

Contact

Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl/contact

Datum
Zie verzenddatum linksonder

Ons kenmerk
PZH-2023-826208165
DOS-2012-0001768

Uw kenmerk

Bijlagen

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
Postbus 30316
2500 GH 's-GRAVENHAGE

Onderwerp

Zienswijze 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau Luchthavenbesluit Rotterdam the Hague Airport'

Geachte heer, mevrouw,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ten behoeve van de aanvraag van een Luchthavenbesluit (LHB) voor Rotterdam the Hague Airport (RTHA). Tot en met 8 maart 2023 wordt een ieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze te geven op de 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau Luchthavenbesluit Rotterdam the Hague Airport' (in het vervolg van deze brief afgekort met 'NRD'). De provincie Zuid-Holland maakt van deze gelegenheid graag gebruik.

Participatietraject, omwonenden en NRD

De NRD is vooraf gegaan door een participatietraject. In het participatietraject heeft de provincie Zuid-Holland zich vooral sterk gemaakt voor minder hinder. Nog voor het bekend worden van het eindresultaat is het participatietraject door de provincie beoordeeld als mislukt. Dit standpunt is gemotiveerd vanuit de inbreng van bewoners in de participatie.

Veel omwonenden geven aan steeds meer hinder te ervaren als gevolg van activiteiten van en op de luchthaven. In het bijzonder aan de randen van de dag en in de nacht ervaren omwonenden veel geluidsoverlast. Veelal gaat dit gepaard met een slechte nachtrust. DCMR rapportages laten een structureel stijgende trend zien ten aanzien van de ervaren hinder. Ook is er onder omwonenden sprake van (zorgen over) gezondheidsproblemen, als gevolg van zowel de onderbroken nachtrust als van de emissies van vliegtuigmotoren, zoals (ultra)fijnstof.

Gedurende het participatietraject is gebleken dat de meningen van participanten uiteen lopen over de ontwikkelruimte. Het maatschappelijk draagvlak voor groei van RTHA is beperkt; bij regionale overheden ontbreekt draagvlak hiervoor.

Desalniettemin herkennen wij de uitkomsten van het participatietraject in de NRD. Positief vinden wij dat varianten zonder ontwikkelruimte en een beperkte ontwikkelruimte onderdeel uitmaken van het MER-onderzoek.

Extra maatregelen

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.

De NRD hanteert als uitgangspunt “redelijkerwijs te beschouwen alternatieven”, dat wil zeggen: technische maakbaar, betaalbaar en in principe probleemoplossend. Deze interpretatie vinden we echter te strikt en vastomlijnd. 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 lenW 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 hiervoor genoemde extra maatregelen.

Spoedeisend verkeer & geluidsruimte(n)

Naar aanleiding van het onderzoek in 2018 naar uitplaatsing van het spoedeisend helikopterverkeer 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 helikopterverkeer 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 voldoen¹.

Daarbij is de provincie van mening dat er elders een extra standplaats voor een traumahelikopter dient te komen om RTHA te ontlasten, danwel dat de gebruikte geluidsruimte van de traumahelikopter verrekend wordt met de geluidsruimte van het volgende jaar.

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

¹ Zie ook brief minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer van 23 januari 2019, kenmerk IENW/BSK-2019/7695.

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.

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 uitgangspunt voor de hoeveelheid spoedeisend verkeer en maakt een beoordeling op dit punt niet mogelijk. Wij zijn van mening dat deze prognose beschikbaar had moeten zijn. Wij verzoeken daarom voor het MER en luchthavenbesluit uit te gaan van het stationeren van maximaal één traumahelikopter op RTHA als bovengrens voor de hoeveelheid verkeer.

Uiteraard moet de hulpverlening 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.

Financiële overwegingen

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 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.

Vlootvernieuwing en vlootsamenstelling

De provincie ziet vlootvernieuwing, met een onderliggende trend naar minder geluid en -emissies als een positief gegeven. Graag zouden wij in de NRD de vlootvernieuwing en implementatie voor de verschillende alternatieven verder geconcretiseerd willen 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.

Geluidsruimte = constante

Daarnaast onderstreept de provincie dat de aantallen vliegbewegingen dienen te corresponderen met een bepaalde hoeveelheid geluid en een invoerset. De hoeveelheid geluid (de geluidsruimte) is daarbij een constante. Voor alternatief 4: “EPP zonder ontwikkelruimte” is de geluidsruimte die correspondeert met de gebruikte invoerset van het eindproduct van het participatietraject voor ons

uitgangspunt. Wijzigingen in gehanteerde typen vliegtuigen dienen zonodig gecompenseerd te worden in de aantallen vluchten in de invoerset onder gelijkblijvende omvang van de geluidsruimte.

Voorgaande maakt dat wij het sturen op aantallen vliegbewegingen 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 groeiruimte). Deze ontwikkelruimte ontbreekt als het aantal vliegbewegingen op voorhand vastligt.

Luchtruimherziening

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 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 helikopers 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 ongelofelijk 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.

Verstedelijkingsopgave en ligging contouren en Woningbouw

De provincie benadrukt dat het gelet op de verstedelijkingsopgave van belang is dat huidige woningbouwplannen niet belemmerd mogen worden. Dit is een belangrijke opgave, zeker ook binnen Bestaand Stads-en Dorpsgebied (BSD), waar we als provincie prioriteit leggen bij het realiseren van woningbouw.

We geven u mee dat de omvang bevolking in de verstedelijkte omgeving van de luchthaven dientengevolge verder zal toenemen. Bij gelijkblijvend luchtvaartbeleid zal dit kunnen leiden tot meer potentieel gehinderden.

Om voorgaande redenen benadrukt de provincie dat de 56 dB(A)_{L_{den}} geluidscontour de huidige 35 Ke contour niet mag overschrijden. Zo nodig dient de hoeveelheid vliegverkeer hier op te worden aangepast. Wij verzoeken u in het onderzoek voor het Milieu Effect Rapport (MER) mee te

verkennen welke maatregelen noodzakelijk zijn om de 56 dB(A)_{L_{den}} geluidscontour niet voorbij de huidige 35 Ke contour te laten komen.

Emissies stikstof, CO₂ en fijnstof

De provincie acht het van belang dat de luchthaven niet alleen in termen van geluid zich ontwikkelt naar minder overlast, maar dat dit tevens geldt voor emissies op het gebied van stikstof, CO₂ en fijnstof. We scharen ons hiermee achter de boodschap van minister Harbers aan de Tweede Kamer². In zijn brief van 31 mei 2022 stelt de minister dat de regionale luchthavens voor een grote opgave staan om een duurzame transitie te maken, gericht op het fors terugdringen van de geluidsbelasting en de CO₂-uitstoot en op de verbetering van de leefomgevingskwaliteit. In dit kader roepen wij de minister (opnieuw) op om binnen afzienbare tijd te komen met regelgeving, zodat de progressie ten aanzien van verminderde emissies plaatsvindt binnen de bandbreedte van heldere kaders.

Geluidsbelasting

In de tabel staat aangegeven dat de geluidsbelasting in de vigerende handhavingspunten wordt berekend. Wij hebben aangegeven dat wij graag een uitbreiding zien van het aantal handhavingspunten. Voor het MER-onderzoek pleiten wij er voor 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 voldoende locaties in bebouwd gebied te kiezen.

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 word meegenomen. Zie in dit kader ook de hiervoor gemaakte opmerking dat woningbouwplannen niet belemmerd mogen worden.

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

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 beleevingswaarde 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. Vanuit dit BPL is er juist de wens om dit gebied, dat deels stiltegebied is, vooral in te richten voor fietsers, wandelaars en fluistervaart.

² Zie brief minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer van 31 mei 2022, Kenmerk: IENW/BSK-2022/106002.

Regeling gevelisolatie

De provincie heeft kennis genomen 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.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

drs. J. Smit

Wij verzoeken u in uw correspondentie altijd het DOS-nummer (DOS-2012-0001768) te vermelden.
Meer informatie www.zuid-holland.nl/contact