeeld in aantallen en op kaart naast de meer technische informatie die het MER ook moet geven. Een digitaal of online MER leent zich daar goed voor.

Antwoord

Het MER moet een zelfstandig en goed leesbaar stuk zijn. De aanbevelingen van de Commissie voor de m.e.r. op het gebied van leesbaarheid worden dan ook zo goed mogelijk overgenomen.

Vlieggedrag piloot

❖ Zienswijzen: 93661368, 93648929, 93712010

Kern zienswijzen

Indiener wil dat de invloed van het vlieggedrag van de piloot op de hinder moet worden onderzocht.

'Het gaat bij hinder voor de direct omwonenden om het geluid dat bij stijgen en landen wordt geproduceerd op geringe hoogte. Dit geldt ook t.a.v. de uitstoot van schadelijke stoffen. Hierop zal het MER extra kritisch moeten zijn. Wij willen dat in het MER ook een onderzoek plaatsvindt naar de gevolgen van het vlieggedrag van piloten bij landen (met meer of minder geluidsproductie).'

Antwoord

In het kader van het MER wordt het vliegtuiggeluid bij de verschillende te onderzoeken alternatieven onderzocht en inzichtelijk gemaakt. Dat gebeurt met modellen waarvoor de invoer onder meer bestaat uit de routes en profielen (hoogte en snelheid) die historisch gezien gevolgd zijn (de zogenoemde 'radartracks'). Daarnaast wordt in deze geluidsmodellen ook rekening gehouden met de stand van de motoren en derhalve met de mate van geluidsproductie, zoals de indiener aangeeft.

Klachtenregistratie

❖ Zienswijze: 93698231

Kern zienswijze

Indiener vindt dat overheden het moeilijk maken om klachten in te dienen over RTHA.

'Het ontmoedigingsbeleid van de overheid om klachten in te dienen is schokkend te noemen. Daarmee kiest de overheid bewust de kant van de veroorzaker van deze ellende in plaats van de burger hiertegen te beschermen. Stijgt het aantal klachten dan wordt de procedure het jaar daarop aangepast. Natuurlijk gebeurt dit zgn. onder het kopje verbetering, maar het wordt juist minder gebruiksvriendelijk. Een klacht over kerosinestank kun je niet onder het kopje luchtvaart indienen. De veroorzaker is toch echt een vliegtuig. Ook probeert de luchthaven het aantal klachten door beïnvloeding zo laag mogelijk te houden. Niet de bron wordt aangepakt maar de klagers. Toen het aantal klachten vervolgens sterk opliep, kwam de volgende degradatie uit de hoge hoed. Voortaan kan alleen nog maar per postcode een klacht ingediend worden. Ook het jaarverslag is niet volledig.'

Antwoord

Voor de klachtenafhandeling voor RTHA is de DCMR Milieudienst Rijnmond verantwoordelijk. De inhoud van deze zienswijze zal aan DCMR overgebracht worden.

❖ Zienswijze: 93721817

Kern zienswijze

Indiener geeft aan dat het gestegen aantal klachten mist in paragraaf 2.2.

'In deze hele paragraaf wordt niets gemeld over het aantal klachten dat exponentieel gestegen is de afgelopen jaren (met uitzondering van de twee corona jaren). Dit zou ook onderdeel moeten zijn van deze paragraaf, met daarbij een analyse hoe hun plan rekening houdt met het klachtenpatroon in de dag en in de seizoenen.'

Antwoord

In de Luchtvaartnota heeft het kabinet aangegeven dat hinderbeperking een belangrijk uitgangspunt is in het beleid en daarmee voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol en de overige regionale burgerluchthavens van nationale betekenis, zoals RTHA. De meldingen over klachten geven inzicht in de ervaren hinder, mogelijke oorzaken, en mede op basis hiervan kunnen hinderbeperkende maatregelen worden gezien. Meldingen hebben een signalerende functie. Dit in aanvulling c.q. naast de inzichten over hinderbeleving die volgen uit bijvoorbeeld de vierjaarlijkse GGD Gezondheidsmonitor waarbij de geluidhinder op gemeente-, wijk- en buurniveau in de wijde omgeving rond een luchthaven in beeld wordt gebracht. De luchthaven stelt de komende maanden een MER op, waarin verschillende hinderbeperkende maatregelen worden onderzocht, bijvoorbeeld ten aanzien van de reductie van nachtverkeer of het verstillen van de vloot in de randen van de dag. Deze maatregelen zijn mede het gevolg van signalen uit de klachtenrapportages van DCMR.

Bestuurlijk

❖ *Zienswijze: 93053906*

Kern zienswijze

Indiener verwacht dat de zienswijzen van de regionale overheden gedeeld worden met de Tweede Kamer.

'Wij verwachten dat de zienswijze van de regionale overheden in de MER-procedure gedeeld worden met Tweede Kamerleden zodat daar een gedegen debat gevoerd kan worden over het Luchthavenbesluit RTHA.'

Antwoord

De reactienota op de zienswijzen wordt aan de Tweede Kamer aangeboden. Het staat indiener uiteraard vrij de zienswijze aan de Tweede Kamer aan te bieden.

❖ *Zienswijze: 93686769*

Kern zienswijze

Indiener stelt dat de luchthaven geen zeggenschap heeft over luchtvaartmaatschappijen.

'De voorstellen in het EPP – en daarmee van de NRD zijn gebaseerd op vooronderstellingen en vooraf vastgestelde voorwaarden die doelstellend zijn geformuleerd op grond van wensdenken en niet onderbouwde feiten. Belangrijker is echter het feit dat de luchthaven geen zeggenschap heeft over of mogelijkheden tot aansturing van de inzet, bestemming en planning van de luchtvaartmaatschappijen. De voorstellen van RTHA in de concept NRD waarmee de luchthaven zijn aanvraag voor zijn derhalve krachteloos.'

Antwoord

In het Luchthavenbesluit kunnen onder meer regels gesteld worden met betrekking tot openingstijden en de toegang van vliegtuigen met een bepaalde specificatie (bijvoorbeeld voor geluid) op bepaalde dagdelen. Op basis daarvan zou RTHA invulling kunnen geven aan de in de NRD opgenomen alternatieven.

Luchtruimherziening

❖ *Zienswijze: 93607317*

Kern zienswijze

Indiener verzoekt luchtruimherziening vóór terinzagelegging luchthavenbesluit RTHA te publiceren.

'Parallel aan het traject naar het nieuwe luchtvaartbesluit RTHA, werkt uw ministerie aan de luchtruimherziening. Wij constateren daarbij dat de luchtruimherziening gevolgen kan hebben voor de uiteindelijke uitwerking van het Luchthavenbesluit. De beoogde publicatiedata van beide documenten liggen echter zeer dicht bij elkaar. Wij vragen u hier passend mee om te gaan. Dit betekent dat de luchtruimherziening bekend moet zijn vóór de publicatiedatum van het concept-Luchthavenbesluit. Alleen zo hebben wij een volledig beeld van de situatie om een zorgvuldig afgewogen zienswijze op het concept-Luchthavenbesluit in te dienen.'

Antwoord

Het streven is om het Luchthavenbesluit RTHA vóór 2025 vast te stellen. Het programma Luchtruimherziening heeft een looptijd tot 2035. Daarom, wordt er in het kader van de onderzoeken voor het Luchthavenbesluit (waaronder het MER) uitgegaan van de huidige aankomst- en vertrekroutes. In de Luchtvaartnota 2020-2050 is aangekondigd dat het kabinet gaat bekijken hoe het nauwkeurig gebruik van vliegroutes en het vastleggen van preferente minimale vlieghoogten in juridische besluiten

zo goed mogelijk kan worden geborgd en gehandhaafd. Dit gebeurt parallel aan de uitwerking van het routeontwerp in de luchtruimherziening.

Onderwijskwaliteit

❖ *Zienswijze: 93152685*

Kern zienswijze

Indiener vraagt welk effect geluidhinder heeft op kwaliteit onderwijs en resultaten.

'Ik verzoek u te onderzoeken wat dit betekent voor b.v. scholen waar een leerkracht steeds moet stoppen met lesgeven omdat er een vliegtuig overkomt, maar ook voor de concentratie van leerlingen bij proefwerken en examens.'

In de Luchtvaartnota heeft het kabinet aangegeven dat de overlast van luchthavens de komende jaren omlaag moet, zowel voor wat betreft de geluidbelasting als wat betreft emissies van verontreinigende stoffen. Daartoe heeft RTHA in de NRD een aantal maatregelen aangekondigd. In het Besluit geluidhinder zijn scholen (in het besluit staat "onderwijsgebouwen") daarnaast aangemerkt als geluidgevoelige objecten. Dit betekent dat scholen een zekere mate van bescherming genieten tegen (in dit geval) vliegtuiggeluid. In het Luchthavenbesluit worden daartoe beperkingengebieden opgenomen waarbinnen geen (nieuwe) geluidgevoelige objecten gebouwd mogen worden. Voorts zal in het MER de geluidhinder geografisch gepresenteerd worden zodat ook de geluidbelasting op scholen en andere kwetsbare objecten zichtbaar wordt. Het effect van vliegtuiggeluid op de concentratie bij leerlingen en resultaten bij proefwerken en examens zijn is onderdeel van het MER.

Overige vragen en inbreng

❖ *Zienswijze: 92959127*

Kern zienswijze

Indiener heeft een kaart ingediend.

Antwoord

De zienswijze betreft een kaart, hierover is contact geweest met de indiener.

❖ *Zienswijze: 93233704*

Kern zienswijze

Indiener wil weten of er een directe relatie tussen de hier lokaal vastgestelde bestemmingsplannen en de geldende geluidsnorm is.

'Is er een directe relatie tussen de hier lokaal vastgestelde bestemmingsplannen en de geldende geluidsnorm?'

Antwoord

In een Luchthavenbesluit (en in de huidige Omzettingsregeling voor RTHA en het Aanwijzingsbesluit daarvoor) worden zogenoemde beperkingengebieden vastgelegd, waaronder voor geluid. Concreet worden er voor geluid contouren rond de luchthaven getrokken en daarbinnen gelden beperkingen, die onder meer van toepassing zijn op bestaande woningen en nieuwbouw. Dat er beperkingen gelden en welke dat zijn, is met betrekking tot geluid vastgelegd in artikel 12 van het Besluit burgerluchthavens. Hierin is bijvoorbeeld bepaald dat er binnen de 56 dB(A) L_{den} -contour (behoudens een aantal uitzonderingen) geen nieuwbouw mag plaatsvinden.

❖ *Zienswijze: 93607317*

Kern zienswijze

Indiener stelt dat gemeente niet verantwoordelijk is voor communicatie en informatievoorziening.

'Wij ondersteunen het belang van een goede informatievoorziening voor toekomstige bewoners en gebruikers die te maken kunnen krijgen met de effecten van de aanwezigheid van de luchthaven. Het is belangrijk dat inwoners een goede afweging kunnen maken van de impact hiervan op de leefomgeving. De gemeente kan hier echter niet de verantwoordelijkheid voor dragen zoals RTHA van ons verlangt, dit is onbespreekbaar. Hoewel dit buiten de kaders van de NRD en het MER valt, hechten wij eraan dit hierbij te benadrukken. Over andere samenwerkingsvormen om de communicatie te versterken gaan wij graag het gesprek met u aan.'

Antwoord

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

❖ *Zienswijze: 93682130*

Kern zienswijze

Indiener verzoekt om een regeling voor gevelisolatie voor omwonenden in te voeren, zoals bij Schiphol. *'De provincie heeft kennisgenomen van het voornemen van de minister om voor omwonenden van Schiphol een regeling voor gevelisolatie in het leven te roepen. De maatregel is onderdeel van een breed programma om de geluidhinder rondom Schiphol terug te dringen; dit vanwege de gezondheid van omwonenden en de leefomgevingskwaliteit. Wij juichen de opstelling van de minister en de manier waarop hij verantwoordelijkheid neemt toe. Onder het motto: 'gelijke monniken, gelijke kappen' wijzen wij naar de situatie van omwonenden van RTHA in de Rotterdamse regio. Onze oproep aan de minister is om ook voor Rotterdam dezelfde verantwoordelijkheid te nemen, en eveneens te komen met een breed programma gericht op het verbeteren van de gezondheid van omwonenden en de leefomgevingskwaliteit.'*

Antwoord

De isolatieregeling die wordt ingesteld voor de omgeving van Schiphol is onderdeel van het basispakket geluid. Zoals aangekondigd in de kamerbrief 'Programmatistische aanpak geluid Schiphol – isolatieprogramma' wordt aan de woningen waar de geluidbelasting het hoogst is gevelisolatie aangeboden in de omgeving van Schiphol. Hiermee wordt met het basispakket geluid het isolatieprogramma binnen de criteria en voorwaarden van de oude isolatieprogramma's in lijn gebracht met de actuele geluidbelasting rondom de luchthaven. In het kader van de besluitvorming over de Luchthavenbesluiten wordt gezien of voor de regionale luchthavens van nationale betekenis sprake moet zijn van een nieuw isolatieprogramma.

❖ *Zienswijze: 93698231*

Kern zienswijze

Indiener benoemt dat in het verdrag van Chicago, Bijlage 14 (editie 1983, bijgewerkt tot 1986) regels staan voor obstakelhoogten rondom luchthavens. Indiener vraagt of er nog andere edities of bijwerkingen verschenen zijn sindsdien.

'In 1947 ratificeerde Nederland het internationale luchtvaartverdrag van Chicago. In bijlage 14 (editie 1983, bijgewerkt tot 1986) van dit verdrag worden in verband met de vliegveiligheid, regels gegeven voor de obstakelhoogten rondom luchthavens. Niet alleen de aanvlieg- en vertrekroute moest vrij zijn van hindernissen, ook een gebied rondom de luchthaven is gebonden aan strikte beperkingen in bouwhoogten. Rondom RTHA geldt tot op een afstand van 4 kilometer en maximaal toelaatbare bouwhoogte van 45 meter (Centraal Station). Deze hoogte neemt met 5 meter per 100 meter toe tot 145 meter op 6 kilometer (de Maas). Mochten er andere editie en bijwerkingen gekomen zijn dan verneem ik die graag van u.'

Antwoord

Dit is het geval. Bijlage 14 wordt om de drie jaar aangepast. Op dit moment is 'ICAO Annex 14, Volume I, Aerodrome Design and Operations, 9th edition, July 2022' van kracht.

❖ *Zienswijze: 93733095*

Kern zienswijze

Indiener wil inzicht in de verwachte werkomstandigheden van de medewerkers.

'Mijn 4e vraag aan u is: Kunt u mij duidelijkheid verschaffen hoe de werkomstandigheden van de medewerkers op het platform van de luchthaven en in en om de gebouwen zullen gaan voldoen aan de huidige en te verwachten normen en arbeidsvoorwaarden.'

Antwoord

De werkomstandigheden op RTHA zijn geen onderdeel van het MER. De arbeidsinspectie ziet hierop toe.

❖ *Zienswijze: 93721817*

Kern zienswijze

Indiener geeft aan dat uitspraken over de effecten van de reductie van het aantal vluchten op de commerciële luchtvaart niet correct zijn.

'Bij de opmerking dat reductie van het aantal vluchten voor commercieel verkeer niet betaalbaar is moet een kanttekening worden geplaatst. In de huidige situatie betaalt het commercieel verkeer het leeuwendeel van de operationele kosten van de luchthaven en liften andere gebruikers voor een prikkie mee. Zo is de overheid nauwelijks geld kwijt aan de verschillende maatschappelijke taken die vanaf de luchthaven worden uitgevoerd. Op het moment dat de overheidsbijdrage naar rato van het gebruik wordt vastgesteld, verandert het verdienmodel van de luchthaven fundamenteel.

Overigens wordt hier gesproken over de omvang van de vaste kosten, een rendabele exploitatie en het niet kunnen halen van het noodzakelijk kwaliteitsniveau (wat dan ook is) zonder enige onderbouwing. Op geen enkele wijze is inzage verkregen of beschikbaar in V&W rekeningen van de luchthaven en/of participanten. Het zijn daarmee stellingen die niet bevestigd of tegengesproken kunnen worden. Het niet meenemen van een alternatief dat leidt tot een aantal vliegtuigbewegingen beneden het niveau van gebruikersjaar 2019 is dan ook niet onderbouwd. Vanuit het perspectief van overlast voor omwonenden is het juist goed om een alternatief mee te nemen waarbij vermindering van overlast als uitgangspunt wordt genomen. Opbouw van het alternatief kan plaatsvinden door uit te gaan van een reële vergoeding voor maatschappelijke vluchten, basisniveau van de luchthaven zelf en beperkte aanvulling met commerciële luchtvaart om te komen tot een stabiele, rendabele luchthaven. Een dergelijk alternatief bij voorbaat af te doen als het in gevaar brengen van een gezonde financiële soliditeit van de luchthaven is zonder onderbouwing niet juist. Een dergelijk alternatief blijft ruimte bieden voor spoedeisend verkeer, waaronder het spoedeisend helikopterverkeer en ander maatschappelijk vliegverkeer.'

Antwoord

In het MER wordt een alternatief onderzocht met minder vliegtuigbewegingen (indicatief 25%). Er wordt ook een variant op het EPP onderzocht zonder ontwikkelruimte waarbij de totale passagierscapaciteit gelijk blijft. Bij de vraag of dit alternatief financieel/economisch haalbaar is, kan door de luchthaven gekeken worden naar mogelijke grotere overheidsbijdragen voor diensten die gebruik maken van de luchthaven.

Advies NRD door de Commissie m.e.r

Samenvatting

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel volgens de Commissie voor de m.e.r. bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Voor omwonenden en belanghebbenden moet de samenvatting ook goed te begrijpen zijn.

Antwoord

Een verplicht onderdeel van het MER is een zelfstandige en goed leesbare samenvatting. Het MER wordt voorzien van een uitgebreide en goed leesbare samenvatting, dat als zelfstandig document een goede afspiegeling is van de inhoud van het MER. De belangrijkste zaken die in de samenvatting van het MER worden opgenomen:

- *De voorgenomen activiteit en de onderzochte varianten en mitigerende maatregelen;*
- *De belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de varianten en mitigerende maatregelen;*
- *De onzekerheden en leemten in kennis;*
- *De vergelijking van effecten van varianten en mitigerende maatregelen onderling en met de referentie, en de argumenten voor gemaakte keuzes.*

Onafhankelijkheid

❖ Zienswijze: 93233704

Kern zienswijze

Indiener wil garantie over onafhankelijkheid vergunningverlener en handhavers.

'RTHA en haar aandeelhouders hebben een financieel belang bij groei van de luchthaven. De vergunningverlener en handhavers moeten gegarandeerd geheel onafhankelijk van deze stakeholders opereren. Kunt u dat garanderen?'

Antwoord

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is de toezichthouder van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De taak van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is ervoor te zorgen dat bedrijven, organisaties en overheidsinstanties de wet- en regelgeving over de duurzame leefomgeving, de fysieke veiligheid naleven. De ILT bevordert de naleving van wetten en regels via vergunningverlening, door middel van handhaving (dienstverlening, toezicht en opsporing) en door onderzoek te doen.

Het is de opdracht van de ILT om de rechten en plichten van burgers en bedrijven te waarborgen door transparante voorlichting en informatie te geven. De ILT heeft daarbij de plicht om onafhankelijk en deskundig te oordelen, belangenverstrengeling te vermijden, voorbeeldgedrag te tonen en zich publiekelijk te verantwoorden.

❖ Zienswijze: 93320319

Kern zienswijze

Indiener wil Transparantie en eerlijke berichtgeving over luchtvaart.

'Ik pleit ook voor meer transparantie en eerlijke berichtgeving over de luchtvaart. Ieder fatsoenlijk en weldenkend mens die de staat van het klimaat in ogenschouw neemt en de vele wanhoopsberichten op www.vliegheerrie.nl leest snapt dat de luchtvaart op deze manier niet meer van deze tijd is. Maar daar lees je in het nieuws niets over en ook het verantwoordelijke ministerie laat zich daar tegenover de burger niet over uit.'

Antwoord

Het doel van het MER is om het milieubelang volwaardig mee te laten wegen in de besluitvorming. Daarmee worden de milieuafwegingen die door het ministerie gedaan worden publiek gedeeld en moet ook duidelijk zijn hoe het Luchthavenbesluit tot stand is gekomen. Om te zorgen voor een transparante en onafhankelijke besluitvorming over het luchthavenbesluit zijn er een aantal waarborgen vastgelegd in de procedure. Dat zijn:

- 1) Het ontwerp-Luchthavenbesluit en het MER worden ter inzage gelegd om zienswijzen te vragen;
- 2) Er wordt advies gevraagd aan wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. op het opgestelde MER;
- 3) Het ontwerp-Luchthavenbesluit wordt voorgelegd aan de Eerste en Tweede Kamer en
- 4) Er wordt advies gevraagd aan de Raad van State over het ontwerp-Luchthavenbesluit;
- 5) De regering stelt op basis van adviezen en zienswijzen het Luchthavenbesluit vast.

❖ *Zienswijze: 93416431*

Kern zienswijze

Indiener doelt op niet-onafhankelijkheid van het onderzoek, omdat initiatiefnemer betaalt voor het MER. *'Het vliegveld betaalt het milieuonderzoek. Dat kun je dus niet onafhankelijk noemen. Desondanks baseert de MER (Milieu Effect Rapportage) zich hierop. Dit is een ongewenste situatie.'*

Antwoord

Het is in de wet milieubeheer vastgelegd dat de initiatiefnemer verantwoordelijk is voor de uit te voeren onderzoeken voor het MER. Voor de beoordeling van de kwaliteit en de juistheid en volledigheid van de milieu -informatie is binnen IenW een passende functiescheiding toegepast. Het Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal (DGMI) is binnen het ministerie verantwoordelijk voor de toetsing van het MER vanuit de rol van bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure ter voorbereiding op het luchthavenbesluit RTHA. Tevens vraagt het ministerie aan de Commissie voor de m.e.r. om een onafhankelijk en deskundig toetsingsadvies uit te brengen over de inhoud van het MER.

7 Bijlagen

7.1 Bijlage 1: Verklarende woordenlijst

Term of afkorting	Beschrijving
AERIUS	Model waarmee stikstofdepositie wordt berekend.
Alternatief	Verschillende invullingen van een voorgenomen activiteit
Besluitvorming	Het proces om tot een besluit te komen, het gaat om de vorming, totstandkoming van een beslissing of besluit
Bevoegd gezag	Het bestuursorgaan dat verantwoordelijk is voor vergunningverlening, toezicht, handhaving, meldingen en het toestaan van afwijken van algemene regels
Business Aviation	Vluchten uitgevoerd voor bedrijven om passagiers en/of goederen te vervoeren ter ondersteuning van hun bedrijfsuitvoering
Commercieel verkeer	In dit document wordt dit gebruikt als synoniem voor (groot)handelsverkeer
dB (A)	Decibel. De dB(A) is de eenheid waarin de sterkte van het geluid in verreweg de meeste gevallen wordt weergegeven. De dB(A) is afgeleid van de gewone decibel, maar corrigeert de geluidssterktes voor de gevoeligheid van het (menselijk) oor
Doc29 rekenvoorschrift	Een Europees rekenvoorschrift voor het berekenen van de geluidbelasting, opgesteld door de European Civil Aviation Conference (ECAC)
Emissie	De uitstoot of lozing van verontreinigingen
Gebruiksruimte / Geluidsruimte	Met de gebruiksruimte bedoelt de wetgever de binnen een gebied aanwezige juridische ruimte voor activiteiten in de fysieke leefomgeving. Binnen deze ruimte zijn activiteiten mogelijk zonder dat er doelen in het gedrang komen of dat er niet voldaan wordt aan omgevingswaarden. In dit document ook aangeduid als geluidsruimte: de maximale jaarlijkse toegestane geluidbelasting
Geluidbelasting	De geluidsniveaus van alle vliegtuigen die gedurende één jaar van en naar het vliegveld vliegen op een bepaalde wijze bij elkaar opgeteld. Geluidbelasting in de nachtperiode: L_{night} Geluidbelasting voor de dag-avond-nacht periode: L_{den}
Geluidscontour	Lijnen die de gebieden afbakenen waarbinnen sprake is van een bepaalde minimale, berekende jaarlijkse geluidbelasting
General Aviation (GA)	In dit document wordt met General Aviation bedoeld luchtvaart uitgevoerd met vaste vleugelvliegtuigen met propeller aandrijving die een maximale startmassa hebben van ten hoogste 6.000kg
Grenswaarde	Getalswaarde die niet overschreden mag worden
Grondgebonden geluid	Het geluid dat gerelateerd is aan activiteit die op de grond plaatsvinden

Handelsverkeer	Verkeersvluchten van luchtvaartmaatschappijen die open staan voor individuele boekingen voor passagiers en/of vracht en/of post. Deze vluchten kunnen worden onderverdeeld in geregelde vluchten (lijnvluchten; commerciële vluchten uitgevoerd op een vaste route volgens een gepubliceerde dienstregeling) en niet-geregelde vluchten (chartervluchten; in het passagiers-en vrachtvervoer commerciële vluchten met een ongeregeld karakter)
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
L _{den}	Europese dosismaat voor geluid met drie etmaalweegfactoren day (07.00 - 19.00 uur), evening (19.00 - 23.00 uur) en night (23.00 - 07.00 uur).
L _{night}	Europese dosismaat voor geluid specifiek voor de nacht (23.00 - 07.00 uur)
Luchthavenbesluit	Het Luchthavenbesluit beschrijft wat er op een luchthaven wel en niet mag, hierin staat onder andere beschreven hoe groot het luchthavengebied is, welke activiteiten er op de luchthaven uitgevoerd worden, welke vliegtuigen, helikopters en drones mogen vliegen, hoe vaak en wanneer er gevlogen mag worden en wat er in de omgeving wel en niet mag omdat dat gevolgen heeft voor het milieu
Luchtgebonden geluid	Het geluid dat gerelateerd is aan een activiteit die in de lucht plaatsvindt
Meteotoeslag	Is in het vigerende stelsel een toeslag op het baangebruik, waardoor in de berekening van de milieueffecten rekening gehouden wordt met de maximaal te verwachten effecten die door jaar op jaar wisselende weersomstandigheden kunnen optreden
m.e.r.-procedure	De procedure van de milieueffectrapportage. Het onderzoek naar de mogelijke milieugevolgen van een bepaalde activiteit
MER	Milieueffectrapport. Het rapport waarin de milieueffecten van een bepaalde activiteit (project of plan) staan beschreven
Natura 2000	Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden
NORAH	Nieuw Europees model voor helikopter geluid (NOise of Rotorcraft Assessed by a Hemisphere-approach)
NRD	Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Omschrijving van de voorgenomen activiteit waarin beschreven is wat er precies onderzocht wordt (reikwijdte) en met welke diepgang (detailniveau)
Omgevingswet	Nieuwe wet waarin de bestaande wet- en regelgeving over de leefomgeving gebundeld worden
Omzettingsregeling	De huidige gebruiksvergunning waar RTHA zich aan moet houden
Positievlucht	Een vlucht zonder lading (passagiers, vracht, post) van een luchthaven om vanaf de volgende luchthaven een vlucht met lading uit te voeren
RBML	Wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens

Referentiesituatie	De huidige situatie en autonome ontwikkeling, dit is de situatie waartegen de voorgenomen activiteit beoordeeld wordt
RTHA	Afkorting voor Rotterdam The Hague Airport, handelsnaam van Rotterdam Airport B.V. die een 100% dochter is van Schiphol Group en de Rotterdamse luchthaven namens Schiphol Group exploiteert
Spoedeisend verkeer	Onder spoedeisend verkeer wordt in dit document bedoeld vluchten ter bestrijding van brand, search and rescue-vluchten, traumavluchten en donorvluchten alsmede vluchten ter uitoefening van politietaken
Startprocedure	De manier hoe een vliegtuig start, er wordt onderscheid gemaakt in NADP1 en NADP2 startprocedures. Soms wordt voor het begrip startprocedures ook de term vertrekprocedures gebruikt
Vliegtuigbeweging	Start of landing van een vliegtuig van of op een luchthaven
Vlootvernieuwing	Het vervangen van bestaande vliegtuigen door nieuwe soortgelijke vliegtuigen
Voorgenomen activiteit	Het voorgenomen plan
Wet- en regelgeving	De wetten en regels die gelden
WHO	World Health Organisation



Aan

Minister

nota

Reactienota reikwijdte en detailniveau
milieueffectrapportage Rotterdam The Hague Airport

TER BESLISSING

Datum

22 juni 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/169877

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir Duurzame Leefomg & Circ
Economie
Leefomgeving

Beslistermijn

23 juni 2023

Bijlage(n)

3

Aanleiding

Bijgevoegd vindt u de brieven waarmee de reactienota over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport (MER) voor de luchthaven Rotterdam The Hague Airport (RTHA) wordt aangeboden aan de Eerste en Tweede Kamer en RTHA. De reactienota vormt het advies (in de rol van bevoegd gezag voor deze m.e.r.-procedure) aan de luchthaven over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER.

Geadviseerd besluit

- Kennis te nemen van de reactienota en de kamerbrieven aan beide kamers.
- Akkoord te gaan met de verzending van de reactienota en de kamerbrieven aan beide kamers.

Beslistermijn

Conform uw verzoek, wordt de reactienota voor het Commissiedebat Luchtvaart op 27 juni 2023 naar de Eerste en Tweede Kamer verstuurd. Parallel zal DGMI (in samenwerking met Directie Participatie) de reactienota versturen naar de initiatiefnemer RTHA, de insprekers, de Commissie voor de m.e.r., en de wettelijke adviseurs (LNV/team natuurvergunningen en OCW/rijksdienst cultureel erfgoed).

Kernpunten

- De reactienota vormt uw advies (vanuit de rol van bevoegd gezag voor deze m.e.r.-procedure) aan de luchthaven over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER.
- Naar aanleiding van de zienswijzen en het advies van de Commissie m.e.r. wordt aan RTHA geadviseerd om een breder scala aan alternatieven te onderzoeken dan die in het concept-NRD zijn beschreven.
- Het gaat dan om een alternatief met een vermindering van indicatief 25% van het aantal vliegbewegingen en een variant van alternatief 4 uit de concept-NRD (EPP zonder ontwikkelruimte) zonder groei van de passagierscapaciteit.
- Parallel aan het onderzoek voor de alternatieven wordt RTHA geadviseerd om de doelen uit de concept-NRD verder te concretiseren waardoor ze kwantificeerbaar en toetsbaar worden. En daarbij aan te sluiten bij de regionale behoefte.

Krachtenveld

- In eerdere kamerbrieven is de verwachting uitgesproken voor de zomer de reactienota te publiceren.
- In de CRO Rotterdam heeft RTHA aangegeven een krimpalternatief te willen onderzoeken.
- RTHA stelt de komende maanden het MER en een economische onderbouwing op. Op basis daarvan en conform de huidige planning zal de luchthaven dan eind 2023 met een aanvraag voor een Luchthavenbesluit komen.

Afstemming

De reactienota is een coproductie van DGMI en DGLM vanwege de directe samenhang met het luchtvaartbeleid. RTHA heeft een feitelijke check uitgevoerd op een eerder concept van de reactienota. HBJZ heeft op relevante onderdelen van de reactienota meegekeken. DCO is geïnformeerd over de hoofdlijn van de reactienota.

Datum

22 juni 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/169877

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir Duurzame Leefomg & Circ
Economie
Leefomgeving

Aan

Minister

Bijlage(n)

3

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Brief Eerste Kamer aanbidding reactienota RTHA	Aanbiedingsbrief met als bijlage de reactienota
2	Brief Tweede Kamer aanbidding reactienota RTHA	Aanbiedingsbrief met als bijlage de reactienota
3	Reactienota	Advies (in de rol van bevoegd gezag voor deze m.e.r.-procedure) aan de luchthaven over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER