

Nota van Antwoord op het voornemen tot het opstellen van een Milieueffectrapport (MER) voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA)

Verantwoording hoe door het ministerie van Infrastructuur en Milieu is omgegaan met adviezen van de Commissie voor de m.e.r. en wettelijke adviseurs en met de ingediende zienswijzen bij het voornemen van RTHA een MER ten behoeve van een luchthavenbesluit voor de luchthaven RTHA op te stellen.

Datum 11 september 2014
Status definitief

Inhoud

1.	Inleiding	3
1.1.	Voornemen voor Rotterdam The Hague Airport	3
1.2.	Publieksparticipatie	3
1.3.	Luchthavenbesluit	4
1.4.	Procedure	4
1.5.	Advies wettelijke adviseurs	5
1.6.	Leeswijzer	5
2.	De voorgenomen activiteit en alternatieven	6
2.1.	Huidige te onderzoeken alternatieven	6
2.2.	Alternatief 4: Onderhandelaarsakkoord	8
2.3.	Mogelijk andere alternatieven	9
3.	Te onderzoeken effecten in het MER	10
3.1.	Geluid	10
3.2.	Cumulatie	14
3.3.	Luchtkwaliteit, klimaat en gezondheid	15
3.4.	Natuur en groen	17
3.5.	Veiligheid	18
4.	Andere trajecten ten behoeve van luchthavenbesluit	20
4.1.	Hinder	20
4.2.	De ligging van de vertrek- en naderingsroutes	22
4.3.	Economische meerwaarde	24
4.4.	Zakelijk verkeer	26
5.	Proces	27
5.1.	Draagvlak	27
5.2.	Zorgvuldigheid	28
5.3.	Argumenten en standpunten voor en tegen	30
6.	Overige punten	31

1. Inleiding

1.1. Voornemen voor Rotterdam The Hague Airport

Op 15 april 2014 heeft Rotterdam The Hague Airport (RTHA) per brief aan de staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) kenbaar gemaakt dat zij voornemens is een luchthavenbesluit aan te vragen en daarvoor een Milieueffectrapport (MER) zal opstellen. Bij de brief heeft de luchthaven Rotterdam The Hague Airport een Notitie Reikwijdte en Detailniveau gevoegd waarin is aangegeven welke onderzoeken uitgevoerd zullen worden ten behoeve van het MER.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft de kennisgeving en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van 25 april tot en met 23 mei 2014 ter inzage gelegd en daarbij om zienswijzen gevraagd. Verder heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie voor de m.e.r.) om advies gevraagd. Ook is aan de wettelijke adviseurs van de ministeries van Economische Zaken (EZ) en van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW), om advies gevraagd.

In dit document reageert het ministerie van Infrastructuur en Milieu op de ingediende zienswijzen en op de uitgebrachte adviezen.

1.2. Publieksparticipatie

De Rijksoverheid is geïnteresseerd in meningen, ideeën en initiatieven vanuit de samenleving en zoekt de samenwerking met zoveel mogelijk andere partijen op. De Rijksoverheid streeft naar heldere, beter begrepen en maatschappelijk gedragen besluiten bij plannen en projecten voor de realisatie van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling. Om dit te bereiken wordt publieksparticipatie ingezet. Op het platform publieksparticipatie <http://www.platformparticipatie.nl/> vindt u informatie over projecten waarbij u kunt participeren, nu of in de toekomst.

Gerichte vragen

Om zienswijzen zo goed mogelijk in het besluitvormingsproces voor het luchthavenbesluit voor RTHA mee te kunnen nemen, is een ieder uitgenodigd om in de periode van 25 april tot en met 23 mei 2014 te reageren op de kennisgeving van RTHA en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het MER. Daarvoor is gevraagd:

- Welke aandachtspunten heeft u voor het verdere proces?
- Welke aspecten mogen volgens u niet ontbreken in het milieuonderzoek?

Aard en aantal zienswijzen

In totaal zijn 37 zienswijzen binnengekomen binnen de gestelde termijn van 25 april 2014 tot en met 23 mei 2014. De onderstaande tabel geeft een overzicht van het type participant en de herkomst van de 37 participanten.

Plaats	Categorie	Buurt- en bewonersvereniging	Individuele inspreker	Overheden	Natuur- en Milieuorganisaties	Totaal
'S-GRAVENHAGE		0	0	1	1	2
BERGSCHENHOEK		0	5	0	0	5
BERKEL EN RODENRIJS		0	3	1	0	4
DELFGAUW		0	2	0	0	2
DELFT		0	1	0	0	1
NIEUWERKERK AD IJSSEL		0	0	1	0	1
ROTTERDAM		1	12	0	2	15
SCHIEDAM		1	4	1	0	6
VLAARDINGEN		0	1	0	0	1
Totaal		2	28	4	3	37

Tabel: Overzicht ingediende zienswijzen met daarbij de herkomst van de indieners van zienswijzen (per plaats,) en het type indieners (individu dan wel bepaald soort organisatie)

Beantwoording van de zienswijzen

Het ministerie hecht eraan richting indieners van zienswijzen een goede verantwoording te geven hoe het met de ingediende zienswijzen wordt omgegaan. Dit document rapporteert daarover en geeft tevens een beeld hoe met de adviezen van de Commissie voor de m.e.r. en wettelijke adviseurs wordt omgegaan. De Directie Participatie van het Ministerie van IenM heeft alle binnengekomen zienswijzen verzameld. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft de reacties geanalyseerd en beantwoord.

Daar waar de zienswijzen aandachtspunten voor het proces en suggesties voor het milieuonderzoek betroffen is dit van een reactie voorzien. Bij uitspraken over dan wel bij het innemen van een standpunt ten aanzien van de wenselijkheid van ontwikkeling van de luchthaven heeft het ministerie daar kennis van genomen. Er is gekozen voor een bundeling naar thema's en vervolgens is aangegeven hoe met deze thema's is omgegaan. Deze aanpak zorgt voor een integraal overzicht voor de indieners van de zienswijzen, geeft inzicht in de inhoud van alle zienswijzen en de reactie van het ministerie daarop. De individuele zienswijzen worden niet afzonderlijk behandeld. In de volgende hoofdstukken wordt dieper ingegaan op de verschillende thema's. In de bijlage bij dit document is een verwijzing opgenomen naar de paragrafen waar op de verschillende zienswijzen wordt ingegaan.

1.3. Luchthavenbesluit

In de Wet luchtvaart (artikel 8.1, lid 3) is de luchthaven Rotterdam The Hague Airport aangemerkt als een luchthaven van nationale betekenis. In de Luchtvaartnota¹ heeft het Rijk hiervoor een nadere onderbouwing gegeven. Om een (burger)luchthaven van nationale betekenis te exploiteren is op grond van de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit nodig. Hierin worden grenswaarden en regels voor het gebruik van de luchthaven door het luchtverkeer (waaronder de openstellingstijden) opgenomen. Daarnaast bevat het luchthavenbesluit de aanduiding van het luchthavengebied en de aanduiding van gebieden rondom de luchthaven met ruimtelijke beperkingen in verband met (1) de geluidbelasting, (2) de externe veiligheid van het luchtverkeer en (3) de vliegveiligheid. Het ministerie is bevoegd gezag voor het nemen van een luchthavenbesluit voor de luchthaven Rotterdam The Hague Airport. Bij de vaststelling van een luchthavenbesluit zal een afweging worden gemaakt op aspecten als economie, veiligheid en milieu. RTHA is initiatiefnemer voor het aanvragen van een luchthavenbesluit.

1.4. Procedure

Het ministerie onderscheidt vier fasen in het proces om te komen tot een luchthavenbesluit:

Fase 1: Initiatief en reikwijdte en detailniveau

Deze fase start met de melding van de initiatiefnemer aan het ministerie, dat hij voornemens is een luchthavenbesluit aan te vragen. Tegelijkertijd dient hij een Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het op te stellen MER in bij het ministerie. Daarop legt het ministerie het voornemen en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau ter inzage en wordt advies gevraagd aan de Commissie voor de m.e.r. en aan de wettelijke adviseurs. De fase wordt afgerond met een advies van het ministerie, dat is gebaseerd op de ingebrachte adviezen en zienswijzen, over reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER en met nadere eisen ten aanzien van de procedure (bijvoorbeeld over de economische onderbouwing van de voorgenomen luchthavenontwikkeling).

Fase 2: Analyse

In deze fase worden door de initiatiefnemer alle noodzakelijke analyses gedaan, die onderdeel zijn van de aanvraag voor een luchthavenbesluit. Het gaat voor RTHA dan in elk geval om het opleveren van een MER, een economische onderbouwing en een berekening van de diverse beperkingengebieden met betrekking tot de vliegveiligheid. Deze fase eindigt met een formele aanvraag van het luchthavenbesluit door de initiatiefnemer inclusief de onderbouwing daarvan.

Fase 3. Opstellen luchthavenbesluit

Deze fase start na de aanvraag van de initiatiefnemer voor een luchthavenbesluit. Het bevoegd gezag stelt daarna een ontwerp luchthavenbesluit op en brengt deze in procedure (vragen van

¹ Luchtvaartnota Concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie, april 2009

zienswijzen, vragen van advies aan Commissie voor de m.e.r. en wettelijke adviseurs over het opgestelde MER, in voorhang aanbieden van het ontwerpbesluit bij Eerste en Tweede Kamer en vragen van advies aan de Raad van State). Op basis van zienswijzen, advisering en parlementaire behandeling wordt het luchthavenbesluit vastgesteld en staat beroep open bij de civiele rechter. De fase eindigt na het onherroepelijk worden van het vastgestelde luchthavenbesluit.

Fase 4. Evaluatie van het MER

Deze fase betreft het onderzoeken van de daadwerkelijke milieugevolgen van de uitvoering van de voorgenomen activiteit.

Voor luchthaven RTHA wordt fase 1 met deze nota van antwoord en een door het ministerie op te stellen advies, gebaseerd op de ingediende adviezen en zienswijzen, afgerond.

1.5. Advies wettelijke adviseurs

Het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) heeft als reactie op de NRD aangegeven dat het Luchthavenbesluit op zichzelf geen ruimtelijke ingrepen tot gevolg heeft. Voor zover dit wel het geval is, zullen deze via het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. In het daarbij behorende MER zullen deze ingrepen op hun effecten op het cultureel erfgoed (inclusief archeologie) worden beoordeeld. Het ministerie van OCW brengt met deze reden geen advies uit. Ook is aan de wettelijke adviseurs van het ministerie van Economische Zaken (EZ) om advies gevraagd. Hier is geen reactie op gekomen.

1.6. Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken worden de belangrijkste thema's uit de ingediende zienswijzen en adviezen beschreven, van een reactie voorzien en wordt aangegeven hoe het ministerie met de zienswijzen en adviezen is omgegaan.

2. De voorgenomen activiteit en alternatieven

2.1. Huidige te onderzoeken alternatieven

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

Referentiesituatie

- Het MER dient als referentie, voor grenswaarden en regels, uit te gaan van het huidig totaal aantal vluchten en niet van maximaal toegestaan aantal en daar bovenop de extra ruimte voor hulpverlening en politietaken (17)
- Beschrijf het huidig feitelijk aantal vluchten inclusief vluchten voor hulpverlening en politie (26)

Optimalisatie

- MER moet in beeld brengen welke ambities binnen de vigerende geluidruimte kunnen worden gerealiseerd wanneer er optimalisaties worden doorgevoerd of andere keuzes worden gemaakt (34)
- Gebruik in MER huidige gebruik als referentiewaarde om te kunnen bepalen welke groei nog kan plaatsvinden binnen huidige gebruiksruimte (36)

Invoerset

- Maak in het MER inzichtelijk hoeveel vliegbewegingen de regerings- en overheidsvluchten maken en ook of met betrekking tot dit segment groei wordt verwacht. Vallen de vluchten van militaire helikopters onder de noemer regerings- en overheidsvluchten en wordt hierin groei verwacht? (24)
- Geef inzicht in de effecten van groei van het maatschappelijk relevant en spoedeisend verkeer (34)
- Verstrek bij de groeiscenario`s inzicht in de extra vluchten per uur/dagdeel met als doel inzicht te geven in de piekruimtecapaciteit. Ook graag over eventuele verandering van baanrichting (36)
- Vanaf alternatief 2 wordt de mogelijkheid van een aparte milieuruimte voor trauma- en politie luchtverkeer toegepast. Worden in de cijfers voor de politieheli het mogelijk toekomstig stationeren van de politiehelikopter op RTHA meegenomen? Gaat het hier dan om een formele vastlegging van de praktijk? Zijn de bewegingen genoemd voor de traumaheli in- of exclusief transplantatievluchten? Indien exclusief, wat zijn de verwachte cijfers voor transplantatievluchten? En wat zijn de verwachte cijfers voor de kustwacht? (24)
- Worden hoofdstuk 2 vliegtuigen nog genoemd in het luchthavenbesluit (24)
- Wordt in het MER inzichtelijk gemaakt hoeveel vliegtuigbewegingen regering en overheidsvluchten maken en wordt hier groei in verwacht? (24)
- Vallen de vluchten van militaire helikopters onder regeringsvluchten of maatschappelijke vluchten? (24)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 17, 24, 26, 34, 36

ADVIES COMMISSIE VOOR DE M.E.R.

- Ten aanzien van de referentiesituatie geeft de commissie het advies om de bestaande toestand van het milieu te beschrijven in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand in 2025 als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten milieueffecten te hanteren.
- Op het gebied van optimalisatie adviseert de commissie om de resultaten van de optimalisatieonderzoeken inzichtelijk te maken en te onderbouwen waarom de onderzochte oplossingen geen uitkomst bieden.
- Ten aanzien van de invoerset doet de commissie de aanbeveling om de verdeling van de vliegtuigtypes te specificeren in alle verschillende alternatieven en varianten.

ANTWOORD

Zoals in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is aangegeven is RTHA voornemens verschillende alternatieven te onderzoeken op hun effecten.

Referentiesituatie

- In het MER wordt een referentiesituatie in kaart gebracht, waartegen alle alternatieven worden afgezet. De referentiesituatie is een situatie waarbij rekening wordt gehouden met de huidige feitelijke situatie (het huidig gebruik) en met toekomstige zekere ontwikkelingen binnen en buiten het plangebied. Overeenkomstig andere m.e.r. procedures is het een situatie, die bestaat als geen van de alternatieven uit het MER doorgaan oftewel de situatie zoals die zich ontwikkelt wanneer er qua vergunning niets verandert.
- Het ministerie adviseert RTHA om als referentiesituatie de situatie in 2025 te hanteren, waarbij wordt uitgegaan van de gebruikruimte zoals vastgesteld in de vigerende omzettingsregeling (Staatsblad, nr 11153, 26 april 2013). Er wordt uitgegaan van de meest waarschijnlijke en maximaal mogelijke ontwikkeling van de luchtvaartoperaties binnen de grenswaarden van de omzettingsregeling.
- De grenswaarden en geluidruimte uit het omzettingsbesluit blijven in de referentiesituatie van kracht. Aangezien binnen de grenswaarden nog enige groei mogelijk is ten opzichte van de huidige actuele situatie zal de geluidsbelasting in de referentiesituatie afwijken van de huidige situatie. Er zal uiteraard geen overschrijding van de geluidruimte mogelijk worden gemaakt.
- Aan RTHA wordt door het ministerie gevraagd om in het MER bij de beschrijving van de referentiesituatie ook ter informatie aan te geven wat het huidige aantal vliegtuigbewegingen is.

Optimalisatie

- Er zijn meerdere zienswijzen binnengekomen die aandacht vragen voor de mogelijkheid om binnen de huidige vergunning en daarmee binnen de huidige geluidruimte te optimaliseren in het gebruik.
- Aan RTHA wordt door het ministerie gevraagd om in het MER inzichtelijk te maken of er mogelijkheden zijn ten aanzien van optimalisaties binnen de huidige vergunning en dit helder te onderbouwen.

Invoerset

- Het ministerie vraagt RTHA om helder aan te geven welke invoerset wordt gehanteerd voor de verschillende alternatieven in het MER. Het gaat dan bijvoorbeeld om een beschrijving van het aantal vliegtuigen, het type vliegverkeer (zoals maatschappelijke vluchten, general aviation, groot commercieel verkeer, regeringsvluchten), de momenten van de dag waarop wordt gevlogen, de baanrichting en van welke start en landingsroutes gebruik wordt gemaakt.
- Ten aanzien van een aparte geluidruimte voor traumahelikopters biedt artikel 8.70, tweede lid, van de Wet luchtvaart de mogelijkheid om exclusieve grenswaarden op te leggen in luchthavenbesluiten voor luchthavens van nationale betekenis. Hiermee kan zeker worden gesteld dat op luchthavens altijd gebruikruimte aanwezig is ten behoeve van vluchten van algemeen maatschappelijk belang. In het MER zullen de effecten van het toewijzen van een exclusieve grenswaarde voor vluchten van algemeen belang separaat in beeld worden gebracht.

2.2. Alternatief 4: Onderhandelaarsakkoord

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

- Komt het onderhandelaarsakkoord na de uitkomst van de MER en het verkrijgen van de vergunning te vervallen (16)
- Onderhandelaarsakkoord 1998 moet uitgangspunt zijn voor MER. Onderzoek in hoeverre de aannames en beoogde doelstellingen zijn geëffectueerd (30)
- Maak duidelijk wat bij alternatief 4 wordt bedoeld met de stelling dat de ontwikkeling conform bestaande afspraken tussen de gemeente Rotterdam en Schiphol Group is en verduidelijk de 'theoretisch rekenexercitie' (26)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 16, 26, 30

ADVIES VOOR COMMISSIE VAN DE M.E.R.

- het advies van de commissie is om voor een goed begrip van het MER de bijzondere positie van alternatief 4 helder aan te geven en om dit alternatief zo veel als mogelijk los van de andere alternatieven te behandelen, zowel bij het presenteren van de resultaten als in de discussie.

ANTWOORD

- Het Onderhandelaarsakkoord is een akkoord tussen de Schiphol Group, de gemeente Rotterdam en Rotterdam The Hague Airport. Het ministerie is hierbij geen partij. Het is aan de bij het akkoord betrokken partijen om te bezien hoe het akkoord zich verhoudt tot de door RTHA aangekondigde aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit en wat dat betekent voor het Onderhandelaarsakkoord. De ingediende zienswijzen op dit punt worden door het ministerie aan deze partijen ter informatie aangeboden.
- Voorts adviseert het ministerie aan RTHA om in het MER, conform het advies van de Commissie van de m.e.r. de bijzondere positie van alternatief 4 helder uit te leggen.

2.3. Mogelijk andere alternatieven

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

- Onderzoek of het vliegveld, gelet op alle bestaande hinder, moet worden gesloten (4)
- Onderzoek een variant waarbij de tijdslot van 23.00-7.00 wordt uitgebreid en het aantal toegestane land- en startbewegingen wordt beperkt (9)
- Onderzoek een extra variant (1b) waarin de bezetting per vliegtuig wordt verhoogd, dwz meer passagiers bij gelijkblijvend aantal vluchten. Bij nieuwe, meer rendabele bestemmingen moet andere vervallen. Deze variant sluit aan bij Luchtvaartnota (28, 29)
- Onderzoek variant zonder groei, variant met krimp en meest milieuvriendelijke variant (4, 7, 17, 30, 36 voor de laatste)
- Onderzoek wat de schade is, economisch, als de 'kleine' zakenvliegtuigen, regeringsvluchten en militaire vluchten (overlast van bepaalde typen zaken vliegtuigen is aanzienlijk, immers deze hebben ook straalmotoren) ook niet mogen vliegen tussen 23.00 en 07.00 uur (16)
- Onderzoek uitplaatsen recreatief verkeer (30)
- Onderzoek de mogelijkheden om de helikopterhaven uit te plaatsen naar een andere locatie, aangezien dit verkeer juist de meeste overlast voor de omgeving van RTHA oplevert (34)
- Onderzoek een variant waarbij nachtvluchten geheel of gedeeltelijk vervallen (36)
- Onderzoek een variant waarbij de groei van het aantal zakelijke bestemmingen (bijv. Kopenhagen, Berlijn, Liverpool, Hamburg) wordt geacommodeerd, en waarbij het aantal vakantiebestemmingen wordt teruggebracht, inclusief een inschatting van de haalbaarheid (interesse vliegmaatschappijen, bedrijfsleven) (36)
Onderzoek in hoeverre afname van vluchten in weekend en nacht groeipotentie voor RTHA oplevert (30, 34)
- Verzoek om uitwerking in het MER van een afbouwscenario naar minder nachtvluchten (23)
- Stel in het MER én een MKBA als één van de alternatieven de primaire functie van zakenluchthaven centraal en reken deze door. Onderzoek daarbij tevens afstoten (uitplaatsen) van recreatief luchtverkeer (17, 26) en helikopterhaven (23)
- Optimaliseer door geluidruimte te benutten voor alleen zakelijk verkeer (26, 30)
- Het MER dient duidelijk aan te geven wat de consequenties zijn voor mens en milieu van echte zakenluchthaven, zonder charters, vakantie- of voetbalvluchten (17)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 4, 7, 9, 16, 17, 23, 26, 28, 29, 30, 34, 36

ANTWOORD

- Het is aan de luchthaven om tot alternatieven en varianten binnen deze alternatieven te komen waar zij draagvlak voor kan vinden bij regionale partijen. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft RTHA aangegeven welke alternatieven zij – in overleg met de betrokken regionale partijen bepaald – zal onderzoeken in het MER.
- Andere mogelijke alternatieven en varianten, die uit zienswijzen naar voren zijn gekomen (zoals uitplaatsing recreatief verkeer, minder/geen nachtvluchten) worden, voor zover deze passen binnen het geldende beleidskader zoals vastgelegd in de luchtvaartnota, door het ministerie aan de luchthaven ter overweging meegegeven.
- De luchthaven wordt door het ministerie geadviseerd om een afweging maken over nut, noodzaak, (economische) haalbaarheid en wenselijkheid van deze andere alternatieven en in hoeverre er regionaal draagvlak voor is. Daarbij wordt de luchthaven gevraagd de onderbouwing voor de gekozen alternatieven op te nemen in het MER. De behoeftstelling en urgentie voor een eventuele ontwikkeling van de luchthaven dienen vanuit de regio te komen en regionaal bestuurlijk te worden onderschreven. Zie verder onder het kopje "Draagvlak".

3. Te onderzoeken effecten in het MER

3.1. Geluid

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

Wat wordt er voor geluid onderzocht?

- Onderzoek de gehele ervaren geluidsdruk. (17)
- Geef aantal gehinderden en aantal ernstig gehinderden weer onder de geluidsnorm van 46 Lden (22)
- Het MER moet in kaart brengen wat de huidige overlast is van alle nachtelijke vluchten en wat uitbreiding van diverse sectoren tot gevolg heeft (17).
- Beschrijf de negatieve effecten van geluidsoverlast (20)
- Besteed aandacht aan:
 - De geluidscontouren L_{den} 70, 56, 48 en de criteria die daar aan verbonden zijn en de geluidscontouren zoals die in de voorkeursvariant zullen zijn t.o.v. de KE contouren die in de MER van 2008 2009 zijn aangegeven(25)
- MER moet aanvullende milieu-indicatoren bevatten (36):
 - Oppervlakte binnen 40 dB L_{den} -contour
 - Aantal woningen en geluidsgevoelige gebouwen binnen 40 dB L_{den} -contour
 - Aantal ernstig gehinderden luchtvaart binnen 40 dB L_{den} -contour
 - Slaapverstoring tussen 6-7 en 23-24 uur
- Onderzoek de gevolgen van (geluid)stress (19)

Hoe wordt geluid onderzocht?

- Maak inzichtelijk (26):
 - Huidige werkelijke milieueffecten
 - Milieueffecten bij autonome ontwikkeling
 - Milieueffecten van alternatieven
- Onderzoek per vliegtuigtype hoeveel geluid het produceert, voordat toestemming wordt gegeven voor 'nachtgebruik'. (30)
- Betrek ook geluid als gevolg van stationaire bronnen, proefdraaien, meer onderhoudsvluchten, testvluchten, positievluchten en meer start- en afremprocedures (17, 24, 36)
- Onderzoek wat de gevolgen zijn van vastleggen maximum aantal nachtvluchten (17)

Overige opmerkingen

- *Geluidmetingen*: Staaf de rekenmodellen voor de geluidsbelasting met feitelijke metingen. Geluidbelasting mag niet toenemen (27)
- *Stille gebieden*: Rondom de luchthaven zijn 'hele stille' gebieden aanwezig. Hoe wordt hiermee omgegaan en wat is de waarde van de L_{den} regelgeving in zo'n situatie (16)
- *Grenswaarden*: Voer geen separate grenswaarden in, maar stel per activiteit (commercieel, spoedeisend, oefening of test) vast onder welke grenswaarde deze valt (22)
- *Stillere vliegtuigen*: Onderzoek wanneer stillere vliegtuigen daadwerkelijk op RTHA vliegen (11, 30)
- *Handhavingspunten*: Besteed aandacht aan extra handhavingspunt in Schiedam in verband met onvoldoende mogelijkheden handhaven op aantal starts en geluid (28, 29, 33)
- *Piekgeluiden*: Evalueer in het MER het huidige systeem van geluidmonitoring ivm met piekgeluiden die de meeste overlast bezorgen (28,29).
- *Visualisaties*: MER moet inzicht geven in geluidbelasting door middel van ondersteunende visualisaties (36)
- *Overlast op acceptabel niveau*: Geef aan in het MER hoe de overlast in de gemeente Lansingerland en specifiek in de dorpskern Bergschenhoek op een acceptabel niveau blijft met de voorgestelde uitbreiding van 2 tot 3 extra verkeersvluchten per uur met zwaar luchtverkeer.(31)
- *Omrekening in KE*: In het MER dienen de grenswaarden voor alternatief 1 tot en met 3 te worden omgerekend in L_{den} . Wat wordt er dan precies omgerekend naar L_{den} ? (24)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 11, 16, 17, 19, 20, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 36

ADVIES COMMISSIE VOOR DE M.E.R.

- De Commissie voor de m.e.r. adviseert om het aantal personen en het aantal en de ligging van woningen en andere gevoelige objecten vanaf 40 dB(A) L_{den} in kaart te brengen.
- Voor de nachtelijke geluidsbelasting wordt geadviseerd het aantal personen en de ligging van woningen en andere gevoelige objecten weer te geven vanaf 30 dB(A) L_{night} . Daarbij wordt het advies gegeven om verschuivingen ten opzichte van de referentie inzichtelijk te maken.
- Voorts adviseert de Commissie voor de m.e.r. om de relatie tussen de luchthaven en de stille gebieden in de omgeving te schetsen.

ANTWOORD

Wat wordt er voor geluid onderzocht?

- In het MER wordt de geluidsbelasting die gepaard gaat met het gebruik van de luchthaven in beeld gebracht (zowel voor de referentiesituatie als voor de alternatieven). Het geluid wordt op verschillende afstanden van de luchthaven berekend en vertaald naar geluidscontouren. De eenheid hiervoor is de Europese standaard voor lawaai: L_{den} (Level Day-Evening-Night). Ter informatie wordt ook de geluidsbelasting/hinder van de huidige situatie (2013) in beeld gebracht om een indicatie te geven van de meest actuele situatie.
- Voor de luchthaven Rotterdam The Hague Airport worden in elk geval de wettelijk voorgeschreven 70, 56, 48 dB (A) L_{den} contouren bepaald. Binnen de contouren wordt het aantal geluidgevoelige objecten (zoals woningen) bepaald en vervolgens op basis van een zogenoemde dosis-effectrelatie het aantal ernstig gehinderden. Op pagina 16 van de NRD wordt het gehele onderzoeksprogramma voor het MER weergegeven. In aanvulling op het aangekondigde onderzoeksprogramma zal ook – in lijn met het advies van de Commissie voor de m.e.r. – het aantal geluidgevoelige objecten en aantal ernstig gehinderden per geluidsklasse buiten de wettelijke contouren tot een niveau van 40dB(A) L_{den} in beeld worden gebracht. Dit om omwonenden inzicht te geven in de (mogelijke) hinder van de luchthaven buiten de in het luchthavenbesluit vast te leggen geluidscontouren.
- Naast de gehele geluidbelasting die gepaard gaat met het gebruik van de luchthaven wordt ook als onderdeel daarvan de geluidbelasting in de nacht in beeld gebracht voor alle alternatieven. Dit wordt gedaan door de L_{night} geluidbelasting te bepalen voor vluchten die plaatsvinden tussen 23.00 uur en 7.00 uur. In lijn met het advies van de Commissie voor de m.e.r. zal dit worden gedaan tot een niveau van 30dB(A) L_{night} .
- Ten aanzien van de vraag om aandacht te besteden aan de geluidscontouren in L_{den} ten opzichte van de huidige geluidscontouren in KE adviseert het ministerie RTHA om in het MER ter informatie de huidige ruimtelijke ordeningscontouren in KE af te zetten tegenover de L_{den} contouren van de referentiesituatie en de alternatieven.

Hoe wordt geluid onderzocht?

- In het MER worden de geluidseffecten in beeld gebracht door verschillende alternatieven af te zetten tegen een referentiesituatie (waarbij rekening wordt gehouden met de huidige situatie en autonome ontwikkelingen). Per alternatief worden door RTHA prognoses gedaan over het aantal vliegtuigen, het type vliegtuigen, de momenten van de dag waarop ze vliegen etc. Al deze aannames samen vormen de zogeheten "invoerset" voor het MER.
- Op basis van de invoerset worden geluidberekeningen gedaan. De geluidbelasting wordt daarbij berekend in L_{den} volgens het "Voorschrift voor de berekening van de L_{den} -geluidbelasting in dB(A) voor overige burgerluchthavens" of kortweg het L_{den} -rekenvoorschrift. Het rekenvoorschrift houdt rekening met het geluid per geluidscategorie², de tijdsduur van de vliegtuigpassage en het tijdstip. Er wordt geen onderzoek gedaan per vliegtuigtype hoeveel geluid het produceert. Dit zit al verwerkt in de rekensystematiek, vliegtuigtypen zijn ingedeeld in geluidscategorieën.
- Hiermee wordt het onderscheid tussen stillere en minder stille vliegtuigen in L_{den} meegenomen. In de berekening wordt de beweging van alle vliegtuigen berekend; stationaire bronnen op het vliegveld worden niet meegenomen. Stationaire bronnen vallen onder het regime van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, waarvoor door de luchthaven een separate vergunning bij de gemeente moet worden aangevraagd.
- In het MER wordt derhalve voor alle vluchten gezamenlijk de geluidbelasting per jaar berekend, waarbij wordt gekeken naar de totale geluidbelasting en -hinder van alle vluchten (inclusief die in de nacht). Daarbij wordt gerekend met geluid prestatieprofielen per vliegtuigtype en wordt

² In het rekenvoorschrift zijn vliegtuigtypen ingedeeld in geluidscategorieën.

voor nachtvluchten een nachtstraffactor toegepast waardoor de hinderscore in de nacht hoger uitvalt dan bij gelijke aantallen vluchten op de dag.

- De geluidberekeningen geven per alternatief een beeld van de geluidsruimte, die in een luchthavenbesluit kan worden vergund. Daarbij geldt dat het aantal vliegtuigbewegingen in een luchthavenbesluit niet wordt gemaximeerd (overdag of in de nacht), zie ook paragraaf 2.1 (Luchthavenbesluit). Er wordt een algehele gebruiksruimte vergund. Hier dient het luchtverkeer, zowel overdag als in de nacht, binnen te blijven. Dat betekent ook dat toestemming om te vliegen niet individueel per vliegtuig wordt toegekend.
- Ten behoeve van besluitvorming en draagvlak voor de uiteindelijke aanvraag van RTHA voor het luchthavenbesluit kan het relevant zijn om een uitspraak te doen over het aantal nachtvluchten. Het ministerie adviseert RTHA te overwegen afspraken te maken met betrokken partijen over de aard en hoeveelheid nachtvluchten.

Overige opmerkingen

- *Geluidmetingen:* In de wet- en regelgeving is geen rol weggelegd voor het meten van geluidsbelasting. Metingen zijn namelijk aan beperkingen onderhevig: ze kunnen door vele factoren (omgevingslawaai, weer, wind, etc.) beïnvloed worden. Dit tast de rechtszekerheid van belanghebbenden, zowel de luchtvaartsector als omwonenden, aan. Juist vanwege deze beperkingen is er in de luchtvaartwetgeving bij het vaststellen van geluidsruimte voor een luchthaven en bij de handhaving daarvan, voor gekozen om dat te doen op basis van 'berekende' geluidsbelasting. Dat wil zeggen dat bij de berekening van de geluidsbelasting voor elke vliegtuigbeweging een hoeveelheid geluid wordt bepaald op basis van vastgestelde geluidskarakteristieken van het desbetreffende vliegtuig. Deze zijn vastgelegd in de op basis van de luchtvaartwetgeving vastgestelde voorschriften voor de berekening van de geluidsbelasting. Deze geluidskarakteristieken zijn op grond van daartoe strekkende procedures door certificeringsinstanties bepaald.
- *Stille gebieden:* L_{den} is een internationaal voorgeschreven rekenmaat waarin de gehele passage van een vliegbeweging wordt meegenomen bij het bepalen van de geluidbelasting. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt in type woongebied en dus ook niet of de geluidbelasting van een vliegtuig al dan niet substantieel bijdraagt aan de totale geluidbelasting in een woongebied. Het kan voorkomen dat gelijke L_{den} waarden dus verschillend beleefd worden in verschillende gebieden. In het MER zal – in lijn met het advies van de Commissie voor de m.e.r. – wel aandacht worden besteed aan zogenoemde stiltegebieden (dit zijn gebieden, die benoemd zijn door de provincie Zuid Holland, <http://www.zuid-holland.nl/beleefdestilte>). Ook zal er aandacht in het MER zijn voor cumulatie van geluid, zie hiervoor paragraaf 3.2.
- *Grenswaarden:* Er worden in de regel geen afzonderlijke grenswaarden aangehouden voor verschillende soorten luchtverkeer op een luchthaven. In de Wet luchtvaart is een uitzondering mogelijk gemaakt voor vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening (zoals de traumahelikopters) en de uitoefening van politietaken. Voor deze vluchten kan een exclusieve grenswaarde worden vastgelegd in het luchthavenbesluit. In het MER zal daar derhalve separaat aandacht aan worden gegeven.
- *Stillere vliegtuigen:* Het toekomstperspectief van de stillere vliegtuigen op RTHA is door RTHA geschetst in de NRD (pagina 15). Het ministerie vraagt aan RTHA om in het MER inzichtelijk te maken welke aannames ten aanzien van de vloot zijn gedaan en te onderbouwen waarom deze aannames realistisch zijn (als onderdeel van de gehele invoerset).
- *Handhavingpunten:* Bij de besluitvorming over het luchthavenbesluit zal onderzocht worden welke handhavingpunten opgenomen dienen te worden nabij de luchthaven. Dit is afhankelijk van het uiteindelijk gedragen en gekozen voorkeursalternatief, waarvoor een luchthavenbesluit wordt aangevraagd. Voor het bepalen van de handhavingpunten zal de aangedragen informatie uit het MER leidend zijn.
- *Piekgeluiden:* Het ministerie brengt bij de luchthaven het punt rond het systeem van geluidmonitoring in relatie tot piekgeluiden onder de aandacht; in het MER wordt op geluidmonitoring verder niet ingegaan. Omdat er voor de piekgeluiden (L_{Amax} is de maat voor piekgeluiden) geen onderscheid bestaat tussen de referentiesituatie en één van de te onderzoeken alternatieven, speelt piekgeluid geen rol in eventuele afweging in de besluitvorming. Wel geeft het ministerie RTHA ter overweging mee om in het MER een berekening met (maat voor piekgeluiden) voor maatgevende vliegtuigen te presenteren, waarmee een beeld ontstaat van de piekniveaus van vliegtuigen op verschillende afstanden van de luchthaven. Dit heeft tot doel het informeren van de omgeving.
- *Visualisaties:* Aan RTHA wordt ter overweging meegegeven om de geluidsbelasting voor de verschillende alternatieven door middel van ondersteunende visualisaties weer te geven.
- *Overlast op acceptabel niveau:* In het MER worden de geluidsberekeningen gedaan en gepresenteerd zoals hierboven aangegeven. In de bestuurlijke besluitvorming om te komen tot een voorkeursalternatief zullen de luchthaven en decentrale overheden een afweging moeten

maken welke ontwikkeling van de luchthaven draagvlak heeft (en dus welke overlast volgens deze partijen acceptabel is).

- *Omrekening in KE*: De berekeningen worden conform rekenvoorschrift uitgevoerd in dB(A) L_{den} en dB(A) L_{night} en dus niet omgerekend vanuit of naar een andere geluidmaat.

3.2. Cumulatie

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

- Alle geluidsbelasting van luchtvaart dient gecumuleerd te worden, bijv. incl. trauma en politie helikopter (17)
- Het MER moet cumulatie van geluid in L_{den} (veroorzaakt door alle vervoersmodaliteiten) als milieu-indicator bevatten (36)
- Betrek in MER ook geluid als gevolg van geplande grootschalige woningbouw in regio Lansingerland met extra verkeersbewegingen (17)
- Weeg de gevolgen voor geluid, fijnstof etc. van alle huidige en verwachte vervoersactiviteiten (zoals A13/A16, N209, HSL) mee (9, 17, 25, 30)
- In hoeverre is het geluidsniveau van vliegtuigen te vergelijken met hinder van HSL (21)
- Gem. Lansingerland verzoekt de effecten van cumulatieve emissies van stikstof en (ultra) fijnstof en geluidsbelasting door zowel lucht-, weg-, als treinverkeer op gezondheid en natuurkwaliteit in het MER op te nemen, alsmede de Europese normen te betrekken (23) (Achtergrond uit zienswijze: het is niet duidelijk of effecten alleen onderzocht worden voor verkeersaantrekkende werking of dat ook de emissies van vliegtuigen worden onderzocht)
- Cumulatie van geluid in L_{den} (veroorzaakt door alle vervoersmodaliteiten) (36)
- Onderzoek op groter schaalniveau milieueffecten bijvoorbeeld met HSL en A13/A16 (15)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 9, 15, 17, 21, 23, 25, 30, 36

ADVIES COMMISSIE VOOR DE M.E.R.

- De Commissie adviseert om de totale geluidsbelasting van alle vliegtuigbewegingen in kaart te brengen, dus van grote burgerluchtvaart, helikopters en General Aviation samen.
- Voorts is de aanbeveling van de commissie om bij de effectbepaling ook rekening te houden met de combinatie met andere plannen en projecten. De Commissie adviseert nadrukkelijk aandacht te besteden aan de (cumulatieve) effecten met infrastructuurprojecten in de omgeving van de luchthaven, zoals het project A13-A16.

ANTWOORD:

- In verschillende zienswijzen en het advies van de Commissie voor de m.e.r. wordt aandacht gevraagd voor het onderzoeken van cumulatie van geluid.
- De totale geluidsbelasting van alle vliegtuigbewegingen wordt in het MER in kaart gebracht, dus van grote burgerluchtvaart, helikopters en klein verkeer samen. Voor General Aviation verkeer wordt door het ministerie aan RTHA geadviseerd, de berekeningen voor het General Aviation verkeer apart in beeld te brengen inclusief contouren. Door General Aviation en groot verkeer ook apart te berekenen en presenteren wordt een beeld gegeven van de verschillen tussen deze twee typen verkeer en de relatieve impact van het GA verkeer in de MER alternatieven. Op die manier wordt inzicht gegeven in de relatieve betekenis van (hinder door) het GA-verkeer ten opzichte van (hinder door) het totale verkeer.
- Daarnaast wordt het cumulatieve effect van het wegverkeer, railverkeer en bedrijvigheid als geluidsbronnen berekend. Daarbij wordt rekening gehouden met autonome ontwikkelingen zoals bestaande en nieuwe woningbouw (onder andere in Lansingerland) en verwachte vervoersactiviteiten als de HSL en de aanleg van de A13/A16. Voor de cumulatieve effecten wordt gekeken naar ondermeer stikstof, fijnstof en geluidsbelasting.

3.3. Luchtkwaliteit, klimaat en gezondheid

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

Luchtkwaliteit

- MER moet voor grondgebied van elke gemeente inzicht geven in alle optredende milieu- en veiligheidseffecten (36)
- Meet de hoeveelheid vrijkomende kerosine bij stijgen en dalen. Zijn er grenzen gesteld aan de toegestane luchtvervuiling door uitstoot (2)
- Onderzoek de effecten van roet, kerosinedampen, PAKs, SO₂, CO, CH₄ en VOCs. Onderzoek daarnaast de emissies van stationaire bronnen, i.e. emissies die vrijkomen bij het warm-/proefdraaien van de motoren (24)
- Maak duidelijk wat de effecten van uitbreiding zijn op de stikstofdepositie in de regio, zowel door de lucht als over de weg (evenals het havenbedrijf Rotterdam dat doet), mede omdat de Kritische Depositie Waarde (KDW) in Natura 2000 gebieden in deze regio wordt blijvend overschreden (26)
- Onderzoek de uitstoot (ultra/zeer) fijnstof en roet van vliegtuigen afzonderlijk en van vliegtuigen gezamenlijk op piekmomenten vlak na vertrek in een straal van 10 km rond de luchthaven (30) en de gevolgen als gevolg van beoogde toename van het aantal vluchten (28, 29)
- Vergroot het studiegebied Luchtkwaliteit in de richting van (praktijk van) de aan- en uitvliegroutes van RTHA (30)
- MER moet aanvullende milieu-indicatoren bevatten (36):
 - NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}: vergelijking met richtwaarden WHO en EU
 - CO₂-uitstoot afgezet tegenover de nationale en regionale (gemeentelijke) (Rotterdamse) emissiedoelstelling
- MER moet mede omvatten effecten van onverbrande kerosine: meer startende vliegtuigen genereren stank (37)
- Voer een (eerlijke) meting van luchtkwaliteit uit in het MER (35)

Klimaat

- Onderzoek de bijdrage aan de klimaatverandering (26)/uitstoot van waterdamp i.v.m. broeikas effect (30)
- Betrek bij de effecten tevens de effecten van het energieverbruik van de gebouwen op de grond (27)
- Betrek ook afspraken van Rotterdam Climate Initiative
- Beschrijf de negatieve effecten van extra CO₂-uitstoot (20)

Gezondheid

- Onderzoek de gevolgen van verslechterde luchtkwaliteit op de gezondheid van omwonenden, wat de cumulatieve effecten zijn van de verschillende bronnen (bijv. aanleg A13/A16) (26, 28, 29)
- Onderzoek de gezondheidseffecten van cumulatie van geluid en de gezondheidseffecten van de emissies van NO_x, PM₁₀, PM_{2,5}, roet, kerosinedampen (12, 19, 24)
- MER moet aanvullende milieu-indicatoren bevatten over: gezondheidseffectscreening (GES)-scores voor cumulatie van geluid, luchtvaartgeluid, plaatsgebonden risico door luchtvaart; NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelden door wegverkeer en effect van geluidsoverlast op leer- en werkprestaties (36)
- Maak een Gezondheid Effect Screening als onderdeel van het MER i.v.m. cumulatie van gezondheid gerelateerde effecten: geluid, stank, licht, nacht- en zondagochtendrust verstoring (37)
- Onderzoek gezondheidseffecten ook op basis van L_{night} (30)
- Onderzoek de mogelijke uitstoot en aanwezigheid van TCP's in open lucht en de gezondheidseffecten daarvan voor omwonenden (30)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 2, 4, 12,19, 20, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 35, 36, 37

ADVIES COMMISSIE VOOR DE M.E.R.

- Beschrijf de effecten van de emissies van het weg- en luchtvaartverkeer op de luchtconcentraties van fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en NO₂, ook onder de grenswaarden.
- Stem de berekeningen zoveel mogelijk af op de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007.
- Beschrijf indicatief de effecten van het voornemen op de luchtconcentraties van elementair koolstof.
- Presenteer de resultaten van de berekeningen in de vorm van kaarten met concentratiecontouren en presenteer vergelijkingen bij voorkeur in de vorm van verschilbelastingkaarten.
- Geef per contour de hoeveelheid en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten en groepen. Geef aan of kan worden voldaan aan de wettelijke grenswaarden.

ANTWOORD

Voor het MER en het in beeld brengen van de milieueffecten wordt uitgegaan van de studiegebieden zoals omschreven op pagina 16 van het NRD. Indien tijdens het onderzoek blijkt dat significante milieueffecten zich uitstrekken buiten de aangegeven studiegebieden dan zullen deze in overleg tussen RTHA en het ministerie worden vergroot.

Luchtkwaliteit

- Het MER zal de emissies als gevolg van het luchtverkeer (stikstof, fijnstof, vluchtige organische stoffen/geur) in kaart brengen en de gevolgen daarvan op de (lokale) luchtkwaliteit, flora en fauna. Daarbij zal getoetst worden (aan de hand van berekeningen) aan de grenswaarden (concentratie) van NO₂ en PM 10 zoals opgenomen in de Wet milieubeheer. Daarnaast zal getoetst worden aan de grenswaarde die per 2015 geldt voor ultrafijn stof (PM_{2,5}). Tevens zullen indicatief de effecten van het voorgenomen besluit op de luchtconcentraties roet/elementair koolstof inzichtelijk gemaakt worden.
- Het ministerie sluit zich aan bij de aanbevelingen van de Commissie voor de m.e.r. en vraagt RTHA hier rekening mee te houden bij het op te stellen MER.

Klimaat

- Voor de klimaateffecten van de luchtvaart wordt in het kader van dit besluit alleen gekeken naar kooldioxide (CO₂). Voor de beperking van de CO₂-uitstoot door de luchtvaart wordt op Europees/internationaal niveau ingezet op het Emission Trading Scheme (ETS). Ook luchtvaartmaatschappijen die op RTHA opereren vallen hieronder. De luchthaven heeft zelf aangegeven dat het zich zal inspannen om de CO₂-footprint van de eigen operatie (dus exclusief luchtvaart zelf) verder te verminderen (hier kan gedacht worden aan het energiegebruik van de luchthavengebouwen). Het ministerie wijst de luchthaven in dit kader tevens op het Rotterdam Climate Initiative.

Gezondheid

- Voor wat betreft gezondheid zal in het kader van het MER een gezondheidseffectscreening (GES) worden uitgevoerd. Hiertoe zullen de milieueffecten in GES-scores worden vertaald.
- De belangrijkste effecten op de gezondheid bij (ernstige) geluidhinder worden in kaart gebracht in L_{den} en voor slaapverstoring in L_{night}.
- De hoeveelheid TCP's (Tricresylfosfaat) in vliegtuigen die goed functioneren is nauwelijks meetbaar. Wanneer er een probleem is met een vliegtuig, zijn er wel meetbare concentraties. Dit komt echter weinig voor en wanneer deze stof uit een vliegtuig in de omgeving komt, vindt ogenblikkelijk een sterke verdunning plaats. In het geval van het vaststellen van een luchthavenbesluit waarin groeirimte wordt toegekend is het niet de verwachting dat deze eventuele groei effect heeft op de mogelijke uitstoot en aanwezigheid van TCP's in open lucht en de gezondheidseffecten daarvan voor omwonenden. Om deze reden zal dit onderwerp niet worden opgenomen in het MER.

3.4. Natuur en groen

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

- Onderzoek de nadelige gevolgen voor natuur en groen (18)
- Beschrijf hoe nadelige gevolgen voor flora en fauna kunnen worden verenigd met de groene kracht van de gemeente Rotterdam (20)
- Beschrijf de effecten op de biodiversiteit (26)
- MER moet aanvullende milieu-indicatoren bevatten over het effect op landschapsbeleving (samenhang, herkenbaarheid, oriëntatie, toegankelijkheid, verstening) (36)
- Beschrijf de effecten op de gewenste versterking van de natuurwaarden: deze komen o.a. in de PMR gebieden onder druk te staan. Er is lichthinder en de barrièrewerking doet functie van het geplande ecoduct teniet (37)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 18, 20, 26, 36, 37

ADVIES COMMISSIE VOOR DE M.E.R.

- Bepaal het studiegebied op basis van de maximale redelijkerwijs te verwachten effectafstand. Geef de beschermde gebieden in het studiegebied aan op kaart en vermeld de grondslag van de bescherming. Beschrijf alvorens de gevolgen voor de natuur in beeld te brengen eerst de ingreep-effectrelaties. De Commissie verwacht dat effecten van (stikstof)depositie, verstoring (licht, geluid, beweging) en veranderingen in beheer ('vogelbeheergebied') aan de orde kunnen zijn.
- Ga na of Natura 2000-gebieden mogelijk door het voornemen kunnen worden beïnvloed.
- Als niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor één of meer Natura2000-gebieden, geldt dat een passende beoordeling opgesteld moet worden. Onderzoek dan in de passende beoordeling of de zekerheid kan worden verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van die gebieden niet aantast. Uit de wetgeving volgt dat een project of plan alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets met succes wordt doorlopen.
- Beschrijf voor de EHS-gebied(en) in het studiegebied of de 'wezenlijke kenmerken en waarden' ervan door het voornemen kunnen worden beïnvloed. Ga ook in op de (toekomstige) ecologische verbindingzones en de beoogde functie daarvan.
- Beschrijf welke door de Flora- en faunawet beschermde soorten te verwachten zijn in het studiegebied voor zover ze door het voornemen beïnvloed kunnen worden. Breng (indien aan de orde) mitigerende maatregelen in beeld.

ANTWOORD

- Het effect op flora en fauna zal onderzocht worden in het MER. Conform het advies van de Commissie voor de m.e.r. vraagt het ministerie aan RTHA om de door de Flora- en faunawet beschermde soorten te beschrijven welke te verwachten zijn in het studiegebied (voor zover ze door het voornemen beïnvloed kunnen worden). Gevraagd wordt om aan te geven waar deze soorten voorkomen, welk beschermingsregime geldt, welke ingreep-effectrelatie (bijvoorbeeld geluid) te verwachten is en wat de gevolgen voor de gunstige staat van instandhouding kunnen zijn. Voorts wordt gevraagd om (indien aan de orde) mitigerende maatregelen in beeld te brengen.
- Eventueel effect van de extra vliegbewegingen op Natura 2000 gebieden wordt in beeld gebracht. Indien het noodzakelijk is om een passende beoordeling op te stellen, zal dit door RTHA worden gedaan.
- In het MER zal aandacht worden besteed aan de effecten van stikstofdepositie op omliggende natuurgebieden. Ook effecten op EHS worden onderzocht.
- RTHA voorziet niet dat de inrichting van de luchthaven in één van de te onderzoeken alternatieven verandert. Daarmee zal de landschapsbeleving, lichthinder of barrièrewerking van de luchthaven ook niet veranderen. Dit effect zal dan ook in het voorliggende MER niet nader worden onderzocht.

3.5. Veiligheid

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

- Onderzoek veiligheid mbt vogelpopulaties. Mede ivm met regelmatige 'afzwaaiers' vanwege belemmering Schipholverkeer (17)
- Onderzoek de risico's van/ bij neerstorten vliegtuig op woonwijk of op Pernis (19)
- Laat uit het MER blijken of verantwoordingsgebied voor het groepsrisico wijzigt (22)
- MER moet aanvullende milieu-indicatoren bevatten over (36):
 - Aantal en soort obstakels in beperkingengebied
 - Aantal vogelaanvaringen
 - Aantal risicovolle objecten binnen het beperkingengebied
- Maak mogelijke conflicten met vogels in waterrijke omgeving inzichtelijk (26)
- MER moet mede omvatten effecten van externe veiligheidsrisico's, toename vervoer gevaarlijke stoffen en interne veiligheid (verhoogde terrorismegevoeligheid ivm combinatie van hoogwaardige infrastructuur (37)
- Houd in MER rekening met aanleg A13/A16 en verhoogde ligging talud met invloed op windrichting en winddruk bij starten en landen (37)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 17, 19, 22, 26, 36, 37

ADVIES COMMISSIE VOOR DE M.E.R.

- De Commissie voor de m.e.r. adviseert het groepsrisico voor een groter gebied te berekenen omdat het gebied buiten de gekozen contour nog significant kan bijdragen aan het totale groepsrisico van een luchthaven. Gebruik een studiegebied van 40 x 40 km of een kleiner grid dat de PR-contour van 10^{-8} per jaar geheel omvat.
- Bepaal niet alleen hoe groot de oppervlaktes zijn van de 10^{-5} en 10^{-6} PR-contouren en hoeveel woningen zich binnen die contouren bevinden, maar geef ook de ligging van de contouren aan op een kaart.
- Omdat de 10^{-8} PR-contour de basis vormt voor de inventarisatie van risicovolle bedrijven beveelt de Commissie voor de m.e.r. aan om ook deze contour op een kaart aan te geven.
- Maak verschuivingen ten opzichte van de referentie inzichtelijk, bijvoorbeeld op basis van verschilkaarten en/of door verschuivingen in aantallen blootgestelden in tabelvorm te presenteren.

ANTWOORD

- In veel zienswijzen van participanten komen argumenten en aandachtspunten naar voren ten aanzien van de veiligheid. De besluitvorming over beperkingengebieden maakt formeel onderdeel uit van het luchthavenbesluit. Het luchthavenbesluit bevat ruimtelijke beperkingen voor gronden rond de luchthaven in verband met de geluidbelasting en het externe veiligheidsrisico van de luchthaven en in verband met de vliegveiligheid. In deze paragraaf wordt ingegaan op externe veiligheid en vliegveiligheid. In de paragraaf geluid wordt ingegaan op de beperkingen voor gronden rond de luchthaven in verband met de geluidsbelasting.

Externe veiligheid

- Het externe veiligheidsbeleid voor luchthavens is erop gericht de risico's in verband met potentiële vliegtuigongevallen voor mensen in de omgeving te beperken. In het MER worden de risico's met betrekking tot de externe veiligheid in beeld gebracht. Externe veiligheid heeft betrekking op mogelijke ongevallen tijdens een start of een landing van een vliegtuig en de kans dat daarbij slachtoffers vallen onder aanwezig op de grond. Er wordt onderscheid gemaakt naar plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico gaat over het minimale beschermingsniveau voor de inwoners van een bepaald gebied. Er wordt dan gekeken naar de kans dat iemand die een jaar lang permanent op een plaats aanwezig is, overlijdt door een ongeluk. Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een vliegtuigongeval en het aantal mogelijke externe slachtoffers in woningen, kantoren e.d. op de grond. Het is dus een maatstaf voor de verwachte omvang van een vliegcrash.

- Bepalende factoren voor de externe veiligheid bij RTHA zijn de ligging van de baan, de aan- en uitvliegroutes ten opzichte van woonbebouwing en de aard van het luchtverkeer. Op basis van deze inputgegevens vinden berekeningen plaats in het MER voor de 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risico contouren. De ligging van deze contouren zal in het MER voor alle alternatieven worden gepresenteerd en worden afgezet tegenover de referentiesituatie. Ook wordt voor alle alternatieven de oppervlakte van de contouren gegeven en wordt het aantal woningen en – op grond van het advies van de Commissie voor de m.e.r. – de ligging daarvan binnen de contouren gepresenteerd. Op grond van het advies van de Commissie voor de m.e.r. vraagt het ministerie de initiatiefnemer het groepsrisico in beeld te brengen voor het gebied tot aan de 10^{-8} contour. De ligging van de 10^{-8} contour zal ter informatie ook in het MER of de achtergronddocumenten worden opgenomen.
- Ook wordt het externe veiligheidsrisico als gevolg van de aanvoer en opslag van vliegtuigbrandstof in beeld gebracht. Verder wordt er kwalitatief aandacht besteed aan de situering van risicovolle bedrijven (industrieën met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen) in de omgeving van de luchthaven. De externe veiligheid rond deze bedrijven of andere specifieke locaties wordt niet apart in kaart gebracht. Ook vindt geen onderzoek plaats naar verhoogde terrorismegevoeligheid.

Vliegveiligheid

- In het luchthavenbesluit worden beperkingengebieden vastgesteld, die gekoppeld zijn aan de vliegveiligheid. Deze gebieden hangen af van het type luchtvaart dat van de luchthaven gebruik gaat maken, de luchthaven referentie code³, de ligging van de start- en landingsbaan en de communicatie- en navigatieapparatuur, de openstellingstijden en het feit dat het luchtverkeer wordt gecoördineerd door een luchtverkeersleidingsorganisatie. Met de vaststelling van een luchthavenbesluit dienen gemeenten de beperkingen door te vertalen in hun bestemmingsplannen en ervoor te zorgen dat de beperkingen nageleefd worden.
- De volgende gebieden worden in een luchthavenbesluit vastgelegd met daarbinnen een ruimtelijk beleid wat wel en niet is toegestaan:
 - Contouren ter aanduiding van de veiligheidsgebieden;
 - Een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid;
 - Contouren ter aanduiding van de gebieden met hoogtebeperkingen in verband met de goede werking van apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding;
 - Een gebied van 6 kilometer rondom de verharde start- en landingsbaan met beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik;
 - Een laserstraalvrij gebied.
- In het MER worden de ruimtelijke consequenties van het introduceren van deze vliegveiligheidsvlakken gepresenteerd. Het gaat dan onder andere om de ligging van de vlakken en om de vraag of bestaande of nieuwe objecten of bestemmingen (zoals bomen, gebouwen, masten etc) een conflict opleveren binnen deze vlakken. Projecten zoals de A13/A16 houden al rekening met de bedoelde veiligheidsvlakken. In dat kader wordt ook bezien of de verhoogde ligging van het talud van de A13/A16 een probleem vormt.
- Ten aanzien van vogelpopulaties wordt in het MER geen nader onderzoek verricht. Er wordt in het MER onderzocht in hoeverre bestaande of nieuwe bestemmingen een vogelaantrekkende werking hebben en zo ja, wat dat voor die bestemmingen betekent.
- De ruimtelijke ordeningsbeperkingen als gevolg van de vogelaantrekkende werking zijn nog niet formeel vastgelegd. In de praktijk wordt de zone van 6 km rondom de luchthaven met bijbehorende beperkingen (zoals opgenomen in artikel 16 van het Besluit burgerluchthavens), al meer dan 10 jaar vrijwillig op basis van bijlage 14 van het verdrag van Chicago door de gemeente Rotterdam en de naastgelegen gemeenten toegepast. Met het luchthavenbesluit worden de beperkingengebieden formeel geïmplementeerd en daarmee juridisch vastgelegd.

³ De luchthaven referentie code (Aerodrome reference code) wordt op basis van tabel 1.1 van bijlage 14 deel I bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 2009, 48) vastgesteld. De code bestaat uit een code nummer die afhankelijk is van de aeroplane reference field length van het maatgevende vliegtuig en een code letter, afhankelijk van de spanwijdte en de breedte van het onderstel van het maatgevende vliegtuig. Voor de hoogtebeperkingen die op basis van hoofdstuk 4 van bijlage 14 deel I worden vastgesteld, is alleen het code nummer relevant.

4. Andere trajecten ten behoeve van luchthavenbesluit

4.1. Hinder

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

Hinderbeperking

- Besteed aandacht aan verminderen geluidsoverlast (4, 18)
- Het MER dient zichtbaar te maken welke geluidswinst de laatste jaren is geboekt en of deze het woon- en leefmilieu ten goede is gekomen of slechts meer vliegbewegingen heeft mogelijk gemaakt (17)
- Ikv het MER dient te worden onderzocht of en zo ja hoe vermindering van hinder kan optreden door anders om te gaan met uitzonderingen rond landingen na 23.00 uur en landen met 'stille vliegtuigen tussen 0.00 en 1.00 uur (17)

Belevingsonderzoek

- Start nieuw belevingsonderzoek en het actualiseer het Uitvoeringsplan Maatregelen Minimaliseren Geluidhinder (34), laat het belevingsonderzoek essentieel onderdeel zijn van het MER (28, 29, 17) in samenwerking met CRO luchthaven R`dam (36)
- Doe uitgebreid onderzoek naar slaapverstoring. Met betrekking tot het belevingsonderzoek dient men in ogenschouw te nemen dat men niet alleen in de postcodes waarin veel geklaagd wordt interviews afneemt. Dit omdat men veelal niet klaagt bij de DCMR omdat men van mening is dat dit weinig effect heeft. (24)
- Gemeente Zuidplas wil graag informatie over opzet en voortgang van het aangekondigde belevingsonderzoek en verzoekt om afschriften (22)
- Voer een medisch onderzoek uit naar de effecten op de gezondheid in een periode representatief voor het jaargemiddelde (30)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 4, 17, 18, 22, 24, 28, 29, 30, 34,36

ADVIES COMMISSIE VOOR M.E.R.

- Beschrijf in het MER welke maatregelen mogelijk zijn en ingezet worden om milieu en gezondheidseffecten van verdere groei zo veel als mogelijk in te perken.
- De commissie onderschrijft de uitvoering van een gezondheidsbelevingsonderzoek dat herhaald wordt en bij voorkeur aansluit bij de reguliere monitoring van (de beleving van) de gezondheid.

ANTWOORD

Hinderbeperking

- Ten aanzien van hinderbeperking hebben de regionale bestuurlijke partijen in samenwerking met de luchthaven en het ministerie een uitvoeringsplan Maatregelen minimaliseren geluidshinder opgesteld. Hierin wordt aandacht besteed aan hinderperkende maatregelen. Met dit uitvoeringsplan hebben partijen laten zien dat ze gezamenlijk de hinder, met name in de (randen van de) nacht rondom Rotterdam Airport willen en kunnen aanpakken. De regionale bestuurlijke partijen zijn voornemens dit uitvoeringsplan in afstemming met Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam (BRR) en de Commissie Regionaal Overleg Rotterdam (CRO) te actualiseren en aan te scherpen.
- Zoals aangegeven in de NRD is de inzet van RTHA om het vigerend nachtregime niet te wijzigen. In het kader van het rapport Minimaliseren van de geluidshinder is gevraagd om te onderzoeken of er een vermindering van de hinder kan optreden door anders om te gaan met positievluchten. In het kader van het MER zal hiernaar onderzoek worden uitgevoerd.

Belevingsonderzoek

- Losstaand van het MER zal er door RTHA een belevingsonderzoek worden uitgevoerd naar de effecten van de luchthaven en de door RTHA gewenste uitbreiding. Aan RTHA wordt door het ministerie aanbevolen om de onderzoeksopzet en scope van het onderzoek in afstemming met de BRR en CRO op te stellen. Voorts is de aanbeveling om in het onderzoek aandacht te besteden aan slaapverstoring en de samenstelling van het onderzoeksgebied. Het verzoek van

de gemeente Zuidplas om informatie te krijgen over het belevingsonderzoek is aan RTHA ter behandeling meegegeven.

Conform het advies van de Commissie voor de m.e.r. vraagt het ministerie aan RTHA om in het MER te beschrijven welke maatregelen mogelijk zijn en ingezet worden om milieu en gezondheidseffecten van verdere groei zo veel als mogelijk in te perken.

4.2. De ligging van de vertrek- en naderingsroutes

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

- Is het mogelijk dat de verschillende acties die op basis van de luchtruimvisie genomen gaan worden een positief effect hebben op milieuaspecten zoals geluidsoverlast door een andere indeling van het luchtruim en daarbij mogelijk andere vaste vliegroutes? (24)
- In de periode 2016–2020 zijn wijzigingen gepland in het (Europese) luchtruim en de luchtruimindeling zoals opgenomen in de door het Rijk vastgestelde Luchtruimvisie. In welke mate en hoe kunnen deze wijzigingen worden ingezet om route-optimalisaties door te voeren die de milieubelasting van RTHA voor omwonenden vermindert? (36)
- Neem in autonome ontwikkelingen mogelijk gewijzigd ruimtegebruik als gevolg van uitwerking Luchtruimvisie mee (30)
- Beschrijf in het MER (36): welke effecten optreden met betrekking tot de baanrichting bij de genoemde alternatieven & welke effecten optreden met betrekking tot het klein vliegverkeer (VFR) bij de genoemde alternatieven? zo volledig mogelijk de invoerset per genoemd alternatief [etmaalverdeling: ochtend (7-9 uur), vroeg avond (18-21), late avond (22-23) en zeer late avond (23-24)] en gebruiksrichting baan.
- Laat in het vervolg alleen vliegtuigen toe met de juiste apparatuur aan boord, zodat de optimale route qua geluid gevolgd kan worden (16)
- Onderzoek een variant waarbij het mogelijk is sneller naar een grotere hoogte te stijgen en sneller van hoogte te dalen. Hiermee zou het laag overvliegen boven de kernen Bleiswijk en Bergschenhoek verminderd kunnen worden. (31)
- Onderzoek of overlast kan worden teruggedrongen door slimmere vliegroutes (21)
- Besteed aandacht aan afwijkingen van/ handhaaf vastgestelde routes. Afwijkingen leiden tot overlast (5, 11, 14, 23)
- Besteed aandacht aan de wijze waarop vast te stellen parameters voor aanvlieg- en vertrekroutes worden gehandhaafd (3)
- Denk na over een betere afstemming zodat de hinder zowel van Schiphol als van RTHA wordt beperkt (16)
- Vanwege luchtverkeer van en naar Schiphol moet veelvuldig worden afgeweken van de voorgeschreven vliegroute en van de geluids- en veiligheidsroute. Onderzoek aanpassing van geluids- en veiligheidscontour of andere maatregelen (26)
- Pas uitvlieg routes zodanig aan dat niet meer over woonwijk Delfgauw wordt gevlogen (27)
- Houd in het MER het systeem van verdeling vliegroutes tegen het licht als gevolg van vele baansturingmaatregelen ivm geluidbelasting boven Schiedam (28,29)
- Optimaliseer de vertrek- en naderingsroutes van RTHA in relatie tot Schipholverkeer (23)
- Gem. Lansingerland vindt dat het MER per variant inzichtelijk moet maken wat deze betekent voor het luchtruim inclusief de beperkingen door het Schipholverkeer en de toename van het aantal afwijkingen die deze veroorzaken (23)
- Kwantificeer de incidentele en structurele afwijkingen van de voorgeschreven vliegroute voor 2012 en 2013 en betrek deze feitelijk situatie bij het effectenonderzoek (26)
- Spreid aan- en uitvliegroutes over groter gebied (30)
- Beschrijf in het MER voor alle varianten de interferentieproblematiek, de effecten en de maatregelen (36)
- Beschrijf in het MER voor de optimalisatievarianten voor de routestructuur tbv hinderbeperking voor woonkernen (36)
- Onderzoek een variant waarbij de startbaan met 10 graden in zuid-oostelijke richting wordt gedraaid zodat in de vertrekroute de kernen van Bergschenhoek en Bleiswijk ontzien kunnen worden? (31)
- In onderzoek regio ten zuiden van de stad betrekken zodat die ook een deel van de overlast voor haar rekening kan nemen (4)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 3, 4, 5, 11, 14, 16, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 36

ADVIES COMMISSIE VOOR DE M.E.R.

- De Commissie voor de m.e.r. vindt het belangrijk dat het MER de kans op c.q. de mate van afwijkingen van bestaande routes per alternatief beschrijft. De resultaten van het routeonderzoek moeten nadrukkelijk een plaats krijgen in het MER.

ANTWOORD

- In veel zienswijzen van participanten komen argumenten en aandachtspunten naar voren ten aanzien van de gepresenteerde routestructuur in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. De besluitvorming over een eventuele wijziging van de routestructuur maakt formeel geen onderdeel uit van het luchthavenbesluit: de vertrek- en naderingsroutes zijn niet vastgelegd in het luchthavenbesluit. Niettemin, zoals de Raad van State in zijn uitspraak van 7 december 2011, zaaknr. 200909551/1/R1, inzake het Aanwijzingsbesluit Lelystad Airport van 16 oktober 2009 heeft aangegeven, moet het bevoegd gezag zich in zijn afwegingen ten aanzien van het luchthavenbesluit baseren op een reëel beeld van de effecten van het vliegverkeer langs de te hanteren vliegroutes. Dit impliceert dat de routestructuur en de daarmee samenhangende milieueffecten eenduidig moeten vaststaan alvorens het bevoegd gezag een luchthavenbesluit kan nemen. Dit is met name van belang voor de in het luchthavenbesluit te benoemen beperkingengebieden.
- RTHA heeft in de NRD als uitgangspunt opgenomen dat de bestaande vastgestelde routestructuur voor de luchthaven gebruikt zal blijven worden. Deze routestructuur is dan ook het uitgangspunt voor het onderzoek voor het MER.
- Wel heeft RTHA aangegeven een separaat onderzoek te verrichten naar de omvang van de afwijkingen van de bestaande vastgestelde routes en de oorzaak en gevolgen hiervan. Afwijkingen van bestaande routes zijn een belangrijk punt in de discussie met de omgeving.
- In het onderzoek wordt bezien wat de oorzaken hiervan zijn, welke mogelijke oplossingen bestaan voor de gesignaleerde afwijkingen en wordt een doorkijk geboden wat de gevolgen zijn bij de ontwikkelingen in de scenario's zoals opgenomen in de NRD. Op basis van dit onderzoek kan bepaald worden of en zo ja hoe groot de invloed is van routeafwijkingen op de verschillende milieuaspecten. Daarnaast zal bezien worden of geplande of voorziene luchtruimwijzigingen als uitwerking van de Luchtruimvisie mogelijk kunnen leiden tot aanpassingen in de routestructuur en het gebruik hiervan.
- Het ministerie verzoekt RTHA om – in lijn met de Commissie voor de m.e.r. – op basis van de uitkomsten van het onderzoek van RTHA naar de afwijkingen eventuele mitigerende maatregelen voor het verminderen van de afwijkingen te onderzoeken in het MER. Ook eventuele aanpassingen of optimalisaties van de routestructuur die naar voren komen uit het onderzoek dienen te worden meegenomen als routevariant in het MER om de effecten op de omgeving inzichtelijk te maken. Wanneer uit het onderzoek naar voren komt dat eventuele wijzigingen van aan- en uitvliegroutes aan de orde kunnen zijn, dan adviseert het ministerie deze mogelijke wijzigingen te verkennen en mee te nemen in het MER en deze te onderzoeken op milieueffecten. Het ministerie hecht er aan dat dit in nauw overleg met de luchtverkeersdienstverleners en met de regionale partijen gebeurt en dat een zorgvuldige afweging wordt gemaakt over eventuele mogelijkheden voor optimalisaties van de routestructuur.
- De huidige routestructuur en de procedures voor piloten en luchtverkeersleiders zijn door de ministers van Infrastructuur en Milieu en van Defensie vastgelegd in de Regeling luchtverkeersdienstverlening conform artikel 5.11, Wet luchtvaart en zijn gepubliceerd in de Aeronautical Information Publication (AIP). Indien de routestructuur en/of procedures worden gewijzigd, zullen ook de Regeling en de AIP aangepast moeten worden. Indien uit de MER een wens voor een aanpassing of wijziging van de routestructuur naar voren komt dan zal het Rijk de wijziging hiervan vastleggen met een wijziging van de regelgeving.
- Ten aanzien van de ligging van de startbaan heeft RTHA in de NRD aangegeven dat in alle alternatieven een aantal uitgangspunten ongewijzigd zullen blijven. Hierbij gaat het onder andere om de oriëntatie van de start/landingsbaan. Een gewijzigde ligging van de startbaan wordt niet onderzocht in het MER.
- In de zienswijzen komen tot slot aandachtspunten naar voren ten aanzien van de handhaving. De wijze van handhaven van de routes valt buiten de scope van het MER onderzoek.

4.3. Economische meerwaarde

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

- Start met een economisch onderzoek alvorens deze MER procedure te starten (16)
- Onvoldoende onderbouwing van stijging vraag en noodzaak uitbreiding aantal vluchten en onvoldoende garanties dat leefmilieu van inwoners Schiedam niet verslechtert (28, 29)
- Onderzoek de noodzaak van uitbreiding in relatie tot structurele vraag uitgesplitst naar regio (30)
- Nut en noodzaak van ter discussie stellen van in het aanwijzingsbesluit van 2001 vastgelegde afspraken niet aangetoond (28, 29)
- Groei is niet nodig met luchthaven Schiphol op nog geen 54 KM van The Hague Airport. Daarnaast blijken ook andere luchthavens (bijv. Lelystad airport en Eindhoven airport) in te zetten op groei, die als hub gaat dienen voor Schiphol (20)
- Onderbouw de regionale markt vraag naar meer verbindingen naar andere zakelijk relevante steden en regio's (23, 26)
- Beschrijf economisch belang voor de regio van alle huidige en beoogde bestemmingen (28, 29)
- Onderbouw dat Zuid West Holland aantrekkelijker moet worden als vestigingslocatie. The Hague Airport functioneert reeds, de haven alsmede 2e maasvlakte en randgemeentes zoals Hilligersberg, Ommoord, Alexanderpolder, Schiebroek en Zevenkamp fungeren toch ook als vestigingsplaats, met voldoende leegstand aan kantoorpanden (20)
- Onderbouw het aantal te creëren banen: bedrijven komen van elders, dus banen ook, hetgeen slechts verplaatsing van werkgelegenheid betekent. (17, 20)
- Onderzoek de directe werkgelegenheidseffecten van alle varianten (30)
- Stel een goede economische effectenrapportage op. Deze is tegelijk met MER, nieuw belevingsonderzoek en actualisering van het uitvoeringsplan maatregelen minimaliseren geluidhinder onontbeerlijk voor besluitvorming (34)
- Stel een MKBA op, waarbij naast de maatschappelijke kosten en baten ook de natuur en milieu effecten worden meegenomen, alsmede de economische effecten (inclusief werkgelegenheid) en of deze effecten ten koste gaan van economische ontwikkeling en werkgelegenheid elders (26, 37)
- Het door (belanghebbende) RTHA uit te voeren onderzoek naar verwachte groei en werkgelegenheid dient te worden getoetst door een onafhankelijke derde onder regie van de 3 meest betrokken gemeenten (36, 37)
- Onderzoek het actuele en verwachte substitutie effect van HSL (30)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 16, 17, 20, 23, 26, 28, 29, 30, 34, 36, 37

ADVIES COMMISSIE VOOR DE M.E.R.

- Onderbouw de verwachting dat de regionale capaciteitsvraag naar luchtvaart in de komende jaren zal blijven groeien bijvoorbeeld op basis van marktanalyses, als vertrekpunt voor te beschouwen alternatieven.

ANTWOORD

- Ter onderbouwing van de aanvraag van een luchthavenbesluit zal RTHA naast het MER ook een economische onderbouwing opstellen, waaruit nut en noodzaak van de voorgenomen ontwikkeling moet blijken. Het ministerie vraagt aan RTHA om in de economische onderbouwing per alternatief in te gaan op de verwachte vervoervolumes (marktpotentieel van de luchthaven inclusief nieuwe bestemmingen), de bedrijfseconomische effecten (businesscase) en de macro-economische effecten van de luchthaven (bijvoorbeeld directe en indirecte werkgelegenheid). In de analyse zal ook worden ingegaan op de relatie met de HSL.
- Op basis van de economische onderbouwing worden per alternatief aannames gedaan hoe de ontwikkeling van de luchthaven er uit ziet. Het gaat dan bijvoorbeeld om aannames over de hoeveelheid vliegtuigen, het type vliegtuig en het tijdstip waarop deze vliegen. Deze aannames

("de invoerset") zijn vervolgens de basis voor de in het kader van het MER uit te voeren onderzoeken.

- Het ministerie zal de gehele economische onderbouwing door een onafhankelijk bureau laten toetsen op plausibiliteit.

4.4. Zakelijk verkeer

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

- Maak duidelijk hoeveel van de passagiers zakelijke reizigers zijn en hoeveel vakantie (26)
- Maak duidelijk om welke nieuwe bestemmingen het gaat en wat het belang hiervan is voor zakelijk verkeer (26)
- In hoeverre is gestelde groei aantal passagiers te danken aan zakelijke passagiers (30)
- In hoeverre betreft verwachte groei aantal passagiers zakelijke passagiers (30)
- Laat de nieuwe bestemmingen aan bepaalde voorwaarde voldoen om het geloofwaardiger/aantoonbaarder zakelijke bestemmingen te laten zijn (16)
- Geef definitie van en eenduidige en toetsbare criteria voor:
 - zakelijk relevante luchtvaart;
 - zakelijk profiel:
 - zakelijke passagiers;
 - zakelijke bestemmingen;
 - gespecialiseerde zakenluchthaven;
 - maatschappelijk relevant verkeer (30)
- Werk uit hoe wordt gegarandeerd en geborgd dat de eventuele groei van de luchthaven met name in het zakelijk verkeer zal plaats vinden (34)
- Maak in het MER duidelijk dat een zakenluchthaven niet kan worden bestemd voor groot vrachtvervoer (17)
- Gem. Lansingerland vindt dat het MER in beeld moet brengen welke zakelijke ambities binnen vigerende geluidruimte kunnen worden gerealiseerd met optimalisaties of ander keuzes (23)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 16, 17, 23, 26, 30, 34

ANTWOORD

- Zie antwoord in paragraaf 4.3 (Economische meerwaarde). In aanvulling daarop vraagt het ministerie aan RTHA om per alternatief te beschrijven welk aandeel het zakelijke verkeer daarin heeft, in hoeverre dat aandeel past bij het zakelijke profiel van de luchthaven en welke definities de luchthaven daarbij hanteert.
- Wat betreft de opmerkingen om te garanderen en borgen dat de eventuele groei van de luchthaven met name in het zakelijk verkeer zal plaats vinden en dat een zakenluchthaven niet bestemd kan worden voor vrachtverkeer geldt dat de verantwoordelijkheid daarvoor bij de luchthaven ligt. De exploitatie van luchthavens is een marktgedreven activiteit. Het is aan een exploitant om te bepalen of hij voldoende vliegverkeer van en naar een luchthaven weet aan te trekken en zo ja om welk segment dat gaat en of dat bij het profiel van de luchthaven past. Die onderbouwing zal RTHA eerst met regionale partijen moeten bespreken in verband met het noodzakelijke draagvlak voor het doen van een aanvraag voor een luchthavenbesluit. Voor het luchthavenbesluit laat het ministerie door een onafhankelijk bureau toetsen of de opgestelde economische onderbouwing plausibel is. In het luchthavenbesluit zelf worden geen regels of bepalingen opgenomen over het zakelijke verkeer op de luchthaven.

5. Proces

5.1. Draagvlak

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

- Op dit moment binnen de BRR geen draagvlak voor uitbreiding van de luchthaven; eerst alle noodzakelijk onderzoeken verrichten (23, 34)
- Leg uit hoe uitbreiding van het aantal vluchten met extra geluidsoverlast overeenstemt met de wens van de gemeente Rotterdam om meer een woonstad te worden (16)
- Gem. Lansingerland is niet tegen groei binnen huidige geluidsruimte, met toepassing 50-50 beginsel; uitbreiding van geluidsruimte is onbespreekbaar. Leg voorts 50-50 beginsel vast (23)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 16, 23, 34

ANTWOORD

- Voor het ministerie is breed (bestuurlijk) draagvlak voor voorgenomen activiteit in de regio een zeer belangrijke voorwaarde bij het in behandeling nemen van een aanvraag voor een luchthavenbesluit voor RTHA. Het ministerie verwacht derhalve een aanvraag, waarin ruimte wordt gevraagd voor één door regionale partijen gedragen voorgenomen activiteit.
- RTHA geeft in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau aan dat er in overleg met de regionale partijen voor gekozen is de MER procedure te starten zonder een voorkeur voor een voorgenomen activiteit. Hiervoor is gekozen omdat de regionale partijen eerst alle informatie op tafel willen hebben om vervolgens te komen tot een breed gedragen keuze voor een voorgenomen activiteit.
- Het is aan RTHA om te komen tot een voorstel waarbij zowel de kosten als de baten helder in beeld zijn gebracht. Het is vervolgens aan de regionale bestuurlijke partijen, waaronder de gemeente Rotterdam, om te zijner tijd een afweging te maken.
- Het 50-50 beginsel wordt niet in het MER meegenomen. De suggestie is aan de exploitant meegegeven om het 50-50 beginsel ter overweging mee te nemen in het zoeken naar draagvlak.

5.2. Zorgvuldigheid

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

- Geef inzicht in eerlijke afweging van overlast en belang vliegveld (21)
- Zorg voor goede en heldere communicatie mbt de onderzoeken, het MER en het Luchthavenbesluit (24)
- Laat het mer onderzoek op transparante wijze uitvoeren door een onafhankelijk instituut (28,29)
- De resultaten van alle onderzoeken, zowel van RTHA als onafhankelijk uitgevoerde, en de afweging van effecten op milieu, ruimtelijke ordening en regionale economie, dienen tijdens het besluitvormingsproces te worden gepubliceerd (36)
- Gemeente Zuidplas wil graag informatie over motivering voor uitsluiten beroepsmogelijkheid bij bestuursrechter en over instantie waar wel 'beroep' mogelijk is (22)
- Gemeente Zuidplas wil graag informatie over wijze waarop gemeenten voor BRR zijn geselecteerd en informatie over mogelijke toetreding (22)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 21, 22, 24, 28, 29, 36

ANTWOORD

Transparantie

- Het ministerie staat voor openbaarheid en een transparant proces. Dit heeft het ministerie tot nu toe vormgegeven door het voornemen van de luchthaven voor het aanvragen van een luchthavenbesluit tezamen met de aanpak van het milieuonderzoek te publiceren en gedurende een periode van 4 weken ter inzage te leggen. Voorts heeft ministerie 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. Het ministerie geeft met deze nota van antwoord een reactie op de ingediende zienswijzen en adviseert daarmee de luchthaven over de aanpak van het milieuonderzoek op basis van de adviezen en zienswijzen.
- 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. De aangeleverde economische onderbouwing zal in dat kader op plausibiliteit worden getoetst door een onafhankelijk bureau, de resultaten hiervan zullen openbaar gemaakt worden en mede ter inzage gelegd worden. 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.
- 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). Het ministerie stelt op basis van adviezen en zienswijzen het luchthavenbesluit vast. Tegen het besluit staat beroep open bij de civiele rechter.

Beroep bij bestuursrechter

- Met de inwerkingtreding van het amendement Haverkamp is –evenals bij Schiphol – het beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State bij luchthavenbesluiten voor Lelystad, Rotterdam en Eindhoven uitgesloten. Reden hiervoor is dat een luchthavenbesluit zowel elementen bevat die het karakter hebben van een algemeen verbindend voorschrift, als elementen die het karakter hebben van een beschikking. Tegen algemeen verbindende voorschriften stelt de Algemene wet bestuursrecht (Awb) géén beroep op de bestuursrechter open (artikel 8.2 Awb). Omdat het onwenselijk is de rechtsbescherming te verdelen over meerdere rechters is, in lijn met de Schipholwet, de keuze gemaakt beroep bij de

bestuursrechter voor de luchthavenbesluiten Lelystad, Rotterdam en Eindhoven uit te sluiten⁴. Derhalve staat alleen beroep open bij de civiele rechter.

Bestuurlijke Regie Groep Rotterdam (BRR)

- De zienswijze van de gemeente Zuidplas over de BRR is door het ministerie aan de secretaris van de BRR aangeboden met het verzoek de bezetting van de BRR te agenderen en de gemeente Zuidplas uit te nodigen om toe te lichten waarom zij zitting zou moeten hebben in de BRR.

⁴ Nadere informatie hierover is te vinden in de Memorie van toelichting op de Wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) (Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 30 452, nr. 3).

5.3. Argumenten en standpunten voor en tegen

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

- Tegen uitbreiding mede ivm met A13, A20, A4, N209 en HSL (1, 20, 25)
- Tegen uitbreiding aantal vliegbewegingen ivm met uitstoot en geluidsoverlast (1, 4, 6, 21, 32, 35, in verband met geen evenwichtige belangenafweging: 37)
- Toename van het totaal aantal vluchten en bestemmingen doet milieueffecten toenemen. Gem. Lansingerland vindt dat negatieve gevolgen voor de leefomgeving prevaleren boven de economische belangen van RTHA (23)
- Sta geen geluidsoverlast veroorzakende kleine vliegtuigen toe /stel volledig vliegverbod intussen 23.00 -7.00uur (10, 30)
- Het Onderhandelaarsakkoord tussen Rotterdam en Schiphol Group heeft niet geleid tot een ontwikkeling van RTHA tot zakenluchthaven (36)
- Gem. Lansingerland vindt dat geen extra geluidruimte voor maatschappelijk relevant en spoedeisend verkeer moet worden verleend (23, gerelateerd 30, 36)
- Ambities zijn slechts gericht op verbeteren exploitatie en RTHA 's economische belangen. Deze gaan ten koste van leefomgeving. RTHA moet net als Havenbedrijf Rotterdam een extra doelstelling 'verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving' hanteren (26)
- Veel van de bestemmingen (bijv. Rhodos, Kos, Heraklion, Palma de Mallorca) betreffen geen zakenbestemmingen (23, 26, 30)
- Groei in zakelijk segment dient te worden gecompenseerd in overige sectoren (17)
- Winst in geluid dient ten goede te komen aan omwonenden (17)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 1, 4, 6, 10, 17, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 30, 32, 35, 36, 37

ANTWOORD

- Het ministerie heeft kennis genomen van deze zienswijzen.

6. Overige punten

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

Rijksbeleid

- Passen de door RTHA voorgestane groeialternatieven binnen het vigerende luchtvaartbeleid? Gezien de toename van 70.000 vliegtuigbewegingen welke reeds worden geaccommodeerd op twee andere luchthavens, Eindhoven en Lelystad? (36)
- Kan er vanuit de regering en het leger de intentie worden afgegeven de tijd tussen 23.00 en 07.00 zo min mogelijk te gebruiken? Immers wat kunnen de omwonende van RTHA eraan doen dat vliegveld Valkenburg gesloten is (16)

Luchthavenbesluit

- Leg vast dat er plafond zit aan het aantal bewegingen op RTHA (16)
- Laat de toekomstige vergunning definitief zijn voor ca. 30 jaar (16)

Schade

- Meer geluidsoverlast betekent een waardedaling van het omliggende vastgoed. Hoe wordt dit gecompenseerd? Worden er bijvoorbeeld subsidies gegeven om de woningen te isoleren, ook in de >40Lden zone, met terugwerkende kracht (16)
- Waar en hoeveel bestaande woningen zullen aangepast moeten worden ten gevolge van de verruiming van RTHA? (25)
- Geef aan hoe men omgaat met het mogelijk negatieve effect van waardedaling woningen in relatie tot groei van de luchthaven (20)

Ruimtelijke ordening

- Besteed in de het MER specifiek aandacht aan de gevolgen voor de geplande woningbouw op sportpark Kethel in Schiedam (28,29)
- Neem ook de ontwikkellocaties voor woningbouw voor de gemeenten Zuidplas en Waddinxveen weer op pag. 17 en in bijlage 3 (22)
- Vul bijlage 3 van de NRD, betrekking hebbend op autonome ontwikkelingen aan met woningbouwlocaties SPOTPARK Kethel en Thurlede (33)
- Heeft uitbreiding van RTHA gevolgen voor de realisering van bedrijventerrein Schieveen met betrekking tot risicocontouren? (24)
- Neem woningbouw Schieveen mee (24)

Klachten/meetposten

- Organiseer een adequaat systeem van klachtenafhandeling, inclusief financiering, registratie, verwerking, analyse en rapportage. Voer hierover overleg met belanghebbenden (36)
- Minder klagen betekent niet minder klachten. Melden daarvan lijkt echter nutteloos (10, 16, 20)
- Geef inzicht in het aantal klachten op een dag en of de dagbelasting binnen de grens is gebleven (21)
- Herzie het aantal meetpunten zodanig dat wordt gemeten te midden van woonbebouwing (17)
- Verplaats het monitoringspunt Kasteelweg naar locatie Helsingsborg/Odinholm (Schiedam) (28,29)
- Maak geluidsmetingen openbaar voor Bergschenhoek (6)

Slots

- Onderzoek of slots van vliegmaatschappijen die vliegen op vakantiebestemmingen of die beschikken over ongebruikte slots kunnen worden afgenomen (30)
- Onderzoek hoe en wanneer ongebruikte slots kunnen worden ingetrokken (17)

Verkeer/OV

- Een toename van het aantal passagiers betekent toename van verkeer van en naar RTHA. Breng de effecten daarvan zorgvuldig in beeld in het MER (26, 37)
- Onderzoek in hoeverre uitbreiding van de luchthaven aanleg van nieuwe infrastructuur zoals een tramverbinding noodzakelijk maakt + de gevolgen daarvan (26)
- Verbeter OV naar RTHA om autogebruik terug te dringen (27)

Nachtgebruik

- Onderzoek het effect van toename van het aantal vluchten op het aantal afwijkingen van het nachtregime (26) Worden de tijden aangepast? (13)

General Aviation

- De vraag doet zich voor of er, en zo ja in welke mate, nog plaats is voor het ongeregelde vliegverkeer (General Aviation) bij de verschillende scenario's. Welke mogelijkheden zijn er omtrent een gefaseerde uitplaatsing vanuit RTHA naar andere luchthavens van het ongeregelde vliegverkeer (General Aviation) dat niet met de commerciële burgerluchtvaart verenigbaar is? Op deze wijze kan de geluidoverlast van RTHA immers worden verminderd (36)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 6, 10, 13, 16, 17, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 33, 36, 37

ANTWOORD**Rijksbeleid**

- Op 13 september 2012 heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu per brief (IENM/BSK-2012/176534) aan de provincie Zuid Holland laten weten het van belang te vinden dat er voor de groeiwens van de luchthaven RTHA op regionaal bestuurlijk niveau draagvlak is en dat de behoeftestelling en urgentie voor deze groei ook vanuit de regio komt. Wanneer de luchthaven een aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit indient zal dit regionaal bestuurlijk draagvlak voor het ministerie een voorwaarde zijn om een ontwerp luchthavenbesluit in procedure te brengen.
- Vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt bij andere departementen aangestuurd op een bewust terughoudend gebruik van Rotterdam The Hague Airport voor regeringsvluchten, met name in de nacht.

Luchthavenbesluit

- In het luchthavenbesluit wordt het aantal vliegtuigbewegingen niet gemaximeerd. Wel wordt een plafond vastgesteld aan algemene geluidruimte die gebruikt mag worden (in de vorm van grenswaarden). De grenswaarden en regels voor het gebruik van de luchthaven die zijn opgenomen in het luchthavenbesluit beogen de milieubelasting in de directe omgeving van de luchthaven te beheersen. Dat plafond wordt berekend op basis van prognoses zoals de hoeveelheid vliegtuigen, het type vliegtuig en het tijdstip waarop deze vliegen ("invoerset"). In de praktijk kan het zo zijn dat andere segmenten, soorten en typen vliegtuigen gebruik maken van de luchthaven. Daarbij geldt dat dit gebruik altijd moet passen binnen de vergunde milieugebruiksruimte. Wanneer deze ruimte wordt overschreden oftewel wanneer grenswaarden worden overschreden zal de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) hierop handhaven.
- Het luchthavenbesluit geldt voor onbepaalde tijd. Zodra de luchthaven de vergunning wil wijzigen kan zij daartoe een aanvraag indienen en zal het bevoegd gezag dit in overweging nemen en daartoe een separaat besluitvormingsproces doorlopen.

Schade

- Op dit moment is niet te zeggen of er als gevolg van de voorgenomen luchthavenontwikkeling en het te nemen luchthavenbesluit sprake zal zijn van waardeverandering van onroerende goederen, ook niet per specifiek aspect. De Wro voorziet in de mogelijkheid om indien er sprake is van zogenaamde planschade, deze te verhalen. De Wet luchtvaart (artikel 8.74 jo 8.31) voorziet eveneens in de mogelijkheid om schade ten gevolge van het luchthavenbesluit te claimen (nadeelcompensatie).

Ruimtelijke ordening

- Zoals aangegeven in de NRD neemt de exploitant activiteiten die als autonome ontwikkeling worden gezien mee in het kader van de m.e.r.-procedure. Onder autonome ontwikkeling wordt verstaan ontwikkelingen die nu voorzien worden in de periode tot 2025 binnen het studiegebied waarover reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden. Het ministerie vraagt aan de exploitant om te bezien of en zo ja hoe de in de zienswijzen benoemde gebieden, worden meegenomen in het kader van het MER.

Klachten/meetposten

- Er wordt gewerkt aan een nieuw systeem van klachtenmanagement. De verantwoordelijkheid voor klachtenmanagement ligt bij DCMR Milieudienst Rijnmond en de luchthaven. Het plan is om de ontvangst van klachten door de DCMR te laten doen en de backoffice van de klachtafhandeling (onder andere terugmelden aan klagers indien gewenst en rapportages maken) door de luchthaven. De luchthaven maakt hiervoor een plan van aanpak en zal hierover overleggen met onder andere de CRO en de BRR.
- Op dit moment stelt de DCMR meerdere malen per jaar klachtenrapportages op, deze rapportages worden na behandeling in de CRO gepubliceerd op de website van de DCMR en (zodra deze gereed is) op de website van de CRO.
- Wat betreft het punt over dagbelasting: er bestaat in de Nederlandse wetgeving niet zo iets als een dagbelasting of een maximaal aantal klachten per dag. Er bestaat alleen maximale jaarlijkse belasting in de handhavingspunten.
- De DCMR heeft op meerdere locatie meetposten staan. Voor nadere informatie over deze meetposten kunt u terecht bij de DCMR (e-mailadres: info@dcmr.nl, internetadres: <http://www.dcmr.nl/>). De zienswijzen over de meetposten worden onder de aandacht gebracht van DCMR en de luchthaven.

Slots

- De verdeling van luchthavenslots is gereguleerd op basis van EU regelgeving (EU verordening 95/93). Een belangrijk principe daarbij is dat luchtvaartmaatschappijen zogenaamde historische rechten op slots kunnen opbouwen. Luchtvaartmaatschappijen die in een bepaald zomer- of winterseizoen een aan hen toegekende serie slots in voldoende mate (minimaal 80%) gebruiken, hebben het recht om die slots in het daarop volgende equivalente seizoen opnieuw te gebruiken. Deze slots zijn niet gekoppeld aan bestemmingen. De EU regels laten niet toe dat slots worden afgenomen op basis van bijvoorbeeld de aard van de bestemming (bijvoorbeeld een vakantiebestemming). De genoemde 80% regel is een stimulans voor luchtvaartmaatschappijen om hun toegekende slots daadwerkelijk te gebruiken. Wanneer de 80% niet wordt gehaald (en uitsluitend in dat geval) kan een serie slots worden ingetrokken door de slotcoördinator.

Verkeer/OV

- De verkeersaantrekkende werking in de verschillende alternatieven wordt in beeld gebracht. Indien er sprake is van knelpunten zullen ook mogelijke oplossingen worden beschreven.

Nachtgebruik

- Zoals op pagina 9 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau verwoord is, is de inzet van RTHA om de regels die gelden ten aanzien van het vigerende nachtregime niet te wijzigen. Het ministerie vraagt RTHA om per alternatief te beschrijven hoe de invoerset eruit ziet en welke aannames zijn gedaan over vluchten in de nachtperiode.

General Aviation

- Uit de economische onderbouwing van de luchthaven zal moeten blijken welke type verkeer men wil accommoderen en in hoeverre general aviation daarin een rol speelt. Voor het overige wordt verwezen naar paragraaf 2.4 (mogelijk andere alternatieven).

Bijlage: index bij zienswijzen

Nummer	Naam	zienswijze beantwoord bij:
1	Participant	5.3
2	Participant	3.3
3	Participant	4.2
4	Participant	2.3, 3.3, 4.1, 4.2, 5.3
5	Participant	4.2
6	Participant	5.3, 6
7	Participant	2.3
8	Participant	
9	Participant	2.3, 3.2
10	Participant	5.3, 6
11	Participant	3.1, 4.2
12	Participant	3.3
13	Participant	6
14	Participant	4.2
15	Participant	3.2
16	Participant	2.2, 2.3, 3.1, 4.2, 4.3, 4.4, 5.1, 6
17	Participant	2.3, 3.1, 3.2, 3.5, 4.1, 4.3, 4.4, 5.3, 6
18	Participant	3.4, 4.1
19	Participant	3.1, 3.3, 3.5
20	Participant	3.1, 3.3, 3.4, 4.3, 5.3, 6
21	Participant	3.2, 4.2, 5.2, 5.3, 6
22	Gemeente Zuidplas, College van Burgemeester en Wethouders	3.1, 3.5, 4.1, 5.2, 5.3, 6
23	Gemeente Lansingerland, College van Burgemeester en Wethouders	2.3, 3.2, 4.2, 4.3, 4.4, 5.1, 5.3
24	Jac. van Etten & Zn.	2.1, 3.1, 3.3, 4.1, 4.2, 5.2, 6
25	Participant	3.1, 3.2, 5.3, 6
26	Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland	2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.3, 3.4,

		3.5, 4.2, 4.3, 4.4, 5.3, 6
27	Participant	3.1, 3.3, 4.2, 6
28	D66 Schiedam	2.3, 3.1, 3.3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.2, 6
29	Schiedams Overleg Bewoners Organisaties	2.3, 3.1, 3.3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.2, 6
30	Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast	2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 5.3, 6
31	Participant	3.1, 4.2
32	Participant	5.3
33	Gemeente Schiedam, College van Burgemeester en Wethouders	3.1, 6
34	Bestuurlijke Regie Groep Rotterdam The Hague Airport	2.1, 2.3, 4.1, 4.3, 4.4, 5.1
35	Participant	3.3, 5.3
36	Participant	2.1, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 4.1, 4.2, 4.3, 5.2, 5.3, 6
37	Vereniging Tegen Milieubederf	3.3, 3.4, 3.5, 4.3, 5.3, 6