

Wijziging Ke-geluidszone Rotterdam Airport

Richtlijnen voor het MER

Januari 2006



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
1.1	Algemeen	2
1.2	Achtergrond	2
1.3	Aanleiding en karakter van het MER	3
1.4	Vorm en presentatie	4
1.5	Inspraak en advies	4
1.6	Richtlijnen en Nota van Antwoord	4
2	Doel & besluitvorming	6
2.1	Algemeen	6
2.2	Beoogde besluiten	6
2.3	Doelstellingen MER	7
2.4	Reeds genomen besluiten	7
3	Voorgenomen activiteit en alternatieven	9
3.1.	Algemeen	9
3.2	Te onderzoeken alternatieven	10
	Referentie-alternatief	11
	Planalternatief	12
	Meest milieuvriendelijk alternatief	12
4	Milieugevolgen en vergelijking van alternatieven	14
4.1	Algemeen	14
4.2	Geluid	15
4.3	Externe veiligheid en risico's	16
4.4	Lucht	17
4.5	Overige aspecten	19
4.6	Vergelijking van de alternatieven	20
4.7	Preventieve en mitigerende en compenserende maatregelen	20
5	Leemten in kennis en informatie	22
6	Evaluatie Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer:	23
7	Samenvatting van het MER	24

Bijlage

- Nota van Antwoord
- Samenvatting Inspraak

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Rotterdam Airport ligt in de noordrand van Rotterdam in de polder "Zestienhoven" in de provincie Zuid-Holland. Het vliegveld heeft een functie voor de bereikbaarheid van Rotterdam en omgeving. Het betreft een (op het bedrijfsleven gerichte) regionale luchthaven met Europese bestemmingen. De luchthaven heeft een betekenis voor het regionale en stedelijke vestigingsklimaat. Het gebruik van het vliegveld bestaat uit lijndiensten, chartervluchten en general aviation. Rotterdam Airport heeft een start- en landingsbaan van 2200 m lengte en 45 m breedte. Deze startbaan loopt grofweg in de richting noordoost-zuidwest.

De exploitant van Rotterdam Airport heeft het initiatief genomen om de technische onvolkomenheden in de geluidszone van het vliegveld te repareren en een oplossing te vinden voor de regerings- en militaire vluchten. Hiertoe dient de aanwijzing van het luchtvaartterrein Rotterdam Airport van 17 oktober 2001 te worden aangepast.

1.2 Achtergrond

Op 17 oktober 2001 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W), in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), op basis van de artikel 27 en artikel 24 van de Luchtvaartwet een aanwijzing voor gebruik van Rotterdam Airport vastgesteld, waarin een Bkl-geluidszone voor vliegtuigen onder de 6000 kg en een Ke-geluidszone voor vliegtuigen zwaarder dan 6000 kg is opgenomen. Tevens is in deze Aanwijzing de parallelle grasbaan buiten gebruik gesteld. Dit aanwijzingsbesluit heeft het aanwijzingsbesluit van 13 november 1964 vervangen. Het besluit is op 31 oktober 2001 in werking getreden. Gelijktijdig met de Luchtvaartwetaanwijzing is in werking getreden de op 17 oktober 2001 door de minister van VROM, in overeenstemming met de minister van V&W, vastgestelde aanwijzing ex artikel 26 Luchtvaartwet en artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (RO-aanwijzing).

Tegen deze besluiten zijn 219 bezwaren ingediend. De beslissing op bezwaar is uitgebracht op 11 december 2002. Daartegen zijn 9 beroepen ingediend. De Raad van State heeft hierover op 10 maart 2003 uitspraak gedaan waarbij slechts één beroepsgrond gegrond werd verklaard. De geluidszone bleef door deze uitspraak ongewijzigd. Wel werden in de Aanwijzing (delen van) enkele artikelen met betrekking tot de ontheffing van de nachtvluchten door de Raad vernietigd vanwege een onjuiste juridische formulering.

Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State is op 22 juni 2004 een nieuwe beslissing op bezwaar vastgesteld waarbij de in de Aanwijzing opgenomen extensieregeling en het onderscheid tussen geregeld en ongeregeld verkeer is geschrapt. De beroepstermijn van deze nieuwe beslissing op bezwaar is op 13 augustus geëindigd. Er is 1 beroep ingesteld. De Raad van State heeft op 22 december 2004 het beroep ongegrond verklaard.

Op 14 juli 2004 is de Aanwijzing gewijzigd in verband met aanpassing van de openingstijden en het opnemen van enkele uitzonderingen op de nachtsluiting. Tegen dit besluit zijn 12 bezwaren ingediend. Tevens is door

3 partijen een verzoek tot voorlopige voorziening gedaan. Op 16 november 2004 heeft de Raad van State daarop uitspraak gedaan en de verzoeken afgewezen. Op 4 mei 2005 heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met VROM beslist op de ingediende bezwaren. Tegen deze beslissing op bezwaar is beroep ingesteld. Een uitspraak op de beroepen wordt over enkele maanden verwacht.

De voorliggende m.e.r. -procedure is gestart met het uitbrengen van de Startnotitie MER Zoneaanpassing Rotterdam Airport. Deze startnotitie heeft van 11 oktober tot en met 9 november 2005 onder meer ter inzage gelegen in de gemeenten Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk, Capelle a/d IJssel, Delft, Maasluis, Midden-Delfland, Pijnacker, Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Waddinxveen en Zevenhuizen-Moerkapelle en het provinciehuis van de provincie Zuid-Holland. Er is één openbare hoorzitting gehouden op 25 oktober 2005 te Rotterdam. De inspraakprocedure op de Startnotitie is aangekondigd in de Staatscourant nr. 196 van 10 oktober 2005 en in de regionale en lokale media.

1.3 Aanleiding en karakter van het MER

De exploitant van Rotterdam Airport heeft een wijziging van de vigerende Ke-geluidszone in de Aanwijzing van 17 oktober 2001 aangevraagd vanwege drie (technische) onvolkomenheden / onvoorziene omstandigheden bij de berekening van de vigerende Ke-geluidszone. Het gaat daarbij om het volgende:

- De in de aanwijzing vastgestelde gebruiksruimte blijkt kleiner te zijn dan ten tijde van het vaststellen van de aanwijzing was beoogd. De gecertificeerde berekeningsmethode die bij de handhaving wordt gebruikt geeft andere resultaten dan de rekenmethode die is gebruikt bij het vaststellen van de geluidszone.
- In de praktijk blijken vliegtuigen bij het landen de baan rechter te benaderen dan bij het vaststellen van de aanwijzing werd gedacht. Hierdoor is de geluidsbelasting anders verdeeld dan zich in de praktijk voordoet.
- Bij het vaststellen van de aanwijzing is geen rekening gehouden met de sluiting van Marine Vliegveld Valkenburg. Als gevolg van de sluiting vinden meer regeringsvluchten plaats op Rotterdam Airport dan voorheen en dan beoogd in het aanwijzingsbesluit daterend uit 2001.

In de aanbiedingsbrief van de Startnotitie MER d.d. 30 september 2005 aan de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de Staatssecretaris van VROM vraagt de exploitant van de Rotterdam Airport expliciet om wijziging van de Ke-geluidszone in de Aanwijzing vanwege bovengenoemde omstandigheden. *"Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u een wijzigingsprocedure te starten op basis van artikel 27 van de luchtvaartwet. Dit verzoek tot wijziging van de aanwijzing van de luchthaven Rotterdam heeft enerzijds een correctie van de onvolkomenheden bij het vaststellen van de vigerende geluidszone en anderzijds het scheppen van ruimte voor het accommoderen van overheidsverkeer ten gevolge van de sluiting van Marine Vliegveld Valkenburg tot doel."*

Gelet hierop worden door het bevoegd gezag, mede conform het advies van de commissie MER, geen richtlijnen gegeven met betrekking tot de in de Startnotitie opgenomen doorkijk naar de ontwikkeling van Rotterdam

Airport in de toekomst. Het is aan de initiatiefnemer om te bepalen welke (milieu-)informatie hij dienaangaande in het MER wil opnemen. Het bevoegd gezag verwijst hiervoor naar hoofdstuk 6 van het advies van de commissie MER.

Het MER moet milieu-informatie bevatten die een rol kan spelen bij de besluitvorming over de door de exploitant gevraagde wijziging van de Ke-geluidszone in de Aanwijzing en overeenkomstige aanpassing van de RO-aanwijzing. De milieu-informatie betreft onder meer de aspecten geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

De Staatssecretaris van Verkeer van Waterstaat is samen met de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bevoegd gezag bij de besluitvorming ten aanzien van de wijziging van de geluidszone. De exploitant van de Rotterdam Airport is in deze procedure initiatiefnemer.

1.4 Vorm en presentatie

Voor de leesbaarheid verdient het aanbeveling het MER beperkt van omvang te maken. Hierbij kan gedacht worden aan het gebruik van interpolatie daar waar sprake is van een bandbreedte in de milieueffecten. Alhoewel het hoofdrapport voldoende beargumenteerd een beschrijving en vergelijking van de alternatieven moet weergeven, dienen de onderbouwende informatie, literatuurverwijzingen, een verklarende woordenlijst en een lijst met afkortingen en begrippen te worden opgenomen als bijlagen bij het MER. Bij gebruik van kaarten dient recent kaartmateriaal te worden gebruikt, topografische namen goed leesbaar te worden weergegeven en een duidelijke legenda te worden toegevoegd.

1.5 Inspraak en advies

Op de Startnotitie MER Rotterdam Airport zijn door 97 personen en organisaties inspraakreacties ingediend. Op 10 oktober 2005 zijn op grond van artikel 7.14, eerste lid van de Wet milieubeheer (Wm) de Commissie voor de milieueffectrapportage en de wettelijke adviseurs per brief uitgenodigd advies uit te brengen voor de richtlijnen voor het milieueffectrapport.

De VROM- inspectie noch de Directie Zuid Holland regio West van het Ministerie van LNV hebben van deze gelegenheid gebruikt gemaakt. De Commissie voor de m.e.r. heeft op 12 december 2005 het advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Aanwijzing Rotterdam Airport uitgebracht.

1.6 Richtlijnen en Nota van Antwoord

Het bevoegd gezag geeft met onderhavige Richtlijnen aan welke informatie het MER moet bevatten om een goede afweging met betrekking tot de gevraagde wijziging van de Ke-geluidszone in de Aanwijzing mogelijk te maken.

Het bevoegd gezag heeft bij het opstellen van deze Richtlijnen de Startnotitie, het ontvangen advies en de inspraakreacties betrokken. De Commissie voor de milieueffectrapportage, de wettelijke adviseurs en de insprekers ontvangen een exemplaar van deze Richtlijnen voorzien van de

Nota van Antwoord, waarin het bevoegd gezag aangeeft op welke wijze rekening is gehouden met de inspraakreacties bij het opstellen van de Richtlijnen.

2 Doel & besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat tenminste: *'een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd'*.

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat tenminste: *'een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieve'*.

2.1 Algemeen

Dit MER dient de milieueffecten te presenteren van de door de initiatiefnemer gevraagde wijziging van de Ke-geluidszone ten behoeve van de besluitvorming door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de Staatssecretaris van VROM over zijn verzoek.

Het bevoegd gezag vraagt informatie over de grootte en de oorzaak van de onvolkomenheden en onvoorziene omstandigheden, die de aanleiding zijn van het voornemen om de aanwijzing te wijzigen.

Indien de exploitant besluit om in het MER op eigen initiatief ook de milieueffecten met betrekking tot de ontwikkeling van de luchthaven in de toekomst weer te geven vraagt het bevoegd gezag om in het MER een duidelijke scheiding aan te geven tussen de voorgenomen activiteit (de wijziging van de Ke-geluidszone als gevolg van de genoemde onvolkomenheden) en de doorkijk naar de toekomst.

2.2 Beoogde besluiten

Na voltooiing van het MER dient de initiatiefnemer het MER in bij het bevoegd gezag. Binnen zes weken zal het bevoegd gezag beoordelen of het MER aanvaardbaar is (of het voldoet aan de wettelijke eisen en aan deze Richtlijnen). Na aanvaarding van het MER worden een voorontwerp van de wijziging van de Luchtvaartaanwijzing en de RO-aanwijzing opgesteld. Hierover vindt bestuurlijk overleg plaats met de gemeenten en provincie(s) die zich binnen de nieuw vast te stellen geluidszone bevinden. Naar aanleiding van dit overleg worden de ontwerpaanwijzingen vastgesteld en samen met het MER ter inzage gelegd. Een ieder wordt in de gelegenheid gesteld een zienswijze naar voren te brengen.

Conform artikel 21 van de Luchtvaartwet wordt een commissie geïnstalleerd die de ingebrachte zienswijzen bundelt en hierover een advies uitbrengt aan het bevoegd gezag. Dit advies zal binnen drie maanden na het einde van de termijn voor het indienen van zienswijzen gereed zijn.

Gelijktijdig hiermee stelt de Commissie voor de m.e.r. een toetsingsadvies op. In dit advies wordt vermeld of het MER voldoet aan de wettelijke eisen en richtlijnen, en of het MER voldoende informatie bevat om de milieubelangen een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. De Commissie voor de m.e.r. zal dit advies binnen vijf weken na afloop van de termijn voor het indienen van zienswijzen uitbrengen.

Binnen zes maanden na ontvangst van bovenstaande adviezen stelt het bevoegd gezag concept-besluiten over de wijziging van de aanwijzingen

op. Deze concept-besluiten worden vervolgens aan de Tweede Kamer verzonden. De Tweede Kamer moet binnen één maand aangeven of behandeling noodzakelijk wordt geacht. Na instemming van de Tweede Kamer kunnen de besluiten worden vastgesteld en gepubliceerd. Volgens bestaat de mogelijkheid voor belanghebbende om beroep aan te tekenen tegen de besluiten.

2.3 Doelstellingen MER

Het MER heeft tot doel de milieueffecten in kaart te brengen zodat het bevoegd gezag een afweging kan maken van de verschillende belangen in het kader van de besluitvorming over de gevraagde wijziging van de Ke-geluidszone.

Het MER brengt verschillende alternatieven met hun effecten op het milieu in beeld. Het MER richt zich daarbij primair op:

- De milieu-aspecten geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit, luchtverontreiniging en ruimtelijke kwaliteit;
- Het in beeld brengen van contouren voor geluid en externe veiligheid. Het MER moet aangeven hoe de totale geluids- en veiligheidscontouren er uit gaan zien voor de verschillende alternatieven en wat de effecten en beperkingen daarvan zijn.

2.4 Reeds genomen besluiten

Het MER moet kort aangeven welke eerder genomen besluiten en beleidsvoornemens relevante uitgangspunten en randvoorwaarden bevatten voor het MER en de besluitvorming ten behoeve van de wijziging van de Ke geluidszone in de Aanwijzing. Hierbij zijn onder andere de volgende documenten van belang:

Voor Luchtvaartterrein Rotterdam Airport in het algemeen:

- De planologische kernbeslissing Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen
- Nota Regionale Luchtvaartstrategie (Relus);
- Uitgangspunten Beleidsvisie Regionale Luchtvaartinfrastructuur (Reli);
- Beleidsvisie Kleine Luchtvaartinfrastructuur (KLI);
- SRKL Hoofdlijnennotitie;
- Besluit als bedoeld in artikel 27 juncto artikel 24 van de luchtvaartwet, houdende wijziging van de Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam, alsmede vaststelling van de geluidszone d.d. 17 oktober 2001, DGL/L 01.421852;
- Besluit d.d. 17 oktober 2001 aangaande Aanwijzingen ex artikel 26 Luchtvaartwet jo. Artikel 37 Wet op de Ruimtelijke Ordening betreffende de zonering van het luchtvaartterrein Rotterdam Airport
- Nieuwe beslissing op bezwaar Aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Rotterdam Airport d.d. 22 juni 2004; HDJZ/LUV/2004-1171;
- Besluit houdende wijziging van de Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam in verband met aanpassing van de openingstijd en het opnemen van enkele uitzonderingen op de nachtsluiting d.d. 14 juli 2004, DGL/04.U01562.

Voor luchtkwaliteit:

- Besluit luchtkwaliteit 2005;
- Meetregeling luchtkwaliteit 2005;

- Regeling luchtkwaliteit Ozon;
- Nota Luchtverontreiniging en luchtvaart (Lulu).

Voor geur:

- Herziene nota Stankbeleid met bijbehorende brieven aan de Tweede Kamer.

Voor geluid:

- Luchtvaartwet: Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaart en Besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaart;
- EU Richtlijn Omgevingslawaaai 2002/49/EG

Voor externe veiligheid:

- Brief minister van VROM aan de Tweede Kamer 23 juli 1999, nummer DGM/SVS/9917899 en aan gemeenten, provincies en luchthavendirecties van 23 juli 1999, nummer DGM/SVS/99178803.
- Brief minister van V&W aan de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat, 4 maart 2002 (VW02000177)
- Brief Minister van VROM aan de Tweede Kamer 23 november 2001 (Kamerstukken II, 2001-2002, 26959, nr. 19);
- Brief over het interim veiligheidsbeleid aan de provincie Zuid-Holland van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 28 november 2005 (kenmerk DGTL 05.005431);
- Nota Ruimte.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat tenminste: *'een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen'*.

Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer:

'Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt'.

Artikel 7.10, lid 4 van de Wet milieubeheer:

'Het bevoegd gezag kan bepalen dat, indien niet alle nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden beperkt, bij de ingevolge het eerste lid, onder b te beschrijven alternatieven tevens de mogelijkheden worden beschreven om door het te treffen van voorzieningen of maatregelen elders de resterende nadelige gevolgen te compenseren'.

3.1. Algemeen

Studiegebied

Het studiegebied kan per milieuaspect verschillen.

Voor wat betreft geluid is dit het gebied waarbinnen de 20 Ke contouren volledig worden weergegeven.

Voor wat betreft luchtkwaliteit zal een gebied van 10 bij 10 km moeten worden gehanteerd met een maximale hoogte van 3000 voet. De hoogte van het gebied is beperkt tot de menglaaghoogte. Deze hoogte varieert onder invloed van meteorologische omstandigheden en wordt per vliegtuigbeweging afzonderlijk bepaald. Stoffen uitgestoten boven de menglaaghoogte zullen niet meer neerslaan en derhalve niet bijdragen aan de concentraties op grondniveau. In het uiterste geval kan de menglaaghoogte 3000 ft bedragen.

Het studiegebied voor externe veiligheid dient groot genoeg te zijn om de relevante Plaatsgebonden Risico-contouren in kaart te brengen.

In het MER moet worden opgenomen een kaart van het studiegebied met daarop aangegeven de in het studiegebied gelegen bebouwing en gevoelige gebieden voor geluidshinder en externe veiligheid, waaronder woongebieden, onderwijsinstellingen, inrichtingen voor gezondheidszorg en verzorgings- en verpleegtehuizen, gebieden en voorzieningen voor verblijfsrecreatie, natuurgebieden, stiltegebieden en industriegebieden. Voor het luchtvaartterrein Rotterdam dienen ook toekomstig ruimtelijke ontwikkelingen van omliggende plaatsen te worden aangegeven. Aparte aandacht dient te worden besteed aan de aanwezigheid van bedrijven, kantoren, hotels en andere risicogevoelige objecten in de nabijheid van de luchthaven.

Aanbevolen wordt om ook een kaart in het MER op te nemen waarop de gevolgen staan voor bebouwing in de omgeving van het luchtvaartterrein als gevolg van hoogtebeperkingen etc. (ICAO-hindernissenbeleid, obstakelvrije zones e.d.).

Zoals ook is aangegeven in verschillende inspraakreacties is het studiegebied groter dan in de startnotitie staat aangegeven.

Plangebied

Het plangebied omvat het huidige aangewezen luchtvaartterrein in de aanwijzing voor gebruik van het luchtvaartterrein Rotterdam Airport 2001.

In het MER dient een inrichtingsschets van het plangebied met het daarbij behorende gebruik te worden opgenomen.

3.2 Te onderzoeken alternatieven

Algemeen

In het MER dient de keuze voor de voorgenomen activiteit en alternatieven te worden gemotiveerd ten minste ten aanzien van onderstaand schema. In het MER zijn vooral de milieuelementen voor de keuze van belang. Voor onderlinge vergelijking moeten de milieueffecten van de alternatieven volgens dezelfde methode en op hetzelfde detailniveau worden beschreven.

In het milieueffectrapport dienen in ieder geval de onderstaande alternatieven en varianten te worden onderzocht.

De stappen in het onderstaande schema zijn afgeleid uit de Startnotitie MER en dienen er voor om volledig inzicht te krijgen in de effecten van alle stappen die onderdeel uit (kunnen) maken komende tot het voorkeursalternatief. Allereerst dienen de huidige invoergegevens berekend te worden volgens de handhavingsberekeningsmethode (zodat berekeningsmethoden bij het vaststellen en het handhaven van de zone identiek zijn), daarna moet aangetoond worden dat als er gerekend wordt met een nieuwe vlootmix, die aan de huidige inzichten voldoet en waarin het regerings- en militair verkeer uit de aanwijzing uit 2001 is opgenomen, de oppervlakte van de contour identiek blijft aan de vorige stap. Vervolgens dient de spreiding te worden aangepast aan de huidige inzichten, waarna tenslotte de zone berekend moet worden zonder afkap. Daarna dienen de alternatieven te worden aangevuld met berekeningen voor regerings- en/of militair verkeer. Tot slot rest een voorkeursalternatief en het MMA.

Alternatieven wijziging Ke-geluidszone MER	
A0	Aanwijzing 2001 NLR Berekening (= referentiealternatief)
A1	Aanwijzing 2001 herberekening volgens handhavingsberekeningsmethode
A2	A1 met nieuwe vlootmix (incl. regerings en militair verkeer uit aanwijzing 2001) : gelijke oppervlakte als A1
A3	A2 met nieuwe spreiding
A4	A3 zonder afkap
A5	A4 aangevuld met additioneel regeringsverkeer in de nacht
A6	A4 met additioneel militair verkeer en regeringsvluchten in de dag en nacht
A6	Voorkeursalternatief en het MMA

Hieronder worden de alternatieven nader toegelicht.

Referentie-alternatief

Een referentie-alternatief, te weten de situatie zoals deze is berekend door het NLR en is vastgelegd in de aanwijzing van 2001. Dit betreft de situatie waarin het voorkeursalternatief noch een van de andere alternatieven doorgang vindt. Het referentie alternatief is de geluidszone daterend uit 2001 aangezien dat de zone is die middels deze procedure gewijzigd wordt. Na de aanwijzing daterend uit 2001 is de aanwijzing gedeeltelijk gewijzigd bijvoorbeeld de verruiming van de openingstijden (zie hoofdstuk 1). Met betrekking tot de geluidszone hebben er geen wijzigingen voor gedaan.

Deze aanwijzing omvatte een start- en landingsbaan van 2200 m lengte en 45 m breedte. In deze aanwijzing is een Ke-geluidszone opgenomen gebaseerd op 27.500 vliegtuigbewegingen per jaar. Niet de hoeveelheid uitgevoerde vluchten in de afgelopen jaren moet als referentie dienen maar de maximale milieuruimte in de aanwijzing van 2001.

Het referentie-alternatief dient als een volwaardig alternatief te worden beschreven. De milieugevolgen ervan dienen tevens als referentie bij de vergelijking van alternatieven.

Vanwege de gebrekkige beschikbaarheid van gegevens staat hieronder beschreven met welke gegevens voor het referentiealternatief voor de verschillende milieuaspecten moet worden gerekend.

Geluid:

35 Ke geluidszone uit de Aanwijzing 2001 en de bijbehorende overige Ke-geluidscontouren te weten: 20,40,45,50,60 en 65 Ke.

Externe veiligheid:

De 10-5 en 10-6 plaatsgebonden risicocontouren zoals opgenomen in de brief over het interim veiligheidsbeleid aan de Tweede Kamer van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van (kenmerk DGTL 05.008868).

Luchtkwaliteit:

Berekening met invoerscenario Aanwijzing 2001 en verkeersgegevens en alle andere bronnen in het studiegebied volgens meest recente prognoses 2010.

Met de keuze voor dit referentiealternatief wordt deels afgeweken van het advies van de Commissie MER. De referentiesituatie in de Richtlijnen gaat uit van de huidige Aanwijzing waarin de Ke-geluidszone is berekend met afkap en van de vlootsamenstelling zoals geprognosticeerd in 2001.

De Commissie MER heeft geadviseerd voor alle alternatieven in dit MER een gelijke vlootsamenstelling en berekeningsmethodes te gebruiken. Dit uitgangspunt betekent volgens het bevoegd gezag dat de huidige geluidszone zou moeten worden herberekend om daarna te kunnen dienen als referentiesituatie. Deze herberekening leidt echter tot geluidscontouren die afwijken van de Aanwijzing en dat komt volgens het bevoegd gezag de inzichtelijkheid voor de vergelijking in het MER niet ten goede.

Planalternatief

Het planalternatief bevat het herstel van de technische onvolkomenheden/ onvoorziene omstandigheden die de exploitant in de Startnotitie heeft aangegeven, namelijk het gebruik van een identieke berekeningsmethode bij het vaststellen en de handhaving van de zone, de aangepaste spreiding en eventueel geluidsruimte voor regerings- en militair verkeer. In dit alternatief wordt gerekend met de berekeningsmethode zonder afkap. Door deze berekening zonder afkap zal de geluidsbelasting niet toenemen; alleen de zone zal iets groter worden. Binnen het planalternatief dient de initiatiefnemer verschillende varianten te ontwikkelen over het toelaten van regerings- en of militair verkeer, zowel binnen de technische aanpassingen als additioneel daarbuiten. Het bevoegd gezag neemt in de (ontwerp) aanwijzing een beslissing over de wijze waarop regerings- en of militair verkeer qua geluid wordt ingepast.

Meest milieuvriendelijk alternatief

Op basis van de te onderzoeken milieueffecten wordt in het onderhavige MER voor het luchtvaartterrein Rotterdam Airport een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) afgeleid van het planalternatief.

Het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) moet in ieder geval de volgende elementen bevatten:

- Het moet realistisch zijn, dat wil zeggen redelijk gelet op de doelstellingen van de initiatiefnemer;
- Het moet uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu voor wat betreft geluid, externe veiligheid en luchtverontreiniging;

In ieder geval moet onderzocht worden of het wijzigen van vliegroutes en -procedures, het verleggen van de baandrempel etc., kan bijdragen tot het verminderen van met name de geluidsbelasting (ook het tegengaan van vermijdbare hinder), het verbeteren van de externe veiligheid en verminderen van de emissies. Ga vervolgens specifiek in op de effecten van de continuous descent approach (CDA), hogere benaderingshoogtes, reduceren van reverse thrust, taxiën op één motor en het gebruik van zwavelarme kerosine. Aangetoond dient te worden of het wijzigen van deze aspecten in relatie tot het verminderen van de geluidsbelasting technisch en praktisch mogelijk dan wel uitvoerbaar zijn en wat er voor nodig is om dit te verwezenlijken.

In het MMA dient ook te worden onderzocht wat de mogelijkheden van OV- en/of parkeerbeleid ter vermindering van mogelijk wegverkeer van en naar de luchthaven en de bijbehorende indirecte effecten rondom Luchthaventerrein Rotterdam zijn.

De Commissie MER vraagt daarnaast bij de ontwikkeling van het MMA in te gaan op de mogelijkheden om de kleine luchtvaart, die voor (relatief) veel overlast zorgt te beperken (bijvoorbeeld limiteren tot een maximaal aantal zonder les- en circuitvluchten, limiteren tot werkdagen of tot een aantal uren). Het bevoegd gezag neemt op dit punt het advies van de Commissie MER niet over en vindt het niet nodig dat de initiatiefnemer hiernaar onderzoek doet. In de plannen van de exploitant zitten geen voornemens om een wijziging te willen aanbrengen in de mogelijkheden en omvang van de kleine luchtvaart op Rotterdam Airport. Het

onderzoeken van milieuverbeteringen in een MMA op dit punt acht het bevoegd gezag dan ook niet opportuun.

4 Milieugevolgen en vergelijking van alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wet milieubeheer:

'Een MER bevat ten minste: 'een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen.'

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wet milieubeheer:

'Een MER bevat ten minste: 'een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven'.

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wet milieubeheer:

'Een MER bevat ten minste: een vergelijking van de ingeolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk de in beschouwing genomen alternatieven'.

4.1 Algemeen

De mogelijkheden die de exploitant heeft om de vlootsamenstelling te optimaliseren dienen te worden beschreven. Het aantal vliegtuigbewegingen dat past binnen de vast te stellen geluidszone is afhankelijk van de vlootmix. Ook de uitstoot van vliegtuigen en de externe veiligheid zijn afhankelijk van de gehanteerde vlootmix. Voer een gevoeligheidsanalyse uit naar de samenstelling van de vloot en ga na wat de gevolgen zijn voor luchtkwaliteit, externe veiligheid en het aantal vliegbewegingen als de vlootmix wijzigt.

Algemene richtlijnen

- Bij de beschrijving van de gevolgen van het milieu moet, waar nodig, de ernst worden bepaald in termen van aard, omvang, reikwijdte, mitigeerbaarheid en compenseerbaarheid;
- Bij die alternatieven waarbij een bandbreedte wordt bepaald van de te verwachte milieueffecten, kunnen alternatieven die zich binnen deze bandbreedte bevinden via een interpolatie worden beschreven;
- Expliciet dient te worden ingegaan op de cumulatie van effecten;
- In het MER dient aandacht besteed te worden aan toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen als deze invloed zouden kunnen ondervinden van het luchtvaartverkeer vanuit Rotterdam Airport. Deze ontwikkelingen dienen op kaart te worden weergegeven en in het (woning)bestand te worden opgenomen (zie volgende punt);
- Voor het bepalen van het aantal milieubelaste woningen moet worden uitgegaan van een actueel woningbestand, waarbij tevens rekening wordt gehouden met de ontwikkeling van woningbouwlocaties in de buurt van de vigerende 35 Ke-geluidszone (Boterdorpse polder en Sveaparken). Als peiljaar moet het gebruiksjaar worden genomen waarin de nieuwe geluidszone van kracht wordt;
- Onzekerheden en onnauwkeurigheden in de methoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld;
- De manier waarop milieugevolgen zijn berekend dient inzichtelijk en controleerbaar te zijn door het opnemen van basisgegevens in bijlagen en expliciete verwijzing naar geraadpleegd achtergrondmateriaal;

- In het MER moeten tevens de milieueffecten voor 2010 en 2015 in kaart worden gebracht.

Het bepalen van zichtjaren is alleen van belang voor de luchtkwaliteit. Voor de milieueffecten geluid en externe veiligheid heeft het opnemen van zichtjaren geen significantie, immers deze effecten zijn jaaronafhankelijk.

4.2 Geluid

De beschrijving van de geluidbelasting zal plaatsvinden aan de hand van de huidige Ke-berekeningssystematiek (Regeling Berekening Geluidsbelasting in Kosteneenheden).

Er zal echter ook rekening moeten worden gehouden met de nieuwe dosismaten L_{den} en L_{night} . Voor de berekening van de L_{den} - en L_{night} -contouren dient te worden gerekend met het zogenaamde Integrated Noise Model (INM versie 7) .

Het aantal gehinderden in de omgeving van de luchthaven dient te worden bepaald aan de hand van de geluidsbelasting in Ke, L_{den} . Voor de L_{den} dient gebruik te worden gemaakt van de door de Europese Commissie aanbevolen dosis-effectrelaties. De Commissie MER stelt hierover dat deze dosis-effectrelaties een beter beeld geven van het aantal gehinderden dan de dosis-effectrelaties op basis van de Ke-geluidbelasting.

Ten behoeve van het vaststellen van zoneringscontouren voor het luchtvaartterrein worden geluidsberekeningen gemaakt. Het betreft hier de Ke-geluidbelasting en het tellen van het aantal woningen en geluidgevoelige bestemmingen dat zich per contour en in totaal binnen de contouren bevindt bij alle alternatieven. De Ke-geluidsberekeningen zullen worden uitgevoerd zonder zogenaamde afkap van geluid beneden de 65 dB(A). Bij geluidsberekeningen wordt daarmee de totale geluidsproductie van startende en landende vliegtuigen in beschouwing genomen.

Berekeningen

Het MER dient daarom aan te geven:

- De 35 Ke zone en de Ke-contouren vanaf 20 Ke t/m 65 Ke in stappen van 5 Ke;
- Een LAeq zone en bijbehorende contouren vanaf 20 dB (A) in stappen van 5 en hoger inclusief 26 dB (A);
- De L_{den} - contouren in stappen van 5 dB vanaf 45 dB (A);
- De L_{night} -contouren in stappen van 5 dB vanaf 35 dB (A), mits deze buiten het luchtvaartterrein vallen;
- Voor het planalternatief tevens de Ke-, Bkl- en Lden-contouren afzonderlijk voor de grote en kleine luchtvaart, om daarmee de geluidbelasting die optreedt door de kleine luchtvaart apart zichtbaar te maken. Voor het klein verkeer (Bkl) wordt de geluidszone **niet** gewijzigd en geldt de invoer uit de aanwijzing uit 2001. De huidige Bkl zone worden wel gebruikt voor het berekenen van de L_{den} - contouren.

Al deze berekeningen worden uitgevoerd met meteotoeslag.

Voor geluid dient in het MER te worden opgenomen:

- De hierboven aangegeven contouren op een duidelijk leesbare kaart met een schaal van maximaal 1:100.000 en daarin aangegeven de woongebieden en bedrijventerreinen;

- Het aantal geluidsbelaste woningen (totaal en geclusterd per gemeente/woonkern). De tellingen dienen te worden uitgevoerd op basis van een actueel woningenbestand zoals hierboven beschreven;
- Per schil het aantal gehinderden en het aantal ernstig gehinderden, afgeleid van het aantal woningen en het aantal in de toekomst te isoleren woningen binnen de 40 Ke-contour;
- Per schil de aanwezigheid van geluidsgevoelige bestemmingen (o.a. ziekenhuizen en scholen) evenals mogelijke maatregelen om die objecten te beschermen;
- De aanwezigheid van natuurgebieden, stiltegebieden en recreatiegebieden binnen de 20 Ke contour;
- Geplande ruimtelijke ontwikkelingen welke mogelijk beïnvloed zouden kunnen worden door de beoogde ontwikkeling op het luchtvaartterrein, zoals geplande woningen en bedrijven. Hierbij zou een onderscheid gemaakt moeten worden tussen gepland en vastgesteld en gepland en nog niet vastgesteld;
- Het aantal slaapverstoorden (dmv slaapverstoringsonderzoek) binnen de L_{night} en de LAeq contouren voorzover deze buiten het luchtvaartterrein komen.

In de bepaling van de geluidszones moeten de rol en de betekenis worden uitgelegd van de standaard meteomarge en een eventuele onzekerheidsmarge die beide bedoeld zijn om overschrijdingen te voorkomen. Daarbij dient duidelijk te worden gemaakt hoe groot de meteomarge is en wanneer deze wordt toegepast.

Cumulatie van geluid

In het MER dient een beschouwing (inclusief berekening) te worden gegeven van de cumulatie van geluidseffecten van het luchtverkeer in de omgeving van het luchtvaartterrein, het maximale gebruik van de voorgenomen activiteit, het wegverkeer, spoorwegverkeer (indien aanwezig) en de relevante stationaire geluidsbronnen in de omgeving van Rotterdam Airport.

4.3 Externe veiligheid en risico's

In de omgeving van een luchtvaartterrein worden mensen blootgesteld aan het risico om het slachtoffer te worden van een neerstortend vliegtuig. Het is gebruikelijk de externe veiligheid te karakteriseren door twee maten: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans dat een individu op een bepaalde plaats buiten het terrein van de inrichting overlijdt als gevolg van een ongeluk met een vliegtuig. Dit wordt weergegeven door middel van risicocontouren op de kaart. De GR geeft de kans dat een groep van een bepaalde grootte tegelijkertijd om het leven komt. De FN-curve is hiervan de meest gebruikte weergave.

Ten aanzien van het beleid inzake externe veiligheid geldt, dat het nieuwe beleid voor Schiphol en het in 2005 gepubliceerde interimbeleid het uitgangspunt is voor de regionale en kleine luchthavens. Ook dient rekening te worden gehouden met het interim-EV-beleid, zoals is verwoord in de brief d.d. 28 november 2005 van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer (DGTL 05.008868). Dit betekent dat voor Rotterdam Airport voor alle alternatieven externe veiligheid in termen van het plaatsgebonden risico moet worden bepaald.

Plaatsgebonden risico

In het MER zullen de uitkomsten van berekeningen van het plaatsgebonden risico worden opgenomen. Voor alle alternatieven zullen de 10^{-5} - en 10^{-6} - en 10^{-7} -contouren van het plaatsgebonden risico worden weergegeven. De contouren voor het plaatsgebonden risico dienen te worden weergegeven op recent kaartmateriaal waarop (actuele) woongebieden en bedrijventerreinen zijn aangegeven. Daarbij moeten steeds het aantal woningen, omwonenden en overige (risico)gevoelige bestemmingen (kwetsbare objecten) binnen de plaatsgebonden contouren worden geteld. Binnen de 10^{-5} en 10^{-6} contouren dienen ook de beperkt kwetsbare objecten (zoals bedrijfsruimten) in beeld gebracht te worden.

Groepsrisico

Het groepsrisico dient te worden weergegeven voor het hele studiegebied. Het studiegebied beslaat minimaal het gebied binnen de 45 dB(A)-contour. Het groepsrisico moet worden weergegeven in de vorm van de zogenoemde FN-curve. Dit is een weergave van het verband tussen de kans op en de omvang van een incident met meerdere slachtoffers. Voor het groepsrisico worden de mensen meegenomen, die zich binnen het studiegebied bevinden, zowel in woningen als in andere gebouwen (bijvoorbeeld kantoren, bedrijven en gezondheidsinstellingen en bij andere activiteiten die grote concentraties van mensen in het gebied veroorzaken).

De modellering van de populatie in de omgeving dient voldoende verfijnd te zijn in relatie tot de te beschouwen effecten (inslaggebied). Daarbij dient in de populatiedichtheid, waarin alle gebouwen meegenomen moeten worden waar zich mensen bevinden, onderscheid gemaakt te worden naar de dag- en de nachtsituatie.

De berekeningen moeten worden uitgevoerd met het meest recente model (zgn. IMU 3 model) van het NLR voor regionale luchthavens en de daarbij behorende ongevalkansen. Voor zover dit model afwijkt van in voorgaande onderzoeken van Rotterdam Airport gebruikte modellen, wordt geadviseerd een vergelijkende berekening uit te voeren. Voor de berekeningen moet uitgegaan worden van de reële vlootmix, zoals die ook voor de geluidberekeningen wordt gebruikt.

4.4 Lucht

Door reparatie van de onvolkomenheden zal er meer vliegverkeer afgehandeld kunnen worden op luchthaventerrein Rotterdam, dan dat met de huidige vloot binnen de bepalingen van de huidige aanwijzing mogelijk is. Dit kan een verslechtering van de luchtkwaliteit betekenen. Van belang daarbij is dat in de omgeving van het luchthaventerrein momenteel overschrijdingen van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit voorkomen. Daarom moet worden onderzocht wat de bijdrage van het vliegverkeer aan de luchtverontreiniging is. Samen met de bijdrage van het wegverkeer en de bijdrage van de overige bronnen (het achtergrondconcentratie) leidt dat tot totale concentraties van luchtverontreinigende stoffen.

De totale concentraties moeten aan de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 worden getoetst. In het Besluit luchtkwaliteit 2005 is de mogelijkheid opgenomen om projecten, die leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit te salderen met samenhangende maatregelen die een verbetering van de luchtkwaliteit tot gevolg hebben. Aan saldering zijn beperkingen geformuleerd naar inhoud, plaats en tijd.

Hiervoor wordt verwezen naar de toelichting op het Blk 2005 en de brief van het Ministerie VROM aan de Tweede Kamer van 20 juli 2005.

Emissies

In het MER wordt voor de beschouwde zichtjaren per alternatief een onderzoek uitgevoerd naar de luchthavengerelateerde emissies van luchtverontreinigende stoffen.

De stoffen die hiervoor dienen te worden onderzocht zijn:

- Koolstofdioxide (CO₂);
- Stikstofoxiden (NO_x);
- Vluchtige organische stoffen (VOS);
- Zwaveldioxide (SO₂);
- Stikstofdioxide (NO₂);
- Fijn stof (PM₁₀);
- Lood (Pb);
- Benzeen;
- Koolstofmonoxide (CO).

Voor de eerste vier stoffen zijn op dit moment emissieplafonds vastgesteld (zie Nota mobiliteit).

De daarbij te betrekken bronnen zijn het luchthavenluchtverkeer (vliegverkeer van en naar de luchthaven, taxiën en proefdraaien), het luchtvaartgebonden wegverkeer en de overige luchthavenbronnen. Op deze manier wordt ook de verkeersaantrekkende werking van de alternatieven in beeld gebracht.

Het studiegebied wordt voor het berekenen van de emissies als volgt afgebakend:

- Bij de emissies door het vliegverkeer wordt gekeken naar de emissies in de LTO cyclus (tot 3000 voet): zie berekeningsmethode van TNO (R2003/313) uit luchthavenverkeersbesluit Schiphol.
- Voor de overige bronnen wordt gekeken naar de emissies binnen het gebied van 10 x 10 km.

Concentraties

In het MER wordt voor de beschouwde zichtjaren per alternatief onderzocht:

- De totale concentraties van de luchtverontreinigende stoffen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005.
- De mate waarin de vastgestelde concentraties de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 overschrijden.
- Het aandeel van de luchthaven in deze concentraties. Daarbij gaat het niet alleen om het aandeel van vliegverkeer, maar ook om het aandeel van luchthavengerelateerde bronnen, zoals het wegverkeer van en naar de luchthaven. Bij het vaststellen van de totale concentraties zijn de achtergrondconcentraties en de bijdrage van de overige bronnen in het studiegebied van belang.

De concentraties worden getoetst aan de plandrempels en de grenswaarden in het Blk 2005.

De stoffen die waarvoor in het Besluit luchtkwaliteit grenswaarden zijn opgenomen zijn NO₂, NO_x, CO, SO₂, Benzeen, Lood en PM₁₀ (fijn stof). Het onderzoek kan zich beperken tot het vaststellen van de concentraties

fijn stof en NO₂ en het toetsen van deze concentraties aan de grenswaarden voor:

- De jaargemiddelde concentratie NO₂.
- De jaargemiddelde concentratie PM₁₀.
- De 24-uurgemiddelde concentratie PM₁₀.

In het MER dienen voor fijn stof (PM10) en NO₂, middels contourenkaarten op basis van modelberekeningen, inzicht in de concentratieniveaus en overschrijdingen van grenswaarden (en plandrempels voor NO₂), zowel in de referentiesituatie als bij de uitvoering van de voorgenomen activiteit. Beschrijf op basis van de contouren:

- De ligging en grootte (in ha) van eventuele overschrijdingsgebieden;
- De hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;
- De hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden;
- De mate van overschrijding van grenswaarden ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen.

De overige grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit worden nergens in Nederland meer overschreden en kunnen daarom buiten beschouwing blijven. In de MER dient wel onderbouwd te worden waarom toetsing aan deze grenswaarden buiten beschouwing blijft.

De zichtjaren die hierbij in beschouwing worden genomen zijn alle jaren liggend tussen 2005 en 2010. Middels interpolatie dient te worden aangetoond dat alle plandrempels in de betreffende jaren niet zullen worden overschreden. Aangetoond dient te worden dat in 2010 en 2015 aan de grenswaarden van bovenstaande stoffen zal worden voldaan.

Het studiegebied wordt voor het berekenen van de concentraties als volgt afgebakend:

- Er wordt gekeken naar de concentraties binnen een gebied van 10 x 10 km.

Bij de concentratieberekeningen dient aangegeven te worden wat het aandeel is van de luchtvaart in deze concentraties. Bij het vaststellen van de totale concentraties zijn de achtergrondconcentraties en de bijdrage van het wegverkeer van belang.

Binnen de EU is in het kader van het Kyoto-verdrag afgesproken dat Nederland in de periode 2008-2012 6% minder CO₂ uitstoot dan in 1990. De CO₂ -uitstoot van het nationale luchtverkeer valt onder de aan Nederland toe te rekenen emissies. Omdat deze doelstelling nog niet vertaald is in nationaal beleid voor kleine en regionale luchthavens, is van een aparte taakstelling voor het luchtvaartterreinen Rotterdam geen sprake.

4.5 Overige aspecten

Verkeer

Geef voor de alternatieven en de referentiesituatie aan hoeveel passagiers er naar verwachting gebruik zullen maken van de luchthaven. Verwacht wordt dat de toename van het aantal passagiers gering is en dat voor het wijzigen van de aanwijzing vanwege de onvolkomenheden / onvoorziene omstandigheden verkeerseffecten van ondergeschikt belang zijn.

Ruimtelijke kwaliteit

In het MER dient te worden aangegeven met o.a. kaartmateriaal wat de gevolgen zijn van inpassing van de voorgenomen activiteit voor de inrichting en ruimtelijke kwaliteit van de omgeving van de luchthaven. Door middel van contouren dient aangetoond te worden wat de effecten zijn. Hierbij dienen de relevante beleidsnota's en plannen van het rijk, provincie en gemeenten met betrekking tot ruimtelijke ontwikkeling van de regio bekeken te worden.

Ecologie

Er moet een inventarisatie in het MER worden gemaakt of in de omgeving of op het luchtvaartterrein gebieden liggen die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben (of krijgen) en wat de consequenties hiervan zijn. Dit zijn tenminste gebieden die tot de vastgestelde Ecologische Hoofdstructuur (EHS) horen (netto EHS), stiltegebieden, Vogel - en Habitatgebieden en andere provinciale, regionale of gemeentelijke groene hoofdstructuren. Voor al deze gebieden dient te worden getoetst of blijft worden voldaan aan alle wettelijke beschermingsvereisten, inclusief de Flora- en Faunawetgeving.

Overig

Het initiatief van de exploitant bevat geen ingrepen in het luchtvaartterrein en de infrastructuur (startbaan, gebouwen etc.). Daarom is het niet nodig in het MER aandacht te besteden aan de aspecten landschap, archeologische vondsten, bodem en waterhuishouding.

4.6 Vergelijking van de alternatieven

De alternatieven en hun effecten op het milieu dienen onderling en met het referentiaalternatief te worden vergeleken. Zo wordt inzichtelijk in welke mate de verschillende beleidsbeslissingen positieve of negatieve milieueffecten met zich mee brengen. De vergelijking moet daar waar relevant op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden. De vergelijking moet op overzichtelijke wijze worden gepresenteerd, waarbij een te grote complexiteit moet worden voorkomen. Voor de onderlinge vergelijking van de voorgenomen activiteit met de alternatieven moeten de milieueffecten volgens dezelfde methode en met hetzelfde detailniveau worden beschreven.

4.7 Preventieve en mitigerende en compenserende maatregelen

Bij elk alternatief dient te worden aangegeven welke preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen kunnen worden getroffen. Mitigerende maatregelen dienen pas te worden ingezet indien preventieve maatregelen niet meer effectief zijn. In het kader van het MER is het belangrijk dat niet alleen de preventieve en mitigerende maatregelen worden beschreven die de milieugevolgen tot de wettelijke normen kunnen terugdringen; aangegeven dient te worden welke maatregelen redelijkerwijs kunnen worden getroffen en hoe effectief ze zijn.

Compenserende maatregelen op grond van het compensatiebeginsel uit het Structuurschema Groene Ruimte dienen pas te worden overwogen indien schade aan het milieu niet kan worden voorkomen of worden gemitigeerd. In het MER moet worden aangegeven of de beschouwende alternatieven wezenlijke waarden in gebieden binnen de Ecologische

Hoofdstructuur aantasten. Vervolgens dient dan te worden aangegeven welke compenserende maatregelen kunnen worden genomen.

5 Leemten in kennis en informatie

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wet milieubeheer:

'Een MER bevat ten minste: een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen (d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten) ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens.'

Belangrijke leemten in kennis en informatie, die na de berekeningen en de analyses van de milieueffecten zijn overgebleven en die tot een onvolledig beeld van deze effecten leiden, moeten in het MER worden opgesomd. Dit opdat bij de verdere besluitvorming ook rekenschap kan worden gegeven van die informatie, die niet beschikbaar is.

Beschreven moet worden: welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is; in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie; hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit; welke consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

De leemten in kennis kunnen worden gezien als onderwerpen van voortgaande studie en zullen worden betrokken in het door het bevoegd gezag vast te stellen evaluatieprogramma ingevolge artikel 7.39 van de Wet milieubeheer.

In haar advies stelt de Commissie MER dat de kwaliteit van de invoergegevens voor de geluidsproductie van de verschillende vliegtuigtypen niet altijd overeenkomt met de werkelijke geluidsproductie. De Commissie vindt dit ernstig, daar dit de kwaliteit van alle berekeningen van vliegtuiglawaai in Nederland ondermijnt.

Het valt buiten de scope van dit voornemen over Rotterdam Airport om de invoergegevens aan te passen, aangezien voorgeschreven is welke invoergegevens de initiatiefnemer moet gebruiken. Dit betekent dat in het MER aan dit punt geen verdere aandacht hoeft te worden gegeven.

6 Evaluatie

Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer:

'Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieueffectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen.'

De Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zullen, als dat van toepassing is, bij het besluit moeten aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

Het verdient aanbeveling in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek te geven, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek. Daarbij is het wenselijk duidelijk te maken op welke (milieu)indicatoren zal worden gemonitord en op welke wijze (en door wie) deze indicatoren worden bepaald.

Tevens verdient het aanbeveling om duidelijk te maken welke acties of sancties zullen worden genomen indien een indicator afwijkt van het beoogde doel. Onderscheid kan hierbij gemaakt worden in middelen die de luchthaven zelf kan inzetten en middelen die de betrokken overheden hebben.

7 Samenvatting van het MER

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer:

'Een MER bevat tenminste:~ samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven.

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn, kort en overzichtelijk de kern van het MER weergeven en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- De hoofdpunten voor de besluitvorming;
- De afstemming met het in ontwikkeling zijnde beleid voor regionale en kleine luchthavens en regelgeving (toekomstig beleid regionale en kleine luchthavens en EU-regelgeving m.b.t. omgevingslawaaï);
- De uitgangspunten;
- De alternatieven die zijn onderzocht;
- De belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de alternatieven;
- De vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA);
- Belangrijke leemten in kennis.



Inleiding Nota van antwoord

Algemeen

Van 11 oktober tot en met 9 november 2005 heeft de Startnotitie MER Rotterdam Airport ter inzage gelegen. Op grond van de Wet milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht is een ieder in deze periode in de gelegenheid gesteld zijn of haar zienswijze op de inhoud van de Startnotitie MER Rotterdam Airport schriftelijk en/of mondeling kenbaar te maken.

Op de Startnotitie MER Rotterdam Airport zijn door 97 personen en organisaties in totaal 96 verschillende inspraakreacties binnengekomen.

Van de 96 reacties is 1 reactie aangemerkt als 'actie', omdat in dit geval 2 mensen geheel gelijke reacties hebben ingestuurd. Er is één openbare hoorzitting gehouden op 25 oktober 2005 te Rotterdam. Tijdens deze hoorzitting hebben 6 mensen ingesproken. Drie sprekers hebben zowel mondeling als schriftelijk hun zienswijze ingebracht.

Verantwoording Nota van Antwoord

De inspraakreacties zijn integraal aangeboden aan de Staatssecretarissen van VenW en VROM en de Commissie voor de m.e.r.. Vanwege de hoeveelheid reacties en omdat de inhoud (grotendeels) overeenkomt, is voor de beantwoording gekozen voor een thematische weergave. Deze *Nota van Antwoord* dient om de sprekers te informeren over hun bijdrage aan de Richtlijnen voor het MER Rotterdam Airport.

Leeswijzer

Per thema wordt door de nummers van de inspraakreacties aangegeven welke sprekers op het betreffende thema zijn ingegaan. Per thema wordt begonnen met de punten die zijn ingebracht door de meeste sprekers op dat thema. Vervolgd wordt met de inspraak van overheden en belangengroepen. De thema's worden afgesloten met opmerkingen die door één individuele spreker zijn ingebracht. In de Nota van Antwoord is gestreefd naar volledigheid. Desondanks komt, om het geheel leesbaar te houden en omdat niet elk onderdeel van de inspraak relevant is voor de huidige fase van het project, niet elk individueel punt terug in de Nota van Antwoord.



ALFABETISCH OVERZICHT INSPREKERS

64	Belangenvereniging Huiseigenaren Tanthof Delft (BHTD), DELFT
41	Bernard, J. BLEISWIJK
63	Bewonersgroep Tegen Vliegtuigoverlast (BTV), ROTTERDAM
92	Bewonersorganisatie Overschie - West, ROTTERDAM
86	Bewonersvereniging Vlinderstrik, BERKEL EN RODENRIJS
59	Bezemer, ing. E. ROTTERDAM
94	Boot, W. Rotterdam
82	Braber, P.M.J. BERKEL EN RODENRIJS
62	Breugem, D.J. BLEISWIJK
20	Buijtene, J.S. van BERGSCHENHOEK
25	Buren, G.C. BLEISWIJK
4	Burg, E. van der SCHIEDAM
76	DCMR Milieudienst Rijnmond, SCHIEDAM
32	Dias, L.P. DELFT
18	Driessen, A.A.J. ZEVENHUIZEN ZH
85	Drok, E.D. DELFT
10	Ekelaar, C.J. ROTTERDAM
57	Franks Aviation, HUIS TER HEIDE UT
70	Gaag, J.V. van der BLEISWIJK
93	Geleedst, A. ROTTERDAM
71	Gelder, C. van ROTTERDAM
15	Gelton, Th. SCHIEDAM
78	Gemeente Bergschenhoek, BERGSCHENHOEK
77	Gemeente Berkel en Rodenrijs, BERKEL EN RODENRIJS
90	Gemeente Delft, DELFT
73	Gemeente Gouda, GOUDA
74	Gemeente Rotterdam, ROTTERDAM
91	Gemeente Schiedam, SCHIEDAM
40	Gemeente Zevenhuizen - Moerkapelle, ZEVENHUIZEN ZH
72	Gemeentelijke Gezondheidsdienst Rotterdam en Omstreken, ROTTERDAM
1	Groenendijk, W.A. PIJNACKER
30	Hartman - Dekker, R. BLEISWIJK
96	Hollemans, A.L. BLEISWIJK
51	Holts, B. van CAPELLE AAN DEN IJSSEL
89	Hoogendam, A.L. VLAARDINGEN
35	Hulst, J. BLEISWIJK
31	Ijzelenberg, J. BLEISWIJK
68	Kloe, S. de ALBLASSERDAM
84	Knaap, R.P.C. van der BLEISWIJK
39	Knook, J. BLEISWIJK
19	Kolff, H.C. BERKEL EN RODENRIJS
80	Kroonduif Air B.V., ROTTERDAM
43	Kuhlman, A. BLEISWIJK
49	Kwast, N.D.C. DEN HAAG
29	Langstraat, drs. D.J. BLEISWIJK
56	Lansbergen, T.H.J. VLAARDINGEN
36	Maarsman, R.A. BLEISWIJK
8	Mazijk, R. van NIEUWERKERK AD IJSSEL
9	Mertens, M. WADDINXVEEN
14	Milieudefensie, AMSTERDAM
2	Mooij, J. de BERGSCHENHOEK
38	Neef, J. de BERGSCHENHOEK
22	Noordzij, K. SCHIEDAM
13	Ploegmakers, M.L.J. ROTTERDAM
24	Prinzen, A.C. ROTTERDAM



75	Provincie Zuid Holland, DEN HAAG
3	Rikers, dr. R.A. DELFT
66	Roeloffs, J. BLEISWIJK
55	Seters, R. van BLEISWIJK
67	Slagtand, P.A. ROTTERDAM
58	Speelman, P.J. ROTTERDAM
69	Spindler, J.J.C. ROTTERDAM
79	Stelling, J.W. WADDINXVEEN
26	Sterk, ing. J. SCHIEDAM
81	Stichting 3B-Wonen, BERGSCHENHOEK
28	Trigt, A.J. van BLEISWIJK
44	Valk, C.W.D. SCHIEDAM
50	Velde, D. van der BLEISWIJK
7	Vens, W.J. VLAARDINGEN
5	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
6	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
11	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
12	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
16	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
17	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
21	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
23	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
27	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
34	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
37	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
42	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
45	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
46	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
48	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
53	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
54	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
60	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
61	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
87	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
88	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
33	Visser, J. de BLEISWIJK
65	Vos, A. SCHIEDAM
47	Vries, R.P. BLEISWIJK
95	Wolf, W. DEN HAAG
82	Zonneveld, E.G. BERKEL EN RODENRIJS
52	Zuidgeest, M.A. DELFT
83	Zuid-Hollandse Milieufederatie, ROTTERDAM



Inpraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema

Thema	Effecten/ geluid
<p>Kernpunt(en) van de inspraak :</p> <p>Nummer inspreker: 1, 2, 4, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 16 17, 18, 20, 21, 22, 24, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 43, 44, 45, 47, 48, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 60, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 79, 81, 82, 83, 84, 86, 87, 88, 89, 92, 93 en 96</p> <p>1) Bijna 30 insprekers zijn tegen een verandering of verruiming van de geluidscontouren van Rotterdam Airport.</p> <p>2) Ruim 10 insprekers willen onderzocht hebben wat een verruiming van de geluidscontour betekent voor de omwonenden. Enkele van deze insprekers vragen zich af in welke mate de geluidszone rekbaar is.</p> <p>3) Twee insprekers zijn expliciet voor een verruiming van de geluidscontouren.</p> <p>4) Bijna 30 insprekers vinden dat onderzocht moet worden wat de effecten van geluidsoverlast op de nachtrust en de gezondheid zijn. Hier moet ook rekening worden gehouden met de effecten van verruimde openingstijden en (incidentele) nachtluchten. Ook moet worden aangegeven om hoeveel nachtluchten het gaat. DCMR is van mening dat voor het onderzoek naar slaapverstoring gebruik moet worden gemaakt van de systematiek van TNO. Deze is ook gebruikt in 2003.</p> <p>5) De GGD Rotterdam en Omstreken benoemd als criteria voor het berekenen van de gezondheidseffecten van geluid:</p> <ul style="list-style-type: none"> • (ernstige) hinder, procenten en aantallen gehinderden; • (ernstige) slaapverstoring, procenten en aantallen gehinderden. <p>6) Voor de gemeenten Zevenhuizen-Moerkapelle en Gouda is geluid van groot belang. Naast de 35 Ke contour, is voor deze gemeenten ook de 20 Ke contour relevant. Hiernaar dient uitgebreid onderzoek te worden uitgevoerd. Verder worden voor het MER L_{den} berekeningen, Ke-berekeningen en L_{Aeq} berekeningen uitgevoerd. Over L_{night} wordt niets vermeld. Ter bepaling van de hinder in de nachtelijke uren, dient naast een L_{den} ook een L_{night} berekend te worden. Wellicht wordt met L_{Aeq} een L_{night} bedoeld. Dit is echter niet duidelijk.</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p> <p>1) In het kader van het vaststellen van de Richtlijnen voor het MER Rotterdam Airport spelen meningen waaruit bijvoorbeeld blijkt dat mensen voor- of tegenstanders zijn van uitbreiding van Rotterdam Airport geen rol. Voor- en tegenstanders kunnen hun reactie geven op het ontwerp besluit dat zal worden opgesteld op basis het MER.</p> <p>2) De betekenis van de wijziging van de aanwijzing voor de geluidszone zal in het MER worden onderzocht. In een aanwijzing wordt de geluidzone opgenomen welke niet mag worden overschreden.</p> <p>3) Zie reactie 1.</p> <p>4) De effecten van de slaapverstoring zullen worden onderzocht in het MER (zie Richtlijnen paragraaf 4.2).</p> <p>5) In het MER zal het aantal (ernstig) gehinderden worden berekend. Bij het maken van een inschatting van de slaapverstoring zal eveneens gebruik gemaakt worden van absolute gegevens.</p> <p>6) In de Richtlijnen (zie Richtlijnen paragraaf 4.2) staat aangegeven voor welke geluidscontouren berekeningen zullen worden uitgevoerd. De 20 Ke contour maakt hiervan ook onderdeel uit. De L_{night} zal niet verder worden berekend indien blijkt dat de grenzen van deze contour niet buiten de grenzen van het luchtvaartterrein komen.</p>



<p>7) Enkele insprekers denken dat een mogelijke oplossing voor de geluidsoverlast het efficiënter verdelen van de vluchten over de dag is. In de middaguren en tussen 20.00 en 22.00 uur gebeurt er nauwelijks iets op Rotterdam Airport. Ook is de bijdrage van avond- en nachtvluchten aan de Ke relatief hoog. Wellicht kunnen andere routes soulaas bieden en kan er worden gekeken naar ervaringen rond Schiphol.</p> <p>8) Enkele insprekers pleiten voor een algeheel verbod op nachtvluchten op Rotterdam Airport.</p> <p>9) Vijf insprekers willen dat wordt gekeken naar de mogelijkheden om bepaalde vliegtuigen te verbieden. Het gaat hierbij vooral om groot vakantieverkeer en sportvliegtuigjes, die de meeste geluidsoverlast veroorzaken.</p> <p>10) Vijf insprekers vinden dat de geluidsbelasting cumulatief moet worden berekend, waar rekening gehouden wordt met:</p> <ul style="list-style-type: none">• de A4 en de A13;• de bedrijvigheid rond Rotterdam Airport;• het regulier treinverkeer, de HSL en Randstadrail;• het verkeer op doorgaande wegen in de omliggende wijken;• het geluid van wachtende vliegtuigen. <p>11) Enkele insprekers vinden het isoleren van woningen geen oplossing, omdat daarmee de overlast buiten niet minder wordt en het als excuus voor meer overlast gebruikt kan worden.</p> <p>12) Bewoners van Bergschenhoek en de wijken Tanthof in Delft en Overschie in Rotterdam geven aan veel hinder van stijgende en dalende vliegtuigen te ondervinden. Kan dit beperkt worden?</p> <p>13) Het aantal klachten is geen goede maatstaf voor de hinder. Komt de overlast in de actualiteit, dan komt het opgekropte ongenoegen tot uiting en stijgt het aantal klachten. Een meer objectieve norm voor de blijvende irritatie is de ingezette daling van de huizenprijzen in de regio van het luchtverkeer.</p> <p>14) In de Startnotitie wordt overwogen een ILS te gaan plaatsen voor landingen in de noordoostelijke richting. Hierdoor zal weliswaar minder spreiding optreden maar dit zal natuurlijk ook betekenen dat de geluidsbelasting wordt geconcentreerd. Hier zal dan ook onderzocht moeten worden waar deze belasting dan gaat vallen en hoe hoog deze zal zijn.</p>	<p>7) De aanwijzing richt zich tot de exploitant van de luchthaven. Hierin wordt een geluidszone opgenomen. Het is aan de exploitant om deze in te vullen binnen de regels die gesteld zijn in het aanwijzingsbesluit. In het MMA zal worden onderzocht of het wijzigen van de vliegroutes kan bijdragen aan het verminderen van de geluidsbelasting (zie Richtlijnen paragraaf 3.2) .</p> <p>8) Nachtvluchten zijn niet toegestaan behoudens een aantal uitzonderingen op de nachtsluiting. Hieraan verandert niets in dit besluit</p> <p>9) Het verbieden van specifieke categorieën verkeer komt in het kader van deze procedure niet aan de orde.</p> <p>10) In het MER wordt een beschouwing (inclusief berekening) gegeven van de cumulatie van geluidseffecten van het luchtverkeer in de omgeving van het luchtvaartterrein, het maximale gebruik van de voorgenomen activiteit, het wegverkeer, spoorwegverkeer (indien aanwezig) en de relevante stationaire geluidsbronnen in de omgeving van Rotterdam Airport (zie Richtlijnen paragraaf 4.2).</p> <p>11) Zie reactie 1.</p> <p>12) In het MER zal aandacht worden besteed in hoeverre het eventueel verplaatsen van routes het aantal gehinderden kan verminderen.</p> <p>13) Zie reactie 1. De regeling nadeelcompensatie is van toepassing in het geval dat schade wordt geleden als gevolg van het te nemen besluit.</p> <p>14) Na overleg met de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) blijkt het niet opportuun dat binnen nu en afzienbare tijd een ILS te plaatsen voor landingen in noordoostelijke richting. Hiervoor zijn dan ook geen specifieke eisen opgenomen in de Richtlijnen.</p>
---	--



15) Aan het functioneren van het geavanceerde meetsysteem "Ranomos" kan de huidige overschrijding van de geluidszone niet worden toegeschreven. De vraag is welk nut toezicht heeft wanneer de exploitant het betalen van een boete prefereert boven beperking van het gebruik van het vliegveld.

15) Zie reactie 1.



Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema

Thema	Effecten/ externe veiligheid
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Nummer inspreker: 1, 3, 5, 44, 51, 65, 69, 72, 75, 76, 77, 92</p> <p>1) Bijna tien insprekers willen dat de effecten op externe veiligheid in het MER inzichtelijk wordt gemaakt. Zij zien met name risico in:</p> <ul style="list-style-type: none">• de wachtrij voor de landingsbaan;• het draaien van vliegtuigen boven bebouwd gebied;• het opstijgen van vliegtuigen. <p>2) Twee insprekers willen dat naast het individueel risico ook het groepsrisico berekend wordt. Bij de berekening van het groepsrisico moet de bevolking die binnen het invloedsgebied woont worden meegenomen. Hierbij dienen naast woningen ook de kantoren en arbeidsplaatsen meegenomen te worden. Vigerende bestemmingsplannen gelden daarbij als bewoond gebied. Er dient helder aangegeven te worden met welke methode gerekend wordt en welke aanname daarbij is gebruikt.</p> <p>3) De GGD Rotterdam en Omstreken wil dat het aantal blootgestelden binnen de zones wordt berekend.</p> <p>4) De DCMR heeft een aantal aandachtspunten voor de externe veiligheid in het MER:</p> <ul style="list-style-type: none">• Voor de kans en de gevolgen van een zwaar luchtvaartongeval bestaat formeel geen toetsingskader. Teneinde een duurzame ontwikkeling van de luchthaven en haar omgeving mogelijk te maken, bestaat er een voorkeur om rekening te houden met het nog op te stellen externe veiligheid toetsingskader. Momenteel is dit verwoord in het concept wetsvoorstel "Regeling burgerluchthavens en militaire luchthavens" en dat eind 2005 aan de Tweede Kamer zal worden gezonden.• De kansen en de gevolgen van een zwaar ongeval vanwege het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen op en buiten de luchthaven en voor zover het effectgebied van een dergelijk ongeval het plangebied overlapt, moet berekend worden. Het toetsingskader wordt gevormd door het "Besluit externe veiligheid	<p>1) In het MER zullen de effecten van externe veiligheid worden opgenomen.</p> <p>2) Momenteel zijn er nog geen normen voor externe veiligheid voor regionale velden. Vooruitlopend op de normstelling zal worden gekeken naar het individueel risico en groepsrisico. Conform paragraaf 4.3 in de Richtlijnen.</p> <p>3) Externe veiligheidsberekeningen worden gemaakt aan de hand van het aantal woningen. Naar aanleiding van het aantal woningen kan een inschatting worden gemaakt van het aantal individuen/blootgestelden.</p> <p>4)</p> <ul style="list-style-type: none">• Zie reactie 2• Het Besluit externe veiligheid heeft geen betrekking op luchtvaartterreinen.



<p>inrichtingen".</p> <ul style="list-style-type: none">• De kans en de gevolgen van een zwaar ongeval vanwege het transport van gevaarlijke stoffen van en naar de luchthaven moet eveneens berekend worden. Het toetsingskader wordt gevormd door de "Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen"• De kansen en de gevolgen van het voorkomen van meerdere zware ongevallen in één gebied (cumulatie) en van het causaal opeenvolgen van ongevallen (domino-effect) moet berekend worden.• De mogelijkheid tot zelfredzaamheid van de bevolking, bestrijding van de ramp en de hulpverlening aan de slachtoffers moeten onderzocht worden. <p>5) In het onderzoek moet expliciet rekening worden gehouden met de risico's van functiemenging, burgerluchtvaart gecombineerd met militair verkeer en regeringstoestellen. Getoetst dient te worden of de beschikbare rekenmodellen hiervoor geschikt zijn.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Dit houdt geen verband met de voorgenomen activiteit.• Dit houdt geen verband met de voorgenomen activiteit.• Dit houdt geen verband met de voorgenomen activiteit. <p>5) Het externe veiligheidsrisico zal worden berekend (zie Richtlijnen paragraaf 4.3). In dat verband wordt geen onderscheid gemaakt tussen militaire of burgertoestellen.</p>
---	--



--	--



Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema

Thema	Effecten/ luchtkwaliteit
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Nummer inspreker: 1, 2, 4, 5, 8, 10, 14, 18, 20, 22, 33, 40, 48, 52, 58, 59, 62, 69, 71, 72, 73, 75, 76, 83, 88, 91 en 92</p> <p>1) Bijna twintig insprekers willen dat onderzocht wordt wat het vliegverkeer voor de luchtkwaliteit, zowel in hogere luchtlagen als op straatniveau, betekent.</p> <p>2) Enkele insprekers willen de invloed van de uitstoot op de volksgezondheid en de staat van de bebouwing in het MER onderzocht hebben.</p> <p>3) De GGD Rotterdam en Omstreken wil dat het aantal blootgestelden binnen de zones wordt berekend.</p> <p>4) Twee insprekers vinden het onbegrijpelijk dat het autoverkeer steeds langzamer moet rijden en het vliegverkeer steeds verder toeneemt.</p> <p>5) Ruim tien insprekers willen dat bij het berekenen van de luchtvervuiling ook rekening wordt gehouden met de cumulatie van uitstoot van vliegverkeer, autoverkeer en industrie. Met name het autoverkeer en de bedrijvigheid rond Rotterdam Airport zullen toenemen bij een uitbreiding van het aantal vluchten.</p> <p>6) De provincie Zuid-Holland vindt dat de luchthaven beter bereikbaar moet worden met openbaar vervoer, zodat de uitstoot van autoverkeer van en naar de luchthaven minder wordt.</p> <p>7) Mogelijk kan een hogere accijns op kerosine leiden tot een verbetering van de luchtkwaliteit.</p> <p>8) Belangrijk is of in het verleden al luchtkwaliteitsmetingen zijn gedaan. Als de huidige situatie als uitgangspunt wordt genomen, is dat een valse start.</p>	<p>1) De effecten op de luchtkwaliteit zullen in het MER worden onderzocht overeenkomstig de bepalingen in het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Voor luchtvaart betekent dit dat voor de lokale luchtkwaliteit de emissies tot een hoogte van maximaal 3000 voet worden meegenomen.</p> <p>2) De effecten van de voorgenomen activiteit in het kader van luchtkwaliteit zullen in het MER worden onderzocht.</p> <p>3) Zie reactie 1.</p> <p>4) De voorgenomen activiteit kan tot een positief resultaat leiden als de grenswaarden van de luchtkwaliteit niet worden overschreden. Indien er sprake is van een overschrijding van de grenswaarden mag de oorzaak hiervan niet het luchtverkeer zijn of er moet gezocht worden naar saldering.</p> <p>5) Zie reactie 1 en 4. Cumulatie van luchtvervuilende bronnen worden betrokken in het MER.</p> <p>6) Het verbeteren van het openbaar vervoer vormt onderdeel van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA).</p> <p>7) Indien blijkt dat de voorgenomen activiteit leidt tot overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit moeten maatregelen genomen worden om dit te verbeteren. In dat verband kan mogelijk gekeken worden naar hogere accijns op kerosine.</p> <p>8) De luchtkwaliteit zal worden berekend op basis van de Meetregeling luchtkwaliteit 2005.</p>



Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema

Thema	Effecten/ natuur
Kernpunt(en) van de inspraak : Nummer inspreker: 18, 36, 42 en 52 1) De toename van de hoge bewolking door condensstrepen leidt tot extra opwarming van de aarde. 2) Vluchten over Rotte meren moeten beperkt worden. 3) Het milieu raakt verstoord door de uitbreiding. 4) Rondom de luchthaven bevinden zich een aantal recreatie-, stilte- en natuurgebieden. Dit zijn de Ackerdijkse Plassen, de Ruyven en het Recreatiegebied Midden Delfland. De belasting ten aanzien van de flora en fauna in deze gebieden moet minimaal zijn. De milieudruk op deze gebieden is in de huidige situatie al hoog vanwege enerzijds de luchthaven en anderzijds rijksweg A13, spoorlijn Rotterdam – Den Haag, de toekomstig aan te leggen A4 en het verlengde van de Kruithuisweg.	Reactie van Bevoegd Gezag: 1) De milieueffecten van het te nemen besluit worden onderzocht in het MER. 2) In het kader van het MER zal worden onderzocht in hoeverre het eventueel verplaatsen van routes het aantal gehinderden kan verminderen. 3) De effecten van de voorgenomen activiteit op het milieu worden onderzocht in het MER. 4) Er zal worden getoetst of blijft worden voldaan aan alle wettelijke beschermingsvereisten, inclusief de Flora- en Faunawetgeving (conform Richtlijnen paragraaf 4.5).



Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema

Thema	Effecten/ economie
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Nummer inspreker: 6, 13, 14, 15, 18, 23, 24, 26, 27, 38, 48, 49, 51, 61, 63, 67, 68, 74, 75, 80, 87 en 91</p> <p>1) Ongeveer tien insprekers willen weten wat een "rendabele exploitatie" van het vliegveld inhoudt. Enkele jaren geleden werd, met minder vluchten, al aangegeven dat het vliegveld winst maakte. Nu wordt een rendabele exploitatie aangevoerd als noodzaak om verder te groeien. De neveneffecten worden daarbij uit het oog verloren: volksgezondheid en milieu moeten belangrijker zijn dan economische ontwikkeling.</p> <p>2) De direct omwonenden ondervinden de hinder van Rotterdam Airport, terwijl de baten voor de hele regio zijn. Enkele insprekers vragen zich af of er mogelijkheden zijn deze ongelijke verhouding meer in evenwicht te brengen. Eén inspreker noemt de mogelijkheid accijns op vliegtuigbrandstof in te voeren om daarmee de negatieve effecten te kunnen compenseren.</p> <p>3) Ongeveer tien insprekers vinden dat verdere groei Rotterdam Airport leidt tot meer werkgelegenheid in de regio. Deze positieve economische effecten moeten in de m.e.r. onderzocht worden. Ook internationale en overheidsinstellingen in Den Haag profiteren van het vliegveld. Mogelijk kan de geluidsoverlast van het toegenomen verkeer worden gecompenseerd met geluidsarme vliegtuigen.</p> <p>4) Bij verruiming van de openingstijden naar 23.00 uur werd aangegeven dat dit een economisch voordeel opleverde van 500 banen in de regio. Eén inspreker vraagt zich af hoe deze groei zo precies kan worden gekwantificeerd. Het lijkt erg veel voor één uur extra open.</p> <p>5) Enkele insprekers willen dat wordt gekeken of de economische voordelen van Rotterdam Airport ook op een andere manier behaald worden. Als voorbeeld wordt een verdere groei van Schiphol of een pretpark genoemd.</p> <p>6) De gemeente Rotterdam geeft aan dat recent onderzoek is gedaan naar de Ontwikkelingsperspectieven van Rotterdam Airport (Stratagem Strategie Research BV, september 2005). Dit onderzoek heeft bevestigd dat versterking van het</p>	<p>1) Het exploitatieresultaat van Rotterdam Airport is afhankelijk van zowel de opbrengsten (vliegbewegingen en passagiers) als de kosten. De milieueffecten van de door Rotterdam Airport gewenste wijziging van de aanwijzing worden in het MER inzichtelijk gemaakt. Dan zal na bestuurlijk overleg en de wettelijk voorgeschreven inspraakprocedure een inhoudelijke beoordeling door het bevoegd gezag plaatsvinden. Hierbij worden volksgezondheid en milieu (welke in het MER uitvoerig aan de orde komen) afgewogen naast economische ontwikkeling.</p> <p>2) Vliegen zonder hinder is niet mogelijk. De omgeving van een vliegveld wordt door grenzen aan de milieuruimte beschermd. Indien mensen schade ondervinden die rechtstreeks voortvloeit uit het te nemen besluit kan een schadeclaim ingediend worden bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Zie artikel 17 aanwijzing Rotterdam Airport d.d. 17 oktober 2001 met betrekking tot de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat.</p> <p>3) De economische effecten zullen niet onderzocht worden in het MER. In een milieueffectrapport wordt uitsluitend ingegaan op milieugerelateerde aspecten. Economische effecten vormen wel een afweging bij de besluitvorming over het gevraagde besluit.</p> <p>4) De verruiming van de openingstijden betreft niet de voorgenomen activiteit waar de startnotitie de aanzet toe is. Derhalve wordt hier niet nader op ingegaan.</p> <p>5) Zie reactie 3.</p> <p>6) In de Richtlijnen (zie paragraaf 1.3 en 2.1) wordt op basis van het advies van de Commissie m.e.r. gevraagd om een duidelijke scheiding aan te brengen tussen de voorgenomen activiteit en de doorkijk naar de toekomst. Door het bevoegd gezag, mede conform het advies van de</p>



<p>zakelijk profiel van de luchthaven, in combinatie met ruimere geluidscontouren, zeer profijtelijk is voor de Zuidvleugel van de Randstad. In de Startnotitie is tegemoet gekomen aan de wens van de gemeente de onderzoeksresultaten in de m.e.r. te betrekken. De initiatiefnemer heeft gekozen voor een gefaseerde aanpak. Primair is deze gericht op reparatie van de huidige aanwijzing, aangevuld met de mogelijkheid overheidsvluchten te accommoderen. Secundair zal aandacht worden geschonken aan ontwikkelingen die uitgaan van een substantiële verruiming van de geluidscontour, waarbij een optimaal zakelijk profiel van de luchthaven voorop staat. In de zogenaamde 'Doorkijk naar de toekomst' zullen de consequenties van een dergelijk zakelijk profiel worden onderzocht. Het college is van mening dat met name die ontwikkelingsperspectieven uit het onderzoek moeten worden meegenomen waar het zakelijk karakter voorop staat en waar draagvlak voor bestaat. Het college is over de resultaten van het onderzoek in overleg gegaan met bestuurlijke partners in de Zuidvleugel van de Randstad. Een eventuele verruiming van de geluidszone zou alleen op voldoende steun mogen rekenen, indien in ieder geval het zakelijk karakter ook nog eens voldoende gegarandeerd kan worden door de exploitant.</p> <p>7) Het college van Rotterdam heeft op 6 september 2005 uitgesproken dat alle te onderzoeken gebruiksalternatieven uit de hoofdstukken 4 en 5 van de Startnotitie een optimaal zakelijk gebruik als uitgangspunt moeten hebben. Uitgaande van de huidige geluidsruimte, lijkt het zakelijk gebruik te bestaan uit 10 tot 15 Europese bestemmingen met dagrandverbinding. In het onderzoek is voor een optimaal zakelijk gebruik overeenkomstig ontwikkelingsperspectief 2 met verruimde contour, sprake van 20 tot 25 bestemmingen met dagrandverbinding.</p> <p>8) De Gemeente Schiedam geeft aan dat:</p> <ul style="list-style-type: none">• In de startnotitie wordt gesteld dat er een grotere vraag naar luchtvaartcapaciteit is dan nu kan worden geboden. Onduidelijk is wat die vraag is en waarom op die vraag ingegaan zou moeten worden. Rotterdam Airport kent beperkingen, maar die zijn een logisch gevolg van de Aanwijzing uit 2001. In de m.e.r. zal aan het tegemoet komen aan de vraag nadrukkelijk aandacht moeten worden besteed.• In hoofdstuk 6 wordt aangegeven dat de effecten op grondtransport in de m.e.r. worden onderzocht. Benadrukt dient te worden dat hierin ook de uitbreiding van de grondgebonden activiteiten moeten worden meegenomen, zoals die mogelijk worden gemaakt in het nieuwe bestemmingsplan	<p>Commissie m.e.r., worden geen richtlijnen gegeven met betrekking tot de in de Startnotitie opgenomen doorkijk naar de ontwikkeling van Rotterdam Airport in de toekomst. Het is aan de initiatiefnemer om te bepalen welke (milieu-)informatie hij dienaangaande in het MER wil opnemen. Het bevoegd gezag verwijst hiervoor naar hoofdstuk 6 van het advies van de commissie m.e.r..</p> <p>7) Zie reactie 6.</p> <p>8)</p> <ul style="list-style-type: none">• In het MER wordt niet tegemoet gekomen aan de onderbouwing voor het al dan niet honoreren op de aanvraag. Het beschrijft uitsluitend de milieueffecten van de door Rotterdam Airport gewenste uitbreiding.• Zie reactie 6.
--	---



<p>voor Rotterdam Airport. Tussen de luchtactiviteiten en de landactiviteiten bestaat immers een direct verband.</p> <p>9) Kroonduif Air B.V. geeft aan dat de groei van de luchtvaart wereldwijd wordt geschat op circa 5% per jaar. De verwachting is dat de marktvraag naar vluchten van en naar Rotterdam Airport significant hoger zal zijn dan op dit moment geacommodeerd kan worden. Dit is een gevolg van de stilstand / achteruitgang die Rotterdam Airport heeft gekend in de periode 1971-1996. Indien de luchthaven conform de verwachte marktvraag zou mogen groeien is de verwachting dat in een aantal jaren het passagiersaantal zou kunnen groeien naar circa 4 tot 5 miljoen passagiers per jaar. Hierna zou de groei afvlakken naar de gemiddelde marktgroei van circa 5% per jaar. Vooral organisaties die in Rotterdam zijn gevestigd hebben een voorkeur te vliegen vanaf Rotterdam Airport. Pas als er geen vluchten beschikbaar zijn, wordt uitgeweken naar een andere luchthaven. Redenen om uit te wijken naar Schiphol zijn:</p> <ul style="list-style-type: none">• Het aanbod van verbindingen: Rotterdam biedt veel van de bestemmingen die belangrijk zijn voor organisaties in de regio niet aan. Zo ontbreken verbindingen met de Verenigde Staten (zoals New York, Houston, Chicago) en veel Europese bestemmingen (bijv. Frankfurt, Genève, Lausanne, Marseille, Milaan, München, Parijs en Wenen).• Frequentie en tijdstip van de verbindingen: Naast het ontbreken van verbindingen, wordt ook de lage frequentie waarmee op bepaalde bestemmingen (bijvoorbeeld Kopenhagen) wordt gevlogen als problematisch gezien. Ook wordt er veel belang gehecht aan dag-randverbindingen. <p>10) Kroonduif Air verwacht dat de nieuwe aanwijzing van Rotterdam Airport voldoende toekomstperspectief biedt, zodat Kroonduif een positieve bijdrage kan leveren aan de verdere invulling van het concept zakenluchthaven.</p>	<p>9) Zie reactie 3.</p> <p>10) Zie reactie 3.</p>
--	--



Inspreekreacties: per deelreactie gesorteerd op thema

Thema	Vlootsamenstelling
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Nummer inspreker: 19, 32, 40, 49, 62, 76, 77, 80, 87, 93, 95 en 96</p> <p>1) Vijf insprekers willen dat charters en/of sportvliegtuigen worden verbannen van Rotterdam Airport. Deze zijn ook onnodig om het vliegveld als zakenvliegveld te profileren.</p> <p>2) Enkele insprekers zien in de Startnotitie wel aantallen voor het reguliere vliegverkeer genoemd, maar in de Startnotitie ontbreken de aantallen voor het overige verkeer. Het overige verkeer bestaat uit:</p> <ul style="list-style-type: none">• regeringsverkeer;• militair verkeer;• kleine luchtvaart. <p>Ook voor dit verkeer moeten aantallen worden genoemd en de effecten daarvan moeten worden onderzocht.</p> <p>3) Enkele insprekers vinden dat regeringsvluchten 's nachts mogelijk moeten zijn, maar militair verkeer 's nachts verboden moet worden. De angst is wel dat als er eenmaal nachtverkeer wordt toegestaan, dit in de toekomst ook voor vakantieverkeer gaat gelden. Eén inspreker vindt juist dat regeringsvluchten niet meer moeten vertrekken als een landing voor 23.00 uur niet mogelijk is.</p> <p>4) De DCMR geeft aan dat mogelijke variaties in de vlootmix in de m.e.r. moeten worden meegenomen. In de Startnotitie is voorgesteld om de invoergegevens van de vigerende aanwijzing (27.500 vliegtuigbewegingen groot verkeer), te wijzigen tot een vlootmix die een reëel beeld van de bestaande situatie geeft en binnen de vergunde geluidszone blijft. Dit heeft tot het voorstel geleid om uit te gaan van 24.000 vliegtuigbewegingen. Elke wijziging in de vlootmix, hoewel geluidstechnisch juist, heeft gevolgen voor de externe veiligheidssituatie. Door de hantering van het lagere aantal vliegtuigbewegingen, wordt de bestaande externe veiligheidssituatie niet op de juiste wijze in het MER meegenomen. Daarnaast biedt het wettelijke geluidskader voor de luchthaven de mogelijkheid om, binnen de voorschriften van de in de toekomst af te geven Aanwijzing (Luchthavenbesluit), de vlootmix te wijzigen. Ook deze wijziging heeft direct effect op de toekomstige externe veiligheidssituatie. Van belang wordt dan ook geacht om in de richtlijnen voor het MER op te</p>	<p>1) Een wijziging van het karakter van het vliegveld als luchthaven met een zakelijk profiel is in deze procedure niet aan de orde. Uitplaatsing van de kleine luchtvaart is op grond van juridische argumenten geen optie.</p> <p>2) In het MER zal inzicht worden gegeven in het aantal en de samenstelling van de vliegtuigbewegingen die worden gebruikt bij het berekenen van de geluidszone. De milieueffecten alsmede de effecten met betrekking tot het externe veiligheidsrisico van deze invoergegevens zullen in het MER in beeld worden gebracht. Het aantal bewegingen van de kleine luchtvaart zal in dat verband slechts een geringe rol spelen omdat door de exploitant niet is verzocht om een wijziging van de geluidszone voor de kleine luchtvaart.</p> <p>3) Voor de luchthaven Rotterdam Airport geldt op basis van de huidige aanwijzing in principe een nachtsluiting tussen 24.00 en 7.00 uur. Het gebruik van de luchthaven in de nacht is slechts in beperkte situaties mogelijk. Dit regime zal niet veranderen.</p> <p>4) Zie reactie 2.</p>



<p>nemen hoe de gevolgen voor de externe veiligheidssituatie worden meegenomen in de toegestane wijzigingen van de vlootmixen.</p> <p>5) Kroonduif Air B.V. geeft aan dat Rotterdam Airport sinds 8 april 2004 is aangewezen als een volledig slotgecoördineerde luchthaven. Dit heeft tot gevolg dat een belangrijk deel van het verkeer dat zich aanmeldt voor Rotterdam Airport niet kan worden toegelaten omdat dit een overschrijding van de vigerende geluidszones tot gevolg zou (kunnen) hebben. De basis voor de in het kader van de slotcoördinatie noodzakelijke capaciteitsdeclaratie - en ten gevolge hiervan het toestaan van de opbouw van historische rechten door luchtvaartmaatschappijen - werd in 2004 gevormd door een berekening met behulp van theoretisch gemodelleerde spreiding van vliegpaden. Hierbij is het echter de vraag of de huidige gebruikers van slots op Rotterdam Airport bereid zijn deze op te geven ten faveure van het nieuwe ontwikkelingsperspectief.</p> <p>6) Er wordt steeds zwaarder materieel gebruikt. In de vergunning stond dat er alleen maar lichte vliegtuigen over mochten komen. Nu staat er in de Startnotitie dat er ook zware vliegtuigen, boven de 20 ton, over mogen komen.</p>	<p>5) De wijze van de uitgifte van slots staat los van de procedure die op verzoek van de exploitant van de luchthaven wordt gestart om de geluidszone te vergroten.</p> <p>6) In de vigerende aanwijzing daterend uit oktober 2001 is geen beperking aan het gewicht van vliegtuigen gemaakt. In de Startnotitie wordt hierin niet van afgeweken.</p>
--	--



Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema

Thema	Alternatieven
<p>Kernpunt(en) van de inspraak :</p> <p>Nummer inspreker: 24, 49, 51, 56, 63, 71, 76, 77, 78, 83 en 91</p> <p>1) Ongeveer tien insprekers vragen om bij de diverse alternatieven ook de aantallen regeringsverkeer, militair verkeer en kleine luchtvaart mee te rekenen.</p> <p>2) Enkele insprekers vinden dat meer alternatieven voor de sluiting van vliegveld Valkenburg onderzocht moeten worden. Die vluchten moeten niet op voorhand via Rotterdam Airport afgehandeld worden.</p> <p>3) De gemeenten Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek vinden het onduidelijk hoe de in het kader van de doorkijk gedefinieerde varianten zich verhouden tot de in opdracht van de gemeente Rotterdam uitgewerkte scenario's. De gemeente Rotterdam pretendeert dat alle vier genoemde scenario's een rol spelen. De initiatiefnemer stelt slechts het scenario van groei binnen het zakelijke profiel met een aantal sub-varianten aan de orde. Ook hier geldt dat een integrale analyse van de milieueffecten moet worden gemaakt.</p> <p>4) Ook constateren de gemeenten Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek dat volgens de Startnotitie wordt onderzocht wat de mogelijke milieuconsequenties zijn van een verruiming van de exploitatiemogelijkheden in de toekomst. Het realiteitsgehalte van de beschreven alternatieven is zo gering, dat ze geen onderzoek verdienen. Zoals in het Stratagemrapport is aangegeven, moet er nog veel gebeuren wil Rotterdam Airport kunnen voldoen aan het profiel van een zakenluchthaven.</p> <p>5) De gemeente Schiedam brengt in dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in de Startnotitie onvoldoende duidelijk wordt aangegeven dat ook het nulalternatief, het alternatief waarbij de luchthaven in werking is conform de Aanwijzing van 2001, als alternatief wordt meegenomen. • in de Startnotitie wordt gesteld dat het meest milieuvriendelijke alternatief moet voldoen aan de mogelijkheden tot een verantwoorde exploitatie van Rotterdam Airport. De toevoeging "verantwoorde exploitatie" is vreemd omdat dit lijkt aan te sluiten bij het op 6 september 2005 	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p> <p>1) Hetgeen gesteld staat in de Startnotitie heeft enkel betrekking op Ke-verkeer. De geluidzone voor klein verkeer blijft ongewijzigd en speelt geen rol in deze procedure. De aantallen van het regerings- en militair verkeer zullen in de alternatieven zichtbaar gemaakt worden.</p> <p>2) De sluiting van Valkenburg is een feit. Slechts een gedeelte van het vliegverkeer van Valkenburg vindt nu plaats op Rotterdam Airport. Uit het MER zal moeten blijken wat de milieugevolgen zijn van een toename van regeringsvluchten op Rotterdam Airport.</p> <p>3) In de Richtlijnen (zie paragraaf 1.3 en 2.1) wordt op basis van het advies van de Commissie m.e.r. gevraagd om een duidelijke scheiding aan te brengen tussen de voorgenomen activiteit en de doorkijk naar de toekomst. Door het bevoegd gezag, mede conform het advies van de Commissie m.e.r. , worden geen richtlijnen gegeven met betrekking tot de in de Startnotitie opgenomen doorkijk naar de ontwikkeling van Rotterdam Airport in de toekomst. Het is aan de initiatiefnemer om te bepalen welke (milieu-)informatie hij dienaangaande in het MER wil opnemen. Het bevoegd gezag verwijst hiervoor naar hoofdstuk 6 van het advies van de Commissie m.e.r..</p> <p>4) Zie reactie 3.</p> <p>5)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er is geen nulalternatief dat aan de doelstelling van de initiatiefnemer kan voldoen. De vliegbewegingen die overeenkomen met de huidige milieuruimte in de aanwijzing en de autonome ontwikkeling in de omgeving worden conform het advies van de Commissie m.e.r. als referentie aangehouden. • In de Richtlijnen is het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) conform het advies van de Commissie m.e.r. voorgeschreven.



<p>uitgebrachte rapport "Ontwikkelingsperspectieven Rotterdam Airport". Het lijkt erop dat het meest milieuvriendelijk alternatief direct een uitbreiding mogelijk maakt van Rotterdam Airport. Dit is een zeer ongewenst uitgangspunt.</p> <ul style="list-style-type: none">• het voorkeursalternatief gaat uit van reparatie van de geluidszone tezamen met het accommoderen van militair- en overheidsverkeer uit. Er mag van worden uitgegaan dat een verantwoorde exploitatie van Rotterdam Airport kennelijk mogelijk is binnen dat alternatief.• In hoofdstuk 2 geeft de initiatiefnemer aan dat het niet de intentie is om middels dit MER een wijziging van de aanwijzing te onderzoeken. Het is zinvol om in dit MER aandacht te besteden aan toekomstmogelijkheden. Indien Rotterdam Airport verantwoord kan worden geëxploiteerd met een geringe wijziging van de contour, hoeft verdere uitbreiding niet meer aan de orde te komen. Het gebied rond Rotterdam Airport biedt geen ruimte voor een commerciële luchthaven met groeipotentie. In de Richtlijnen zou hieromtrent duidelijkheid moeten worden geschapen. <p>6) De DCMR constateert dat in de Startnotitie is aangegeven dat onderzoek zal plaatsvinden naar de milieueffecten van een verruiming van de gebruiksmogelijkheden. Indien de planning dat vraagt, kan worden besloten het doorzicht los te koppelen van deze procedure. De DCMR adviseert het bevoegd gezag de richtlijnen zodanig in te richten dat in het MER beide opties zelfstandig leesbaar zullen zijn. Tevens moet voor beide opties inzicht in de besluitvormings-trajecten worden gegeven.</p> <p>7) De Zuid-Hollandse Milieufederatie stelt voor om in de toekomst de landingsbaan van Rotterdam Airport in te korten. Zo is Rotterdam Airport alleen geschikt voor een kleinere vloot, bestaande uit vooral zakelijk vliegverkeer. Deze aanpassing valt weliswaar buiten deze m.e.r.-procedure, maar met dit in het achterhoofd wordt het meest milieuvriendelijke alternatief geen onrealistisch alternatief. Rotterdam Airport kan op deze wijze voldoen aan haar ambitie zich te ontwikkelen als een zakelijke luchthaven en blijft op deze wijze ook geschikt voor de General Aviation vluchten. Het MMA moet uitgaan van het uitsluitend toegang verschaffen van de meest moderne, geluidsarme vliegtuigen die een maximum startgewicht hebben van circa 30 ton.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Gezien het verzoek tot wijzigen van de aanwijzing uit gaat van de exploitant mag er vanuit gegaan worden dat er sprake is van een verantwoorde exploitatie.• In de Richtlijnen wordt voorgeschreven dat het MER informatie moet bevatten over de reparatie van de zone omdat de besluitvorming zich hierop zal richten. <p>6) Zie reactie 5 laatste bullet.</p> <p>7) De Richtlijnen voor het MER richten zich op een besluit met de voorgenomen activiteit (reparatie van de huidige zone).</p>
---	---



8) De Bewonergroep Tegen Vliegtuigoverlast vindt dat het MMA alleen kan bestaan uit de invoergegevens en openingstijden van de zoneringscontour van 2001, eventueel aangepast aan stillere vliegtuigtypen. De BTV vindt dat de contouren van het MMA reeds in de Startnotitie hadden moeten staan.

9) Een inspreker heeft per alternatief een vraag:

- Bij alternatief 1: Zijn de 24.000 vliegtuigbeweging van zware vliegtuigen (> 6 ton) of van lichte vliegtuigen (< 6 ton)? Welke type vliegtuigen zijn dit? Wat is de geluidsproductie van deze vliegtuigen? Betreft het vakantievluchten of zakelijk verkeer? Wanneer mogen deze vliegtuigbewegingen dan plaatsvinden, tijdens de dag of tijdens de nacht?
- Bij alternatief 2: Het gaat om circa 24.000 vliegtuigbewegingen plus regeringsvluchten in de nacht. Hoeveel regeringsvluchten betreft dit? Wat is de tijdsperiode van de nacht? Betekent het dat bij deze variant overdag geen regeringsvluchten plaatsvinden? Welk type vliegtuig gebruikt de regering vooral? Wat is de geluidsbelasting van deze vliegtuigen?
- Vragen bij alternatief 3: Hoeveel vliegtuigbewegingen betreft het voor militaire doeleinden? Welke type vliegtuig en welke geluidsbelasting horen daarbij? Hoeveel overheidsvliegtuigen betreft het hier? Welk type vliegtuig en welke geluidsbelasting horen hierbij?

10) In paragraaf 4.2 wordt gesteld dat een verruiming van de openingstijden niet aan de orde is, terwijl onder 4.4. bij de alternatieven wel wordt gesproken over vluchten in de nacht.

11) Waarom is er geen variant opgenomen met alleen accommodatie van militaire en regeringsvluchten, zonder overige commerciële vliegtuigbewegingen?

12) Op Rotterdam Airport is maar één baan. Welke varianten betreft het dan?

13) Het plan uit de jaren 50 van ingenieur Falkenhagen moet opnieuw worden onderzocht. Mogelijk kunnen de kosten hiervan deels betaald worden door België.

8) Het MMA is in de Richtlijnen ingericht conform het advies van de Commissie m.e.r.

9)

- Het betreft hoofdzakelijk zwaar verkeer, de type vliegtuigen en de invoergegevens zullen in het MER gebruikt worden om de geluidsproductie te berekenen. Op Rotterdam Airport betreft het hoofdzakelijk verkeer met een zakelijke bestemming. De vluchten zullen binnen reguliere openingstijden plaatsvinden.
- Dit inzicht moet uit het MER blijken. In principe is Rotterdam Airport gesloten tussen 23.00-7.00 met uitzondering van landende stille vliegtuigen (tot 24.00 uur) en enkele uitzonderingen op de nachtsluiting. Er vinden ook regeringsvluchten overdag plaats. De geluidsoverlast en het type vliegtuigen blijkt uit het MER.
- Deze gegevens blijken uit het MER.

10) De openingstijden worden niet verruimd. Er zijn enkele uitzonderingen op de nachtsluiting. Deze zouden kunnen worden uitgebreid met regeringsvluchten in de nacht.

11) Hier is door de exploitant niet om verzocht.

12) Het betreft varianten in het gebruik van de baan.

13) Dit plan wordt niet betrokken bij het MER.



--	--

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema

Thema	Plangebied
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Nummer inspreker: 2, 3, 4, 7, 9, 23, 40, 49, 51, 52, 56, 58, 65, 73, 76, 77, 81 en 92</p> <p>1) Ruim tien insprekers geven aan dat het studiegebied te beperkt is. De milieu-effecten beslaan naast het in de Startnotitie genoemde gebied, ook een groot deel van Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel, Zevenhuizen-Moerkapelle, Gouda, Waddinxveen en Vlaardingen. Dit geldt onder andere voor de 20 en de 35 Ke-contouren. In dit gebied zijn ook veel Vinex-locaties gesitueerd. Bewoners van die wijken zullen te maken krijgen met geluidsoverlast. Indien de vliegroutes gewijzigd worden, kan ook (meer) overlast optreden in Moordrecht, Nieuwerkerk aan den IJssel en Zevenhuizen-Moerkapelle.</p> <p>2) Ongeveer vijf insprekers willen dat de vluchten van Rotterdam Airport worden verplaatst. Hoe meer in de huidige locatie wordt geïnvesteerd, hoe moeilijker dat wordt. Als mogelijke nieuwe locaties worden genoemd:</p> <ul style="list-style-type: none">• de Maasvlakte;• Lelystad;• Schiphol. <p>3) De Bewonersorganisatie Overschie – West pleit voor handhaving van de no fly-zones, in het bijzonder boven Overschie.</p> <p>4) De aantasting van het milieu door Rotterdam Airport moet elders in de regio gecompenseerd worden.</p> <p>5) Het openbaar vervoer uit de regio naar het vliegveld moet verbeterd worden.</p>	<p>1) De milieueffecten worden bestudeerd in het gebied dat de 20 Ke geluidszone omvat. Het studiegebied zoals aangegeven in de startnotitie was inderdaad te beperkt en is nu dan ook uitgebreid.</p> <p>2) Verplaatsing van Rotterdam Airport is momenteel niet aan de orde.</p> <p>3) In het kader van het MER zal worden onderzocht in hoeverre het eventueel verplaatsen van routes het aantal gehinderden kan verminderen. Het zou met zich mee kunnen brengen dat een andere route over Overschie meer gehinderden met zich mee zou kunnen brengen.</p> <p>4) Als het besluit leidt tot overschrijding van de milieunormen dan zal er -afhankelijk van de geldende wetgeving- bezien worden of compensatie noodzakelijk is.</p> <p>5) Het aanpassen van het openbaar vervoer valt in principe buiten de scope van de geplande activiteit. Desalniettemin zal mede op basis van het advies van de Commissie m.e.r. het effect van OV meegenomen worden in het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA).</p>



Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema

Thema	Procedure
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Nummer inspreker: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 15, 16, 21, 22, 23, 24, 26, 29, 37, 38, 44, 46, 48, 49, 52, 53, 54, 56, 57, 58, 63, 65, 66, 71, 73, 74, 75, 76, 77, 80, 81, 83, 86, 87, 88, 90, 91, 92 en 93</p> <p>1) Ruim 20 insprekers zijn geheel tegen uitbreiding van Rotterdam Airport. Franks Aviation is juist voor uitbreiding om zo grotere groepen passagiers te kunnen vervoeren.</p> <p>2) Bijna vijftien insprekers refereren aan de afspraak dat Rotterdam een zakenvliegveld zou worden. Het zakenverkeer neemt echter nauwelijks toe, er is vooral een stijging van het aantal starts en landingen van vakantieverkeer.</p> <p>3) Bijna tien insprekers vinden de sluiting van het vliegveld Valkenburg geen legitiem argument om de huidige procedure te starten. De sluiting was al bekend bij huidige aanwijzing voor Rotterdam Airport, die in 2001 is verleend.</p> <p>4) Ongeveer vijf insprekers geven aan dat in het verleden is afgesproken dat Rotterdam Airport gesloten wordt.</p> <p>5) Ongeveer vijf insprekers willen niet dat Rotterdam Airport een verlengstuk van Schiphol wordt. Eén inspreker vindt Rotterdam Airport juist een goed alternatief voor Schiphol.</p> <p>6) Bijna vijftien insprekers zijn ontevreden met de term 'onvolkomenheden' in de Startnotitie. Het is onduidelijk om welke onvolkomenheden het gaat, hoe deze ontstaan zijn en hoe deze voorkomen hadden kunnen worden. Als de herberekening wordt doorgevoerd en niet correct blijkt te zijn, dan moet er de garantie zijn dat nieuwe maatregelen per direct teruggedraaid kunnen worden. Dit moet kunnen zonder dat de overheid opdraait voor de inkomstendering van Rotterdam Airport.</p> <p>7) Ongeveer vijf insprekers hebben de indruk dat de Startnotitie een uitbreiding van de luchthaven tot doel heeft, in plaats van een correctie van onvolkomenheden.</p> <p>8) Enkele insprekers vinden de aanwijzing uit 2001 prima en een correctie van de geluidscontouren niet nodig.</p> <p>9) Enkele insprekers vinden dat de Hogesnelheidslijn</p>	<p>1) In het kader van het vaststellen van de Richtlijnen voor Rotterdam Airport spelen meningen waaruit bijvoorbeeld blijkt dat mensen voor- of tegenstanders zijn van uitbreiding van Rotterdam Airport geen rol. Voor en tegenstanders kunnen hun reactie geven op het (verwachte) ontwerp besluit dat zal worden opgesteld op basis van het MER.</p> <p>2) Er is geen expliciete stijging van het aantal starts en landingen voor vakantiedoeleinden. Het aantal zakelijke bestemmingen is wel toegenomen.</p> <p>3) De procedure wordt niet enkel gestart vanwege de toename van het aantal regeringvluchten maar ook vanwege andere (technische) onvolkomenheden in de vigerende zone.</p> <p>4) De sluiting van de luchthaven is momenteel niet aan de orde.</p> <p>5) Zie reactie 1.</p> <p>6) Met onvolkomenheden / onvoorziene omstandigheden wordt bedoeld: - De in de aanwijzing vastgestelde gebruiksruimte blijkt kleiner te zijn dan destijds was beoogd. De gecertificeerde berekeningsmethode, die bij de handhaving wordt gebruikt, geeft andere rekenresultaten dan de rekenmethode, die is gebruikt bij het vaststellen van de geluidszone. - In de praktijk blijken vliegtuigen bij het landen de baan rechter te benaderen dan bij het vaststellen van de aanwijzing werd gedacht. Hierdoor is de geluidsbelasting anders verdeeld dan voorzien. - Bij het vaststellen van de aanwijzing was niet voorzien dat vliegveld Valkenburg zou sluiten en dat dit vliegverkeer zich zou verplaatsen naar luchthaventerrein Rotterdam Airport.</p> <p>7) Uitbreiding van de luchthaven is niet het doel van de te starten MER, maar het herstellen van de vigerende zone.</p> <p>8) Zie reactie 1.</p>



<p>Rotterdam Airport overbodig maakt.</p> <p>10) Enkele insprekers vragen zich af hoe overlast en schade voor omwonenden gecompenseerd gaat worden.</p> <p>11) Een paar insprekers geven aan dat een planschadeclaim wordt ingediend indien de procedure wordt vervolgd. Eén inspreker ziet het uitkopen van omwonenden als oplossing, zodat Rotterdam Airport verder kan groeien.</p> <p>12) Enkele insprekers hebben twijfel bij de doelstelling om meer overheidsvluchten te accommoderen. Het lijkt erop dat de overheid bezig is haar eigen milieubeleid en regelgeving niet na te leven.</p> <p>13) Enkele insprekers geven aan dat het aantal klachten, in tegenstelling tot wat in de Startnotitie staat, is toegenomen. Eén inspreker is juist van mening dat de klachten niet te serieus genomen moet worden. Geluidsoverlast hoort bij de stad en een klachtenlijn mobiliseert de klagers.</p> <p>14) De gemeenten Rotterdam en Gouda willen dat het Bestuurlijk Overleg Rotterdam Airport betrokken wordt bij de verdere planvorming.</p> <p>15) De gemeente Rotterdam acht het denkbaar dat de bestuurlijke partners op korte termijn consensus weten te bereiken over een ontwikkelingsmodel dat perspectief 2 uit het onderzoek als vertrekpunt heeft, waarbij te denken valt aan een geluidscontour die minder belastend is voor het milieu en minder woningbouwlocaties treft. De gemeente pleit binnen de m.e.r.-procedure de (juridische) mogelijkheid open te houden om voor de varianten van hoofdstuk 5 uit de startnotitie een concreet aanwijzingsverzoek te kunnen doen, indien blijkt dat daar in de regio draagvlak voor bestaat.</p> <p>16) Uit een breed bestuurlijk overleg zal moeten blijken of er in de regio draagvlak is voor uitbreiding. De omvang van deze regio is bepalend voor het vinden van dat draagvlak. De gemeenten dichtbij de luchthaven hebben de meeste overlast, terwijl de gemeenten verder weg alleen de voordelen ondervinden.</p> <p>17) De gemeenten Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek pleiten voor het wegnemen van de onduidelijkheid omtrent het initiatiefnemerschap voor de doorkijk.</p> <p>18) De gemeente Delft brengt in dat een gewijzigd aanwijzingsbesluit gebaseerd moet zijn op de in de Startnotitie beschreven varianten in hoofdstuk 4. Het in hoofdstuk 5 beschreven 'doorzicht naar de</p>	<p>9) Zie reactie 1.</p> <p>10) Indien er sprake is van schade is artikel 17 van het aanwijzingsbesluit d.d. 17 oktober 2001 van toepassing (zie ook reactie economie onderdeel 2)</p> <p>11) Zie reactie 10 en reactie 2 onderdeel economie.</p> <p>12) Zie reactie 1.</p> <p>13) Zie reactie 1.</p> <p>14) Overeenkomstig artikel 19 van de Luchtvaartwet (LVW) zal het bevoegd gezag pas een ontwerp-aanwijzing opstellen nadat overleg heeft plaatsgevonden met in ieder geval Gedeputeerde Staten en de gemeenteraden van respectievelijk de provincies en de gemeenten binnen de grenzen waarvan het gebied ligt, dat door de ontwerp-aanwijzing wordt bestreken.</p> <p>15) De besluitvorming waarvoor de Richtlijnen van het MER worden opgesteld richt zich op het herstellen van onvolkomenheden in de vigerende zone.</p> <p>16) Zie reactie 15.</p> <p>17) Zie reactie 15.</p> <p>18) Zie reactie 15.</p>
---	---



<p>toekomst' mag geen basis vormen voor het wijzigen van het aanwijzingsbesluit.</p> <p>19) De gemeente Schiedam geeft aan dat op termijn de bevoegdheid voor Regionale luchthavens wordt overgedragen van de Minister van Verkeer en Waterstaat naar de provincies. Deze overgang wordt voorzien per 2007. In de startnotitie wordt gesproken over urgentie waardoor wordt geopteerd voor een gewijzigde Aanwijzing verstrekt door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Onduidelijk is waarom zoveel haast geboden is. Het zorgvuldig omgaan met de afweging van belangen zou belangrijk moeten worden gevonden. Het moet als niet opportuun worden gezien om zo kort voor de overdracht van de bevoegdheid aan een ander bestuursorgaan, in casu het bestuur van de Provincie Zuid Holland, besluiten te nemen die indruisen tegen door dat bestuursorgaan vastgesteld ruimtelijk beleid. Met dit laatste doelt Schiedam op het pas onlangs door Provinciale Staten van Zuid Holland vastgestelde RR 2020.</p> <p>20) De gemeente Schiedam geeft ook aan dat in de startnotitie staat dat er geen sprake is van structurele nachtvluchten. In de Aanwijzing 2001 is dit inderdaad het geval. Echter in de wijziging van de Aanwijzing 2001, van 14 juli 2004, worden nachtvluchten voor bepaalde categorieën structureel mogelijk gemaakt.</p> <p>21) Het in de Startnotitie weergegeven uitgangspunt dat er geen sprake is van structureel nachtelijk verkeer klopt niet.</p> <p>22) De Provincie Zuid-Holland geeft aan dat de wettelijke zorgplicht die geformuleerd staat in de Luchtvaartwet, serieus ter hand genomen wordt, zodat de ingebrachte zienswijzen op de ontwerp-aanwijzing worden verzameld en voorzien worden van een advies dat ter kennis gebracht zal worden aan het bevoegd gezag.</p> <p>23) De Bewonersgroep Tegen Vliegtuigoverlast brengt in dat:</p> <ul style="list-style-type: none">• Ontwikkelingen in de luchtvaartsector niet alleen moeten leiden tot toename van het aantal vliegbewegingen, maar ook tot vermindering van de overlast voor de omwonenden.• De opsteller stelt dat het urgent is om tot een aangepaste aanwijzing te komen. Hiervoor wordt geen enkel argument aangedragen.• In hoofdstuk 5 wordt een 'doorzicht naar de toekomst' gegeven. Het is niet te begrijpen waarom dit hoofdstuk in de startnotitie staat. 'Doorkijken' is in termen van de m.e.r.-wetgeving geen voorgenomen	<p>19) De wijziging van de onvolkomenheden kan niet wachten totdat de provincie bevoegd gezag is. De provincie zal in het kader van bestuurlijk overleg worden betrokken bij het ontwerp besluit.</p> <p>20) Ook in de aanwijzing d.d. 17 oktober 2001 waren uitzonderingen op de nachtsluiting mogelijk (zie artikel 10 van de aanwijzing).</p> <p>21) Er is geen sprake van structureel nachtverkeer. Er is sprake van uitzonderingen op de nachtsluiting. In principe is Rotterdam Airport gesloten van 23.00 tot 7.00 uur. Dit met uitzondering van stille landende vliegtuigen (tot 2400 uur) en enkele uitzonderingen op de nachtsluiting.</p> <p>22) De procedure overeenkomstig de artikelen 21 t/m 24 uit de Luchtvaartwet (LVW) zal worden gevolgd. Het bevoegd gezag zal op basis van het advies van de Commissie 21 een besluit nemen omtrent de ontwerp aanwijzing.</p> <p>23)</p> <ul style="list-style-type: none">• Zie reactie 1.• Als gevolg van een andere wijze van handhaven kan het van origine genomen besluit met het daarbij beoogde aantal vliegtuigbewegingen (zie o.a. punt 6 met uitleg technische onvolkomenheden) niet worden afgewikkeld in de huidige aanwijzing.• Zie reactie 15
--	--



<p>besluit/activiteit. Dit hoort dan ook niet in de Startnotitie thuis.</p> <ul style="list-style-type: none">• De Startnotitie stelt dat internationale afspraken het onmogelijk maken de historische rechten van luchtvaartmaatschappijen terug te nemen. Zijn de 'Grandfathers rights' gekoppeld aan een luchthaven, een maatschappij, een bestemming, een vliegtuigtype, een tijdstip of een combinatie hiervan?• De status van de, op het politieke 'Onderhandelaars-akkoord' gebaseerde, rechten van de omwonenden is onduidelijk. Het is onaanvaardbaar dat in Nederland langs democratische weg tot stand gekomen geluidszones zouden moeten wijken voor Grandfathers rights.• Ook de huidige aanwijzing kent een evaluatiemoment, dat echter in diepe stilte is gepasseerd. Als dit moment gebruikt was, dan zou de huidige overschrijding mogelijk voorkomen zijn. <p>24) Ook wil het BTV-bestuur erop wijzen dat zowel het Rotterdamse gemeentebestuur als de exploitant van Rotterdam Airport slechte gesprekspartners zijn. Er is geen enkele reden is om aan te nemen dat, wederom met het wegcijferen van het milieu, over enkele jaren niet opnieuw om uitbreiding van de geluidsruimte zal worden gevraagd.</p> <p>25) Gehoopt wordt dat militair medegebruik van Rotterdam Airport in de toekomst niet wordt geautoriseerd door middel van ontheffingen op de aanwijzing.</p> <p>26) De initiatiefnemer stelt dat verruiming van de thans geldende openingstijden niet aan de orde is. De initiatiefnemer geeft tegelijkertijd aan militaire en regeringsvluchten in de nacht te willen realiseren. Dat is met elkaar in tegenspraak.</p> <p>27) Hoewel in de Startnotitie geen sprake is van het verleggen van de aanwijzingsbevoegdheid, wordt daar wel aan gerefereerd. Als deze bevoegdheid aan de Regio Rotterdam wordt overgedragen, wordt gevreesd dat economische belangen zwaarder zullen wegen dan milieuaspecten.</p> <p>28) Inspraak is waarschijnlijk verspilde energie, alles ligt al van tevoren vast.</p> <p>29) Kroonduif Air B.V. heeft een voorkeur voor het voorkeursalternatief. Belangrijk is dat de strijdigheid van de mainportstrategie van Schiphol en het ontwikkelingsperspectief zakenluchthaven wordt opgelost. Verder verzoekt Kroonduif Air B.V. rekening te houden met hun toekomstplannen en deze in te calculeren in de hernieuwde aanwijzing</p>	<ul style="list-style-type: none">• Grandfather rights zijn gekoppeld aan luchtvaartmaatschappijen.• Het uitgangspunt van de gevraagde wijziging van de geluidszone is onder andere om recht te kunnen doen aan de geluidsruimte die in het onderhandelaarsakkoord aan de luchthaven werd toebedeeld (zie aanwijzing 2001). Als gevolg van een andere berekeningswijze in het kader van de handhaving passen er nu minder bewegingen in de geluidzone dan destijds afgesproken was in het onderhandelaarsakkoord.• Mogelijk was op basis van de beoogde evaluatie gebleken dat er onvolkomenheden in de zone aanwezig waren en hadden deze eerder hersteld kunnen worden. <p>24) De richtlijnen voor het MER die thans worden vastgesteld gaan in op het herstellen van de (technische) onvolkomenheden van de vigerende zone.</p> <p>25) Zie reactie 1.</p> <p>26) Zie reactie 10 bij alternatieven.</p> <p>27) Volgens het wetsvoorstel RBML (Regelgeving Burger en Militaire Luchthavens) zal het bevoegd gezag worden overgedragen aan de Provincie. Naar verwachting zal dit pas in 2007 gebeuren. Besluitvorming over herstel van de geluidszone wegens technische onvolkomenheden zal nog geschieden door het Rijk.</p> <p>28) Middels deze inspraakronde worden opmerkingen verzameld over het geven van Richtlijnen voor het MER. Op basis van de reacties en het advies voor Richtlijnen voor het MER van de Commissie m.e.r. worden de Richtlijnen door het bevoegd gezag bepaald.</p> <p>29) Zie reactie 1.</p>
--	---



<p>van Rotterdam Airport.</p> <p>30) Rotterdam Airport wist bij het overnemen van de overheidsvluchten dat er nachtvluchten tussen zaten. Ook wist Rotterdam Airport dat het niet toegestaan was nachtvluchten te voeren. Nu wordt getracht de overheidsvluchten als breekijzer in te zetten om uitbreiding te verkrijgen. Verder propageert de regering dat er meer met openbaar vervoer gereisd moet worden en dat de trein milieuvriendelijker is dan de auto en het vliegtuig. De regering moet dan ook zelf een voorbeeld stellen. Overige vluchten kunnen door fatsoenlijk te plannen overdag plaatsvinden. Dit geldt ook voor het militaire verkeer. Zo blijven alleen de spoedvluchten bij calamiteiten over, maar dit is dan een dusdanig klein aantal dat een ontheffing aanvragen per vlucht geen enkel probleem kan zijn.</p>	<p>30) Zie reactie 9 bij alternatieven.</p>
---	---



Inspreekreacties: per deelreactie gesorteerd op thema

Thema	Routes
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Nummer inspreker: 1, 4, 6, 14,30, 32, 36, 38, 48,49, 53, 63, 64, 66, 77, 78, 79, 90, 91, 94, 95 en 96</p> <p>1) Ongeveer vijf insprekers verzoeken met de aan- en afvliegroutes de woonwijken zoveel mogelijk te ontzien. Enkele insprekers pleiten voor vliegroutes over Rotterdam, omdat die gemeenten de meeste baten bij het vliegveld heeft.</p> <p>2) Ongeveer vijf insprekers vinden dat piloten zich nauwkeuriger aan de routes moeten houden. Met een betere controle kan de overlast voor omwonenden tot het minimum worden beperkt. Een piloot geeft aan dat deze procedures al zeer nauwkeurig zijn omschreven.</p> <p>3) Ongeveer vijf insprekers willen dat wordt onderzocht of, naast de in de Startnotitie genoemde varianten in aantallen, er ook met de routes gevarieerd kan worden. Mogelijk kunnen andere routes de overlast meer beperken.</p> <p>4) Enkele insprekers geven aan dat vliegtuigen van en naar Rotterdam veel lager vliegen dan is toegestaan en dus veel lager over woonkernen komen.</p> <p>5) Een paar insprekers hebben het idee dat de routes recentelijk gewijzigd zijn.</p> <p>6) De gemeenten Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek vinden het niet duidelijk hoe het verschil tussen de feitelijke spreiding van vliegpaden en de voorspelde spreiding van de aanwijzing uit 2001 is ontstaan. Ook wordt niet uitgelegd waar het verschil uit bestaat en wat de reden is van een andere wijze van aanvliegen.</p> <p>7) Milieudefensie wil dat in beeld wordt gebracht hoe de milieu-effecten zich ontwikkelen als overheidsvluchten 's nachts niet meer plaatsvinden op Rotterdam Airport. Het Kabinet heeft onlangs in de media aangegeven ook vanaf Schiphol te kunnen vliegen. Daar is het regeringstoestel gestationeerd en zijn 's nachts landingsbanen beschikbaar.</p> <p>8) Het Belangenplatform Tanthof Delft is van mening dat het oprekken van de openingstijden ten</p>	<p>1) In het kader van het MER zal onderzocht worden of het mogelijk is de routes te wijzigen waardoor er sprake is van minder gehinderden.</p> <p>2) De routes met tolerantiegebieden zijn opgenomen in het aanwijzingsbesluit. De wijze waarop van deze routes gebruik wordt gemaakt wordt door de Inspectie van Verkeer en Waterstaat getoetst overeenkomstig het Handhavingsvoorschrift luchtvaartterrein Rotterdam.</p> <p>3) Zie reactie 1.</p> <p>4) Zie reactie 2. In het luchtverkeersreglement artikel 45 worden de hoogtes van het zichtvliegverkeer bepaald en daar worden vliegers geacht zich aan te houden. Handhaving vindt plaats conform het Handhavingsvoorschrift luchtvaartterrein Rotterdam.</p> <p>5) Recentelijk zijn er geen routes gewijzigd.</p> <p>6) Hier zal in het ontwerpbesluit nader op worden ingegaan.</p> <p>7) De effecten van regeringsvluchten in de nacht zullen worden onderzocht in het MER.</p> <p>8) Zie reactie 10 bij alternatieven.</p>



behoefte van regeringsvliegtuigen en defensie niet nodig is bij een betere planning.

9) De Bewonersgroep Tegen Vliegtuigoverlast vindt het niet duidelijk welke significante verschillen zijn ontstaan tussen de vastgestelde geluidszone en het feitelijk gebruik van deze zone. Er wordt gesteld dat de spreiding van de werkelijke vliegpaden afwijkt van de gemodelleerde spreiding in het aanwijzingsbesluit. Volgens de omschrijving wordt er te netjes rechtuit gevlogen. Niettemin wordt er toch gevraagd om wijziging van de vliegroutes. In het gebruiksjaar 2003/2004 werd de geluidszone al ruimschoots overschreden terwijl Valkenburg nog niet was gesloten. De exploitant heeft desondanks geen maatregelen getroffen en een nog veel grotere overschrijding toegelaten in het gebruiksjaar 2004/2005, zonder toe te zien op een betere spreiding over de diverse vliegroutes. De exploitant is daar tijdig voor gewaarschuwd door de Inspectie.

9) De aanpassing van de geluidzone is erop gericht dat er in de toekomst geen overschrijdingen van de geluidszone meer zal plaatsvinden.



Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema

Thema	Overig
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Nummer inspreker: 19, 25, 30, 48, 49, 58, 75 en 76</p> <p>1) Enkele insprekers pleiten voor helder en objectief taalgebruik. Specifiek wordt gevraagd om uitleg van de termen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Slotcoördinatie;• Bkl-zone;• L_{deni}• Huidige vlootmix;• Ke-berekening;• Ke-contouren. <p>2) Eén inspreker heeft 13 keer het woord "militair" in de Startnotitie geteld en vindt dat verontrustend.</p> <p>3) In het MER moet aandacht zijn voor de trillingen die ontstaan door de geluidsproductie. Door deze trillingen komt ook fijn stof vrij.</p> <p>4) In het MER moet ook de lichthinder van Rotterdam Airport worden onderzocht.</p>	<p>1) In het ontwerp besluit zal getracht worden de gebruikte termen zoveel mogelijk te omschrijven.</p> <p>2) Op Rotterdam Airport vindt in beperkte mate medegebruik van militair vliegverkeer plaats. Het gebruik van het woord is dus onvermijdelijk.</p> <p>3) Alle effecten die optreden als gevolg van vliegtuiggeluid zullen in het MER moeten worden onderzocht. Uit het advies van de Commissie m.e.r. blijkt dan het niet noodzakelijk is aandacht te besteden aan trillingen.</p> <p>4) De infrastructuur en verlichting van en op het luchtvaartterrein worden niet aangepast waardoor er geen veranderingen ten opzichte van de huidige situatie optreden. Het is daarom niet noodzakelijk dit aspect te onderzoeken.</p>



Managementsamenvatting van de inspraak op de Startnotitie MER Rotterdam Airport

De Startnotitie MER Rotterdam Airport heeft van 11 oktober tot en met 9 november 2005 ter inzage gelegen. Op grond van de Wet milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht is een ieder in deze periode in de gelegenheid gesteld zijn of haar zienswijze op de inhoud van de Startnotitie MER Rotterdam Airport schriftelijk en/of mondeling kenbaar te maken. Deze samenvatting is geen volledige weergave van de inspraak, maar geeft een beeld van de hoofdlijnen.

Aantal en aard inspraakreacties

Op de Startnotitie MER Rotterdam Airport zijn door **97** personen en organisaties inspraakreacties ingediend. Er is één openbare hoorzitting gehouden op 25 oktober 2005 te Rotterdam. Tijdens deze hoorzitting hebben 6 mensen ingesproken. De reacties zijn afkomstig van individuele insprekers (82), bewonersverenigingen (2), overheid (9), ondernemers (3) en een natuur- en milieuorganisatie.

Inhoud van de reacties

Bijna 90% van de insprekers is tegen een uitbreiding van het vliegverkeer op Rotterdam Airport. Deze insprekers refereren aan afspraken in het verleden en begrijpen niet dat in een net vastgestelde contour, nu al sprake is van onvolkomenheden. Omwonenden ondervinden nu al teveel geluidsoverlast en luchtvervuiling en er is sprake van een sterk verhoogde kans op ongevallen.

Enkele insprekers pleiten daarentegen voor het bestuderen van de mogelijkheden voor verdere groei van Rotterdam Airport. Groei zou economische voordelen bieden voor de regio, terwijl de negatieve effecten van die groei kunnen worden gecompenseerd.

Procedure

De meeste insprekers kunnen zich niet verenigen met het starten van de huidige procedure:

- Bijna 20% refereert aan de afspraak dat Rotterdam Airport een zakenvliegveld zou worden en blijven. Voor een zakenvliegveld is een correctie van de geluidscontour overbodig.
- 10% vindt de sluiting van vliegveld Valkenburg geen legitiem argument, omdat de sluiting al was voorzien bij de huidige aanwijzing.
- Eveneens geeft 10% aan dat de luchthaven enkele jaren geleden, met minder vluchten, al winst maakte terwijl rendabele exploitatie nu als argument voor uitbreiding wordt aangevoerd.
- Ruim 5% geeft aan dat in het verleden is afgesproken dat Rotterdam Airport gesloten zou worden.

Bijna 15% van de insprekers is ontevreden met de term 'onvolkomenheden' in de Startnotitie. Het is onduidelijk om welke onvolkomenheden het gaat, hoe deze ontstaan zijn en hoe deze voorkomen hadden kunnen worden.

10% van de insprekers, waaronder de gemeente Rotterdam en enkele vliegtuigondernemers, is voor het bestuderen van mogelijkheden om Rotterdam Airport uit te breiden. Om in beeld te krijgen hoe groot de economische effecten van de uitbreiding zijn, moeten de effecten in het MER beschreven worden.



Geluid en lucht

Ongeveer de helft van de insprekers wil onderzocht hebben wat een verruiming van de geluidscontour betekent voor omwonenden. Het gaat daarbij vooral om de nachtrust. Ook voor de berekening van de luchtkwaliteit moet rekening worden gehouden met de effecten op de volksgezondheid.

Enkele insprekers verzoeken bij de geluid- en luchtonderzoeken de mogelijkheden tot het weren van bepaalde typen vliegtuigen en het aanpassen van de vliegroutes te onderzoeken, om zo de overlast te minimaliseren. Ook willen enkele insprekers dat de geluidsoverlast en luchtvervuiling cumulatief berekend worden. Daarbij moet rekening worden gehouden met de vlootsamenstelling, de geluidsproductie van het omliggende wegennet, het treinverkeer en de aanwezige bedrijvigheid.

Plangebied

Ruim tien insprekers geven aan dat het studiegebied te beperkt is. De milieu-effecten beslaan naast het in de Startnotitie genoemde gebied, ook een groot deel van Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel, Zevenhuizen-Moerkapelle, Gouda, Waddinxveen en Vlaardingen.

Den Haag, 4 januari 2006
Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat