



**Quick scan onderbouwing en effecten
aanvraag luchthavenbesluit
Rotterdam The Hague Airport**

Colofon

Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland
Bezuidenhoutseweg 50
2594 AW Den Haag

Tekst en eindredactie
Susanne Kuijpers
Sonja Raaijmakers

Meer informatie:
www.milieufederatie.nl
s.kuijpers@milieufederatie.nl
070-3040114

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding.

April 2016

Inhoudsopgave

Inleiding	4
Notitie reikwijdte en detailniveau.....	5
Economische onderbouwing	5
Heranalyse belevingsonderzoek.....	7
Maatschappelijke kosten-batenanalyse ontwikkeling RTHA	7
Oppervlakken en beperkingengebieden Luchthavenbesluit RTHA.....	9
MER algemeen	10
Geluid	11
Wegverkeer	12
Luchtkwaliteit en emissies	12
Natuur	14
Overig	18

Inleiding

De luchthaven Rotterdam The Hague Airport (RTHA) heeft plannen om het aantal vluchten fors uit te breiden. Om deze uitbreiding mogelijk te maken moet ruimte worden geboden voor het toestaan van meer geluidsoverlast door middel van het nemen van een nieuw luchthavenbesluit door het Ministerie van I&M. In maart 2016 heeft RTHA de rapporten gepresenteerd die deze uitbreidingsplannen moeten onderbouwen en de effecten hiervan beschrijven¹.

In de rapporten is een aantal alternatieven onderzocht:

- Alternatief 1: Referentiesituatie (2025)
Verdere autonome groei tot 2025 binnen de vergunde situatie, waarbij maatschappelijk verkeer voorrang krijgt op commercieel verkeer. Er is een grotere groei van maatschappelijk verkeer dan verwacht bij de omzetting. Dit gaat ten koste van de geluidsruimte voor groot commercieel verkeer.
- Alternatief 2: Groeialternatief (uitsluitend) maatschappelijk verkeer
Referentiesituatie met geluidsruimte voor commercieel verkeer conform de Omzetting en extra ruimte voor maatschappelijk verkeer waardoor de totale geluidsruimte toeneemt.
- Alternatief 3a t/m d: Groeialternatief maatschappelijk én commercieel verkeer
Groeialternatief maatschappelijk verkeer met extra ruimte voor groei van commercieel verkeer (met 4 varianten: 3a t/m 3d)

Van deze onderzochte alternatieven betreft alternatief 3c het voorkeursalternatief van RTHA. De consequenties hiervan zijn fors te noemen. Ten opzichte van de referentiesituatie (alternatief 1) leidt het voorkeursalternatief (alternatief 3c) in 2025 bijvoorbeeld tot:

- Ruim 15.000 extra vliegbewegingen
- 9-11 extra bestemmingen
- 1,1 miljoen extra passagiers
- Meer dan 100 miljoen euro waardedaling van woningen door extra geluidsoverlast
- Bijna 17.000 extra woningen binnen de 48 dB L_{den} geluidscontour en bijna 2.200 extra woningen binnen de 56 L_{den} geluidscontour
- Meer dan 16.000 extra ernstig gehinderden (binnen de 40 dB (A) L_{den} -contour)
- 17,6 kiloton extra CO₂ door starts en landingen van vliegtuigen

Vanwege de grote invloed van de uitbreidingsplannen van RTHA op de leefomgeving heeft de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland (NMZH) voorliggende quick scan uitgevoerd naar de onderbouwing en effecten van de uitbreidingsplannen. Deze quick scan geeft inzicht in waar de rapporten nog onvolledigheden en onjuistheden bevatten om tot zorgvuldige besluitvorming te komen. De meest cruciale punten staan in een blauw kader. Voor de (maatschappelijke) discussie over het luchthavenbesluit en een zorgvuldige besluitvorming is het volgens de NMZH van belang dat alle 42 punten uit de quick scan van een reactie of een aanvulling van informatie worden voorzien.

¹ De rapporten zijn hier te vinden: <http://www.rotterdamthehagueairport.nl/buren-en-omgeving/luchthavenbesluit/luchthavenbesluit-leeswijzer/>

Notitie reikwijdte en detailniveau

1

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is aangegeven welke alternatieven in de MER op welke milieueffecten onderzocht zullen gaan worden. Opvallend is echter dat er in de NRD nog van een voorkeursvariant uit wordt gegaan met lagere aantallen bestemmingen, vluchten en passagiers dan in de MER. Blijkbaar zijn de ambities van RTHA in de periode tussen het verschijnen van de NRD en de MER naar boven bijgesteld. Een verklaring van deze wijziging ontbreekt.

Economische onderbouwing

2

In de economische onderbouwing wordt aangegeven dat uitbreiding binnen de huidige geluidsruimte voorlopig geen optie is omdat de inzet van stillere vliegtuigen nog een aantal jaren op zich zal laten wachten (rapport Economische onderbouwing groeiambitie, blz. 8). Hiermee wordt deze mogelijkheid echter wel heel gemakkelijk afgedaan zonder verdere onderbouwing. De Planbureaus hebben namelijk laten zien dat binnen de huidige geluidsafspraken op een iets langere termijn de groeiambities van RTHA (bijna 39.000 vluchten groot verkeer per jaar) door stillere vliegtuigen haalbaar zijn²:

Scenario	2015	2020	2030	2040
Hoog	24.395	24.395	34.153	53.669
Laag	24.395	24.395	36.593	60.988

Afgesproken maximum aantal vliegbewegingen groot IFR verkeer RTHA (vetgedrukt) en indicatie van capaciteitsgroei op basis van stiller wordende vliegtuigen.

² Mobiliteit – Luchtvaart, Achtergronddocument WLO, CPB/ PBL, 2015.

Wanneer het aantal vluchten wordt vergroot door een vergroting van de geluidsruimte, is het de vraag in hoeverre er nog een prikkel blijft bestaan om stillere vliegtuigen te laten vliegen op RTHA.

3

Over het belang van uitbreiding voor het zakelijk profiel van de luchthaven is de economische onderbouwing vrij vaag. Er wordt dan ook gesteld dat het lastig is om op objectieve en transparante wijze te definiëren wat zakelijk relevante bestemmingen zijn (blz. 28). Dit is echter opmerkelijk, want in een onderzoek van de Erasmus Universiteit naar de economische perspectieven van RTHA³ worden wel zakelijke bestemmingen benoemd op basis van een marktonderzoek van de Schiphol Group, de eigenaar van RTHA. Deze informatie wordt ten onrechte niet betrokken bij de economische onderbouwing van de groeiambities.

³ Economische perspectieven voor Rotterdam The Hague Airport, Erasmus University Rotterdam, M. Nijdam, A. Otgaar, 2014.

4

In de economische onderbouwing wordt aangegeven dat het Traumacentrum Zuid-West Nederland en de Landelijke Politie, dienst Luchtvaart hebben aangegeven dat zij verwachten dat het maatschappelijk relevante en spoedeisende luchtverkeer de komende jaren in beperkte mate verder toe zal nemen (rapport Economische onderbouwing groeiambitie , blz. 30). Om deze groei te accommoderen heeft RTHA daarom hiervoor ruimte opgenomen in alle onderzochte alternatieven (behalve de referentiesituatie). Het is echter opmerkelijk dat een onderbouwing van deze groei die verwacht wordt ontbreekt waardoor niet ingeschat kan worden hoe reëel het is dat de ruimte die gereserveerd wordt voor maatschappelijk verkeer ook daadwerkelijk door dit verkeer benut zal worden.

In ieder geval wordt al aangegeven dat in de groeiscenario's 2 en 3 rekening wordt gehouden met de stationering van een politiehelikopter op RTHA wat tot circa 1000 vluchten zal leiden, terwijl het nog erg onzeker is of de politiehelikopter wel blijvend op de luchthaven gestationeerd zal worden.

Het benutten van het gebruik van eventuele onbenutte geluidsruimte voor maatschappelijke verkeer door commercieel verkeer zou ondervangen kunnen worden door een aparte geluidsruimte voor maatschappelijk verkeer in het luchthavenbesluit op te nemen. Op deze mogelijkheid wordt echter in de rapporten nauwelijks ingegaan.

5

In de economische onderbouwing wordt aangegeven dat in de MKBA de totale bijdrage van de luchthaven aan de werkgelegenheid niet onderzocht is omdat een schatting van de indirecte voorwaartse werkgelegenheidseffecten met te veel onzekerheid omgeven zou zijn. Om hier toch een schatting van te geven, wordt in de economische onderbouwing aangegeven dat op basis van het bij Schiphol gebruikte kengetal van 3000 arbeidsplaatsen per miljoen passagiers uitgekomen zou worden op een totale werkgelegenheid als gevolg van de aanwezigheid van de luchthaven van 8850 arbeidsplaatsen in het voorkeursalternatief (rapport Economische onderbouwing groeiambitie , blz. 38). Dit zijn echter veel grotere werkgelegenheidseffecten dan de Erasmus Universiteit in een onderzoek naar RTHA⁴ benoemt: zij geven aan dat er in 2007 (ruim 1,1 miljoen passagiers) sprake was van 350 á 450 achterwaartse banen en 550 á 1450 voorwaartse banen.

⁴ Economische perspectieven voor Rotterdam The Hague Airport, Erasmus University Rotterdam, M. Nijdam, A. Otgaar, 2014.

Heranalyse belevingsonderzoek

6

Het doel van de heranalyse van het belevingsonderzoek was te komen tot een vergelijking tussen de hinderbeleving van bewoners van buiten en binnen de 48 L_{den} contour en tussen bewoners van het oostelijk en westelijke deel binnen de 48L_{den} contour. De steekproef is echter zo beperkt in omvang (slechts N=206 binnen 48L_{den} en N=113 binnen 48L_{den} oost en N=93 binnen 48L_{den} west) dat de betrouwbaarheid van de conclusies die aan dit onderzoek verbonden kunnen worden erg beperkt is. Dit wordt in de heranalyse ook erkend. Omdat de omvang van de steekproef van tevoren bekend was en ook bekritiseerd werd, is het de vraag waarom deze heranalyse überhaupt nog heeft plaatsgevonden en waarom deze is toegevoegd aan de onderbouwing van het luchthavenbesluit.

Maatschappelijke kosten-batenanalyse ontwikkeling RTHA

7

Naar aanleiding van de analyse naar de ontwikkeling van de markt vraag wordt in de MKBA geconcludeerd dat de door de luchthaven aangedragen groeivarianten matchen met de potentiële markt vraag. Het is echter opmerkelijk dat hierbij niet gekeken wordt naar de recent (2015) door de planbureau uitgebrachte Welvaart en Leefomgeving scenario's. Deze geven namelijk ook een beeld van de ontwikkeling van het aantal vluchten van de regionale luchthavens⁵:

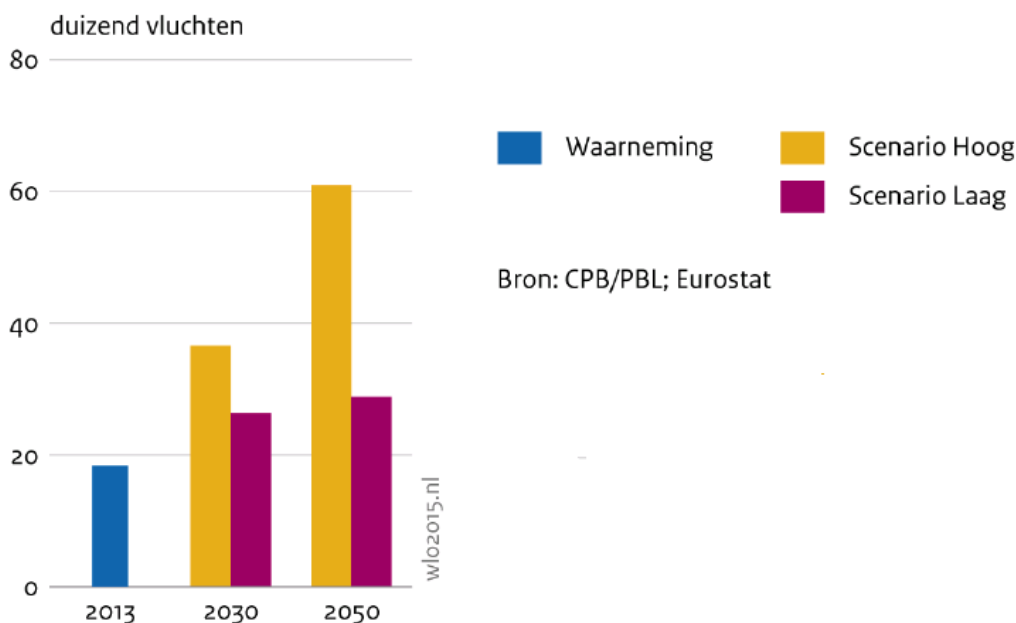
8

Het is opvallend dat bij het onderzoek naar de markt vraag niet specifiek gekeken is naar de markt voor zakelijke reizigers. Zowel RTHA als de verschillende betrokken overheden richten zich in hun beleid op het versterken van het zakelijk profiel van de luchthaven. Dit wordt ook in de rapporten die horen bij de aanvraag van het Luchthavenbesluit bevestigd. Het is dus een cruciale vraag of voor het bedienen van deze zakelijke passagiers een uitbreiding van het aantal vluchten nodig zou zijn of een uitbreiding bijdraagt aan de versterking van het zakelijk profiel van de luchthaven. In de MKBA wordt aangegeven dat het huidige percentage zakelijke passagiers 30% bedraagt (blz. 32). Hiermee wordt bijvoorbeeld niet voldaan aan de ambities die zijn opgenomen in het provinciale beleid om een percentage van 50% zakelijke passagiers te behalen. Een analyse naar de markt vraag gericht op zakelijke reizigers is dus cruciaal om na te gaan of uitbreiding van RTHA aansluit bij de doelen en ambities die gelden voor de luchthaven. Deze ontbreekt nu ten onrechte.

⁵ Mobiliteit – Luchtvaart, Achtergronddocument WLO, CPB/ PBL, 2015.

Aantal vluchten van en naar regionale luchthavens volgens WLO-scenario's

Rotterdam – The Hague Airport



9

In de MKBA wordt gesteld dat het lastig is om de omvang van het effect van een toename aan zakelijke reizigers en het daarmee samenhangende welvaartseffect te bepalen (blz. 48). Dit is erg opmerkelijk aangezien RTHA juist de ambitie heeft een luchthaven met een zakelijk profiel te zijn. Het is dus van groot belang om te weten wat dan de effecten zijn van een toename van het aantal zakelijke reizigers.

10

In de tabellen met resultaten van de analyse in het MKBA rapport, worden effecten die buiten beschouwing worden gelaten (emissies in de MKBA op regionaal niveau) voorzien van de score '0'.

Dit geeft echter een verkeerd beeld omdat deze score impliceert dat er geen effect is in plaats van dat er wel een effect is, dat niet wordt meegenomen.

11

De MKBA laat zien dat het bieden van meer ruimte aan maatschappelijk verkeer (en niet aan commercieel verkeer) leidt tot een negatieve baten-/kostenverhouding, terwijl deze verhouding steeds sterker positief is naarmate er meer ruimte wordt geboden aan commercieel verkeer. Dit is een vreemde situatie: ruimte bieden aan maatschappelijk verkeer is dus ongunstig voor de maatschappelijke baten-/kostenverhouding. Dit vraagt om een toelichting waarbij ook inzicht wordt gegeven in de beperkingen van de MKBA als instrument, maar deze toelichting ontbreekt.

12

Een gevoeligheidsanalyse naar uitstel van de investeringen ontbreekt in de MKBA. Juist omdat op termijn verwacht wordt dat door stillere vliegtuigen er meer gevlogen kan worden zonder uitbreiding van de geluidsruijme⁶, zou het interessant zijn om na te gaan wat uitstel zou betekenen voor de kosten en baten. Naar verwachting zullen de kosten als gevolg van negatieve externe effecten (geluidshinder) daardoor dalen, maar de vraag is wat dit betekent voor de baten. Het is een gemiste kans dat deze informatie nu ontbreekt.

Oppervlakken en beperkingengebieden Luchthavenbesluit RTHA

13

In het rapport 'Oppervlakken en beperkingengebieden Luchthavenbesluit RTHA' wordt aangegeven dat volgens het Besluit Burgerluchthavens er rond de luchthaven een gebied met een straal van 6 km moet zijn waar bestemmingen/grondgebruik in de vorm van natuurgebied of vogelgebied niet zijn/is toegestaan. Op de kaart op blz. 30 wordt dit gebied aangegeven. De beperkingen die voor dit gebied gelden wat betreft een vogelaantrekkende werking zijn tot op heden niet formeel vastgelegd, maar zouden in het luchthavenbesluit wel formeel geïmplementeerd en daarmee juridisch vastgelegd worden.

Er wordt echter nergens toegelicht wat dit betekent voor de bestaande natuurgebieden die binnen deze zone liggen (mogelijke veranderingen in het beheer) en welke beperkingen dit precies met zich mee brengt voor geplande nieuwe natuur- en recreatiegebieden in de regio. Dit zou mogelijk consequenties kunnen hebben voor natuurdoelen en het stoppen van de achteruitgang van de biodiversiteit.

⁶ Mobiliteit – Luchtvaart, Achtergronddocument WLO, CPB/ PBL, 2015.

MER algemeen

14

In de beschrijving van het studiegebied (hoofdrapport MER, blz. 27) wordt slechts de ligging van de luchthaven RTHA omschreven. Er wordt niet ingegaan op het gebied waarin effecten van de uitbreidingsplannen te verwachten zijn en dat dus onderzocht zal moeten worden.

15

Het overzicht van effecten uit de MER geeft weinig inzicht in de verschillen tussen alternatieven. In de MER is ervoor gekozen om de onderzochte effecten van de verschillende alternatieven te voorzien van een kleurscore. Dat is op zich een goede methode om de effecten in een oogopslag zichtbaar te maken. Maar de indeling in verschillende kleurcategorieën is dusdanig grof gekozen dat er slechts op enkele onderzochte effecten verschillen tussen de alternatieven zichtbaar zijn. Door de categorieën minder grof in te delen zouden de verschillen tussen de alternatieven beter inzichtelijk worden.

16

De aanzet tot een evaluatie programma die in de MER wordt gegeven is wel heel erg mager. In de MER (hoofdrapport, blz. 124) wordt aangegeven dat vanuit de Wet milieubeheer het bevoegd gezag verplicht is om de effecten, welke zijn beschreven in de MER, tijdens en na

de realisatie van het project te evalueren. In de aanzet hiertoe wordt slechts aangegeven dat op de onderwerpen verkeer en vervoer, geluid en gezondheid onderzoek uitgevoerd zal moeten worden. Deze aanzet had echter wel wat uitgebreider gekund met voorstellen hoe dit onderzoek uitgevoerd zou moeten worden, of er aangesloten kan worden bij reeds lopende meet- en onderzoeksprogramma's, welke beperkingen of moeilijkheden er zitten aan deze onderzoek etc.

17

Een goede vergelijking tussen de huidige situatie (2015) en de referentiesituatie (2025) ontbreekt. De referentiesituatie gaat uit van een ontwikkeling van de luchthaven binnen het beleid zoals dat is vastgelegd in de huidige omzettingsregeling. De gegevens over de referentiesituatie laten zien dat hierbij uit wordt gegaan van een groei van bijna 10% van het groot verkeer. Ook wordt uitgegaan van een aantal andere omvangrijke ontwikkelingen met grote effecten op de leefomgeving zoals de realisatie van de A16 Rotterdam. De commissie MER pleitte er daarom in haar advies over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport voor om zowel de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied te beschrijven als de verwachte milieutoestand in 2025 als gevolg van de autonome ontwikkeling. Dit is echter slechts in zeer beperkte mate gebeurd.

Geluid

18

De kaarten waarop de geluidscontouren die horen bij de verschillende alternatieven worden weergegeven, zijn onvoldoende gedetailleerd om inzichtelijk te maken of specifieke woningen binnen of buiten een contour vallen. Hierdoor kunnen bewoners dus niet exact zien wat de uitbreidingsplannen van RTHA voor hun woonsituatie gaan betekenen wat geluid betreft.

19

De geluidseffecten van een toename van het helikopterverkeer en het klein verkeer zijn met veel onzekerheden omgeven. In de MER wordt aangegeven dat helikopterverkeer en klein verkeer mogelijk tot andere aantallen ernstig gehinderden en slaapverstoorden leiden dan op basis van de gehanteerde dosis-effectrelaties wordt berekend. Maar er zijn geen dosis-effectrelaties beschikbaar om de effecten per type verkeer te bepalen. Er kan wel gekeken worden naar de relatieve bijdrage van de relatieve bijdrage van dit verkeer in de handhavingspunten, maar omdat een deel van het helikopterverkeer niet over de handhavingspunten vliegt, telt de bijdrage van helikopterverkeer maar beperkt mee voor de totale geluidsbelasting. Het is onduidelijk wat de exacte consequenties van deze onzekerheden voor het inschatten van de geluidseffecten van het helikopterverkeer en klein verkeer zijn voor het beeld van de totale geluidseffecten dat wordt gepresenteerd in de MER.

20

Er wordt ten onrechte gesteld dat er geen kwantitatieve normen gelden voor stiltegebieden. RTHA ligt vlakbij het stiltegebied Midden-Delfland en op grotere afstand van de luchthaven liggen ook andere stiltegebieden. In het rapport Geluid wordt (op blz. 13) ten onrechte gesteld dat er voor de stiltegebieden geen kwantitatieve normen zijn vastgesteld. Voor de stiltegebieden geldt dat het geluid de grens van 40 decibel niet overstijgt⁷. Er zou dus moeten worden nagegaan in hoeverre de in de MER beschreven alternatieven strijdig zijn met dit beleid.

21

De aannames over het aantal nachtvluchten lijken onrealistisch. In het rapport Geluid wordt (op blz. 38) aangegeven dat in de alternatieven 2 en 3 van een gelijk aantal nachtvluchten is uitgegaan. Dit is een vreemde aanname, want het totaal aantal vluchten van groot commercieel verkeer loopt op van alternatief 2 tot en met alternatief 3d. Het merendeel van de nachtvluchten wordt uitgevoerd door groot commercieel verkeer, zo laat het rapport Geluid zien. Het is dus aannemelijk dat als er meer vluchten door groot commercieel verkeer worden uitgevoerd, het aantal nachtvluchten evenredig toe zal nemen. Het is onduidelijk waarom daar niet in het rapport Geluid vanuit wordt gegaan.

⁷ <http://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/landschap/stiltegebieden/>

Wegverkeer

22

De afbakening van het studiegebied voor effecten als gevolg van een toename van het wegverkeer lijkt opmerkelijk gekozen te zijn. Er worden namelijk effecten voorzien tot aan de grenzen van het studiegebied. Het is dus aannemelijk dat die effecten er net over de grenzen van het studiegebied ook zullen zijn. Het studiegebied had zo gekozen moeten worden dat alle locaties waar effecten plaatsvinden binnen het studiegebied vallen.

Luchtkwaliteit en emissies

23

De MER richt zich wat de uitstoot van CO₂ betreft op de uitstoot als gevolg van de Landing and Take-off cycli (LTO-cycli). Er wordt aangegeven dat de CO₂ die tijdens de rest van de vlucht wordt uitgestoten een aangelegenheid is van luchtvaartmaatschappijen en niet van luchthavens. Hierdoor geeft de MER echter een onvolledig beeld van de totale hoeveelheid CO₂ uitstoot als gevolg van de verschillende toekomstscenario's. Bedrijven die zich in de regio vestigen als gevolg van een uitbreiding van RTHA is ook een aangelegenheid van deze bedrijven en een toename van verkeer als gevolg van de uitbreidingsplannen is ook een aangelegenheid van automobilisten, maar deze effecten worden, terecht, wel in beeld gebracht. Dit zou dus ook moeten gelden voor de totale hoeveelheid CO₂ uitstoot.

24

In de MER wordt een beeld gegeven van de achtergrondconcentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} (hoofdrapport MER, blz. 73). Er zit echter een grote spreiding tussen de minimum en de maximum waarde hiervan. Er wordt ten onrechte niet toegelicht waar die grote spreiding vandaan komt. Ook de bron van deze gegevens ("gcn 2013") is niet terug te vinden in de literatuurlijst en is niet te achterhalen.

25

Er wordt in de MER ten onrechte gesuggereerd dat omwonenden bij uitbreiding van de luchthaven langer leven door een lagere concentratie roet. In de MER (hoofdrapport, blz. 75) wordt gesteld dat voor elke 0,5 µg/m³ extra roet waar mensen langdurig aan bloot gesteld worden zij drie maanden korter leven.

Vervolgens wordt aangegeven dat er ten opzichte van 2015 in 2025 sprake is van een daling van de roetconcentratie met circa 0,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, ongeacht de ontwikkeling van de luchthaven en dat dit een verlenging van de levensduur van omwonenden met gemiddeld 4 maanden betekent. Dit is echter een effect van de autonome ontwikkeling en dus niet zo relevant. Er moet gekeken worden naar het verschil tussen de referentiesituatie (alternatief 1) en de andere alternatieven. Daaruit blijkt bijvoorbeeld dat in het voorkeursalternatief (alternatief 3c) in 2025 0,4 ton extra elementair koolstof (roet) wordt uitgestoten ten opzichte van de referentiesituatie. In de MER wordt gesteld dat die extra uitstoot niet tot significante veranderingen in concentratie leidt, maar tot een langere levensduur zal het in ieder geval niet leiden.

26

In de MER ontbreekt een nadere toelichting op de onzekerheid waarmee de gegevens over de effecten op luchtkwaliteit omgeven zijn. Zo wordt er in het hoofdrapport (blz. 77) het volgende gesteld over deze onzekerheid: *“Vanwege het ontbreken van een rekenvoorschrift voor het uitvoeren van luchtkwaliteitsberekeningen ten gevolge van vliegverkeer en de daarbij horende validatie, bestaat er een onzekerheid over de uitkomsten van de concentratieberekeningen ten gevolge van het vliegverkeer.”*

Dit vraagt om een andere uitleg over hoe groot die onzekerheid dan ongeveer is. Zijn de gepresenteerde effecten slechts natte vingerwerk? Kunnen de werkelijk effecten 10%, 50%, 100% of 200% afwijken? Meer uitleg hierover zou op zijn plaats zijn.

27

In de MER (hoofdrapport, blz. 77) wordt aangegeven dat bij de bepalen van de emissies ten gevolge van het vliegverkeer is uitgegaan van een bepaalde standaardmotor voor een vliegtuigtype en er geen rekening is gehouden met aanpassingen aan die motoren. Dit brengt dus een onzekerheid met zich mee voor de emissieberekeningen. Het zou daarom terecht zijn om aan te geven hoe vaak dergelijke aanpassingen van motoren voorkomen en of dit betekent dat de gepresenteerde emissies een overschatting of een onderschatting van de werkelijke situatie zullen zijn. Deze toelichting ontbreekt.

28

Er ontbreekt ten onrechte informatie over de concentraties ultrafijnstof in de MER. Eind 2014 bleek uit onderzoek van TNO rond Schiphol dat vliegverkeer wat luchtvervuiling betreft juist door de uitstoot van ultrafijnstof bij de start zorgt voor verhoogde concentraties in de omgeving⁸. Naar aanleiding hiervan is in de Commissie Regionaal Overleg (CRO) aangedrongen op onderzoek naar ultrafijnstof rond RTHA. Ook is door RIVM vervolgonderzoek rond Schiphol uitgevoerd waarvan de eerste bevindingen in september 2015 gepubliceerd zijn⁹. Er is door bestuurlijke partijen op aangedrongen om ook RTHA bij vervolgonderzoek te betrekken waarop het ministerie van I&M berekeningen heeft uitgevoerd die begin 2016 gereed waren en in het voorjaar gepubliceerd zullen worden.

Kortom, er is al veel meer informatie beschikbaar dan in de MER (hoofdrapport, blz. 77) wordt aangegeven en er is al sinds eind 2014 aangedrongen op meer inzicht in

⁸ Ultrafijnstof rondom Schiphol, Tijdschrift Lucht, Keuken *et al.*, december 2014.

⁹ Nader verkennend onderzoek ultrafijnstof rond Schiphol, RIVM, Bezemer *et al.*, 2015.

de situatie met betrekking tot ultrafijnstof rond RTHA, juist omdat ultrafijnstof grote gevolgen kan hebben voor de gezondheid van omwonenden. RTHA heeft dus alle kans gehad om zich tijdig te richten op het inwinnen van meer informatie hierover of het uitvoeren van metingen. Het schiet te kort om dit belangrijke onderwerp nu in de MER slechts als leemte in kennis af te doen.

dan 1,5 graad. Ook wordt de uitspraak van de rechter in het kader van de door Urgenda aangespannen klimaatzaak (2015) ten onrechte niet genoemd. De rechter heeft geëist dat Nederland in 2020 minimaal 25% CO₂-reductie realiseert (t.o.v. 1990). Zowel het klimaatakkoord van Parijs als de uitspraak van de rechter in de klimaatzaak betekenen dat de plannen van RTHA nog meer in strijd zijn met het klimaatbeleid.

29

De informatie over hoe de plannen van RTHA zich verhouden tot het klimaatbeleid is onvolledig. In het deelonderzoek luchtkwaliteit wordt (op blz. 10) het klimaatbeleid geschetst. Deze schets is echter onvolledig. Hierin ontbreken de afspraken die gemaakt zijn in het klimaatakkoord van Parijs (2015). Hierin is opgenomen dat de opwarming van de aarde beperkt moet blijven tot ruim beneden 2 graden in 2100, met het streven het niet meer te laten zijn



Natuur

30

In het beoordelingskader natuur wordt verstoring ten onrechte alleen kwalitatief meegenomen in plaats van ook kwantitatief. Naar aanleiding van het geluidsonderzoek is te berekenen hoeveel oppervlak van natuurgebieden extra verstoord wordt. Dit effect is dus niet alleen kwalitatief, maar ook kwantitatief vast te stellen.

31

De effecten van een toename van verstoring op beschermde natuurgebieden (Natuurnetwerk Nederland (NNN) en beschermde weidevogelgebieden) worden ten onrechte gebagatelliseerd. In de MER (hoofdrapport, blz. 95) wordt aangegeven dat in de NNN gebieden en weidevogelgebieden in de omgeving van RTHA bij alternatief 3d de verstoring toe zal nemen met ongeveer 2 dB(A). Op de plekken waar de geluidsbelasting hierdoor boven de 40 dB(A) komt is dan al sprake van een afname van dichtheden aan broedvogels bij soorten die het meest gevoelig zijn voor verstoring. Er wordt echter aangegeven dat die afname verwaarloosbaar zou zijn in relatie tot de jaarlijkse fluctuaties in aantallen broedparen. Dit is echter een onjuiste conclusie. Omdat er door de toename van verstoring sprake is van aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van beschermde gebieden, moet de beleidsregel natuur, compensatie en landschap van de provincie Zuid-Holland toegepast worden. Deze stelt bijvoorbeeld dat bij geluidsverstoring in de NNN gebieden voor compensatie uit moet worden gegaan van een compensatieopgave van 35% van de zone binnen de 47dB(A)-contour. Ook voor de beschermde weidevogelgebieden geldt een compensatieplicht. Hier wordt ten onrechte in de MER aan voorbij gegaan. De compensatieopgave zou dus bepaald moeten

worden en vervolgens zal duidelijk moeten worden gemaakt hoe deze compensatieopgave gerealiseerd kan worden.

32

De verstoringseffecten op natuur worden ten onrechte slechts met ‘-’ beoordeeld. Als gevolg van een groei van het aantal vliegbewegingen, nemen de geluidscontouren in oppervlakte behoorlijk toe, dit toont het geluidsonderzoek aan. Nabij het vliegveld liggen diverse gebieden met natuurwaarden die gevoelig zijn voor verstoring (met name weidevogels). Het is daarom erg opmerkelijk dat deze effecten slechts als ‘-’ / licht negatief worden beoordeeld en niet als negatief of sterk negatief zoals ook bij de verschillende effecten binnen de categorie ‘geluid’ is gebeurd.

33

De gegevens die gebruikt zijn om vast te stellen of de verschillende alternatieven mogelijk in strijd zijn met de Flora- en Faunawet zijn veel te veel verouderd. In het rapport van de MER over beschermde soorten wordt (vanaf blz. 18) aangegeven welke beschermde soorten in de omgeving van de luchthaven zijn aangetroffen. Hierbij wordt echter gebruik gemaakt van gegevens die soms al meer dan tien jaar oud zijn (bijvoorbeeld vleermuizen). Die zijn veel te veel verouderd om een beeld te kunnen geven van het voorkomen van beschermde soorten in de actuele situatie. Wanneer er geen betrouwbare recente gegevens uit bronnen van derden beschikbaar waren geweest, dan had er nieuw, eigen onderzoek uitgevoerd moeten worden om te inventariseren welke (beschermde) soorten er voorkomen.

34

Bij het nagaan van mogelijke verstoringseffecten van klein verkeer wordt geredeneerd vanuit een papieren situatie in plaats van vanuit de werkelijke situatie. In het onderzoek van de MER naar effecten op beschermde soorten wordt (op blz. 34) gesteld dat het klein verkeer een gedragscode naleeft waarin is opgenomen dat er niet over beschermde natuurgebieden wordt gevlogen. Een gedragscode is echter erg vrijblijvend en geeft geen garanties op naleving hiervan. Er had dus nader onderbouwd moeten worden met gegevens van de werkelijke vliegpatronen of deze gedragscode op dit punt wordt nageleefd zodat duidelijk zou worden of er inderdaad kan worden aangenomen dat het klein verkeer niet over beschermde natuurgebieden vliegt.

35

Het is vreemd dat voor het nagaan van mogelijke effecten op beschermde planten alleen het gebied nabij de luchthaven in beschouwing wordt genomen. In het rapport van de MER naar effecten op beschermde soorten wordt (op blz. 37) gesteld dat in de omgeving van de luchthaven sprake is van matig voedselrijke systemen waardoor een kleine hoeveelheid extra stikstofdepositie door een toename van weg- en vliegverkeer geen effect zal hebben.

Ook op grotere afstand van de luchthaven kan er echter een toename van de stikstofdepositie verwacht worden waar juist sprake van een (natuurlijke) voedselarme situatie is en er dus wel beschermde planten beïnvloed kunnen worden door een toename van stikstofdepositie. Deze effecten worden nu ten onrechte buiten beschouwing gelaten.

36

De toelichting waarom er geen effecten op het Natura 2000-gebied Meijendel & Berkheide zullen zijn is onnavolgbaar. In de Natuurtoets wordt (op blz. 33) bij een beschrijving van de effecten op Meijendel & Berkheide gesteld dat *“Door een gerichte ingreep in de ondergrond in de Van Dixhoorn-driehoek bij Hoek van Holland over een grote oppervlakte een gunstige uitgangssituatie is geschapen voor het ontstaan van grote oppervlakte witte duinen en grijze duinen. Een additie van minder dan 0,05 mol N/ha/jr zal op deze gerealiseerde kwaliteitsverbetering en gerealiseerde uitbreiding geen meetbaar negatief effect hebben.”*

De Van Dixhoorn-driehoek ligt echter helemaal niet in Meijendel & Berkheide en het is dus onduidelijk waarom een ingreep daar relevant zou zijn voor effecten ten aanzien van Meijendel & Berkheide.

37

De effecten van de piekwaarden van geluidsbelastingen op natuur zijn ten onrechte niet in beschouwing genomen. In het rapport Geluid is de LA_{max} berekend. Deze waarde geeft het maximum weer van het geluid dat wordt geproduceerd door een passage van een vliegtuig op enig moment in een jaar. Juist de pieken in geluid kunnen voor verstoring zorgen van beschermde dieren. In het onderzoek naar de effecten op natuur is echter alleen gekeken naar L_{den} en niet naar LA_{max} .

38

De effecten op vliegroutes van vogels tussen slaap- en foerageergebieden zijn ten onrechte niet in beschouwing genomen. Bijvoorbeeld een soort als de Lepelaar broedt in het Quackjeswater op Oostvoorne en foerageert in de Akerdijkse Plassen. Het ligt dus voor de hand dat op deze soort effecten kunnen optreden van de uitbreidingsplannen van RTHA. Hier wordt in het MER ten onrechte niet op ingegaan.

39

Er wordt ten onrechte vanuit gegaan dat de weidevogelstand van Midden-Delfland stabiel is. In het deelrapport Beschermde Soorten wordt (op blz. 35) gesteld dat volgens de 'beschikbare gegevens' de weidevogelstand in Midden-Delfland stabiel is. Uit welke gegevens dit dan blijkt wordt niet vermeld. Dit zou namelijk erg bijzonder zijn omdat weidevogels vrijwel overal hard achteruit gaan, er zijn geen bronnen bekend dat

Midden-Delfland hier een uitzondering op zou zijn. Vanwege deze kwetsbaarheid van de weidevogels letten aanvullende negatieve effecten zoals een toename van de verstoring dus nog nauwer.

40

Het is onduidelijk waarom negatieve effecten door een toename van verstoring op de vogels in de Akerdijkse Plassen worden uitgesloten. In het deelrapport over Beschermde Soorten wordt (op blz. 35) aangegeven dat er in de Akerdijkse Plassen sprake is van een toename van verstoring die van dusdanige omvang is gevoelige soorten hier nadelen van ondervinden. Dit wijst er dus op dat negatieve effecten niet uitgesloten kunnen worden. Vanwege onnavolgbare redenen wordt echter vervolgens geconstateerd dat er geen ingrijpende veranderingen met betrekking tot de instandhouding van broedvogels te verwachten zijn. Negatieve effecten voor de vogels van Akerdijk worden dus ten onrechte uitgesloten.

Overig

41

Er is ten onrechte geen gevoeligheidsanalyse uitgevoerd naar de effecten van een toename van de interferentie met het lichtverkeer van en naar Schiphol. Uit het onderzoek Vliegpatronen en vlieggedrag Rotterdam The Hague Airport (2014) blijkt dat afwijkingen van de vastgestelde vertrekroutes geen uitzondering zijn: zowel in gebruiksjaar 2012 als in gebruiksjaar 2013 week circa 60% van het verkeer op enig moment van de vertrekroute af. Het van de route afwijken is daar een direct gevolg van de interferentie van de vliegroutes van/naar RTHA met het Schiphol-luchtruim en de Schiphol-verkeersstromen. Door het RTHA-verkeer te laten afwijken van de routes zorgt de verkeersleiding ervoor dat dit verkeer zoveel mogelijk wegblijft van de Schiphol-verkeersstromen en zich zo kort mogelijk bevindt in het voor Schipholverkeer bestemde (TMA-)luchtruim. Aangezien milieueffecten van de luchthaven, zoals geluidbelasting in de omgeving, in belangrijke mate worden bepaald door de daadwerkelijk gevolgde routes, zal het effect van deze routeafwijkingen ook moeten worden meegenomen in de MER. Dit is tot op zekere hoogte ook wel gebeurd: er wordt aangegeven dat er tot 2020 geen substantiële verandering te verwachten is in het aandeel vluchten dat van de routes afwijkt. Ontwikkeling in vlootomvang (groei) van Rotterdam zal wel het aantal afwijkingen op de vliegroutes in evenredige mate doen toenemen. Er wordt echter niet verder gekeken dan 2020, terwijl de uitbreidingsplannen van RTHA betrekking hebben op de periode tot en met 2025. Het is daarom onduidelijk of er na 2020 wel sprake kan zijn van een toename van de interferentie van het luchtverkeer van RTHA en Schiphol. Als dit het geval zou zijn, dan kan dat van grote invloed zijn op de omvang van de geluidshinder. Daarom had in de MER een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd moeten worden naar de effecten van een toename van de interferentie tussen het verkeer van RTHA en Schiphol.

42

De effecten op recreatie(gebieden) zijn ten onrechte niet in beschouwing genomen (waaronder het natuur- en recreatiegebied 'de Vlinderstrik' dat in het kader van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam is aangelegd). In de MER wordt hier in zijn geheel geen aandacht aan besteed. Dit zou wel moeten gebeuren, ook om na te gaan of de provinciale beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap zou moeten worden toegepast.