

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Datum: 8 maart 2023
Betreft: Zienswijze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) t.b.v. het luchthavenbesluit RTHA
Ons kenmerk: 20230307-013

Geachte Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Mede namens Natuurmonumenten, KNNV Natuurlijk Delfland, KNNV Natuurlijk Rotterdam en KNNV Natuurlijk Waterweg Noord, Midden-Delflandvereniging, Natuur- en Vogelwacht Rotta en de vereniging voor Natuur- en Milieubescherming Pijnacker maken wij onze zienswijze kenbaar met betrekking tot de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) t.b.v. het luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport (RTHA).

Onze organisaties staan met elkaar voor de kwaliteit van de natuur en de bredere leefomgeving in het gebied dat onder invloed staat van de luchthaven. Deze zienswijze op de NRD hebben wij opgesteld vanuit de volgende voor ons cruciale doelen:

- **Natuur- en Milieukwaliteit (meestal meetbaar en in richtlijnen vastgelegd):**
 - vermindering van de emissie van broeikasgassen;
 - verbetering van de luchtkwaliteit door vermindering van de emissie van luchtverontreinigende stoffen;
 - beperking van de negatieve invloed op de biodiversiteit (onder meer uitstoot van stikstof en invloed daarvan op de kritische depositiewaarde van natuurgebieden);
 - verminderen van negatieve effecten op leef- en foerageergebieden van vogels (m.n. als gevolg van verstoring);
- **Kwaliteit van de leefwereld (minder meetbaar, meer perceptie):**
 - zo min mogelijk geluids- en geurhinder;
 - geen schadelijke gevolgen voor de volksgezondheid;
 - een aantrekkelijke en gevarieerde openbare ruimte c.q. mogelijkheden voor ongestoorde beleving van het Bijzonder Provinciale Landschap.

In onze zienswijze gaan wij in op de in de NRD genoemde alternatieven (paragraaf 2.3, pagina 13). Deze alternatieven corresponderen niet met de in het NRD voorgestelde te onderzoeken alternatieven voor de MER (paragraaf 2.3.7, *figuur 1: Overzicht te onderzoeken alternatieven*, pagina 17).

- Alternatief 1: Referentiesituatie: Omzettingsregeling (2013);
- Alternatief 2: Uitkomst Participatietraject (EPP);
- Alternatief 3: o.b.v. reflecties Eindproduct Participatietraject
 - 3a: EPP meer ontwikkelruimte;
 - 3b: EPP beperkte ontwikkelruimte;
 - 3c: EPP zonder ontwikkelruimte.
- Alternatief 4: Overige alternatieven en sluiting van de luchthaven

Allereerst geven wij een algemene zienswijze waarna we per alternatief zullen ingaan op onze belangen.

Algemene zienswijze

Groei vliegbewegingen

Veel van de genoemde alternatieven hebben als uitgangspunt dat het aantal vliegbewegingen zal toenemen, dit door de inzet van 'duurzamere' vliegtuigen waardoor er ontwikkelruimte ontstaat. Hiermee wordt de "milieuwinst" direct teniet gedaan, dit mechanisme wordt betiteld al de Jevons paradox zonder inspanning om over te gaan op meer duurzame vormen van vervoer zoals de trein.

Wij zijn van mening dat er geen noodzaak en economisch belang is voor de continue groei van het aantal vluchten. Recent onderzoek van ABN AMRO toont aan dat 8 op de 10 Nederlanders verwacht minder te gaan vliegen in de toekomst. Grote bedrijven bezinnen zich op hun vlieggedrag juist door de ervaringen met tijd- en plaats-onafhankelijk werken als gevolg van COVID-19. Het vestigingsklimaat is van veel meer factoren afhankelijk dan vliegen alleen en kan door een veel kleiner maar kwalitatief beter netwerk, aangevuld met goede lange-afstandstreinverbindingen, prima in stand worden gehouden. Het RLI heeft in 2016 in haar adviesrapport 'Mainports voorbij' al geadviseerd dat het vestigingsklimaat steeds meer bepaald zal worden door andere factoren en sectoren dan luchtvaart. Daarnaast is RTHA maar beperkt een luchthaven voor zakelijke reizigers.

Ten tweede is het de vraag of nieuwe vliegtuigen wel op alle relevante aspecten duurzamer zijn dan de bestaande vloot. Daar gaan we verderop in deze zienswijze dieper op in.

Maar bovenal zijn we van mening dat de omvang van de huidige problemen met klimaat, biodiversiteit en leefbaarheid maken dat alle sectoren moeten bijdragen aan het oplossen van deze problemen. Dat betekent ook voor de luchtvaart dat het potentieel van technische maatregelen maximaal dient te worden ingezet voor verlaging van de negatieve impacts. Groei van het aantal vluchten bij gelijkblijvende impacts is niet voldoende.

Stikstof en natuur

Nederland zit midden in een stikstofcrisis. Ook de (natuur)gebieden rond RTHA staan ernstig onder druk. Onlangs toonde de commissie Remkes aan dat de luchtvaart voor een groter deel van de Nederlandse uitstoot verantwoordelijk is dan voorheen gedacht. RTHA beschikt niet over de benodigde natuurvergunning. Wanneer het aantal vluchten van RTHA mag groeien zal ook de stikstofuitstoot groeien en zal de natuur nog verder onder druk komen te staan.

Wij pleiten voor de volgende punten:

- Zolang de kritische depositiewaarde van de betrokken natuurgebieden nog niet behaald zijn mag ook de luchtvaart niet groeien;
- De luchtvaart moet, net als alle sectoren, bijdragen aan het verlichten van de druk op Nederlandse natuurgebieden. Daarom moet de stikstofuitstoot in 2030 gehalveerd worden;
- Geen natuurvergunning betekent ook geen licence to operate.

Gezondheid

Wij vragen meer aandacht voor de impact op gezondheid en leefomgeving; de kwaliteit van leven. Door vlootvernieuwing zullen tot 2050 vliegtuigen waarschijnlijk wel steeds stiller worden. Echter wordt de afname van geluid door mens en natuur anders ervaren. Het gemiddelde geluidsniveau is niet per se een goede maat voor de ervaren hinder: geluid wordt door omwonenden ervaren in pieken. Meer vluchten betekent meer geluidpieken.

Wij pleiten voor de volgende punten:

- Om geluidshinder echt te laten afnemen, is mogelijk een afname van het aantal vluchten nodig. Daarom is het noodzakelijk ook een krimpscenario voor RTHA uit te werken;
- Hanteer, totdat er een uitgebreidere hindernorm is ontwikkeld, de WHO-richtlijn van 45 dB Lden i.p.v. de huidige gehanteerde 48 dB Lden;
- Het is nodig de berekende norm voor geluidshinder te vervangen door een norm die gebaseerd is op heldere grenswaarden voor gemeten geluid en werkelijke hinderbeleving. Hierbij moet rekening worden gehouden met piekbelasting, maximale frequentie per uur per baan en per etmaal per baan, rustpauzes, cumulatie van geluid en maximale hinder per persoon. Ook moet er gekeken worden of er voldaan wordt aan de norm op postcodeniveau;
- Verbied alle nachtvluchten tussen 23 en 7 uur;
- Stel strengere normen voor geluidshinder tussen 21-23 en 7-8 uur, zodat slaap – juist van jonge kinderen – en vogeltrek in deze periode zo veel mogelijk onverstoord kan plaatsvinden;
- Stel normen voor hinder door grondgeluid. Trek deze gelijk met de norm voor industrieel grondgeluid;
- Voer stillere stijg- en landingsprocedures in, bijvoorbeeld door hoger aanvliegen tijdens landen.

CO₂-, NO_x- en PM₁₀-emissies

Het rapport 'CO₂-, NO_x- en PM₁₀-emissies Eindhoven Airport; Prognoses 2019-2030 krimpscenario' van CE Delft (2019) geeft ons de volgende inzichten die wij u graag meegeven:

- In het voor 2030 doorgerekende krimpscenario levert een vervanging van 60% van de huidige, hoofdzakelijk uit Boeing 737-700/800 en Airbus A320/A321 bestaande vloot door de nieuwere en zuinigere Boeing 737 MAX en Airbus A320/A321neo maar een zeer beperkte reductie (6%) op van de CO₂-emissies tijdens landing-and-take-off (LTO). Op LTO NO_x geeft het rapport een grote bandbreedte van een afname met 17% tot een toename met 35%. De reden daarvoor is dat nieuwe vliegtuigen wel stiller en zuiniger zijn dan hun voorgangers, maar niet per se schoner;
- Voor fijnstof geeft het rapport aan dat het niet mogelijk is de effecten van vlootvernieuwing in te schatten: "Omdat vliegtuigmotoren niet worden gecertificeerd op hun PM₁₀-, PM_{2,5}- en PM₁₀-uitstoot, zijn er geen studies over de technische vooruitgang noch over de emissies van kleinere deeltjes. ICAO ontwikkelt momenteel een emissiestandaard, maar het is op dit moment nog niet duidelijk wanneer die van kracht wordt (EASA et al., 2016). In de berekening is aangenomen dat de gemiddelde vliegtuiggrootte op het onderzochte vliegveld Eindhoven Airport constant blijft. Als er relatief meer grotere vliegtuigen komen, zal de uitstoot hoger uitvallen. Grotere vliegtuigen hebben zwaardere motoren, waardoor de absolute uitstoot zal toenemen wanneer de gemiddelde vliegtuiggrootte toeneemt."

De belangrijkste conclusie die we kunnen trekken is dat vlootvernieuwing niet per definitie leidt tot afname van de NO_x-emissies. Hiermee kunnen we constateren dat het binnen de beoogde milieugrenzen blijven onvoldoende wordt afgedekt door een maximum aantal vluchten in te stellen in het nieuwe luchthavenbesluit. Daarnaast zal er ook een doelstelling voor LTO NO_x-emissies moeten worden vastgelegd.

Alternatief 1: Referentiesituatie Omzettingsregeling

Verminderen impact vliegverkeer op ecosysteem

Het volledig inzetten van de door vlootvernieuwing ontstane ruimte met extra verkeer wijzen wij af. Hiermee ontstaan er namelijk zoveel meer extra vliegbewegingen dat er zeer waarschijnlijk extra geluidhinder ontstaat en extra stikstofdepositie, die van negatieve invloed is op het omliggende ecosysteem. Wij vragen daarom aandacht voor het volgende:

- Respecteer de omliggende natuur- en recreatiegebieden waaronder NNN-gebieden binnen het Bijzonder Provinciale Landschap van Midden-Delfland (inclusief stiltegebied), Rottemeren gebied, Noordrand Rotterdam;
- Respecteer de status van de aanwezige provinciale stiltegebieden.

Kwaliteit van de leefomgeving

Met de uitvoering van dit alternatief komt de kwaliteit van de leefomgeving in het geding. De volgende activiteiten hebben een negatieve invloed hierop:

- Positievluchten zijn mogelijk vanaf 6:00 uur;
- Onbeperkt aantal nachtvluchten;
- Geen aanvullende bepalingen voor de randen van de dag;
- Bij een gelijkblijvende (gemiddelde) geluidsbelasting is er toch toename van hinder door de toename van het aantal vliegbewegingen.

Alternatief 2: Uitkomst Participatietraject (EPP)

Dit alternatief wordt als het meest gunstige alternatief omschreven, en lijkt hiermee duidelijk het voorkeursalternatief te zijn van de opsteller van het stuk. Dit doet niet voldoende recht aan de overige ingebrachte alternatieven.

Op basis van Alternatief 2 is er door ondertekenende organisaties een reflectie opgesteld t.a.v. het EPP. Graag wijzen wij u op de volgende hoofdpunten uit bovengenoemde reflectie:

- Een beperking van het nachtregime en de plannen tot vermindering van de geluidhinder in de randen van de dag vinden wij een goede zaak, maar de ontwikkelruimte die ontstaat door vlootvernieuwing heeft een plafond van 8.760 extra vliegtuigbewegingen in 2035. Dit houdt in dat er gemiddeld per dag 24 vluchten tussen 9:00 – 21:00 uur bij zullen komen. Dat zijn gemiddeld 2 vluchten per uur. Deze extra vluchten overdag tasten de rust en stilte van de omliggende natuur- en recreatiegebieden aan;
- Uit het Adecs-rapport blijkt dat er met inzet van duurzamere toestellen vanuit het oogpunt van geluid groei mogelijk is tot een maximum van 8.760 op jaarbasis, maar dat een reductie van de emissie van schadelijke stoffen slechts te verwachten is bij een gehele vlootvernieuwing. De uitstoot van schadelijke stoffen neemt dus in onze ogen zeer waarschijnlijk alleen maar toe, met alle negatieve gevolgen van dien voor de leefomgeving van mens en dier;

- Gegeven de noodzaak tot emissiereductie bij alle bronnen om de nieuw voorgestelde Europese normen voor luchtkwaliteit, danwel de nog scherpere advieswaarden van de WHO te kunnen halen, is het van belang dat ook in de luchtvaart een significant deel van de door technische middelen gerealiseerde emissiereductie per eenheid economische activiteit wordt ingezet om tot een netto reductie van de overall emissies te komen.

Alternatief 3a: EPP met meer ontwikkelruimte

Verminderen impact vliegverkeer op ecosysteem

Gezien de grote noodzaak voor vermindering van de druk op de leefomgeving en van de negatieve impacts op gezondheid en het ecosysteem zijn wij van mening dat meer ontwikkelruimte niet mogelijk en niet acceptabel is. Hiermee kunnen wij ons vinden van hetgeen benoemd is in het NRD bij dit alternatief en zien wij dan ook geen enkele aanleiding dit alternatie verder te verwerken in het vervolgproces.

Alternatief 3b: uitkomst EPP beperkte ontwikkelruimte

Kwaliteit van de leefomgeving

Het halveren van de ontwikkelruimte (van 8.760 extra vliegbewegingen naar 4.380 extra vliegbewegingen) is voor ons ook geen wenselijk scenario. Maar we kunnen ons er in vinden dat dit alternatief nader onderzocht wordt. Ook bij deze ontwikkelruimte ontstaat er een groot risico dat in de zomerperiode een enorme piek ontstaat van de extra vliegbewegingen. Dit, terwijl in de zomer meer hinder wordt ervaren aangezien mensen meer buiten zijn dan in de overige seizoenen. Dit houdt in dat er nog steeds meer gehinderden ontstaan dan wanneer er geen ontwikkelruimte beschikbaar wordt gesteld. Een goede optie zou dan zijn het aantal vluchten in de zomer te limiteren.

Deze groei is niet acceptabel t.a.v. de gezondheid, de kwaliteit van de leefomgeving en de opgave ten aanzien van het terugdringen van de stikstofdepositie.

Alternatief 3c: uitkomst EPP zonder ontwikkelruimte

Verminderen impact vliegverkeer op ecosysteem

Door geen ontwikkelruimte toe te staan wordt gesuggereerd dat naar verwachting de vlootvernieuwing zal worden vertraagd. Dit is een aanname die niet onderbouwd is. Bovendien kan vlootvernieuwing worden afgedwongen door strenge geluidnormen of uitstootnormen. Zoals eerder aangegeven zijn er bedenkingen over de marktvraag naar meer vluchten.

Het alternatief om dan zwaardere toestellen in te zetten om aan de vervoersvraag te voldoen, is niet acceptabel t.a.v. de geluidsbelasting en uitstoot die door deze zwaardere toestellen wordt veroorzaakt. Meer passagiers betekent meer uitstoot van schadelijke stoffen en meer overlast en dus meer belasting van het ecosysteem. We benadrukken nogmaals dat wat ons betreft een limiet op het aantal vluchten onvoldoende effectief is om de impacts op leefbaarheid, milieu en natuur binnen afgesproken grenzen te houden.

Alternatief 4: Overige alternatieven en sluiting van de luchthaven

Verminderen impact vliegverkeer op ecosysteem

Er wordt aangegeven dat de reductie van het aantal vliegbewegingen moeilijk realiseerbaar is, doch wel mogelijk. In de motivatie wordt er vanuit gegaan dat dit alternatief niet haalbaar en betaalbaar en dus niet bespreekbaar is. Keuzes om een scenario wel of niet mee te nemen horen echter niet op aannamen maar op onderbouwde analyses te worden gebaseerd. Wij denken dat een innovatieve inventarisatie zinvol is om te onderzoeken op welke wijze de luchthaven een nieuw verdienmodel zou kunnen ontwikkelen. Hierbij verzoeken wij u derhalve het scenario 'krimp van de luchthaven RTHA' op economische en financiële haalbaarheid te onderzoeken middels een MKBA en de resultaten hiervan openbaar te maken.

Daarnaast zijn delen van onze achterban en bewoners van omliggende gemeenten van de luchthaven van mening dat de luchthaven gesloten kan worden. Naast de voordelen van het opheffen van de eerder genoemde negatieve effecten van de luchthaven op natuur, milieu en leef kwaliteit ontstaat er meer ruimte voor de zo noodzakelijke natuur in de Noordrand van Rotterdam, zijn er geen negatieve gevolgen voor de internationale verbindingen gezien de nabijheid van luchthaven Schiphol en is er sprake van een meer evenwichtige verdeling van de terugdringing van stikstofdepositie. Voor een objectieve beoordeling van het te nemen besluit dient het scenario 'Sluiting' op zijn gevolgen onderzocht te worden.

Slotwoord

Met deze brief hebben wij onze zienswijze op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) t.b.v. het luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport (RTHA) verwoord. Deze zienswijze is gebaseerd op eigen onderzoek en overleg tussen de hieronder genoemde organisaties. Uiteraard zijn wij te allen tijde beschikbaar voor een nadere toelichting en het beantwoorden van vragen. Wij kijken uit naar uw inhoudelijke reactie.

Met vriendelijke groet,

Mede namens Natuurmonumenten, KNNV Natuurlijk Delfland, KNNV Natuurlijk Rotterdam en KNNV Natuurlijk Waterweg Noord, Midden-Delflandvereniging, Natuur- en Vogelwacht Rotta en de vereniging voor Natuur- en Milieubescherming Pijnacker.



A.P. Ouwehand,
Directeur