

Antwoorddocument Rotterdam The Hague Airport

Antwoorden op vragen, gesteld aan de Verkenner RTHA

24 februari 2017

Leeswijzer

Dit Antwoorddocument bevat antwoorden op vragen die zijn gesteld aan de verkenner RTHA. De verkenner RTHA is aangesteld door de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport, de BRR.

Aan de verkenner zijn circa 350 vragen gesteld door omwonenden, belangenorganisaties en gemeenten, over de situatie rond en de ontwikkeling van luchthaven RTHA. De complete vragenlijst is te vinden in het Informatiekader op de site van de verkenner, www.zuid-holland.nl/verkenner-rtha. De vragen zijn daarin geclusterd naar thema's zoals Geluid, Natuur en Governance.

In voorliggend Antwoorddocument zijn deze vragen themagewijs, dus niet één op één, beantwoord. Dit houdt in dat vragen die in het Vragendocument onder één thema vielen, in dit Antwoorddocument zijn gecomprimeerd tot enkele overkoepelende vragen die samen de strekking van dat thema omvatten. Vragen die de verkenner minder relevant achtte voor het door hem uit te brengen advies, zijn daarbij buiten beschouwing gelaten. Politiek getinte vragen worden onderdeel van de later te voeren politieke discussie. Op deze manier zijn de 350 ingediende vragen gecomprimeerd tot circa 90 vragen.

De verkenner heeft deze 90 vragen niet zelf beantwoord, maar voorgelegd aan instanties die deskundig zijn ten aanzien van de thema's, zoals de GGD, DCMR, het ministerie van IenM en de luchthaven RTHA. Deze instanties hebben de vragen beantwoord op basis van beschikbaar materiaal. Er zijn geen aanvullende onderzoeken verricht. Ook is geen uitsplitsing van gegevens gemaakt naar het niveau van specifieke gebieden, zoals afzonderlijke gemeenten of woonwijken. De antwoorden blijven de verantwoordelijkheid van de instantie, die het betreffende antwoord heeft opgesteld. Bij iedere vraag is vermeld, welke instantie dat is.

Op deze manier vormen de thema's de verbindende schakel tussen enerzijds de 350 bij de verkenner ingediende vragen uit het Vragendocument en anderzijds de 90 vragen die in dit Antwoorddocument zijn beantwoord.

Inhoud

Adviescommissie MER	4
Belevingsonderzoek	5
Duurzaamheid	6
Economische Onderbouwing	11
Geluid	16
Geur	26
Gezondheid	27
Algemene opmerking en referenties GGD	42
Governance	43
MER	53
MKBA	58
Natuur	63
Nut en noodzaak	68
Planschade	72
Procedure	74
Recreatie	78
Ruimtelijke ordening	80
Scenario's	85
Uitplaatsing	87
Veiligheid	89
Vliegverkeer	91

Adviescommissie MER

Vraag Hoe wordt opvolging gegeven aan het advies van de commissie MER?

Beantwoorder RTHA

Op 12 juli 2016 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie mer) een ‘Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport’ op de conceptmilieueffectrapportage (MER) uitgebracht. In dit advies constateert de Cie mer het volgende : “Het MER bevat alle informatie die essentieel is voor een besluit over de aard en omvang van verdere groei van Rotterdam The Hague Airport waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen”. In het toetsingsadvies geeft de Cie mer aandachtspunten mee die “een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.” Deze aandachtspunten betreffen in grote lijnen de volgende onderwerpen:

- Mogelijke veranderingen in de indeling van het luchtruim
- Uitvoeringsprogramma van effectbeperkende maatregelen
- Bijdrage aan de luchtkwaliteit ten gevolge van de luchthaven bij woningen
- Omvang van de geurhinder
- Ultrafijnstof
- Onderbouwing van gezondheidseffecten
- Informatie over de vogel(ganzen)beheersing

Bij het aanvragen van het nieuwe Luchthavenbesluit zal het conceptMER definitief gemaakt worden. Hierbij worden de aandachtspunten uit de voortoets van de cie MER meegenomen. Ervan uitgaand dat het luchthavenbesluit in de zomer van 2017 zal worden aangevraagd, is het de inzet om het MER in het eerste of tweede kwartaal van 2017 waar nodig te actualiseren, de gegeven adviezen en meest recente inzichten te verwerken en vervolgens definitief te maken. Een aantal (internationale) onderzoeken (bijvoorbeeld naar de gezondheidseffecten van ultrafijnstof) zal dan nog niet afgerond zijn en dus niet meegenomen kunnen worden.

Belevingsonderzoek

Vraag Het laatste belevingsonderzoek dateert uit 2012. Een aantal partijen vraagt naar het eerstvolgende belevingsonderzoek. Kan de GGD meedenken over de vraagstelling? Wanneer gaat het volgende belevingsonderzoek plaatsvinden?

Beantwoorder BRR

In 2012 is in opdracht van het ministerie IenM, in samenwerking met de regio en de GGD, een belevingsonderzoek uitgevoerd naar de hinder die wordt ervaren door omwonenden binnen de 20 Ke-contour. De luchthaven RTHA heeft in 2015 ter voorbereiding op de aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit een actualisatie uitgevoerd op dit belevingsonderzoek. Deze actualisatie betreft geen geheel nieuw onderzoek maar een nadere analyse van de data van 2012.

Meerdere partijen hebben aan de verkenner gemeld dat zij behoefte hebben aan een geheel nieuw onderzoek naar de beleving van de luchthaven. Er is echter nog niet besloten tot het starten van een nieuw belevingsonderzoek. Wenselijk is wel dat in het geval een nieuw onderzoek wordt gedaan, de GDD hierin een actieve betrokkenheid krijgt.

Duurzaamheid

Vraag Heeft RTHA duurzaamheidsdoelstellingen?

Beantwoorder RTHA

Rotterdam The Hague Airport streeft ernaar (volgens het ALARA-principe, As Least As Reasonable Achievable) haar belasting op zowel het gebied van geluid als op andere milieuaspecten continu (waar redelijkerwijs mogelijk) verder terug te dringen. Hierbij is een veilige en gezonde bedrijfsvoering het uitgangspunt.

Daarnaast is het streven om in 2017 verdere stappen te maken door de luchthaven verder te innoveren. Hierbij is duurzaamheid het uitgangspunt, niet alleen op milieu maar op alle aspecten zoals werkgelegenheid, toegevoegde economische waarde, verdere verbetering openbaar vervoer, next economy, circulaire economie etc.

Rotterdam The Hague Airport heeft de afgelopen jaren al veel maatregelen genomen om haar milieuoetafdruk verder te verkleinen. Maatregelen die genomen zijn, zijn onder meer (maar niet uitsluitend):

- Het voorzien van de start/landings- en taxibaan van LED-verlichting
- Plaatsen van zonnepanelen op de daken van oa terminal en nieuwe aankomsthal
- Introductie elektrische voertuigen
- Isolatie van de terminal
- Aansluiten van de terminal op de warmtekuudeopslag
- Verbieden van trainingsvluchten met grotere vliegtuigtypen
- Ontmoedigen minder stille vliegtuigen
- Ontmoedigen van nachtelijk gebruik van de luchthaven

Duurzaamheid

Vraag Zijn er duurzaamheidsdoelstellingen en maatregelen gekoppeld aan de uitbreiding?

Beantwoorder RTHA

Rotterdam The Hague Airport zet in om zich steeds verder te verduurzamen. Hierbij is duurzaamheid het uitgangspunt, niet alleen op milieu maar op allerlei aspecten zoals werkgelegenheid, toegevoegde economische waarde, next economy etc.

Deze maatregelen moeten wel betaald worden. Bij een verdere uitbreiding zullen meer financiële middelen beschikbaar komen om dit verder te versnellen. Eventueel zouden hierover afspraken gemaakt kunnen worden indien ruimte voor verdere ontwikkeling van de luchthaven gegeven wordt.

Duurzaamheid

Vraag Worden er duurzaamheidsmaatregelen tegen overlast genomen?

Beantwoorder RTHA

Rotterdam The Hague Airport neemt waar mogelijk maatregelen om de vermijdbare hinder voor de omgeving weg te nemen. Zo is het tarief voor nachtelijke vluchten de afgelopen jaren significant gestegen, worden nieuwe slots alleen nog gegeven aan de meest stille vliegtuigen en zijn er beperkingen voor lesvluchten met grotere vliegtuigen opgelegd.

Daarnaast wordt wanneer afwijkend verkeer onvermijdelijk is, middels omgevingscommunicatie de situatie (waar mogelijk) vooraf aan omwonenden kenbaar gemaakt zodat zij hiervan vooraf op de hoogte zijn.

Rotterdam The Hague Airport volgt de nieuwste technische en economische ontwikkelingen op de voet. Wanneer deze nieuwe ontwikkelingen ook voor RTHA en haar omgeving een positieve bijdrage kunnen geven en deze haalbaar zijn, zullen deze worden toegepast.

Duurzaamheid

Vraag Gaat RTHA voor stillere vliegtuigen zorgen?

Beantwoorder RTHA

Rotterdam The Hague Airport streeft ernaar dat maatschappijen die gebruik maken van de luchthaven de meest stille vliegtuigen gebruiken. De beperkte middelen die de luchthaven hiervoor heeft worden hiervoor maximaal aangewend. Echter, het is de luchtvaartmaatschappij die de keuze maakt, zowel bij de investeringen in nieuwe vliegtuigen als bij de inzet ervan (in dit geval voor vluchten van en naar RTHA).

De uitdaging is dat op dit moment onvoldoende stillere vliegtuigen beschikbaar zijn om de bestaande vliegtuigen te vervangen. De verwachting is dat in de periode 2025-2035 deze nieuwe vliegtuigen wel in voldoende mate beschikbaar komen. Zodra dit het geval is, zal de luchthaven met betrokken maatschappijen overleggen om deze nieuwe en stillere vliegtuigen ook naar de luchthaven te krijgen.

Duurzaamheid

Vraag Hoe verhouden de plannen zich tot het Rotterdam Climate Initiative?

Beantwoorder Gemeente Rotterdam

De inzet van het Rotterdam Climate Initiative (RCI) is gericht op de stad en de industrie. Sinds de start van het huidige college ligt de focus niet meer op CO₂-reductie, maar op energiebesparing en hernieuwbare energieproductie.

Overigens telt de CO₂-uitstoot van het vliegverkeer van en naar RTHA maar voor een beperkt deel mee voor Rotterdam (deel van het stijgen en dalen). Deze uitstoot door het vliegverkeer is te verwaarlozen in relatie tot de uitstoot van de industrie en zelfs zeer beperkt (2-3%) in relatie tot de gebouwde omgeving. Internationaal wordt, zeker sinds de klimaatconferentie in Parijs, wel druk uitgeoefend op de luchtvaartsector om de uitstoot door deze sector vergaand te beperken.

RTHA is in het begin van het RCI kort in beeld geweest, maar dit heeft nog niet geleid tot samenwerking.

Economische onderbouwing

Vraag Wat is het economische belang van RTHA voor de economie van de regio?

Beantwoorder Prof. dr. P.P. Tordoir

Een belangrijke beleidsstrategische afweging inzake de ontwikkeling van RTHA was, is en blijft het belang van de luchthaven voor het economische en internationale vestigingsklimaat in de zuidelijke Randstad. Dit belang wordt uitdrukkelijk genoemd in de Economische onderbouwing Groeiambitie RTHA van Schiphol Group (2016) en speelt ook nadrukkelijk in recente economische beleidsstukken van de MRDH. Dat er een opgave ligt blijkt uit de Benchmark Internationale Connectiviteit van SEO (2014). De regio staat wat betreft luchtbereikbaarheid op een 16e plaats binnen een groep van Europese concurrente regio's, rekening houdend met de rol van Schiphol. Luchtbereikbaarheid is voor de regio een hekkensluiter.

Dit staat op het oog niet in verhouding met de feitelijke rol en ambitie van de regio op het vlak van internationale bedrijvigheid en internationale organisaties. Zeker in dit licht en in het licht van strategisch economisch ontwikkelingsbeleid wekt het daarom op z'n minst bevreemding dat in de Maatschappelijke kostenbatenanalyse RTHA van Ecorys (2016) de zogenaamde voorwaartse indirecte effecten—want daar gaat het hier om—van (de ontwikkeling van) de luchthaven slechts enige kwalitatieve aandacht krijgen en niet worden meegenomen voor de uiteindelijke MKBA-uitkomsten. Ook Syconomy ziet in zijn Voortoets Economische Onderbouwing MKBA RTHA (2016) geen bezwaar in het niet meenemen van de stimulerende rol van de luchthaven in het economisch vestigingsklimaat en (internationale) aantrekkingskracht van de luchthaven. In een achtergronddocument, Economische perspectieven voor Rotterdam The Hague Airport van de UER (2014) en de aanvulling (prognose 2020) daarop uit 2015, wordt wel gepoogd om de voorwaartse stimulerende rol van de luchthaven te kwantificeren in termen van werkgelegenheid, maar dit geschiedt op basis van algemene kengetallen en niet op grond van onderzoek in de regio. De betreffende kengetallen keren overigens niet terug in de uiteindelijke MKBA van Ecorys.

Gezien:

- a) het belang dat door shareholders en regiobestuurders aan de rol van RTHA voor de regionale economie en werkgelegenheid in het algemeen en de internationale concurrentiepositie van de regio in het bijzonder wordt gehecht;
- b) de internationale wetenschappelijke communis opinio inzake het grote belang van luchtbereikbaarheid als vestigings- en concurrentiefactor voor internationale zakelijke activiteiten, organisaties en regiefuncties en internationale handel;
- c) de relatief zwakke internationale positie van de regio in dit opzicht, maar ook het metropolitaanse potentieel ter zake dat (nog) niet is benut (zie: Metropoolvorming: kansen en opgaven, Tordoir e.a. 2014);
- d) de relatief sterke algemene economische spin-off in toegevoegde waarde en werkgelegenheid van (versterking) van internationale activiteiten, die in combinatie met argument b) voor een krachtige voorwaartse economische multiplier van verdere ontwikkeling van RTHA kan zorgen;
- e) het algemene belang van internationale handels-, regie- en netwerkfuncties voor de extreem open nationale en regionale economie,

is het zeer aanbevelingswaardig om de feitelijke en mogelijke rol (volgens verschillende scenario's) van RTHA inzake (versterking van) het internationale vestigingsklimaat en sleutelsectoren dienaangaande in de regio, ofwel de voorwaartse indirecte effecten, alsnog nader te onderzoeken en de resultaten daarvan mee te laten wegen in de komende besluitvorming over RTHA en de resultaten.

Dit wenselijke onderzoek moet bij voorkeur gericht zijn op de feitelijke voorwaartse indirecte effecten, alsmede te verwachten gedragingen op grond van verschillende scenario's, gemeten bij (besluitvormers in) relevante economische sectoren in de regio, w.o. het Haagse internationale institutionele complex. Het zal derhalve om empirisch survey-onderzoek gaan. Dit onderzoek kan verder worden geschraagd door reeds verricht survey onderzoek ter zake elders in de wereld.

Economische onderbouwing

Vraag Hoe wordt de ontwikkeling van de zakelijke reiziger gezien in relatie tot de uitbreiding van (zakelijke) bestemmingen?

Beantwoorder RTHA

Rotterdam The Hague Airport ontwikkelt zelf geen verbindingen en verkoopt geen tickets rechtstreeks aan passagiers. Dit is een taak van de luchtvaartmaatschappij die de route ontwikkelt en de tickets verkoopt. Het is (conform Europese regelgeving) niet toegestaan dat de luchthaven discrimineert op bestemmingen binnen Europa.

Dat gezegd hebbende, richt de luchthaven zich in onder meer haar actieve marketingactiviteiten op luchtvaartmaatschappijen die routes vanaf RTHA willen ontwikkelen die passen bij het profiel van de luchthaven. Voor een deel is dit (middels acquisitie) door de luchthaven te beïnvloeden. De mate van succes hiervan is echter voor een deel afhankelijk van ontwikkelingen in de Nederlandse en Europese luchtvaartmarkt.

Daarnaast kunnen airlines zichzelf aanmelden (zonder overleg met de luchthaven) en slots aanvragen bij de slotcoördinator. Als deze beschikbaar zijn, dan moeten deze toegewezen worden. Weigering is op grond van de internationale regelgeving niet toegestaan. Consequentie hiervan is dat de invloed van de luchthaven beperkt is.

Iedere route die ontwikkeld wordt zal altijd een mix van passagiers aantrekken die verschillende reismotieven hebben. Dat geldt niet alleen voor routes van/naar RTHA, maar voor elke route. Voor welke passagiers een route aantrekkelijk is, is afhankelijk van een groot aantal factoren en voornamelijk beïnvloedbaar door de verantwoordelijke luchtvaartmaatschappij. Bovenstaande neemt niet weg dat RTHA alles wat binnen haar bevoegdheden en mogelijkheden ligt inzet om het gewenste profiel van de luchthaven te behouden.

Economische onderbouwing

Vraag Kunt u een definitie geven van een zakelijke reiziger?

Beantwoorder RTHA

Een zakelijke passagier bestaat niet. Een passagier heeft een reismotief, dit reismotief kan zakelijk, minder zakelijk of vakantie zijn, danwel een combinatie van meerdere reismotieven in één reis. Zo kan bijvoorbeeld een passagier om zakelijke redenen naar Rome vliegen, om vervolgens deze trip met een paar dagen toeristisch verblijf te verlengen. Daarnaast kan een persoon vandaag met een zakelijk reismotief een reis maken en een week later met een minder zakelijk reismotief reizen.

Verder betekent een niet volledig zakelijk reismotief niet automatisch, dat het reismotief 'vakantie' is. Zo kan men voor opleiding/stage, cursus of beursbezoek op reis gaan of voor bezoek aan vrienden of familie (denk aan trouwerij of begrafenis).

Economische onderbouwing

Vraag Wat zijn de exploitatiemogelijkheden (anders dan vliegverkeer) qua uitbreiding voor de luchthaven?

Beantwoorder RTHA

De toegevoegde waarde die de luchthaven heeft voor de regionale economie bevindt zich met name in het verbeteren van de internationale bereikbaarheid van de regio. Daarnaast vormt de luchthaven een goede vestigingslocatie voor bedrijven waarvoor internationale bereikbaarheid van belang is. Ook voor omwonenden in de regio is de luchthaven van belang, als toegangspoort naar het buitenland, voor zowel zakelijke als niet-zakelijke doeleinden. Daarmee levert de luchthaven een belangrijke bijdrage aan de regionale welvaart (economisch perspectief) en welzijn (sociaal perspectief).

Natuurlijk kan het luchthaventerrein ook op andere wijzen ontwikkeld worden en bedrijven aantrekken die geen relatie hebben met het luchthavenproduct. Dergelijke bedrijven kunnen ook zich ook op andere locaties in de regio vestigen. Hierbij is het van belang dat er op dit moment in de regio een overschot bestaat aan 'algemene' bedrijfsterreinen. Daardoor zit er een rem op de ontwikkeling van nieuwe terreinen. Er is derhalve minder toegevoegde waarde voor de regio als de luchthaven zich gaat richten op bedrijvigheid die zich ook goed elders in de regio zou kunnen vestigen.

In het kader van de 'Roadmap Next Economy' van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag wordt wel doorlopend gekeken naar nieuwe economische ontwikkelingen die ontstaan en waar de luchthaven een faciliterende rol in kan spelen.

Daarnaast is de exploitatie mede afhankelijk van andere commerciële activiteiten. Deze zijn echter voor het grootste deel direct afhankelijk van het luchtverkeer. Denk hierbij aan activiteiten als parkeren, horeca en retail.

Geluid

Vraag Hoe ontwikkelt geluidsoverlast zich bij toenemend vliegverkeer (geluidgehinderden en slaapverstoring)?

Beantwoorder RTHA

In het hoofdrapport van de MER is in paragraaf 4.3.3.1 beschreven hoe het aantal geluidgehinderden is berekend en wat de uitkomsten hiervan zijn. Op pagina 51 van dat hoofdrapport is tabel 16 opgenomen, die de aantallen geluidgehinderden weergeeft.

In paragraaf 4.3.3.2. van het hoofdrapport MER staat beschreven hoe het aantal slaapverstoorden is berekend en wat de uitkomsten hiervan zijn. Op pagina 54 van dat hoofdrapport is tabel 18 opgenomen, die de aantallen slaapverstoorden weergeeft.

Voor zowel de bepaling van het aantal geluidgehinderden als voor het aantal slaapverstoorden geldt dat deze worden berekend op basis van een zogenoemde dosis-effect-relatie op basis van de hoeveelheid geluid (overdag c.q. 's nachts).

Geluid

Vraag Om verder te kunnen groeien gaat Schiphol start- en landingsprocedures/-routes opnieuw instellen. De Commissie voor de MER oordeelt dat de gemaakte berekeningen niet kloppen. Wat zijn hiervan de consequenties voor RTHA, qua rekenmethodes en qua moeten uitwijken (conflictsituatie) na ca. 2020?

Beantwoorder Ministerie van Infrastructuur en Milieu

De Commissie voor de m.e.r. heeft niet geoordeeld dat de berekeningen voor Schiphol niet kloppen. Integendeel: de commissie heeft geoordeeld dat Schiphol de berekeningen heeft uitgevoerd conform de geldende voorschriften. Wel heeft de commissie geoordeeld dat de geldende voorschriften verouderd zijn. Derhalve adviseert de commissie om de methode waarmee de geluidberekeningen worden uitgevoerd, te actualiseren.

Daarom wordt in de periode november 2016 tot en met februari 2017 een Nederlands rekenvoorschrift uitgewerkt en vastgesteld op basis van het recent in Europees verband vastgestelde rekenmodel 'Doc29'. Daarna worden met dit model de geluidberekeningen in het MER voor Schiphol opnieuw uitgevoerd en zal het nieuwe Doc29-rekenvoorschrift ook in regelgeving worden geïmplementeerd.

Voor RTHA zijn de geluidberekeningen ook conform de geldende voorschriften uitgevoerd. De Commissie voor de mer heeft in haar advies voor RTHA hierover geen opmerkingen gemaakt. Een actualisatie is nu dan ook niet aan de orde. Wel wordt – op basis van de nieuwe berekeningen voor Schiphol – bezien of de voorschriften voor regionale luchthavens aanpassing behoeven en zo ja, op welke termijn dit mogelijk/nodig is. De verwachting is dat dit de komende jaren niet aan de orde is.

Geluid

Vraag Welke cumulatiebronnen van geluid zijn meegenomen?

Beantwoorder RTHA

In het deelrapport Geluid van de MER is in paragraaf 5.2 beschreven welke geluidsbronnen zijn meegenomen en hoe de berekening heeft plaatsgevonden. Kort gezegd gaat het om wegverkeer, railverkeer en industrie.

In paragraaf 6.5 tot en met 6.7 van dit deelrapport is beschreven hoe deze geluidsbronnen bepaald zijn. Voor het wegverkeer is voor het jaar 2025 de A16 Rotterdam meegenomen, voor de berekening is gebruik gemaakt van gegevens van Rijkswaterstaat.

De resultaten van de cumulatie zijn te vinden in hoofdstuk 8 van het deelrapport. Figuur 33 en 34 van dit deelrapport laten de toename van het geluid zien bij groei van de luchthaven, respectievelijk de totale geluidsbelasting van alle geluidsbronnen.

Deze informatie is samengevat weergegeven in paragraaf 4.3.3.4 van het hoofdrapport MER.

Geluid

Vraag Kan de geluidsoverlast in de huidige situatie worden beperkt met maatregelen (inclusief tegengaan grondgeluid)?

Beantwoorder BRR

In het rapport van de Commissie van Heijningen en het To70 rapport, dat een vervolg hierop is, zijn verschillende maatregelen genoemd die de hinder van de luchthaven kunnen beperken. Een groot aantal van die maatregelen is inmiddels uitgevoerd of onderzocht. Er staan in het To70 rapport nog een aantal maatregelen die verder onderzoek behoeven en pas op de langere termijn effect kunnen hebben (zoals routeaanpassingen van het luchtvaartverkeer).

Geluid

Vraag Wat is het effect van stillere vliegtuigen?

Beantwoorder RTHA

Het antwoord op deze vraag valt in twee delen uiteen: voordat het luchthavenbesluit is vastgesteld, in de bepaling van de milieueffecten en ten tweede nadat het luchthavenbesluit is vastgesteld, in het gebruik van de luchthaven.

Voordat het luchthavenbesluit is vastgesteld

Bij de berekening van de milieueffecten in het MER wordt uitgegaan van een hoeveelheid verkeer een aantal vliegtuigbewegingen per vliegtuigtype. Op het moment dat uitgegaan wordt van stillere vliegtuigen (bij een gelijk verkeersvolume) zal dit tot gevolg hebben dat de berekende geluidszones kleiner zullen worden en dat er minder geluidgehinderden zullen zijn. Dit zal ook gevolgen hebben voor de ruimtelijkeordeningsbeperkingen, die kleiner worden. Anders gezegd, bij inzet van stillere vliegtuigen is meer verkeer mogelijk, zonder dat de (berekende) hinder toeneemt

Nadat het luchthavenbesluit is vastgesteld

In het luchthavenbesluit wordt alleen de maximale hoeveelheid toegestaan geluid (naar verwachting) vastgelegd. Indien in praktijk met stillere vliegtuigen gevlogen wordt dan bij het vaststellen werd aangenomen, betekent dit dat meer vliegtuigbewegingen binnen het luchthavenbesluit geacommodeerd kunnen worden. Omgekeerd geldt overigens hetzelfde, dus als de vliegtuigen in werkelijkheid minder stil zijn, zal er minder gevlogen kunnen worden dan waarvan uitgegaan werd. De ruimtelijkeordeningsbeperkingen en het aantal geluidgehinderden zal in dit geval (zowel bij stillere als minder stille vliegtuigtypen) hetzelfde blijven.

Op dit moment is het nog niet mogelijk om met de nieuwste vliegtuigtypen te rekenen met de in Nederland in de wet voorgeschreven geluidmodellen. Reden hiervoor is dat de nieuwste vliegtuigtypen nog niet in het Nederlandse geluidmodel zijn verwerkt. Dit wordt veroorzaakt doordat de vliegtuigtypen pas zeer recent zijn gaan vliegen (bijvoorbeeld Bombardier CS-serie en Airbus A320neo) of nog niet goedgekeurd zijn om te vliegen (Airbus A319/321Neo en Boeing 737Max-serie). Hierdoor is het effect (zowel in geval van deel 1 als deel 2 van dit antwoord) nog niet te berekenen. Daarnaast is nog niet met zekerheid te stellen wanneer en in welke mate deze nieuwe vliegtuigtypen ingezet worden op de Nederlandse luchthavens en specifiek op RTHA.

Geluid

Vraag Wat is de impact van de afkeuring van de berekeningen bij Schiphol door de commissie MER?

Beantwoorder RTHA

De commissie MER heeft de geluidsberekeningen niet afgekeurd, maar geconcludeerd dat de geluidsberekeningen voor het MER voor Schiphol (terecht en correct) zijn uitgevoerd volgens het wettelijke en door de overheid voorgeschreven rekenvoorschrift, de methode en de geluidgegevens. De Commissie is echter van mening dat voor de geluidsberekening een nieuwere, Europese rekenmethode moet worden gehanteerd. De Commissie acht dit relevant, omdat verschillen in geluidseffecten van verschillende vliegprocedures (wat een belangrijk onderdeel is van het MER Schiphol) anders kunnen liggen bij toepassing van de nieuwe methode. Om hieraan tegemoet te komen dient het Ministerie de voorschriften aan te passen. Daarna kunnen de aanvullende geluidsberekeningen worden uitgevoerd en toegevoegd aan het MER.

Bij de berekeningen bij Rotterdam The Hague Airport wordt is dit niet aan de orde. Er wordt maar één vertrekprocedure in alle alternatieven gebruikt. Hierdoor treden de problemen die in de berekeningen van Schiphol zijn geconstateerd, hier niet op.

Geluid

Vraag Hoe zit de handhavingssystematiek in elkaar? Kunnen er handhavingspunten worden toegevoegd? Kan aangegeven worden welk aandeel van het vliegverkeer op welk handhavingspunt bijdraagt?

Beantwoorder RTHA

De ligging van de handhavingspunten en de hoogte van de handhavingspunten worden bij het opstellen van het luchthavenbesluit vastgesteld en zijn (deels) afhankelijk van het gekozen alternatief.

Handhavingspunten vallen uiteen in twee categorieën. Dit is vastgelegd in artikel 8 van het Besluit Burgerluchthavens (BBL): "Het luchthavenbesluit bevat voor het luchthavenluchtverkeer in ieder geval:

- a. één handhavingspunt met een grenswaarde voor de geluidbelasting aan beide zijden in het verlengde van de middellijn van de start- en landingsbaan op 100 meter van de uiteinden van de baan waarbinnen het gebruik plaatsvindt, en
- b. één handhavingspunt met een grenswaarde voor de geluidbelasting op elke locatie waar woonbebouwing met een aaneengesloten karakter gelegen is op of in de nabijheid van een geluidcontour van 56 dB(A) Lden."

De handhavingspunten onder artikel 8.a liggen vast (zolang de ligging en lengte van de start/landingsbaan niet wijzigt). Voor deze vaste handhavingspunten is de relatieve bijdrage van de verschillende categorieën verkeer berekend. Op pagina 24 van het hoofdrapport MER is in tabel 4 het relatieve gebruik in handhandhavingspunt kop 06 van het actuele verkeer weergegeven. Op pagina 50 van hetzelfde rapport is dit in tabel 15 weergegeven voor de alternatieven 1 en 3d voor beide vaste handhavingspunten.

De handhavingspunten onder artikel 8.b zijn worden pas bij het opstellen van het ontwerpbesluit vastgesteld. Het zullen naar verwachting niet dezelfde handhavingspunten zijn zoals die nu zijn vastgelegd in de omzettingsregeling. De handhavingspunten in de omzettingsregeling zijn vastgesteld op basis van artikel X lid 2 van de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML). Deze vaststelling van deze handhavingspunten wijkt af van het artikel 8.b van het BBL, die bij vaststelling van het luchthavenbesluit moet worden gebruikt.

Verder laat artikel 8 BBL (in tegenstelling artikel X RBML) toe dat er ook extra handhavingspunten door het bevoegd gezag kunnen worden vastgesteld. Omdat de handhavingspunten onder artikel 8.b op dit moment niet zijn vastgesteld, kunnen hiervoor geen berekeningen (bijvoorbeeld naar aandeel) gemaakt worden.

Geluid

Vraag Ziet de DCMR verandering in het klachtenpatroon, nu vliegroutes zijn gewijzigd?

Beantwoorder DCMR

De vraag richt zich op de wijziging van de vliegroute die bekend is als vertrek REFSO/TULIP. Dit betreft vliegtuigen die in oostelijk richting – dat wil zeggen vanaf baan 06 over Lansingerland – starten en vervolgens naar het westen draaien.

Per 5 december 2014 is, vanuit veiligheidsoogpunt, voor dit verkeer door de Luchtverkeersleiding Nederland een tijdelijke maatregel ingesteld. Deze tijdelijke wijziging bracht met zich mee dat de vliegtuigen eerder en daardoor op lagere hoogte over de gemeente Lansingerland zijn afgebogen. Daardoor is interferentie (mogelijk conflicterende situaties) met Schipholverkeer voorkomen.

Om deze tijdelijke maatregel te kunnen laten vervallen zijn door de luchtverkeersleiding aanvullend de volgende stappen ondernomen:

1. In 2015 is er voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA) een aangepaste vertrekroute voor baan 06 ontworpen en vastgesteld;
2. Per 10 november 2016 is er voor Schiphol een aangepaste vliegprocedure van kracht geworden

Door het van kracht worden van deze laatstgenoemde vliegprocedure is de tijdelijke maatregel uit 2014 per 10 november 2016 komen te vervallen.

De tijdelijke maatregel kan met name in de gemeenten Lansingerland en Pijnacker-Noordorp extra hinder met zich mee hebben gebracht. De wijziging die per 10 november 2016 is doorgevoerd is nog te recent om conclusies te kunnen trekken over een eventuele verandering in het klachtenpatroon.

Daarnaast speelt dat in dezelfde periode (2015 – 2016) in de media veel aandacht is geweest over het proces voor een nieuw luchthavenbesluit en de ambitie van de luchthaven om te mogen uitbreiden. De ervaring leert dat dergelijke media-aandacht aanleiding geeft om (extra) meldingen in te dienen.

Het is derhalve lastig om een veranderend klachtenpatroon – er is in 2016 sprake van een groei van het aantal meldingen – toe te schrijven aan één bepaalde ontwikkeling.

In de MER die in opdracht van RTHA is opgesteld, is een aantal scenario's uitgewerkt dat de verschillende groeialternatieven laat zien, ten opzichte van een referentiescenario. Voor elk scenario is ook het percentage ernstig gehinderden in beeld gebracht, evenals het percentage slaapverstoorden. In deze scenario's is voor RTHA de aangepaste vertrekroute voor baan 06 uit 2015 als uitgangspunt gehanteerd.

Geluid

Vraag Klachten over vliegbewegingen bij DCMR gelden als één per huisadres, ongeacht het aantal bewoners dat last heeft van een melding. Daardoor worden geflatteerde cijfers gepresenteerd. Hoe kan dit worden gecorrigeerd?

Beantwoorder DCMR

Per huisadres worden, voor dezelfde vliegtuigbeweging waarvan hinder is ondervonden, maximaal twee meldingen geaccepteerd, mits de meldingen duidelijk afkomstig zijn van twee individuele betrokkenen met dezelfde postcode/huisnummer-combinatie. In de tabellen en kaartjes in de kwartaal- en jaarrapportage worden deze gegevens geaggregeerd tot één adres met een sommatie van het aantal meldingen dat van het bewuste adres is ontvangen. Omdat het te arbeidsintensief is om te controleren hoeveel bewoners erop een huisadres staan ingeschreven en oneigenlijk gebruik van het meldpunt voor hinder moet worden voorkomen, is het aantal gemaximeerd op twee.

Geluid

Vraag Is het mogelijk dat de klachtenlijn van DCMR handiger/eenvoudiger wordt opgezet?

Beantwoorder DCMR

De DCMR biedt de mogelijkheid om meldingen telefonisch in te dienen of via een website. Naast het doen van een melding wordt de mogelijkheid geboden om een vraag in te dienen. Ook dit kan (bij voorkeur) via de website of telefonisch.

Met ingang van 1 januari 2016 is er een nieuw webformulier beschikbaar gekomen, speciaal bedoeld voor het indienen van meldingen over de luchtvaart. Ook hier worden weer twee mogelijkheden geboden, namelijk:

1. Alleen invullen van een formulier (postcode, huisnummer, tijdstip overlast)
2. Het zelf aanwijzen van de betreffende vliegtuigtrack waarvan hinder is ervaren en de mogelijkheid om daarover allerlei extra gegevens na te zoeken, zoals informatie over routes, vlieghoogte, herkomst en bestemming, soort vliegtuig, openingstijden luchthaven i.r.t. het type vliegtuig enz.

Voorts wordt van degene die de melding indient gevraagd om nadere informatie te verstrekken over de hinder die is ervaren. Dit vraagt weliswaar een extra inspanning van betrokkene, maar het geeft de DCMR meer informatie over en het helpt bij het analyseren van de melding. De DCMR vindt het behandelen van meldingen een serieuze zaak en vraagt bewoners om hier ook tijd en aandacht aan te besteden.

Om het voor bewoners zo gebruikersvriendelijk mogelijk in te richten is in 2016 het webformulier voor meldingen aangepast. Daardoor kan nu met korte keuzemenu's worden gewerkt (in plaats van één lange lijst) en worden persoonlijke gegevens al automatisch ingevuld als bewoners al eerder via de website een melding hebben ingediend.,

Samenvattend kan bij het indienen van een melding worden gekozen voor een eenvoudige wijze of een wijze waarop meer detailinformatie beschikbaar komt, maar wordt van bewoners wel gevraagd aanvullende informatie te verstrekken, hetgeen iets meer inspanning vergt.

Geur

Vraag Wat is het gebied waar geurhinder te verwachten valt?

Beantwoorder RTHA

In het hoofdrapport van de MER is op pagina 71 aangegeven dat er te grote onzekerheden zijn om geurcontouren in beeld te brengen (hoewel dit in het verleden wel is geprobeerd). Bij Schiphol is uit onderzoek gebleken dat geur tot circa 5,5 kilometer van de luchthaven waarneembaar was. Verwacht mag worden dat deze afstand bij Rotterdam The Hague Airport kleiner is, omdat de hoeveelheid vliegverkeer op RTHA veel kleiner is dan op Schiphol en omdat het gemiddelde vliegtuig dat op RTHA vliegt kleiner en moderner is, dan het gemiddelde vliegtuig dat tijdens het onderzoek (2005) op Schiphol vloog.

Gezondheid

Vraag Wat is er bekend over de effecten van (ultra)fijnstof?

Beantwoorder GGD

Fijnstof is een verzamelnaam voor zeer kleine stofdeeltjes in de lucht. Er wordt onderscheid gemaakt tussen PM_{10} , $PM_{2,5}$ en ultrafijnstof. Ter illustratie: in de doorsnede van een menselijke haar passen ongeveer 5-8 deeltjes PM_{10} en tot duizenden ultrafijnstofdeeltjes. De samenstelling van fijnstof verschilt per bron en regio. Wat dit precies voor de gezondheid betekent, is nog onderwerp van onderzoek.

Langdurig inademen van fijnstof kan leiden tot ontstaan en verergering van hart- en vaatziekten en aandoeningen van luchtwegen en longen. In recente onderzoeken is berekend dat de huidige concentratie fijnstof in de lucht tot gemiddeld ruim een jaar kortere levensduur leidt voor de inwoners van Nederland.

Het is niet te voorspellen wie precies met gezondheidseffecten als gevolg van fijnstof te maken krijgt. Onderzoeken richten zich op grote groepen. Wel is bekend dat bij een grotere gevoeligheid (bijvoorbeeld bij kinderen, ouderen of mensen met een longziekte) het risico groter is.

Voor de gezondheidseffecten van fijnstof is er geen drempelwaarde aangetoond. Dit betekent dat ook langdurige blootstelling aan concentraties beneden de Europese grenswaarden nadelige gezondheidseffecten oplevert. In een verkeersrijke omgeving, zoals stedelijk gebied, is al relatief veel fijnstof in de buitenlucht aanwezig. Elke verdere toename is vanuit gezondheidsoogpunt nadelig. Het is omgekeerd aannemelijk dat de daling in concentratie fijnstof in de buitenlucht, die de afgelopen decennia heeft plaatsgevonden, heeft bijgedragen aan de toegenomen (gezonde) levensverwachting. Het is dus wenselijk dat de concentratie fijnstof in de buitenlucht blijft dalen.

Bovenstaande is gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek van de afgelopen jaren, dat zich voornamelijk op fijnstof met deeltjesgrootte PM_{10} heeft gericht. De bijdrage van het vliegverkeer aan de fractie met deze grootte is gering. Bij uitbreiding van de luchthaven zal met name door toename van het wegverkeer, de concentratie PM_{10} in de lucht toenemen.

Ultra fijnstof

Recent is meer aandacht gekomen voor de ultrafijnstof deeltjes. Deze Ultra Fine Particles (UFP) hebben het vermogen verder door te dringen in de bloedbaan en daarmee andere organen in het lichaam te bereiken.

De WHO gaat ervan uit dat door deze eigenschap de UFP potentieel veel schade aan kunnen richten. Er is op dit moment veel onderzoek gaande (onder meer bij het RIVM) naar de gezondheidseffecten van UFP. Het kan zijn dat de effecten die nu aan PM_{10} worden toegeschreven door UFP veroorzaakt worden, of dat er andere - nu nog niet bekende - effecten worden aangetoond. Daarnaast is nog weinig bekend over de samenstelling van UFP afkomstig van vliegverkeer vergeleken met wegverkeer. Ook hier wordt verder onderzoek naar gedaan.

Gezondheid

Vraag Bekend is dat het second opinion onderzoek van TNO naar de milieueffecten rond Schiphol een onjuiste conclusie trekt rond fijnstof. Wordt dit aangepast? Wordt er recent onderzoek gedaan?

Beantwoorder Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Een secondopiniononderzoek van TNO naar de milieueffecten rond Schiphol over fijnstof is niet bekend. Waarschijnlijk wordt bedoeld op de rapportage van TNO eind 2014 over metingen die men had uitgevoerd rond Schiphol. Daaruit concludeerde TNO dat er rond Schiphol verhoogde concentraties ultrafijnstof zijn.

Onderzoek van het RIVM van medio 2015 toont aan dat luchtvaart inderdaad een bron van ultrafijnstof is. Wereldwijd is nog nauwelijks iets bekend over de gezondheidseffecten van blootstelling aan ultrafijnstof. Duidelijk is wel dat gezondheidseffecten niet kunnen worden uitgesloten.

In 2016 heeft het RIVM rond Schiphol aanvullend onderzoek gedaan. Dat onderzoek was gericht op statistieken voor algemene sterfte en voor sterfte als gevolg van longkanker en specifieke aandoeningen aan de luchtwegen en het hart- en vaatstelsel. Uit het onderzoek komen geen duidelijke aanwijzingen dat de sterfterisico's nabij Schiphol afwijken van die van nabijgelegen gebieden of gebieden elders in Nederland.

Begin 2016 heeft het ministerie van IenM berekeningen laten uitvoeren om een indicatie te krijgen van de ultrafijnstofconcentraties rondom RTHA als gevolg van het vliegverkeer. Uit die berekeningen blijkt dat de ultrafijnstofbijdrage rond RTHA als gevolg van het vliegverkeer ongeveer een factor 5 tot 6 lager is dan bij Schiphol.

Het ministerie van IenM vindt het belangrijk dat er inzicht komt in de mate waarin ultrafijnstof bijdraagt aan gezondheidseffecten. Daarom is aan het RIVM opdragen een onderzoekprogramma uit te voeren, waarin naar verschillende gezondheidsaspecten wordt gekeken. Dit programma heeft een looptijd van 4 tot 5 jaar. De eindrapportage wordt medio 2021 verwacht. Ook tussentijds worden resultaten gepresenteerd en gepubliceerd. Schiphol is als onderzoeklocatie gekozen, vanwege de eerdere onderzoeken die daar zijn uitgevoerd en het grote aantal vliegtuigbewegingen dat op die luchthaven plaatsvindt. Het onderzoekprogramma is echter zodanig opgezet, dat ook uitspraken kunnen worden gedaan over de gezondheidseffecten rondom andere luchthavens. Daarvoor is geen aanvullend onderzoek rond die andere luchthavens noodzakelijk.

Gezondheid

Vraag Kan een schatting gegeven worden van bijdrage aan (ultra)fijnstof per bron (vliegverkeer, toenemend wegverkeer, achtergrondblootstelling)?

Beantwoorder DCMR

Nee, niet in algemene zin. Behalve dat over de uitstoot van ultrafijnstof maar beperkte kennis beschikbaar is, hangt het er ook erg vanaf waar je je bevindt. In de eerstelijnsbebouwing van drukke wegen (binnenstedelijk, rijkswegen) zal verkeer een veel belangrijker bron zijn dan RTHA. Zie onderstaande tabel 1 voor een indicatie van deeltjesaantallen.

In de woonomgeving direct bij het vliegveld draagt het huidige vliegveld 1000-5000 deeltjes/cm³ bij. Het effect van het vliegveld is min of meer verdwenen (minder dan 1000 deeltjes) na circa 1 à 2 km.

Nota bene:

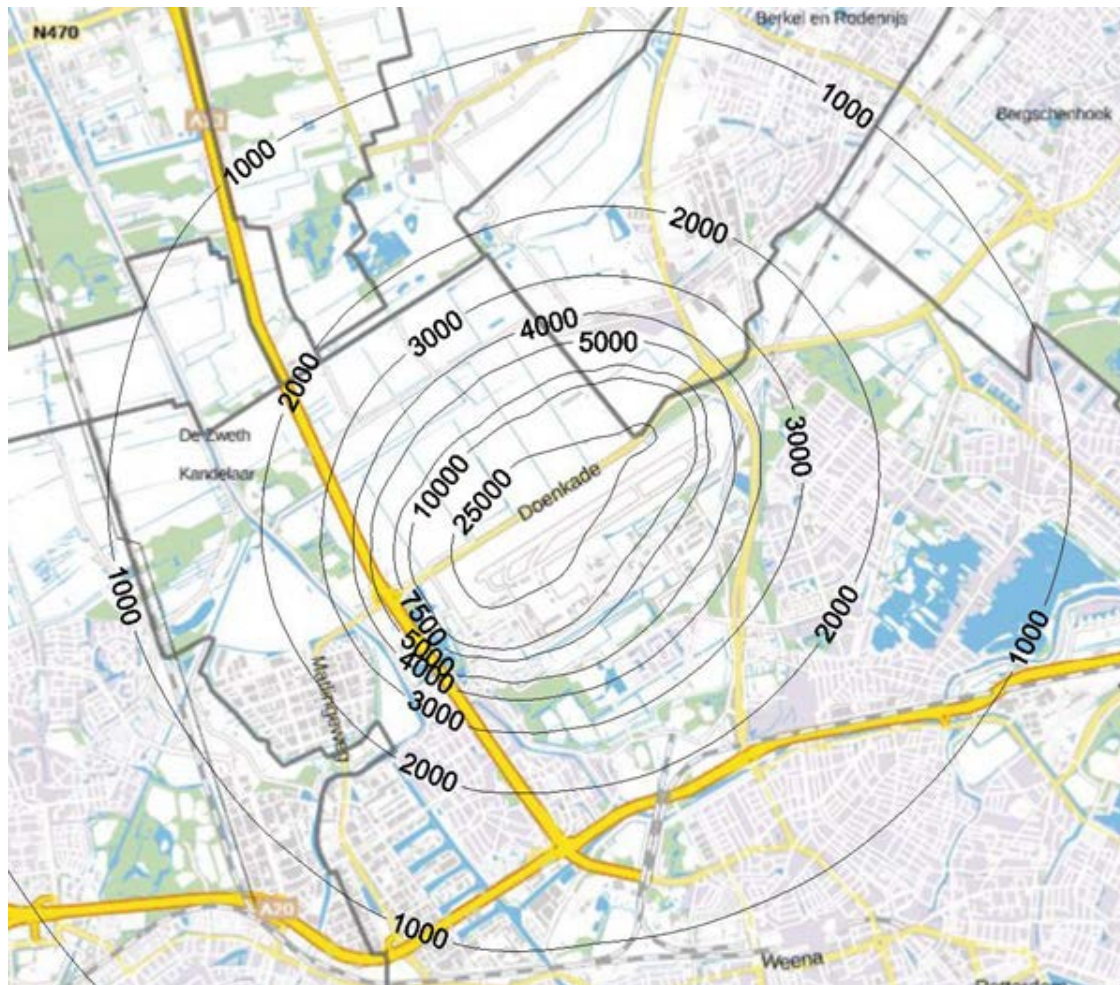
Zowel tabel 1 als figuur 1 zijn gebaseerd op de best beschikbare kennis van dit moment, maar de onzekerheden zijn groot.

Tabel 1. Deeltjesaantallen in verschillende situaties

Locatie en bron	Typische deeltjesaantallen (per cm ³)
Schone berglucht	<1000
Schoon kantoor	2000-4000
Stedelijke buitenlucht achtergrond NL	8000-22000
Stedelijke buitenlucht achtergrond (Europa)	7300-11000
Stedelijke buitenlucht verkeer, NL	30000-40000
Industriële werkplaats (gieterij, smelterij)	200000-2700000

Uit: *RIVM Rapport 2015-0110, Nader verkennend onderzoek ultrafijnstof rond Schiphol, 2015*

Figuur 1. Bijdrage RTHA aan UFP-concentraties in de omgeving



Bron: *Briefrapport van Erbrink Stacks Consult (5200000705-5) aan Ministerie Infrastructuur en Milieu, 2016.*

Gezondheid

Vraag Hoe groot is de bijdrage van de luchthaven aan de concentraties ultrafijnstof in de omliggende woongebieden? En hoeveel groter wordt deze bijdrage door een uitbreiding van het aantal vluchten? Wat kan dit betekenen voor de gezondheid van omwonenden?

Beantwoorder DCMR

Van de uitbreiding van de luchthaven wordt vooral een effect op het bestaande wegennet verwacht. Dat wordt drukker en die uitstoot vindt plaats in de directe leefomgeving van mensen. Vliegtuigen leveren kortstondig een bijdrage, maar bevinden zich daarna op een hoogte waarop hun invloed beperkt/verwaarloosbaar is.

De bijdragecontouren van het vliegveld zullen iets breder worden (ca 1,5 keer breder) maar dat gaat, zoals figuur 1 in het voorgaande antwoord laat zien, dan nog steeds om vrij beperkte bijdragen. De mensen die dichtbij de drukke wegen rondom de luchthaven wonen, worden het meest beïnvloed. Verkeersgerelateerde uitstoot (NO₂, roet, fijnstof, maar ook ultrafijnstof) neemt relatief toe. Dat wil zeggen, de concentraties dalen, maar dalen minder hard door dit soort nieuwe ontwikkelingen; RTHA doet daar wat betreft ultrafijnstof nog iets bovenop.

Gezondheid

Vraag Kan meer inzicht worden geboden in de effecten van ultrafijnstof?

Beantwoorder DCMR

Nee. Omdat de deeltjes zeer klein zijn worden gezondheidseffecten verwacht; daar zijn deskundigen (WHO) het over eens. Wat nog niet bekend is, is de vraag of ultrafijnstof de boosdoener is binnen het bestaande mengsel van luchtvervuiling of dat het eigenstandig aanvullende effecten heeft. Met andere woorden: hadden we (een deel van) de huidige effecten van NO₂ en fijnstof toe moeten schrijven aan ultrafijnstof als we daar informatie over hadden, of, levert ultrafijnstof een extra effect op dat we tot nu toe niet in beeld hadden. De eerste twee verkennende studies van het RIVM hebben hierover geen uitsluitel gegeven. Als er een sterk eigenstandig effect was, was dat waarschijnlijk al wel opgevallen, maar op dit moment is meer onderzoek (ook internationaal) nodig om deze vraag ondubbelzinnig te beantwoorden.

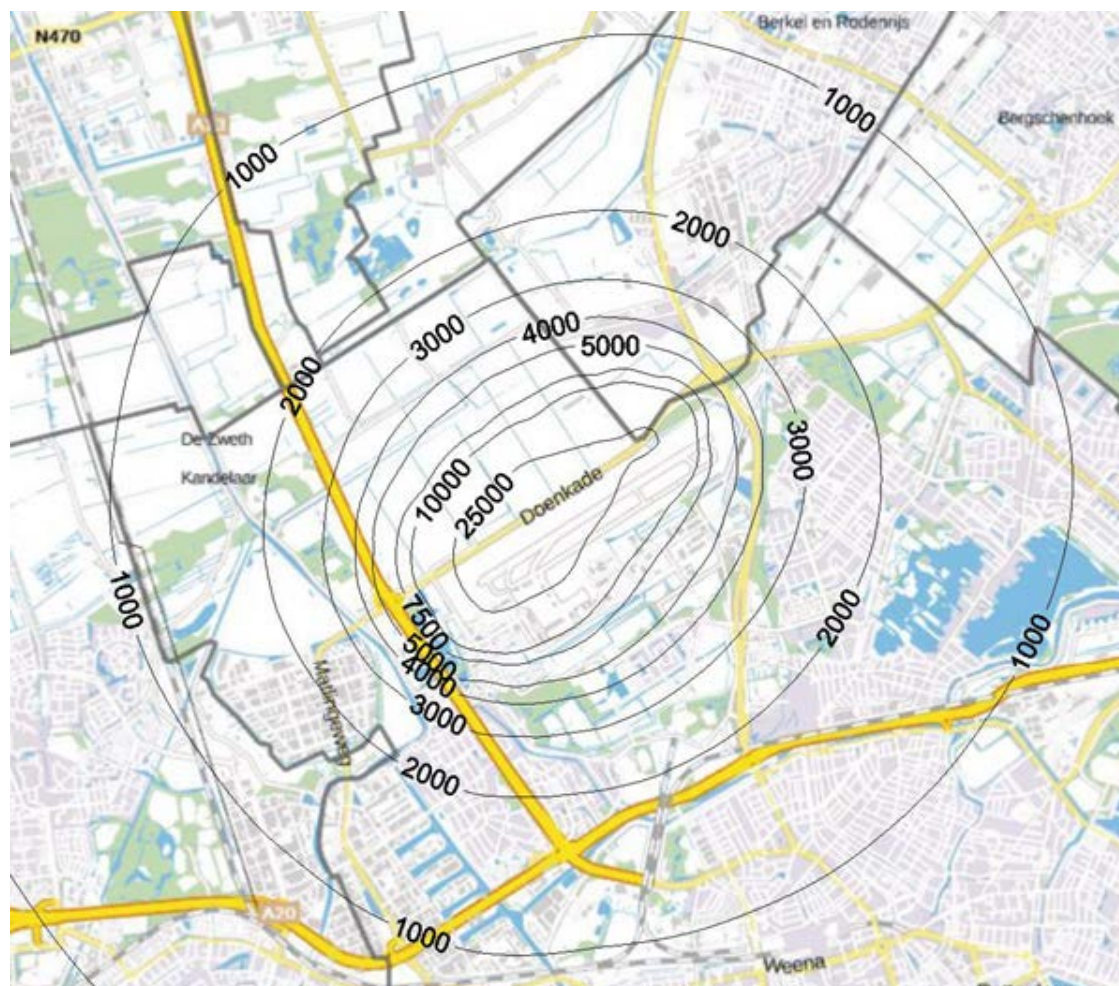
Gezondheid

Vraag Wat zijn de effecten van luchtvervuiling, met name ultrafijnstof, ten gevolge van de uitbreiding en wat zijn de gevolgen voor de gezondheid van inwoners en natuur in Midden-Delfland?

Beantwoorder DCMR

De effecten van RTHA treden vooral op langs de wegen van en naar het vliegveld. De invloed van het vliegveld is dus zeer lokaal. In Midden-Delfland worden amper effecten verwacht, zie ook onderstaand figuur 1.

Figuur 1. Bijdrage RTHA aan UFP-concentraties in de omgeving



Bron: Brieffrapport van Erbrink Stacks Consult (5200000705-5) aan Ministerie Infrastructuur en Milieu, 2016.

Opmerking: figuur 1 is gebaseerd op de best beschikbare kennis van dit moment, maar de onzekerheden zijn groot.

Gezondheid

Vraag Er wordt door omwonenden geconstateerd dat er een zichtbare uitstoot uit de vliegtuigmotoren is. Wat voor soort uitstoot is dit? Is deze uitstoot gevaarlijk?

Beantwoorder DCMR

Bij de verbranding van brandstof ontstaan vooral grote hoeveelheden CO₂ en waterdamp. Waterdamp condenseert gemakkelijk in de lucht en zou als 'een soort mist' uit de motor te zien kunnen zijn. Beide zijn ongevaarlijk zodra het afgekoeld is en in de lucht is opgenomen.

Gezondheid

Vraag Wordt de luchtkwaliteit en luchtsamenstelling in de aanvliegeroutes gemeten? Zo ja, door welke instantie en is dit een onafhankelijke instantie?

Beantwoorder DCMR

Momenteel worden er geen metingen gedaan in de aanvliegeroutes. In het verleden is er rondom RTHA weleens gemeten (NO₂, fijnstof, benzeen), maar daaruit was geen duidelijke invloed van RTHA af te leiden. Vanaf 2017 wordt er waarschijnlijk in heel de regio, afwisselend op een aantal punten, ultrafijnstof gemeten door DCMR. Daarbij zal ook naar de invloed van het vliegveld gekeken worden. Het kan overigens enige jaren duren voordat deze metingen voldoende compleet zijn om zinvol te interpreteren. De kennis over ultrafijnstof is vooralsnog zeer beperkt.

Gezondheid

Vraag Wat kan gezegd worden over de uitstoot van (ultra)fijnstof door vliegverkeer in de regio?

Beantwoorder GGD

De bijdrage van vliegverkeer aan de concentratie roet en fijnstof (PM₁₀) op leefniveau is klein. Vliegtuigen leveren kortstondig een bijdrage, waarna ze zich op een hoogte bevinden waar hun invloed beperkt/verwaarloosbaar is. Recent onderzoek rondom Schiphol heeft aangetoond dat de bijdrage van het vliegverkeer aan UFP aanzienlijk is.

Voor de Rotterdamse situatie is door ESC in het briefrapport 'UFP concentraties RTHA' (5200000705-5) een modelberekening gemaakt. Hieruit blijkt dat de concentraties UFP direct om het vliegveld het hoogst zijn en dat op een afstand van 1-2 km de bijdrage van het vliegverkeer in vergelijking met wegverkeer minimaal is.

De grootste toename van luchtverontreiniging op leefniveau zal afkomstig zijn van toename van wegverkeer op de aan- en afvoerende wegen.

Gezondheid

Vraag Welke uitstoot heeft (nog meer) gezondheidseffecten?

Beantwoorder GGD

Het is mogelijk dat (direct) omwonenden geuroverlast van kerosine kunnen ervaren. Blootstelling aan geur, zeker bij herhaling, kan hoofdpijn, misselijkheid en duizeligheid veroorzaken. Daarnaast kan iemand zich gedwongen voelen zijn dagelijkse bezigheden aan te passen (sluiten van ramen/deuren, niet buitenshuis verblijven).

Soms wordt de 'witte mist' die af en toe achter een vliegtuig te zien is voor uitstoot aangezien. Echter, deze condensatiesporen bestaan uit een combinatie van waterdamp en CO₂, wat condenseert in de buitenlucht. Dit zijn ongevaarlijke stoffen die met het afkoelen vanzelf opgenomen worden in de lucht.

Gezondheid

Vraag Wat zijn de gezondheidseffecten van de combinatie van toenemend vliegverkeer en wegverkeer?

Beantwoorder GGD

Wat de gezondheidseffecten zijn van deze combinatie is niet onderzocht. Het is niet bekend of we uit kunnen gaan van een simpele optelsom of dat er mogelijk factoren zijn die elkaar versterken of verzwakken. We beoordelen de effecten daarom afzonderlijk.

Als beide bronnen aanwezig zijn, kunnen we stellen dat daarmee de kwaliteit van de leefomgeving achteruit gaat. Van het vliegverkeer heeft in het bijzonder geluid belangrijke effecten op gezondheid. Hieronder beschrijven we mogelijke gezondheidseffecten als gevolg van geluid.

Geluidhinder

Over het algemeen wordt geluid afkomstig van vliegverkeer als meer hinderlijk ervaren dan wegverkeer. Naast de persoonlijke factoren heeft dit te maken met het tijdelijke geluidsniveau en het karakter van het geluid (bijvoorbeeld toonhoogte). Vliegtuigen en helikopters zorgen namelijk voor een geluidspiek, terwijl bijvoorbeeld wegverkeer een meer continu geluidniveau heeft.

In welke mate iemand gehinderd is, verschilt per persoon. Zo ervaren mensen die negatief tegenover de luchthaven staan (bijvoorbeeld door angst voor vliegtuigen, gevoeligheid voor geluid), vaker en meer hinder dan mensen met een positieve binding (bijvoorbeeld door werk, andere belangen of acceptatie van de luchthaven).

Een toename van de jaargemiddelde geluidbelasting (L_{den}) zorgt voor een toename van het aantal geluidgehinderden en een toename van de mate van hinder. In het MER is een schatting gemaakt van het aantal ernstig gehinderden¹ binnen de contour van 40 dB L_{den} rondom de luchthaven:

- Alternatief 1: 36.951
- Alternatief 2: 41.724
- Alternatief 3a: 45.822
- Alternatief 3b: 49.676
- Alternatief 3c: 53.240
- Alternatief 3d: 56.828

Bovenstaande cijfers laten zien dat bij alternatief 3d het aantal ernstig gehinderden bijna verdubbelt in vergelijking met alternatief 1 (referentiesituatie).

Slaapverstoring

Een belangrijk effect waar elke omwonende in meer of mindere mate mee te maken krijgt, is verstoring van de slaap. Dit kan al optreden vanaf 30 dB (fluisterniveau) in de slaapkamer, zonder dat iemand er bewust wakker van wordt. Een passerend luchtvaartuig kan in een wijde omgeving dit niveau van 30 dB in de slaapkamer doen overschrijden (vooral zomers wanneer slaapkamerramen open staan).

¹ Ernstige hinder/slaapverstoring wordt gedefinieerd wanneer op een schaal van 0-100 boven 72 wordt gescoord op vraag in welke mate iemand gehinderd/slaapverstoord is.

Net als bij geluidhinder spelen ook persoonlijke en contextuele factoren een rol. Voorbeelden hiervan zijn verwachtingen over het geluid, de mate van schrikreactie, geluidgevoeligheid, angst voor neerstorten van vliegtuigen, leeftijd en geslacht. Daarnaast kunnen mensen die voor het inslapen, blootstaan aan omgevingsgeluid of bezorgd zijn over het geluid, gedurende de nacht meer moeite met inslapen hebben.

Bij veelvuldige slaapverstoring ontstaan lichamelijke effecten zoals verhoging van de bloeddruk (met mogelijk hart- en vaatziekten tot gevolg) en verhoogde cortisolwaarden (stresshormoon). Deze kunnen optreden zonder dat iemand zich daar bewust van is.

Een toename van de jaargemiddelde nachtelijke geluidbelasting (L_{night}) zorgt voor een toename van het aantal slaapverstoorden en de mate van slaapverstoring. In het MER is een schatting gemaakt van het aantal ernstig slaapverstoorden¹ binnen de contour van 30 dB L_{night} rondom de luchthaven:

- Alternatief 1: 5.796
- Alternatief 2/3: 6.405

Deze getallen suggereren (in vergelijking met het aantal ernstig geluidgehinderden) dat slaapverstoring slechts in geringe mate voorkomt. Deze getallen maken echter niet inzichtelijk van hoeveel omwonenden de slaap onbewust verstoord wordt.

Leerprestaties

Vanwege de geluidpieken kan vliegtuiggeluid effect hebben op leerprestaties van kinderen. Onderzoek rond Schiphol, Madrid-Barajas en Heathrow heeft aangetoond dat de leesprestaties rondom deze vliegvelden gemiddeld lager zijn wanneer kinderen naar school gaan of wonen in een gebied met hogere geluidsniveaus van vliegverkeer. Naar schatting gaat het om een effect van circa 1 maand leesachterstand per 5 dB (A).

Hart- en vaatziekten

Blootstelling aan geluid kan leiden tot lichamelijke stress. Stress zorgt vervolgens voor lichamelijke reacties zoals bloeddrukverhoging en verhoogde concentraties cortisol. Dit zijn risicofactoren van hart- en vaatziekten, indien deze lang aanhouden.

Naast dit directe effect kunnen ook langdurige hinder en slaapverstoring indirect effect hebben op hart en vaten. Het is wetenschappelijk aangetoond dat bij een blootstelling hoger dan 50 dB (A) L_{den} het risico op een hoge bloeddruk en hartinfarcten verhoogd is. In het bewoond gebied rondom het vliegveld bestaat reeds in de huidige situatie de waarde van minimaal 50 dB (A) L_{den} .

Klachtenrapportage DCMR

Uit de jaarrapportage 2015 van DCMR blijkt:

- slaapverstoring wordt door klagers het meest genoemd als soort hinder;
- verkeersvliegtuigen (grote luchtvaart) zijn de voornaamste bron van klachten (blijkt ook uit het belevingsonderzoek 2012);
- de meeste klachten tussen 7:00-8:00 uur worden gemeld.

Gezondheid

Vraag Zijn er maatregelen te nemen om gezondheidseffecten te verminderen?

Beantwoorder GGD

Van alle mogelijke gezondheidseffecten zijn de effecten ten gevolge van geluidhinder en slaapverstoring het beste wetenschappelijk onderbouwd en het meest van belang bij de luchthaven. Daarom benoemen we hieronder mogelijke maatregelen om blootstelling aan geluid te verminderen. Hierbij maken we een onderscheid tussen maatregelen die toegepast kunnen worden bij de bron en bij de ontvanger. Over het algemeen hebben maatregelen bij de bron de voorkeur.

Verminderen van geluidhinder is mogelijk door het geluidniveau (bron) zelf te verminderen. Dit kan bijvoorbeeld door minder vliegverkeer of stille vliegtuigen. Voor beperken van slaapverstoring is het van belang het nachtelijk geluid te verminderen. Voorbeelden hiervan zijn minder nachtvluchten en een strikter nachtregime.

Andere technische maatregelen om geluidhinder en slaapverstoring tegen te gaan worden beschreven in de rapporten 'Maatregelen minimaliseren geluidshinder Rotterdam The Hague Airport, voorstel voor een uitvoeringsplan' (maart 2012) en 'Minimaliseren Geluidhinder Rotterdam The Hague Airport, Concretiseren voorstellen' (To70, april 2016).

Ten slotte kan zowel geluidhinder als slaapverstoring ook verminderd worden door geluid-reducerende maatregelen aan de woning (ontvanger) aan te brengen².

² Geluidsisolatie heeft de beperking dat ventilatiemogelijkheden in de woning belemmerd kunnen worden, hetgeen ook niet bevorderlijk is voor de gezondheid. Het verdient aanbeveling om bij het aanbrengen van geluid-reducerende maatregelen aandacht voor dit aspect te hebben.

Gezondheid

Vraag Wat is het effect van vliegroutes op gezondheid?

Beantwoorder GGD

Geluidhinder kan in een wijde omgeving om RTHA optreden³. Wanneer vliegroutes gespreid worden, zullen naar verwachting meer omwonenden gehinderd zijn in relatief mindere mate. Bij het bundelen van vliegroutes zullen er naar verwachting minder omwonenden gehinderd zijn, terwijl zij in grotere mate gehinderd zullen zijn.

³ Geluidhinder kan ook optreden beneden 40 dB L_{den}

Algemene opmerking en referenties

Door GGD Rotterdam-Rijnmond

Algemene opmerking

Uit de vragen die zijn ingediend bij de Verkenner RTHA blijkt, dat verschillende betrokkenen graag meer concreet inzicht willen krijgen in gezondheidseffecten (van o.a. verhoogde bloeddruk en hart- en vaatziekten), specifiek voor de situatie rondom RTHA. De GGD heeft hiervoor gegevens van onderzoek rondom Schiphol en vanuit internationale literatuur tot haar beschikking. De GGD onderzoekt samen met het RIVM of vanuit deze gegevens aanvullende uitspraken over de gezondheidsrisico's mogelijk zijn en of dit in cijfers uitgedrukt kan worden.

Referenties

- Deelonderzoek luchtkwaliteit, MER Luchthavenbesluit RTHA. Adecs Infra 14-09-2015. rtha150602.rap
- Deelonderzoek geluid, MER Luchthavenbesluit RTHA. Adecs Infra 14-09-2015. rtha150506.rap/iA/kd
- Dossier 'Fijn stof' [4] Effecten. RIVM januari 2013.
- Erbrink J.J., UFP concentraties RTHA. ESC 5200000705-5 17-02-2016
- Jaarrapportage 2015, Analyse meldingen rondom Rotterdam The Hague Airport. DCMR Milieudienst Rijnmond 25-04-2016
- Van Kempen et al., Het effect van geluid van vlieg- en wegverkeer op cognitie, hinderbeleving en de bloeddruk van basisschoolkinderen. RIVM rapport 441520021/2005
- Rozema B.J.C., Groenwold-Ferguson H.C., Luchthaven & gezondheid, De effecten van Schiphol op de leefomgeving. GGD Amsterdam 2010
- Rozema B.J.C., Groenwold-Ferguson H.C., Luchthaven Schiphol en gezondheidseffecten in de leefomgeving. GGD Amsterdam mei 2010
- Ultrafijn stof en gezondheid. RIVM 2013
- Woudenberg F. et al., Geluid en gezondheid. SDU 2013

Governance

Vraag Kan de BRR aangeven hoe tot een belangenafweging gekomen wordt? Hoe worden de belangen van de verschillende partijen en omwonenden meegenomen/gewogen?

Beantwoorder BRR

RTHA is gelegen midden in stedelijk gebied. Dit betekent dat de start- en landingsroutes zowel over woonwijken van met name de gemeenten Rotterdam, Lansingerland en Schiedam liggen, als ook over parklandschappen die van belang zijn voor deze bewoners. RTHA heeft dan ook invloed op de woon- en leefkwaliteit van zijn omgeving. Veel klachten zijn een gevolg van deze ligging van RTHA.

Anderzijds wordt de aanwezigheid van een luchthaven door zowel bewoners als bedrijven als positief beoordeeld. De reistijd naar zowel vakantiebestemmingen als zakelijke bestemmingen is immers korter dan naar andere luchthavens.

Bij de beoordeling in hoeverre sprake is van (enig) regionaal draagvlak voor de door RTHA gewenste uitbreiding, hechten de bestuurders in de regio er groot belang aan om alle partijen bij dit proces te betrekken. De verkenningsfase is bedoeld om naar de argumenten van de verschillende partijen te luisteren, alle omgevingsbelangen en (bestuurlijke) motieven in beeld te brengen en naar mogelijke oplossingen te zoeken voor de verschillende vraagstukken. Dit moet uiteindelijk leiden tot een advies van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam aan de staatssecretaris van IenM, waarbij een balans gevonden wordt tussen de opgaven op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit in deze regio alsmede de behoefte aan een goede woon- en leefkwaliteit.

Governance

Vraag Waar en met wie vindt het gesprek plaats over de toekomst van RTHA?

Beantwoorder BRR

De BRR heeft in juli 2016 de heer Schrijnen als verkenner RTHA aangesteld om een verkenning te doen naar het draagvlak voor (groei)scenario's van de luchthaven. De verkenner heeft betrokken organisaties, waaronder bewonersvertegenwoordigers en gebiedscommissies in de omliggende gemeenten, en omwonenden actief benaderd. Bovendien zijn informatieavonden georganiseerd, rondetafelgesprekken gehouden, gemeenteraden en provinciale staten gesproken en omwonenden gehoord.

In deze contactmomenten is gesproken over de toekomst van luchthaven RTHA. Op basis van alle gesprekken komt de verkenner tot een advies, dat hij op 24 februari 2017 presenteert aan de BRR.

Voor een uitgebreider beeld van de gesprekspartners wordt verwezen naar het informatiekader (www.Zuid-Holland.nl/verkenner-rtha).

Governance

Vraag Hoe wordt er gestuurd op het zakelijk profiel?

Beantwoorder BRR

Voorrang geven aan bepaalde bestemmingen zoals in de overeenkomst tussen Rotterdam en Schiphol is opgenomen, blijkt in de praktijk steeds moeilijker geworden. Europese regelgeving van na de overeenkomst in het kader van vrije markt en concurrentie, schrijft voor dat elke luchtvaartmaatschappij gebruik mag maken van de luchthaven en zelf zijn bestemming mag bepalen. Wel mogen eisen gesteld worden aan de maximale geluidshinder. Vliegtuigen die te veel geluidshinder veroorzaken mogen bijvoorbeeld geweigerd worden. Luchthaven RTHA doet dit ook.

Schiphol/RTHA kan wel invloed uitoefenen door marketing en tarieven en doet dat ook. Zij hanteert voor Nederlandse begrippen relatief hoge luchthavengelden en daarmee worden low-budget carriers ontmoedigd. Inmiddels is het ook Rijksbeleid dat die uiteindelijk naar Lelystad Airport moeten uitwijken. In het rijksbeleid is RTHA overigens expliciet uitgesloten om niet mainportgebonden verkeer van Schiphol te faciliteren. Daarvoor zijn Lelystad en Eindhoven bedoeld. Dat is in de Alders-akkoorden nogmaals bevestigd.

Een aantal soorten vluchten moet te allen tijde op RTHA worden toegelaten. Dat geldt in elk geval voor maatschappelijk verkeer voor medische diensten en politie. RTHA is daarvoor voor heel Zuidwest-Nederland de basis. Voor het overige commerciële verkeer bepaalt de (onafhankelijke) Nederlandse slotcoördinator wie mag starten en landen. Hiervoor worden (openbare) regels voor de toewijzing gehanteerd. Dit wordt gedaan omdat het aantal starts en landingen beperkt is (luchthavenbesluit) en er daardoor meer maatschappijen willen vliegen dan het aantal starts en landingen dat mogelijk is.

Verder wordt het zakelijk karakter beperkt door het aantal mensen dat op een vlucht zit om louter zakelijke redenen. Gemiddeld genomen heeft acht van de tien mensen aan boord van een vlucht (van bijvoorbeeld Transavia) een andere dan een zakelijke reden: familiebezoek, stedentrip etc. De ervaring op andere regionale luchthavens leert dat een aandeel van 30 procent 'zakelijke' reizigers al heel wat is. In die zin is het primair bestemmen van RTHA voor zakenvluchten onmogelijk. Aan de andere kant is dat maar goed ook: zonder de 'stedentrippers' en familiebezoeken zou het voor luchtvaartmaatschappijen ook niet lonend zijn om naar die zakelijke bestemmingen te vliegen. Het aandeel 100 procent zakelijk is er wel bij private jets. Charters bestaan overigens haast niet meer.

Governance

Vraag Kan inzicht worden gegeven in gemaakte afspraken?

Beantwoorder BRR

RTHA is een besloten vennootschap in volledig eigendom van Schiphol. RTHA heeft het luchthaventerrein en voorterrein in erfpacht van de gemeente Rotterdam.

Er is in de jaren negentig een akkoord gesloten tussen de gemeente Rotterdam en Schiphol over de overdracht aan Schiphol en de doelen. De doelen en voorwaarden zijn vastgelegd in een onderhandelaarsakkoord en later neergelegd in definitieve overeenkomsten (2007). Doel was dat de luchthaven een 'zakenluchthaven' zou zijn en blijven, dat wil zeggen met verbindingen naar Europese bestemmingen die voor het bedrijfsleven in de Rotterdamse regio van belang zijn.

Het vliegveld wordt niet financieel gesteund door welke overheid dan ook. Voor het kunnen gebruiken van de luchthaven is een vergunning van de rijksoverheid nodig, een luchthavenbesluit genoemd. Deze vergunning stelt grenzen aan de hoeveelheid hinder en overlast die het vliegverkeer mag veroorzaken, zoals geluid, veiligheid en luchtkwaliteit. Door deze milieubeperkingen wordt de hoeveelheid vliegverkeer aan een maximum gebonden.

Voor de gemaakte afspraken: zie het contract in het Informatiekader, onder 12.1 op de website www.zuid-Holland.nl/verkenner-rtha.

Governance

Vraag Kan de bekendheid rondom het proces van de verkenner worden vergroot?

Beantwoorder BRR

De BRR heeft in juli 2016 de heer Schrijnen als verkenner RTHA aangesteld om een verkenning te doen naar het draagvlak voor (groei)scenario's van de luchthaven. Dit proces is met persberichten vanuit de Provincie Zuid-Holland en de gemeenten Rotterdam, Lansingerland, Schiedam gemeld.

De lokale media hebben sindsdien op gezette momenten bericht over het verkenningsproces. Ook heeft de verkenner een eigen pagina op de provinciale site geopend met daarbij de uitnodiging om hem te mailen. Daarvan is goed gebruik gemaakt.

Daarnaast heeft de verkenner betrokken organisaties, waaronder bewonersvertegenwoordigers en gebiedscommissies in de omliggende gemeenten, en omwonenden actief benaderd. Bovendien zijn informatieavonden georganiseerd, rondetafelgesprekken gehouden, gemeenteraden en provinciale staten gesproken en omwonenden gehoord. Dit alles heeft bijgedragen aan een laagdrempelige toegankelijkheid van de verkenner en tot bekendheid van het verkenningsproces als geheel.

Governance

Vraag Wat moet/gaat er gebeuren om de klachten van bewoners serieus te nemen?

Beantwoorder BRR

Bewoners die hinder ervaren van de luchthaven kunnen dit melden bij de DCMR. De DCMR registreert en rapporteert over de meldingen aan de Commissie Regionaal Overleg RTHA en aan de luchthaven.

De verkenner heeft gesproken met omwonenden van de luchthaven en met bewonersvertegenwoordigers. Het is de verwachting van de BRR dat de verkenner in zijn advies, dat hij 24 februari 2017 oplevert, uitspraken doet over het functioneren van de klachtenafhandeling en mogelijk ook aanbevelingen doet waar hij verbeteringen mogelijk/nodig acht.

Governance

Vraag Wat is staand beleid voor overlastgevende factoren ten aanzien van gezondheid, flora en fauna? (nu en de toekomst)

Beantwoorder Provincie Zuid-Holland/ Ministerie Infrastructuur en Milieu

Antwoord provincie Zuid-Holland m.b.t. flora en fauna

Voor zover de uitbreiding van luchtvaartactiviteiten leidt tot aantasting van natuurwaarden in het Natuurnetwerk Nederland (de voormalige Ecologische Hoofdstructuur) of in belangrijke weidevogelgebieden (beide begrensd in de Verordening Ruimte) geldt beleidsmatig het 'nee, tenzij-beleid' en de Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland 2013. Dit betekent dat significante aantastingen alleen mogelijk zijn bij een groot openbaar belang en dat de effecten moeten worden gecompenseerd.

De verwachte effecten van de uitbreiding van het aantal vluchten van luchthaven RTHA m.b.t. flora en fauna zijn beschreven in het deelrapport Flora- en faunawet. In het rapport is gerekend met de maximale uitbreidingsvariant. Bij de maximale uitbreidingsvariant vallen deze effecten mee en is compensatie niet aan de orde.

De provincie voert geen specifiek gezondheidsbeleid t.a.v. overlast gevende factoren. Vragen over gezondheid komen aan de orde bij de thema's Geluid en Gezondheid.

Antwoord Ministerie van IenM

Gezondheid

De belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen zijn opgenomen in de Wet milieubeheer. Specifieke onderdelen van de wet zijn uitgewerkt in AMvB's en ministeriële regelingen. De belangrijkste regeling met betrekking tot het uitvoeren van een luchtkwaliteitsonderzoek betreft de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. De emissies van luchtverontreinigende stoffen door de luchtvaart dienen dus te voldoen aan de eisen en normen die zijn opgenomen in met name de Wet milieubeheer.

Lokale overheden mogen eigen beleid opstellen voor geur. Op de website van Infomil is een overzicht gegeven van het geurbeleid van de afzonderlijke provincies (<http://www.infomil.nl/onderwerpen/klimaat-lucht/lucht/geur/lokaal-geurbeleid/>).

Sinds eind 2014 is er bijzondere aandacht voor en zorg over de uitstoot van ultrafijnstof door vliegtuigen. Het ministerie van IenM heeft het RIVM opgedragen een langjarig, integraal onderzoeksprogramma uit te voeren. In dat programma wordt naar verschillende gezondheidsaspecten gekeken, zoals sterfte, aandoeningen van de luchtwegen en het hart- en vaatsysteem, medicijngebruik en geboortegewicht. Medio 2021 verschijnt de eindrapportage van dit onderzoekprogramma. Zie ook in thema Gezondheid het antwoord op de vraag 'Bekend is dat het secondopiniononderzoek van TNO naar de milieueffecten rond Schiphol een onjuiste conclusie trekt rond fijnstof. Wordt dit aangepast? Wordt er recent onderzoek gedaan?'.

Flora en fauna

De bescherming van de natuur in Nederland kent twee invalshoeken: gebiedsbescherming en soortbescherming. Voorheen waren voor deze twee invalshoeken aparte wetten, de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet. Sinds 1 januari 2017 vormen beide onderwerpen een onderdeel van de nieuwe Wet natuurbescherming.

In de Wet natuurbescherming zijn onder meer de zogeheten Natura 2000 gebieden opgenomen. Dat is de benaming voor een Europees netwerk van natuurgebieden, waarin vanuit een Europees perspectief belangrijke flora en fauna voorkomen. Natura 2000 komt in juridische zin voort uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen, die dus in Nederland is vertaald in de Wet natuurbescherming.

Zoals vermeld, beslaat de Wet natuurbescherming eveneens de bescherming van plant- en diersoorten in Nederland. In de wet is ook de bescherming van soorten geregeld die krachtens de Europese Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn beschermd zijn.

Daarnaast is de bijzondere kwaliteit van veel gebieden planologisch verankerd in het NatuurNetwerk Nederland (NNN), voorheen de Ecologische hoofdstructuur (EHS). Tot slot zijn in veel provincies stiltegebieden aangewezen en planologisch verankerd.

In de effecten van vliegverkeer op natuur zijn visuele en auditieve verstoring en stikstofdepositie de twee onderwerpen die van belang zijn.

Governance

Vraag Moet niet met uitbreiding RTHA gewacht worden op nieuwe luchtruimverdeling?

Beantwoorder Ministerie van Infrastructuur en Milieu

De in de Luchtruimvisie aangekondigde TMA Holland Regional (waarbij de luchtverkeersdienstverlening zich richt op het optimaliseren van de luchtzijdige bereikbaarheid van de luchthavens Eindhoven, Lelystad en Rotterdam, overige luchthavens van nationale betekenis, de militaire luchthavens en het uitvoeren van militaire activiteiten) zal in de tijd vorm krijgen nadat de luchthaven Lelystad operationeel is, geïntegreerde civiel-militaire Luchtverkeersdienstverlening mogelijk is en de afhandeling van mainportgebonden en niet-mainportgebonden verkeer gescheiden kan plaatsvinden. Op korte termijn zullen de contouren van de TMA Holland Regional dus nog niet duidelijk zijn.

Anderzijds hoeft eventuele uitbreiding van RTHA niet te wachten op een nieuwe luchtruimindeling; deze is daarin niet randvoorwaardelijk en de huidige luchtruimindeling en luchtverkeerswegen zijn toereikend om het Rotterdam verkeer te kunnen accommoderen. De eventuele uitbreiding van de luchthaven naar huidige en/of nieuwe bestemmingen zal wel moeten plaatsvinden binnen de beschikbare baancapaciteit en (te vergunnen) geluidsruimte. Door middel van slotcoördinatie wordt deze (geluids)capaciteit onder luchtvaartmaatschappijen verdeeld.

Governance

Vraag Worden er alternatieven uitgewerkt voor verplaatsing dan wel sluiting?

Beantwoorder BRR

In de jaren '70 – '90 van de vorige eeuw zijn meerdere scenario's onderzocht voor verplaatsing, draaiing van de baan of voor sluiting van RTHA. Geen van die scenario's bleek bestuurlijk haalbaar. Het gevolg daarvan is dat de luchthaven op de huidige locatie ligt.

Op dit moment zijn er geen initiatiefnemers voor een sluitings- of verplaatsingsbesluit. De economische, maatschappelijke en financiële consequenties hiervan zijn te groot. Daarmee is de luchthaven op de huidige locatie een gegeven. Ook in het Nationaal Luchthaven beleid wordt uitgegaan van RTHA op de huidige locatie.

MER

Vraag Houdt de MER rekening met afwijking van de vliegroutes?

Beantwoorder RTHA

Afwijkingen van de vliegroutes (voor vertrekkende vluchten) zijn onderzocht in het rapport 'Vliegpatronen en vlieggedrag Rotterdam The Hague Airport' dat is opgesteld door To70. Op basis van dit rapport is een realistische spreiding gemaakt van de te verwachten vliegpaden. Deze spreiding is gebruikt voor de berekeningen die gedaan zijn in het MER. Deze spreiding komt vrijwel geheel overeen met hoe er op dit moment daadwerkelijk gevlogen wordt. In het bedoelde rapport wordt ook een verwachting afgegeven hoe de afwijkingen zich in de toekomst verder kunnen gaan ontwikkelen als zowel RTHA als Schiphol meer verkeer zullen accommoderen.

MER

Vraag Zijn de berekende effecten gebaseerd op actuele uitgangspunten?

Beantwoorder Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ja. De berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de geldende rekenvoorschriften. Voor wat betreft de aan- en uitvliegroutes zijn de berekeningen gebaseerd op hoe daadwerkelijk door de verschillende gebruikers wordt gevlogen (radartracks). Daardoor wordt in de berekeningen ook rekening gehouden met afwijkingen van de vastgestelde routes (voornamelijk op instructie van de luchtverkeersleiding). Ook de in 2015 aangepaste uitvliegroute in noordoostelijke richting is als uitgangspunt in de berekeningen meegenomen.

MER

Vraag Welke vliegroutes zijn meegenomen in de MER?

Beantwoorder RTHA

In het berekeningen van het MER is uitgegaan van de meest actuele vertrek- en landingsprocedure. De onlangs gewijzigde Refso/Tulip vertrekroute vanaf baan 06 voor vluchten naar onder meer London is in de berekeningen gebruikt.

MER

Vraag Wat is de 0-situatie of referentie situatie die gekozen is? Wat zit daar wel en niet in?

Beantwoorder RTHA

Alternatief 1 is de referentiesituatie. Hierin wordt ervan uitgegaan dat de geluidsruimte die op dit moment vergund is via de omzettingsregeling, niet zal worden aangepast. Er wordt dus vanuit gegaan dat de ontwikkelingen op de luchthaven tot 2025 zullen plaatsvinden binnen de vigerende geluidsruimte. In dit alternatief wordt ervan uitgegaan dat het aantal vluchten van de traumahelikopter tot 2025 verder zullen toenemen (meer dan op dit moment het geval is) en dat dit een deel van het commercieel verkeer zal gaan verdringen.

In de referentiesituatie zit verder al het te verwachten verkeer, dus commercieel verkeer, zakenvluchten, militaire en regeringsvluchten, spoedeisend verkeer en de kleine luchtvaart.

MER

Vraag Hoe houdt de MER rekening met toekomstige ontwikkelingen in de luchtvaart?

Beantwoorder RTHA

Het MER gaat uit van twee jaartallen: de huidige situatie en de ontwikkeling tot 2025. Alle ontwikkelingen die realistisch te verwachten zijn tot 2025 worden in het MER meegenomen. Ontwikkelingen die naar verwachting na deze datum zullen plaatsvinden in principe niet.

Er kunnen en zullen (zoals bij iedere vooruitblik) afwijkingen optreden ten aanzien de te verwachten ontwikkeling tot 2025. Hierbij kan gedacht worden aan de economische conjunctuur en internationale ontwikkelingen.

MKBA

Vraag Kan er een nadere onderbouwing van reistijdwinst en processing time worden gegeven?

Beantwoorder RTHA

In paragraaf 4.1.2. van de MKBA wordt onderbouwd hoe de winst in reistijd en processing time berekend is.

Met reistijdwinst wordt bedoeld het verschil in tijd tussen het adres in Nederland (bv. huis, hotel of bedrijf) waar de passagier naar toe reist of vanaf vertrekt tot het oprijden van de luchthaven (dit kan zijn met de auto, taxi, openbaar vervoer of een andere modaliteit).

Onder processing time winst wordt genomen de tijd tussen het aankomen van de passagier op de luchthaven tot en met het instappen van de passagier in het vliegtuig. Deze tijd is afhankelijk van de vervoermodaliteit waarmee de passagier naar de luchthaven komt. Voor een vertrekkende passagier die met de auto komt beslaat dit onder meer: (gemiddelde) tijd van oprijden van de luchthaven tot aan het parkeren van de auto, tijd die nodig is om van de auto in de terminal te komen, noodzakelijke acties in de terminal zoals inchecken, veiligheidscontrole, paspoortcontrole en de looptijd tussen het binnenlopen van de terminal (via alle benodigde acties) en de gate waar het vliegtuig vertrekt.

Deze processing time speelt een belangrijke rol in de keuze van de reizigers voor de luchthaven, naast vanzelfsprekend het aanbod van bestemmingen. Een uiterst compacte luchthaven als RTHA heeft hierbij een krachtig voordeel in vergelijking tot andere grotere of anders ingerichte luchthavens zoals Schiphol, Frankfurt of Brussel. Dit voordeel is in de MKBA via de 'processing time' tot uitdrukking gebracht en in waarde omgezet.

MKBA

Vraag Kan het negatieve effect van outbound toerisme worden meegenomen?

Beantwoorder RTHA

Het eventuele negatieve effect van outbound toerisme wordt in de MKBA niet meegenomen. Reden hiervoor is dat het niet realistisch te verwachten is dat als een passagier niet via RTHA kan vertrekken, hij dan zijn vakantie in Nederland zal houden. Het ligt eerder voor de hand dat deze passagier via een andere luchthaven (in of buiten Nederland) naar de gewenste (vakantie)bestemming zal reizen. Het eventuele negatieve effect van outbound toerisme heeft derhalve geen gevolgen voor de uitkomsten zoals weergegeven in de MKBA.

MKBA

Vraag Welke prijs wordt voor CO₂-ton gehanteerd en waarom?

Beantwoorder RTHA

Voor de CO₂-waardering is uitgegaan van €40 per ton. Dit is op basis van CE Delft Shadow Prices Handbook (2010, p. 90), middenwaarde voor 2020.
Deze waarde is een gangbare waarde voor de monetarisatie van CO₂-emmissies.

MKBA

Vraag Hoe wordt gekeken naar toename in werkgelegenheid?

Beantwoorder RTHA

In paragraaf 8.2 van de 'Economische onderbouwing groeiambitie' wordt naast gegevens uit de MKBA over werkgelegenheid, ook een grove schatting gegeven van de totale werkgelegenheidseffecten van de luchthaven.

In paragraaf 4.2 van de MKBA staat weergegeven wat de werkgelegenheidseffecten zijn van uitbreiding van de luchthaven (conform de rekenvoorschriften van de MKBA). In de MKBA mag echter niet alle toename van werkgelegenheid worden meegeteld (zie onderbouwing in genoemde paragraaf) bij eventuele uitbreiding van het aantal passagiers en bestemmingen.

MKBA

Vraag Hoe wordt de monetaire waarde van gezondheidseffecten meegenomen?

Beantwoorder RTHA

Gezondheidseffecten worden niet gemonetariseerd. In paragraaf 4.3.5 van de MKBA wordt uitgelegd waarom dit niet mogelijk is. Wat wel berekend wordt zijn de effecten van milieueffecten zoals geluid, emissies en luchtkwaliteit.

Natuur

Vraag Wat is de relatie tussen de Wet Natuurbescherming / Flora- en Faunawet en de uitbreidingsplannen van RTHA?

Beantwoorder Provincie Zuid-Holland

Zie het antwoord van provincie Zuid-Holland onder het thema Governance op de vraag 'Wat is staand beleid voor overlast gevende factoren ten aanzien van gezondheid, flora en fauna? (nu en de toekomst)?'

Natuur

Vraag Zijn de uitbreidingswensen van RTHA niet strijdig met de uitgangspunten van het Klimaatakkoord van Parijs? Zeker nu de Ministerraad dit akkoord heeft goedgekeurd?

Beantwoorder Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Het klimaatakkoord van Parijs heeft betrekking op de periode vanaf 2020, wanneer het huidige klimaatakkoord ten einde is gekomen. Vanaf 2020 treedt ook het in 2016 vastgestelde mondiale systeem in werking waarmee de internationale luchtvaart alle groei in CO₂-emissies zal moeten reduceren of compenseren. Eventuele uitbreiding van luchtverkeer zal binnen die grenzen moeten plaatsvinden en is daarmee niet strijdig met de uitgangspunten van het Parijsakkoord.

Natuur

Vraag Wat zijn de gevolgen voor (weide)vogels in het gebied?

Beantwoorder Provincie Zuid-Holland

Voor de soortencomponent gaat dit antwoord uit van het deelrapport Flora- en faunawet, dat daarover een analyse geeft. De Flora- en faunawet is overigens per 1 januari 2017 opgegaan in de Wet natuurbescherming. Dit rapport geeft aan dat niet meer maatregelen genomen hoeven te worden dan het voortzetten van het al plaatsvindende beleid van het 'kort houden' van ganzen in het zomerhalfjaar.

Binnen een straal van zes kilometer van de luchthaven is het overgrote deel van de geplande nieuwe natuur inmiddels gerealiseerd. Er ligt nog wel een restantopgave, die de provincie Zuid-Holland wil realiseren. Bij de uitwerking hiervan wordt rekening gehouden met het voorkomen van een te grote aantrekkingskracht van deze natuur op grotere vogels.

Natuur

Vraag Welke maatregelen (kunnen) worden genomen om verstoring van de natuur te voorkomen?

Beantwoorder RTHA

Er is niet onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden om verstoring van de natuur te voorkomen. Omdat geen sprake is van een significante verslechtering, zo bleek uit het in het kader van het MER uitgevoerde onderzoek door bureau Waardenburg, is er geen noodzaak om eventuele maatregelen te nemen. Daarnaast ligt het niet in de lijn der verwachtingen dat er maatregelen gevonden kunnen worden om verstoring van de natuur te voorkomen.

Natuur

Vraag Wat zijn de consequenties voor de natuur (flora en fauna) in het gebied en hoe worden deze bepaald?

Beantwoorder RTHA

Door onderzoekbureau Waardenburg is onderzoek gedaan naar de consequentie voor flora en fauna. De onderzoekswijze en uitkomsten hiervan staan in twee deelrapporten van het MER, te weten 'Deelrapport Flora en Faunawet' en 'Deelrapport Natuurtoets'. Uitkomsten van de rapporten zijn dat een verdere uitbreiding van de luchthaven geen significante verslechtering van de huidige situatie op het gebied van flora en fauna tot gevolg zal hebben.

Nut en Noodzaak

Vraag Is op landelijke schaal onderzocht of RTHA de beste locatie is voor uitbreiding?
Hoe verhoudt de uitbreiding zich tot de doelstellingen van andere luchthavens in Nederland?

Beantwoorder Ministerie van Infrastructuur en Milieu

In de Luchtvaartnota heeft het Rijk aangegeven hoe de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland eruitziet en wat de rol van verschillende luchthavens daarin is. De mainport Schiphol en de regionale luchthavens van nationale betekenis (Eelde, Lelystad, Maastricht, RTHA en Eindhoven (met de burgerexploitant Eindhoven Airport N.V.)) hebben gezamenlijk een rol bij het aanbieden van het netwerk van verbindingen van en naar Nederland, dat past bij de ruimtelijk-economische ambities van Nederland en van de regio's.

De ambitie van het kabinet is de groeiende vraag naar luchtvervoer in Nederland te accommoderen. Daarvoor zijn afspraken gemaakt om Schiphol, Lelystad en Eindhoven in samenhang te ontwikkelen: Schiphol voor het mainportgebonden verkeer en Lelystad en Eindhoven voor (een deel van) het niet-mainportgebonden verkeer. De keuze voor Lelystad en Eindhoven is niet voor niets gemaakt. Dit zijn de beste opties om niet mainportgebonden verkeer van Schiphol over te nemen, zowel vanuit kostenooptpunt, als vanuit voor- en natransporttijden als vanuit externe effecten (geluid, hinder). De keuze voor Lelystad en Eindhoven is nader onderbouwd in bijlage C van de Luchtvaartnota (p. 133 e.v.).

De overige luchthavens van nationale betekenis (Eelde, Maastricht en RTHA) hebben geen rol in het overnemen van niet mainportgebonden verkeer van Schiphol. Deze luchthavens hebben primair een regionaal-economische functie. Dat is ook de reden dat de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voor RTHA heeft verzocht om een advies over het regionale draagvlak voor een nieuw te nemen luchthavenbesluit. Verder heeft RTHA een rol als uitwijkvluchthaven van Schiphol in het geval van calamiteiten.

Nut en Noodzaak

Vraag Hoe verhoudt de uitbreiding zich tot plannen voor snelle internationale treinen?

Beantwoorder Ministerie van Infrastructuur en Milieu

De trein is alleen op afstanden tot circa 800 km een redelijk alternatief voor het vliegtuig. Het Rijk zorgt voor de aanleg van verbindingen met het buitenland. Met de hsl-zuid is bijvoorbeeld een alternatief ontstaan op de verbindingen van ons land naar Brussel, Parijs en Londen. Het is vervolgens aan de markt om ook daadwerkelijk gebruik te maken van deze verbindingen en om een vervoersnetwerk op te bouwen en de reiziger een concurrerend reisproduct te bieden tegenover dat van de luchtvaartmaatschappijen.

Nut en Noodzaak

Vraag Wat is de doelstelling voor het zakelijke verkeer (aantal vluchten, eigen vloot, reguliere vluchten)?

Beantwoorder RTHA

Rotterdam The Hague Airport richt zich op een aantal categorieën verkeer. Hierbij moet echter meteen de kanttekening geplaatst worden dat de beïnvloeding van de samenstelling van het vliegverkeer door een luchthaven als gevolg van Europese regelgeving beperkt is.

Voor de passagiers met een zakelijk reismotief ligt de nadruk op twee categorieën: vluchten met een zakenvliegtuig (al dan niet in eigendom van het bedrijf) en lijndienstvluchten. Vluchten met een zakenvliegtuig zijn met name voor directieleden van grotere bedrijven relevant. De trend is (mede door verdere internationalisering van het bedrijfsleven) dat deze vluchten uitgevoerd worden met steeds grotere vliegtuigen die intercontinentaal en dus wereldwijd kunnen vliegen. Door deze lange afstanden die de vliegtuigen regelmatig vliegen en de tijdsverschillen die tussen herkomst en bestemming overbrugd moeten worden, is het niet altijd mogelijk overdag te landen of starten op de luchthaven.

Tweede categorie is de lijndienstvlucht. Deze worden door luchtvaartmaatschappijen aan passagiers aangeboden. Lijndienstvluchten vervoeren altijd passagiers met een mix aan reismotieven. Voor luchtvaartmaatschappijen is het aantrekkelijk om zoveel mogelijk passagiers met een zakelijk reismotief te vervoeren omdat deze gemiddeld (door later boeken) een hogere prijs per ticket betalen. Of een lijndienstvlucht voor een passagier met zakelijk reismotief interessant is hangt af van een groot aantal factoren, die niet allemaal te beïnvloeden zijn.

Nut en Noodzaak

Vraag Hoe wordt gekeken naar de mogelijkheden van groeicapaciteit binnen de huidige geluidsruimte?

Beantwoorder RTHA

In paragraaf 5.2 van het hoofrapport MER wordt gekeken naar de mogelijkheden om de luchthaven verder te ontwikkelen binnen de thans vergunde geluidsruimte. Hieruit blijkt dat er geen mogelijkheden zijn dit te realiseren. Op langere termijn (na 2025) komen naar verwachting stillere vliegtuigen beschikbaar die verdere groei binnen de huidige ruimte realistisch maken.

Op korte termijn zou groei binnen de huidige geluidsruimte alleen gevonden kunnen worden door het uitplaatsen van de trauma- en politieheliporters naar een nieuw te realiseren helikopterhaven.

Een andere mogelijkheid is om het maatschappelijke vliegverkeer niet te laten meetellen in de geluidsberekeningen. De daardoor vrijvallende geluidscapaciteit kan dan door de luchthaven worden benut voor groei van het commerciële verkeer.

Planschade

Vraag Wat betekent de uitbreiding voor de waardedaling van woningen in het gebied?
Op welke manier kunnen betrokkenen compensatie krijgen en hoe ligt dat in het geval van sloop?
Maakt een monumentale status verschil ten opzichte van niet monumentale woningen?

Beantwoorder Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Op voorhand is niet aan te geven of, en zo ja welke, schade optreedt als gevolg van het vast te stellen luchthavenbesluit. Dit hangt onder meer af van welk gebruik in het luchthavenbesluit wordt vergund. Voor schade (waaronder planschade) die een belanghebbende lijdt ten gevolge van het luchthavenbesluit en die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, kan, overeenkomstig artikel 8.74 in samenhang met artikel 8.31 van de Wet luchtvaart, de Minister van Infrastructuur en Milieu een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toekennen. In beginsel zullen alle schadeclaims worden behandeld volgens de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014.

Artikel 8.74 in samenhang met artikel 8.32 van de Wet luchtvaart biedt de mogelijkheid om een regeling te treffen voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen. Het beleid zoals dat geldt voor te isoleren woningen in de omgeving van Schiphol (woningen binnen de 40 Ke contour komen in beginsel in aanmerking voor geluidsisolatie) is hierbij vertrekpunt. Voor het luchthavenbesluit zal in beeld worden gebracht hoe de 40 Ke contour eruit komt te zien voor de in het luchthavenbesluit te vergunnen gebruiksruimte. Op basis daarvan wordt door het bevoegd gezag bepaald of een nieuw isolatieprogramma voor RTHA aan de orde is. Als daarvan sprake is zal worden onderzocht welke woningen in aanmerking komen voor isolatie en zal worden bepaald welke geluidwerende maatregelen getroffen moeten worden. Pas daarna ontstaat inzicht in de financiële omvang van een eventueel isolatieprogramma. Ervaringscijfers laten zien dat de gemiddelde uitvoeringskosten per te isoleren woning circa €25.000 – €30.000 bedragen. Dit kan per woning verschillen (bijvoorbeeld of een woning wel of niet een monumentale status heeft).

In de artikelen 10 en 12 van het Besluit burgerluchthavens (Bbl) is bepaald dat een luchthavenbesluit onder andere beperkingengebieden voor 10^{-5} plaatsgebonden risico (externe veiligheid) en 70 dB(A) L_{den} (geluid) bevat. Deze beperkingengebieden zijn zogenoemde sloopzones, waarbinnen woningen, niet zijnde bedrijfswoningen, aan hun bestemming worden onttrokken. In het Bbl is verder aangegeven dat beëindiging van bestaand gebruik van woningen binnen die beperkingengebieden niet kan worden gevegd. In het MER is in paragraaf 4.8 beschreven wat de ruimtelijke consequenties binnen deze beperkingengebieden zijn van de onderzochte alternatieven. Het blijkt dat er geen bestaande of nieuwe geplande woningen in deze gebieden liggen. Er is dus ook geen sprake is van het onttrekken van de woonfunctie aan woningen. Wel is het zo dat er in het beperkingengebied voor 10^{-5} plaatsgebonden risico – afhankelijk van het onderzochte alternatief – drie of vier bedrijfswoningen liggen. Deze zijn op grond van het Bbl echter toegestaan en worden derhalve ook niet aan hun bestemming onttrokken.

Planschade

Vraag Op welke manier worden de effecten op de natuur in het gebied gecompenseert?

Beantwoorder Provincie Zuid-Holland

Zie het antwoord van de provincie Zuid-Holland onder het thema Governance op de vraag 'Wat is staand beleid voor overlastgevende factoren ten aanzien van gezondheid, flora en fauna?'

Procedure

Vraag Op welke manier worden de belangen van betrokkenen meegenomen?

Beantwoorder BRR

De luchthaven RTHA is van plan in 2017 bij het ministerie IenM een aanvraag in te dienen voor een nieuw luchthavenbesluit. De inzet van RTHA is groei en dat dit ook in het luchthavenbesluit wordt vastgelegd.

De staatssecretaris van IenM is verantwoordelijk voor het nemen van het Luchthavenbesluit. Zij heeft aan de BRR gevraagd of er regionaal bestuurlijk draagvlak is voor zo'n besluit en hoe het is gesteld in de regio met de behoeftestelling en het nut en de noodzaak van eventuele groei.

De BRR heeft vervolgens een verkenner aangesteld om dit uit te zoeken en de BRR hierover te adviseren. De verkenner was vrij om een proces van informatieverzameling in te richten. Hij heeft zich dan ook niet beperkt tot bestuurders, maar o.a. ook bewoners-, ondernemers- en milieuorganisaties gesproken. Zij hebben hun vragen, zorgen en meningen kunnen uiten in deze gesprekken en via het mailadres van de verkenner. Dit geeft, samen met informatie uit verschillende documenten (zie het informatiekader op www.zuid-holland.nl/verkenner-rtha), en uit verschillende enquêtes die zijn gehouden door andere partijen, een breed beeld van wat er leeft.

Op basis van al deze informatie heeft de verkenner zijn advies opgesteld, dat hij 24 februari 2017 aan de BRR heeft overhandigd. Dit advies van de verkenner wordt vervolgens door elk van de BRR-leden (de gemeenten Rotterdam, Lansingerland en Schiedam en de provincie Zuid-Holland) bestuurlijk behandeld.

Voor de zomer van 2017 is het bestuurlijke traject afgerond en wordt de staatssecretaris van IenM geïnformeerd over het regionale draagvlak en de eventuele randvoorwaarden voor een nieuw luchthavenbesluit. Voor het nemen van het luchthavenbesluit geldt een wettelijke procedure, waar ook momenten zijn ingebouwd voor belangenafweging.

Procedure

Vraag Op welke manier krijgen betrokkenen inspraak op het proces?

Beantwoorder BRR

Bij de beoordeling in hoeverre sprake is van (enig) regionaal draagvlak voor de door RTHA gewenste uitbreiding, hechten de bestuurders in de regio er groot belang aan om alle partijen bij dit proces te betrekken. De opdracht aan de verkenner is opgezet om naar de argumenten van de verschillende partijen te luisteren, alle omgevingsbelangen en (bestuurlijke) motieven in beeld te brengen en naar mogelijke oplossingen te zoeken voor de verschillende vraagstukken.

Dit moet uiteindelijk leiden tot een advies van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport aan de staatssecretaris van IenM, waarbij een balans gevonden wordt tussen de opgaven op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit in deze regio alsmede de behoefte aan een goede woon- en leefkwaliteit.

Procedure

Vraag Op welke manier en op welk moment kan door betrokkenen bezwaar worden gemaakt?

Beantwoorder BRR

Aansluitend aan het advies van de verkenner aan de BRR, wordt door de BRR een advies voorbereid aan de staatssecretaris van IenM. Provinciale Staten en de gemeenteraden van Lansingerland, Schiedam en Rotterdam worden geïnformeerd over het advies van de verkenner. Eventuele aandachtspunten van de raden en staten worden meegenomen in het advies aan de staatssecretaris. In de periode tot de zomer van 2017 volgt een proces van bespreking en besluitvorming in de gemeenteraden en Provinciale Staten. In deze periode wordt het advies van de verkenner besproken en doorvertaald in een advies aan de staatssecretaris.

Nog voor de zomer van 2017 wordt het advies in de BRR vastgesteld en verzonden aan de staatssecretaris. Aansluitend aan het advies volgt een proces om te komen tot de vaststelling van een luchthavenbesluit. Dit proces duurt circa één jaar en wordt geïnitieerd door de luchthaven. De aanvraag wordt ingediend bij het ministerie van IenM.

Het proces voor het luchthavenbesluit is beschreven in onderstaand schema.⁴ De procedure voor het luchthavenbesluit bevat een wettelijk voorgeschreven moment van ter inzagelegging en de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen.

⁴ Ontleend aan notitie CRO, 15 december 2016.

Stap	doorlooptijd	Opmerking
Aanvraag luchthavenbesluit	start	
Opstellen ontwerp luchthavenbesluit	8-12 weken	Eventueel uitvoeren nadere analyses, zoals isolatiecontour, handhavingspunten, etc.
Toets door ILT op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid	3 weken	
Toets door ministerie Justitie op wetgevingskwaliteit	1-2 weken	
Vaststellen door Ministerraad van ontwerp luchthavenbesluit	5-6 weken	
Aankondiging in Staatscourant. Voorhang ontwerp luchthavenbesluit 1 ^e en 2 ^e Kamer.	4 weken	Parlement moet binnen 4 weken besluiten over wel/niet behandelen, hoe en wanneer. Dit kan leiden tot extra doorlooptijd.
Ter inzagelegging ontwerp luchthavenbesluit.	6 weken	
Advies Commissie mer en wettelijke adviseurs.	6-8 weken	6 weken; als de commissie mer eventuele zienswijzen nog meeneemt, ca. 2 weken extra doorlooptijd.
Aanpassen ontwerp luchthavenbesluit en verwerken reacties (parlement, adviezen, zienswijzen) in Nota van antwoord	6 weken	
Advies Raad van State	max. 12 weken	
Aanpassen ontwerp luchthavenbesluit	4 weken	
Vaststellen luchthavenbesluit en publicatie in Staatsblad	1 week	Geen beroep mogelijk.
	Totaal 46-54 weken	

Recreatie

Vraag Op welke manier tast uitbreiding de recreatieve waarden in het gebied aan?

Beantwoorder Provincie Zuid-Holland

Op recreatiegebieden is de provinciale beleidsregel 'Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap' van toepassing. In de recreatiegebieden ziet de provincie als enige effect een eventuele toename van de geluidbelasting. Per gebied zal vastgesteld moeten worden of sprake is van een toename van geluidsverstoring in de recreatiegebieden, en zo ja, hoe groot deze toename is.

In het provinciaal beleid zijn de recreatiegebieden begrensd. Als het geluidseffect van de uitbreiding van de luchthaven in deze gebieden significant is (50%, 50 dB(A) contour), dient het maatschappelijk belang van de uitbreiding aangetoond te worden. De initiatiefnemer van de uitbreiding van de luchthaven kan dit vervolgens compenseren met een extra kwaliteitsimpuls in de recreatiegebieden buiten 50 dB(A)-gebied.

Gelet op de huidige geluidbelasting van de recreatiegebieden is het de vraag of de uitbreidingsplannen tot een 'significant effect op de belevingswaarde van de gebieden' leiden. De verwachting is dat compensatie van recreatieve waarden niet nodig is.

Recreatie

Vraag Welke effecten heeft de uitbreiding op de recreatieve waarden van Midden-Delfland en de stiltegebieden?

Beantwoorder Provincie Zuid-Holland

Het beleid voor stiltegebieden valt onder de Provinciale Milieuverordening (PMV). Dit beleid bevat specifieke bepalingen voor soorten activiteiten die wel of niet zijn toegestaan. Deze bepalingen gelden uitsluitend voor grondgebonden activiteiten (zoals bromfietsen, feestjes, tourritten motoren etc.). Luchtverkeer valt hier niet onder. De PMV brengt aldus geen beperking met zich mee voor het luchtverkeer.

Ruimtelijke ordening

Vraag Wat zijn de gevolgen voor geprojecteerde woningen die mogelijk niet meer gebouwd gaan worden?

Beantwoorder BRR

Bij geprojecteerde woningen gaat het om nieuwe woningen of nieuwe woningbouwlocaties die zijn opgenomen in vigerende ruimtelijke plannen. Rond RTHA zijn dat de vigerende bestemmingsplannen van betrokken gemeenten en de provinciale Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM). De VRM is de opvolger van het Streekplan RR 2020, waarin destijds afspraken over woningbouwlocaties zijn vastgelegd.

Voor schade (waaronder planschade) die een belanghebbende lijdt ten gevolge van het luchthavenbesluit en die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, kan, overeenkomstig artikel 8.74 in samenhang met artikel 8.31 van de Wet luchtvaart, de Minister van Infrastructuur en Milieu een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toekennen. In beginsel zullen alle schadeclaims worden behandeld volgens de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014.

Ruimtelijke ordening

Vraag Wat zijn de gevolgen voor de ruimtelijke ordening inclusief de hoogte beperkingen?

Beantwoorder RTHA

In principe veranderen de hoogtebeperkingen niet. Alleen de wijze waarop deze in de wet zijn vastgelegd wordt verbeterd.

Op dit moment zijn de hoogtebeperkingen vastgelegd in de bijlagen van het 'Verdrag van Chicago'. Dit verdrag is door Nederland geratificeerd en heeft daarmee werking in Nederland.

In het luchthavenbesluit worden deze (vigerende) hoogtebeperkingen vastgelegd op zodanige wijze, dat ze doorwerking hebben op alle relevante bestemmingsplannen. Hierdoor worden deze op een eenduidige wijze vastgelegd en kunnen de beperkingen die voortvloeien uit het Verdrag van Chicago niet meer over het hoofd gezien worden.

Ruimtelijke ordening

Vraag Is uitbreiding dichtbij bestaande woningbouw toegestaan?

Beantwoorder RTHA

Het is uiteindelijk een politieke afweging hoeveel geluidsbelasting bij woningen geaccepteerd wordt. Hiervoor zijn normen vastgesteld in Nederlandse of Europese wet- en regelgeving. Wel heeft een vergroting van de geluidscontouren gevolgen voor nieuwbouw van woningen en het recht op geluidsisolatie van bestaande woningen.

Ruimtelijke ordening

Vraag Op welke manier wordt rekening gehouden met de gevolgen voor parkeergelegenheid?

Beantwoorder RTHA

In het masterplan van de luchthaven is rekening gehouden dat ook bij verdere ontwikkeling voldoende parkeerfaciliteiten gerealiseerd kunnen worden. Dit kan onder meer gerealiseerd worden door op de bestaande parkeerplaatsen een parkeergarage te bouwen. In hoofdstuk 7 van de 'Economische onderbouwing groeiambitie' wordt op de benodigde aanpassingen van de infrastructuur van de luchthaven verder ingegaan.

Daarnaast zal bij verdere groei van het aantal reizigers naar verwachting ook het openbaar vervoer verder ontwikkeld worden.

Ruimtelijke ordening

Vraag Wat betekent uitbreiding voor de ontsluiting van de luchthaven?

Beantwoorder RTHA

De ontsluiting van de luchthaven hoeft niet te worden aangepast. Wel wordt ervan uitgegaan dat voor 2025 de nieuwe verbindingsweg tussen de A13 en de A16 (A16 Rotterdam) gereed zal zijn. Dan is er voldoende wegcapaciteit beschikbaar om de passagiers en werknemers van en naar RTHA te laten reizen, zonder dat dit tot nieuwe congestie aanleiding geeft.

Bij het opstellen van de onderzoeken heeft uitgebreide afstemming plaatsgevonden tussen het project A16 Rotterdam en de toekomstplannen van de luchthaven zodat de milieu- en andere effecten van de nieuwe snelweg en luchthaven in het jaar 2025 (als de A16 Rotterdam verwacht wordt gereed te zijn) op adequate wijze (ook gecumuleerd) worden weergegeven.

Daarnaast is Rotterdam The Hague Airport samen met regionale partijen bezig met het verder verbeteren van de bereikbaarheid van de luchthaven, om zo het aantal autobewegingen van en naar de luchthaven zo beperkt mogelijk te houden.

Scenario's

Vraag Wat zijn de groeimogelijkheden met stillere vliegtuigen?

Beantwoorder RTHA

Op dit moment kan nog geen schatting gemaakt worden wat de groeimogelijkheden zijn met stillere vliegtuigen. In het antwoord onder het thema Geluid op de vraag 'Wat is het effect van stillere vliegtuigen?' is aangegeven dat van de nieuwste generatie vliegtuigen nog geen geluidgegevens beschikbaar zijn om een inschatting te kunnen maken.

In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat in het luchthavenbesluit de maximale geluidsproductie wordt vastgelegd en niet het maximaal aantal vliegtuigbewegingen. Indien tijdens de looptijd van het luchthavenbesluit stillere vliegtuigen beschikbaar zouden komen dan betekent dit dat het aantal vliegtuigbewegingen verder kan groeien en een bijdrage geleverd kan worden aan hinderbeperking.

Scenario's

Vraag Hoe ziet een scenario van krimp of status quo eruit?

Beantwoorder RTHA

Bij de start van de MER-procedure zijn de scenario's bepaald die in het MER onderzocht worden. Het startdocument van het MER, de Notitie reikwijdte en detailniveau, is door het bevoegd gezag ter inzage gelegd en van advies voorzien. In dit advies is niet gevraagd om een scenario van krimp te onderzoeken.

De exploitant van Rotterdam The Hague Airport heeft daarnaast geen voornemen om een luchthavenbesluit aan te vragen waarin uitgegaan wordt van een krimpscenario. De EU-regelgeving omtrent een m.e.r. schrijft voor dat alleen 'redelijke alternatieven', dat wil zeggen alternatieven die redelijkerwijs voor besluitvorming in aanmerking komen, onderzocht kunnen worden in een m.e.r. Omdat de exploitant van de luchthaven geen verzoek zal indienen voor een krimpscenario is dit geen redelijk alternatief en kan dat dus niet in het m.e.r. onderzocht worden.

Het scenario 'status quo' is in principe gelijk aan alternatief 1. Dat wil zeggen dat de beperkingen uit de omzettingsregeling zonder verruiming vertaald worden in een nieuw luchthavenbesluit.

Uitplaatsing

Vraag Kunnen recreativluchten worden uitgeplaatst?

Beantwoorder RTHA

In principe kunnen recreativluchten (ook wel kleine luchtvaart genoemd) worden uitgeplaatst. De uitdaging is echter om een nieuwe geschikte locatie te vinden, te vergunnen en deze financieel rendabel te maken omdat er op dit moment in Zuid-Holland geen vliegvelden beschikbaar zijn waar dit verkeer naar toe zou kunnen worden uitgeplaatst.

In het beleid van de provincie Zuid-Holland (die bevoegd gezag is voor alle kleinere luchthavens in de provincie) is geen ruimte gelaten voor een nieuwe locatie voor gemotoriseerde luchtvaart. Voor het creëren van een nieuw vliegveld zal derhalve een beleidswijziging van de provincie noodzakelijk zijn.

De bijdrage van de kleine luchtvaart aan de totale geluidsbelasting is overigens op jaarbasis gering, namelijk minder dan 2% van de totale geluidsbelasting.

Uitplaatsing

Vraag Kunnen helikoptervluchten en maatschappelijk verkeer worden uitgeplaatst?

Beantwoorder RTHA/ gemeente Rotterdam

Antwoord door RTHA

Niet al het maatschappelijk relevant verkeer wordt uitgevoerd met helikopters. Het maatschappelijk relevant verkeer dat wordt uitgevoerd met helikopters kan in principe naar een separate (nog op te richten) helihaven worden uitgeplaatst. Op dit moment is er geen bestaande helihaven in de regio geschikt (of geschikt te maken) om dit verkeer naar toe uit te plaatsen.

Op dit moment wordt onderzocht waar in de regio een geschikte separate helihaven ontwikkeld kan worden, binnen de Provincie Zuid-Holland. De verwachting is dat het realiseren van een helihaven enige jaren duurt (in verband met het verkrijgen van de benodigde vergunningen). Een dergelijke helihaven wordt (in tegen stelling tot de luchthaven) vergund door de provincie Zuid-Holland. In het beleid van de provincie past een dergelijke ontwikkeling.

Antwoord door gemeente Rotterdam

Er zijn in principe geen dwingende redenen om de locatie voor aankomst en vertrek van de trauma- en politiehelikopter op de luchthaven te lokaliseren. Om uitplaatsing mogelijk te maken, moet een andere locatie worden gevonden die voldoet aan de eisen van een helikopterhaven voor de traumahelikopter. Deze eisen betreffen o.a. de ligging in het inzetgebied, bereikbaarheid over de weg, (veiligheids)eisen t.a.v. vliegverkeer en milieueisen (zoals geluid, externe veiligheid in het kader van een MER voor een luchthavenbesluit).

Het zal ook van de betrokken organisaties afhangen of zij tot verplaatsing willen overgaan. Dit zijn onder andere het traumacentrum zelf, Rotterdam The Hague Airport, een toekomstige exploitant en betrokken overheden (gemeente, provincie). De gemeente Rotterdam, op wiens grondgebied de helikopterhaven nu ligt, heeft nog geen besluit genomen over de vraag of en welke rol zij wil nemen in een eventuele verplaatsing van het maatschappelijk helikopterverkeer.

Veiligheid

Vraag Hoe ziet de huidige en de toekomstige veiligheidscontour eruit?

Beantwoorder RTHA

In het vigerende luchthavenbesluit (de omzettingsregeling) zijn geen veiligheidscontouren vastgelegd. In het huidige wetgevende kader was het niet (meer) mogelijk dit te realiseren.

In het nieuw vast te stellen luchthavenbesluit moeten de veiligheidscontouren wel worden vastgelegd. Dit is geregeld in het Besluit Burgerluchthavens. Als de vigerende omzettingsregeling zonder verruiming wordt vastgelegd in een nieuw luchthavenbesluit, zullen de veiligheidscontouren die behoren bij alternatief 1 in dat besluit worden vastgelegd. Bij de berekening van de veiligheidscontouren is meegenomen dat vliegtuigen in een aantal gevallen zullen afwijken van de gepubliceerde routes.

In het hoofdrapport MER staan de veiligheidscontouren: in paragraaf 4.4 (pagina 58-69) staat de berekening, in paragraaf 4.8.3.1 (pagina 97-99) de ruimtelijkeordeningsconsequenties als gevolg van de veiligheidscontouren.

Veiligheid

Vraag Hoe kunnen de bussen die van en naar het vliegveld rijden veiliger worden gemaakt?

Beantwoorder RTHA

Het aanbesteden van het openbaar vervoer ligt buiten de invloedssfeer van de luchthaven (ook niet voor de bussen die van en naar de luchthaven rijden). Voor buslijn 33 (de buslijn die Rotterdam The Hague Airport ontsluit) vindt de aanbesteding plaats door de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Deze heeft de verbinding gegund aan de RET, die de buslijn exploiteert.

In het verleden heeft de RET buslijn 33 gereden met aangepast materieel, dat meer ruimte had voor bagage. Voor de bedrijfsvoering van de RET was dit echter complex, doordat de bussen tussen buslijn 33 en de andere buslijnen van de RET niet uitwisselbaar waren. Als gevolg hiervan is door de RET besloten om geen speciale bussen meer in te zetten op buslijn 33.

RTHA zou ook zelf een buslijn kunnen (laten) exploiteren van en naar de luchthaven met aangepaste bussen. Dit mag dan echter (volgens Nederlandse wetgeving) geen openbaar vervoer zijn, maar dient besloten personenvervoer zijn. Gezien de verschillende groepen van busreizigers die van de busverbinding gebruik maken (niet alleen vliegtuigpassagiers, maar ook werknemers van de luchthaven en bezoekers aan de luchthaven) is het noodzakelijk dat de busverbinding als openbaar vervoer wordt aangeboden. Daarmee vervalt deze optie.

RTHA werkt samen met alle betrokken partijen (waaronder MRDH) aan het realiseren van een directe verbinding tussen de terminal en station Meijersplein op metrolijn E. Hierbij zal rekening gehouden worden met de voorzieningen voor passagiers.

Vliegverkeer

Vraag Hoe groot is de toename van het aantal nacht- en ochtendvluchten?

Beantwoorder RTHA

Het nachtrecht (de periode tussen 23.00 en 07.00 uur) zal ongewijzigd blijven. De belangrijkste gebruiker in de nacht is op dit moment de traumahelikopter. Het aantal nachtvluchten van de traumahelikopter is, sinds deze in de nacht is gaan vliegen, ieder jaar toegenomen. Omdat de traumahelikopter alleen wordt ingezet in spoedgevallen is het niet voorspelbaar hoe dit zich verder ontwikkelt. Ditzelfde geldt voor de politiehelikopter. Deze vliegt echter op dit moment nauwelijks in de nacht vanaf Rotterdam The Hague Airport. Inzet van de politiehelikopter in de nacht in onze regio vinden overwegend plaats vanuit Schiphol-Oost.

In het luchthavenbesluit zal geen aantal vliegtuigbewegingen (vluchten) worden opgenomen. De grens is een maximale hoeveelheid geluid die per jaar geproduceerd mag worden. Bij de berekening hiervan wordt verschil gemaakt tussen de dagperiode die loopt van 0700-1900 en de avondperiode die loopt van 1900-2300. Vluchten in de avondperiode tellen ruim drie keer zo zwaar mee (3,16 om precies te zijn) als vluchten in de dagperiode. Voor de geluidsberekening maakt het niet uit of een vlucht op een werkdag of in het weekend plaatsvindt. Uiteindelijk bepalen luchtvaartmaatschappijen hoe zij de geluidruimte willen gebruiken. Op dit moment zijn er in pieken (deze liggen met name tussen 0700-0800 en tussen 2200-2300) op dit moment circa acht vliegtuigbewegingen (starts of landing) per uur. In alternatief 3c wordt aangenomen dat dit geleidelijk zal stijgen naar dertien per uur, voor alternatief 3d naar vijftien per uur.

De capaciteit van de start/landingsbaan in het huidige gebruik is circa vijftien vliegtuigbewegingen per uur. Dit verkeer kan plaatsvinden op de huidige start/landingsbaan zonder verdere aanpassingen. Aanleggen van een extra baan of verdraaien/verschuiven van de huidige baan is niet aan de orde. Overigens is dit door de geplande aanleg van de A16 Rotterdam ook vrijwel onmogelijk geworden.

Vliegverkeer

Vraag Hoe groot is de toename van het aantal recreatie-, prive-, militaire- en zakelijke vluchten?

Beantwoorder RTHA

In het luchthavenbesluit wordt niet vastgelegd hoeveel vluchten kunnen plaatsvinden, dit geldt zowel voor het totale aantal als per categorie. Wat wel wordt vastgelegd in het luchthavenbesluit is de totale hoeveelheid geluid die alle vluchten per jaar mogen produceren.

De toename die beoogd is bij uitbreiding van de geluidsruimte van de luchthaven is voorzien voor twee categorieën:

- Spoedeisend verkeer (met name traumahelikopter) en politievluchten. Deze categorie verkeer is voor een luchthaven niet te reguleren (hebben ook geen slots nodig) en hebben een moeilijk voorspelbaar karakter.
- Commerciële vluchten, met name lijndienstvluchten op bestemmingen binnen Europa.

Bij het vaststellen van de hoeveelheid geluid is voor recreatie en privé-vluchten (lichte recreatieve luchtvaart) rekening gehouden met maximaal 40.000 vliegtuigbewegingen. Dit is hoger dan het aantal vluchten (bijna 31.000) dat in 2016 gevlogen heeft. Reden hiervoor is dat het aantal gerealiseerde vluchten in dit segment op dit moment historisch laag is. Dit is mogelijk een tijdelijk fenomeen dat veroorzaakt is door de mondiale recessie. Voor 2009 (voor de recessie) lag het aantal vliegtuigbewegingen in dit segment boven de 40.000 per jaar. Dit is de reden dat voor dit aantal gekozen is.

Zoals gezegd wordt het aantal vliegtuigbewegingen niet vastgelegd in het luchthavenbesluit. Het segment lichte luchtvaart draagt nauwelijks bij aan de totale geluidsbelasting (zie hoofrapport MER, pagina 50 tabel 15). De bijdrage fluctueert bij 40.000 bewegingen rond de 2%. Verkleinen van dit aantal bewegingen zal dan ook nauwelijks invloed hebben op de totaal in het luchthavenbesluit vergunde geluidsruimte en daarmee ook niet op de gebruiksmogelijkheden.

Vliegverkeer

Vraag Hoe vaak wordt van de vliegroute afgeweken? Hoe kan dit voorkomen worden?

Beantwoorder RTHA

In het rapport 'Vliegpatronen en Vlieggedrag' van T070 wordt uitgelegd waarom wordt afgeweken van de vliegroutes, hoe vaak dit gebeurt en hoe de verwachting is dat zich dit tot 2025 verder zal ontwikkelen.

Globaal kan gesteld worden dat grotere vliegtuigen alleen van de vliegroute afwijken als zij daartoe opdracht krijgen van de luchtverkeersleiding. Deze opdrachten worden alleen gegeven als dit noodzakelijk voor de veiligheid. Dit kan zijn om vliegtuigen te separeren of vanwege weersomstandigheden (denk aan onweersbuien).

Afwijkingen van de routes kunnen soms voorkomen worden door vliegtuigen lager te laten vliegen (en dus minder snel te laten uitklimmen). Dit heeft twee gevolgen: door het lager vliegen krijgt een groter gebied te maken met een hogere piekgeluidsbelasting en lager vliegen kost (door meer luchtweerstand) meer brandstof en is dus slechter voor het milieu. Hierdoor wordt gekozen om (boven een voorgeschreven minimum hoogte) een vliegtuig van zijn route te laten afwijken als er conflicterend verkeer in de omgeving zit.

Handhaving op de vertrekroutes vindt plaats door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Deze beschikt over alle relevante gegevens waaronder radartracks en gesprekken tussen verkeersleiding en piloten. Indien wordt afgeweken van de voorgeschreven minimum hoogte, kan ILT hierop handhaven. Als de meldkamer van de DCMR meldingen binnenkrijgt over vliegtuigen die afwijken van de routes en DCMR signaleert dat dit onder de minimaal voorgeschreven hoogte heeft plaatsgevonden, dan kan DCMR aan ILT hierover uitleg vragen.

Voor landende vliegtuigen worden in Nederland geen vaste routes vastgelegd. Handhaving hiervan is dan ook niet mogelijk.

Voor de geluidsberekening is rekening gehouden met het gegeven dat er afwijkingen van de voorgeschreven routes plaatsvinden.

Vliegverkeer

Vraag Kunnen vliegroutes diverser gemaakt worden, zodat betere spreiding over het gebied plaatsvindt?

Beantwoorder RTHA

In principe wordt voor een vliegroute maar één vaste procedure vastgelegd. Reden hiervoor is dat deze routes maximaal geoptimaliseerd zijn voor zowel vliegbaarheid, veiligheid, milieu als ruimtelijke ordening (bv. ligging van steden, dorpen en woonkernen). Indien verschillende vertrekprocedures voor één route worden gepubliceerd, vergroot dit de kans op fouten en is dit daarmee een (vermijdbaar) risico voor de veiligheid.

Daarnaast is ook de ruimtelijke ordening in de regio afgestemd op de vliegroutes (woningbouw en bedrijfsterreinen). Een stabiel routepatroon en gebruik daarvan is hierbij van groot belang.

Vliegverkeer

Vraag Kan meer inzicht worden gegeven in effecten van de indeling van het luchtruim, in relatie tot de omvang van de overlast en de mogelijkheden om hier sturing aan te geven?

Beantwoorder Ministerie van Infrastructuur en Milieu

De huidige routestructuur is geoptimaliseerd voor hinder (ook door uitvoering van verscheidene hinderbeperkende maatregelen). De mogelijke extra optimalisatie die te behalen valt is naar verwachting klein.

Voor de langere termijn wordt gewerkt aan een nieuwe luchtruimindeling voor onder andere RTHA, de TMA Holland Regional. Deze is gericht op een luchtverkeersleidingconcept waarbij een grote mate van flexibiliteit vereist is en waarbinnen civiel en militair luchtruimgebruik optimaal op elkaar zijn afgestemd. Op korte termijn zullen de contouren van de TMA Holland Regional nog niet duidelijk zijn. Over de effecten op de grond zijn op dit moment dus geen uitspraken te doen.

Vliegverkeer

Vraag Neemt door de bereikte grenzen van Schiphol en het nog onvoltooide vliegveld Lelystad het aantal vluchten van en naar RTHA toe?

Beantwoorder Ministerie Infrastructuur en Milieu

De ontwikkeling van Schiphol en Lelystad staat los van de eventuele ontwikkeling van RTHA en leidt derhalve niet tot een toename van het aantal (nacht)vluchten op RTHA. Kaderstellend is de gebruikruimte die RTHA heeft op grond van de huidige omzettingsregeling en krijgt op grond van het nieuwe luchthavenbesluit.