

Zienswijze van de gemeente Rotterdam op de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau ten behoeve van een aanvraag luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport

Inhoud

Uitgangspunten zienswijze	2
Hoofdstuk 1 Inleiding	2
1.3 M.e.r. plicht en MER procedure:	2
1.7.2 Nieuw initiatief en participatietraject	2
Hoofdstuk 2 Kaders, alternatieven en autonome ontwikkeling	2
2.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten	2
2.2 Ontwikkelingen Rotterdam The Hague Airport	3
2.3 Alternatieven	3
2.3.2 Alternatief 2	4
2.3.6 Overige alternatieven en sluiting van de luchthaven	4
2.3.8 Optimalisaties	4
2.5 Vlootsamenstelling	4
2.7 Luchtruim en vliegroutes	5
2.8 Ruimtelijke ontwikkelingen	5
3 Milieueffecten	5
3.2 Milieuaspecten	5
3.3 Onderzoeken	6
3.3.1 Geluidsbelasting vliegverkeer	6
3.3.5 Wegverkeer	6
3.3.7 Luchtkwaliteit	6
3.3.9 Gezondheid	6

Uitgangspunten zienswijze

Deze zienswijze is mede gebaseerd op de reactie van de gemeente Rotterdam op het eindproduct van het participatietraject van 15 december 2022, kenmerk 22bb008508, (hierna: reactie) welke als bijlage is toegevoegd. In deze reactie zijn de uitkomsten van gesprekken met Rotterdammers, bewonersavonden, een enquête en adviezen van wijkraden, meegenomen. Veel omwonenden geven aan (steeds meer) hinder te ervaren als gevolg van de activiteiten van en op de luchthaven. Ook is er onder omwonenden sprake van (zorgen over) gezondheidsproblemen, als gevolg van zowel de onderbroken nachtrust als van de emissies van de vliegtuigmotoren, zoals (ultra) fijnstof. Dit heeft ons gesterkt in de overtuiging dat de gebruikruimte en het aantal vluchten over het referentiejaar 2019 niet kan worden uitgebreid en er meer aandacht moet zijn voor de ervaren overlast.

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.3 M.e.r. plicht en MER procedure:

Het luchthavenbesluit is van grote invloed op de omgeving. Het college deelt daarom de mening in de NRD dat voor een zorgvuldige procedure direct is gekozen voor het opstellen van een MER en geen m.e.r. beoordeling uit te voeren.

1.7.2 Nieuw initiatief en participatietraject

Aansluitend op voorgaande opmerking, delen we de opvatting de uitkomsten van het participatietraject, inclusief verschillende reflecties, te gebruiken als basis voor de alternatieven in het MER. Omdat geen overeenstemming is bereikt in het participatietraject heeft de initiatiefnemer Rotterdam The Hague Airport hierin keuzes gemaakt ten aanzien van de uit te voeren MER.

Desalniettemin herkennen wij de uitkomsten van het participatietraject in de NRD:

- De vloot groothandelsverkeer van de grootste gebruikers tussen 2024 en 2035 wordt vernieuwd met de inzet van stillere vliegtuigen in de ochtend. Dit leidt op termijn tot minder berekende hinder, een kleinere gebruikruimte voor niet-spoedeisend verkeer en kleinere geluidscontouren waarmee bestaande plannen voor woningbouw doorgang kunnen vinden;
- Het aantal vertraagde vluchten na 23:00 uur neemt met de helft af;
- Het aantal handhavingspunten wordt uitgebreid zodat handhaving beter gewaarborgd wordt.

Positief vinden wij dat mede gelet op onze reactie varianten zonder ontwikkelruimte en een beperkte ontwikkelruimte onderdeel uitmaken van het MER-onderzoek. Daar waar het de reactie (reflectie) van de gemeente Rotterdam betreft, hebben wij in deze zienswijze aanvullingen opgenomen.

Hoofdstuk 2 Kaders, alternatieven en autonome ontwikkeling

2.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten

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 zoals in onze reactie aangegeven, buiten beeld. Wij vinden het desalniettemin van belang dat de in onze reactie aangegeven (extra) maatregelen – die ook betrekking hebben op openingstijden – in een extra alternatief zonder ontwikkelingsruimte wordt meegenomen. Alleen zo kan er een daadwerkelijke afweging op basis van effecten plaatsvinden. Die extra maatregelen betreffen¹:

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

¹ Zie ook reactie op eindresultaat participatietraject d.d. 15 december 2022, kenmerk 22bo007353.

Wij benadrukken wellicht ten overvloede dat de huidige woningbouwplannen niet belemmerd mogen worden en dat de 56Lden contour de huidige 35 Ke contour niet mag overschrijden. Zo nodig dient de hoeveelheid vliegverkeer hier op te worden aangepast.

Wij verzoeken de invoerset in de MER ondubbelzinnig te beschrijven, bijvoorbeeld met verwijzingen naar onderliggende brongegevens (zoals geluidstabellen en vliegtuigtypen/klassen).

2.2 Ontwikkelingen Rotterdam The Hague Airport

Spoedeisend verkeer

Naar aanleiding van het onderzoek in 2018 naar uitplaatsing van het spoedeisend helikopterterverkeer in opdracht van de BRR, stelt de NRD dat de BRR er voor heeft gekozen om dit verkeer ook in de toekomst vanaf RTHA te blijven accommoderen. Wij willen er op wijzen dat de leden van de BRR niet hebben "gekozen"; zij hebben immers niet de bevoegdheid over de standplaats en inzet van helikopterterverkeer te besluiten. Destijds hebben de leden van de BRR wel geconstateerd dat er geen alternatieve locaties in de omgeving van RTHA zijn die aan de eisen en wensen van alle betrokkenen voldoen².

2.3 Alternatieven

Uitgangspunten voor de alternatieven

De NRD hanteert als uitgangspunt "redelijkerwijs te beschouwen alternatieven": technische maakbaar, betaalbaar en in principe probleemoplossend. De interpretatie vinden we echter te absoluut. Zo wordt uitgegaan van het minimaal in stand houden van de mobiliteitsfunctie van de luchthaven, onder verwijzing naar paragraaf 6.5 van de luchtvaartnota. De luchtvaartnota plaatst de regionale luchthavens van nationale betekenis, waaronder RTHA, in de context van het regionale draagvlak. "De Rijksoverheid vindt dat regionale luchthavens (waarvoor IenW bevoegd gezag is) zich moeten ontwikkelen voor de regio's waarin ze liggen". Wij zijn van mening dat de mobiliteitsfunctie daarmee ook (mede) gebaseerd moet zijn op een regionale afweging. Dat kan ook inhouden dat gekozen kan worden voor een (beperkte) vermindering van de mobiliteitsfunctie ten bate van bijvoorbeeld hinderreductie. In dat licht plaatsen wij ook onze wens tot extra maatregelen zoals onder "2.1 randvoorwaarden en uitgangspunten" genoemd.

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.

Spoedeisend verkeer

In de NRD wordt de hoeveelheid spoedeisend verkeer afhankelijk gesteld van "een door de diensten onderbouwde prognose" (paragrafen 2.3.1 t/m 2.3.5). De NRD biedt daarmee geen éénduidig uitgangspunt voor de hoeveelheid spoedeisend verkeer en maakt een beoordeling op dit punt niet

² Zie ook brief minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer van 23 januari 2019, kenmerk IENW/BSK-2019/7695.

mogelijk. Wij zijn van mening dat deze prognose beschikbaar had moeten zijn. Wij verzoeken daarom voor de MER en luchthavenbesluit uit te gaan van het stationeren van maximaal één traumahelikopter op RTHA als bovengrens voor de hoeveelheid verkeer (ook de in paragraaf 2.5 genoemde vlootvernieuwing). De hulpverlening moet uiteraard gewaarborgd blijven. Maar mochten meer vluchten met de traumahelikopter noodzakelijk zijn, dan zijn wij van mening dat alternatieve oplossingen moeten worden gezocht die er toe leiden dat het aantal vluchten vanaf RTHA wordt begrensd. Zo'n oplossing kan zijn een extra standplaats in Nederland die RTHA ontlast. Onze beweegredenen worden mede ingegeven door het feit dat wij het inzicht ontberen waar het gaat om de noodzaak en de beleidsmatige afwegingen en keuzes die gemaakt worden in de gezondheidszorg dan wel bedrijfseconomisch, over de inzet van de traumahelikopters.

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.

2.3.6 Overige alternatieven en sluiting van de luchthaven

De NRD stelt dat een reductie van het aantal vliegbewegingen 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 absoluut gehanteerd. Zo is vóór 2019 de luchthaven ook winstgevend geweest met lagere de passagiersaantallen en zijn er in 2019 ook zwarte cijfers behaald. Geen groei kan financieel dus geen probleem zijn. Bovendien is het te halen bedrijfsresultaat ook een afweging van de (indirecte) aandeelhouders, waaronder de gemeente Rotterdam. Ook zullen er slots zijn, en daarmee historische rechten, die in de loop der tijd komen te vervallen of komen er wellicht mogelijkheden in de toekomst om het aantal slots te verkleinen; het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft bij de Europese Commissie duidelijkheid gevraagd over hoe een slotcoördinator moet handelen zodra de aanspraak (van luchtvaartmaatschappijen) op historische rechten niet kan worden gehonoreerd door bijvoorbeeld milieubeperkingen³. Wij zien in de gebruikte overwegingen daarom geen reden dat het door ons gevraagd extra alternatief zoals genoemd onder "2.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten" op voorhand onhaalbaar zou zijn.

2.3.8 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.

2.5 Vlootsamenstelling

Wij zouden graag in de NRD de vlootvernieuwing en implementatie voor de verschillende alternatieven geconcretiseerd willen zien.

In de NRD wordt gesteld dat door de marktpraak bij de alternatieve met geen of een beperkte ontwikkelruimte, rekening wordt gehouden met de inzet van iets grotere vliegtuigtypen ("narrow-

³ Brief aan de Tweede Kamer "Reactie op de publieke consultatie over de geplande herziening van de EU slotverordening" d.d. 11 november 2022, kenmerk IENW/BSK-2022/259501

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. Daarnaast willen we onderstrepen dat de aantallen vliegbewegingen dienen te corresponderen met een bepaalde hoeveelheid geluid en een invoerset waarbij de hoeveelheid geluid, de geluidsruimte, een constante is. Voor alternatief 4: "EPP zonder ontwikkelruimte" is de geluidsruimte die correspondeert met de gebruikte invoerset van het eindproduct van het participatietraject⁴ 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 geluidsruimte.

2.7 Luchtruim en vliegroutes

Ontwikkelingen in de luchtruimherziening zullen indien relevant en tijdig besloten, meegenomen worden in de MER-onderzoek, zo wordt gesteld. Wij pleiten er voor dat inzichten die nog niet zijn besloten maar in concept beschikbaar zijn of een anderszins als redelijk vaststaand worden beschouwd, ook meegenomen worden in het MER-onderzoek. Dit omdat als zij na een luchthavenbesluit worden besloten, de praktijk zullen zijn en de effecten daarom inzichtelijk moeten zijn voor een zorgvuldige afweging. 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 2020 t/m 2022 niet representatief zijn voor de hoeveelheid afwijkend verkeer.

2.8 Ruimtelijke ontwikkelingen

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.

3 Milieueffecten

3.2 Milieuaspecten

In de tabel staat aangegeven dat de geluidsbelasting in de vigerende handhavingspunten wordt berekend. Wij hebben in onze reactie aangegeven dat wij graag een uitbreiding zien van het aantal handhavingspunten. Voor het MER-onderzoek pleiten wij ervoor dat ook voor deze extra handhavingspunten de geluidsbelasting wordt bepaald. Voor de locaties waar de piekbelasting wordt bepaald, geven we in overweging om in ieder geval de meetposten van de DCMR daarin mee te nemen. Verder pleiten we ervoor om voldoende representatieve locaties in bebouwd gebied te kiezen, ook rekening houdend met toekomstige bebouwing.

⁴ "Participatietraject RTHA – Analyses en berekeningen", Adecs Airinfra Consultants, 9 november 2022.

3.3 Onderzoeken

In de NRD staat "Bij het opstellen van het MER zal gebruik gemaakt worden van de meest recente rekenmethoden die zijn voorschreven." Op 20 februari 2023 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat de Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang van de 'Programmatistische Aanpak Meten (en berekenen) Vliegtuiggeluid' (PAMV) en over het onderzoeksrapport 'Relaties vliegtuiggeluid – hinder en slaapverstoring 2020' van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Het rapport doet verslag over onderzoek naar de relatie tussen de blootstelling aan vliegtuiggeluid en de mate van hinder of slaapverstoring. Wij willen benadrukken het van groot belang te achten dat naast de meest recente rekenmethoden ook de meest recente inzichten uit de genoemde rapportage van het RIVM worden meegenomen bij het opstellen van het MER.

3.3.1 Geluidsbelasting vliegverkeer

Wij zouden graag zien wat wordt verstaan onder piekgeluid, welke geluidsmaat wordt bepaald en in welke eenheden dit wordt uitgedrukt, bijvoorbeeld of hiermee bedoeld wordt de L_{Amax} of bijvoorbeeld de SEL waarde (*Sound Exposure Level*). Daarnaast zouden we in de MER graag terugzien de aantallen vluchten en piekbelastingen per seizoen en bij verschillende tijdvensters (per uur in de ochtend en avond). Reden is dat daarmee inzicht in mogelijk ervaren hinder kan worden verkregen omdat bewoners het aantal vluchten medebepalend vinden voor de ervaren overlast en dat deze aantallen per tijdvenster en per seizoen kunnen verschillen.

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

3.3.5 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 (paragraaf 3.3.3).

3.3.7 Luchtkwaliteit

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.

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.

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

3.3.9 Gezondheid

De MER zal volgens de NRD aanhaken bij de resultaten van de GGD gezondheidsmonitor en de voorstellen van de Commissie m.e.r.. De betekenis hiervan is ons onduidelijk. Wij ontvangen hierover graag een nadere specificatie en verduidelijking.