

2014

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

MER-procedure Luchthavenbesluit
Rotterdam The Hague Airport



Inhoud

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding.....	2
1.2	Te nemen besluiten.....	2
1.3	M.e.r-plicht en MER-procedure	3
1.4	Procedure vaststellen luchthavenbesluit	4
1.5	Procedure overzicht MER-procedure en luchthavenbesluit	6
2	Kader, alternatieven en autonome ontwikkelingen.....	7
2.1	Randvoorwaarden en uitgangspunten.....	7
2.2	Kader	7
2.3	Alternatieven.....	8
2.4	Autonome ontwikkeling	13
3	De aanpak van het MER	15
3.1	Aanpak op hoofdlijnen	15
3.2	Overzicht te onderzoeken milieueffecten.....	16

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Omdat de vraag naar vervoer via Rotterdam The Hague Airport (RTHA) de afgelopen jaren fors is gestegen en de grens van de vergunde milieucapaciteit in de omzettingsregeling bereikt wordt, is er van de zijde van de luchthaven de behoefte om in het toekomstige luchthavenbesluit meer ruimte te krijgen zowel voor de commerciële (met nadruk op zakelijk relevante) luchtvaart als voor maatschappelijk relevante c.q. spoedeisende luchtvaart, zoals trauma- en politiehelikopters.

Tot 1 mei 2013 functioneerde Rotterdam The Hague Airport (RTHA) op basis van een aanwijzingsbesluit (laatste gewijzigd op 22 september 2010) welke verankerd was in de Luchtvaartwet.

Met de inwerkingtreding van de wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML, Stb.2009, 561) op 1 november 2009 is een nieuw stelsel van bepalingen voor luchthavens, met uitzondering van Schiphol, in werking getreden.

Op 1 mei 2013 is het aanwijzingsbesluit vervangen door een omzettingsregeling op grond van deze RBML. Vanaf dat moment is het nieuwe stelsel voor burgerluchthavens, zoals dat is opgenomen in hoofdstuk 8 van de Wet Luchtvaart voor RTHA van kracht. Deze omzettingsregeling moet vervangen worden door een geheel nieuw en volledig luchthavenbesluit op basis van de Wet Luchtvaart zoals voorgeschreven in de RBML.

Gelet op al het bovenstaande is RTHA voornemens om een luchthavenbesluit aan te vragen. Als onderdeel van deze aanvraag zal een milieueffectrapport (MER) worden opgeleverd. Om tot het MER te komen heeft RTHA de hierbij voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld.

1.2 Te nemen besluiten

Luchthavenbesluit

Om een luchthaven in Nederland te exploiteren is op grond van de Wet Luchtvaart een luchthavenbesluit nodig.

In het luchthavenbesluit worden grenswaarden en regels omtrent het gebruik van de luchthaven opgenomen. Het gaat hierbij om de maximale geluidsbelasting van de luchthaven en om operationele beperkingen om de mogelijke geluidhinder voor de omgeving zo beperkt als mogelijk te houden. Daarnaast bevat het luchthavenbesluit de aanduiding van het luchthavengebied en de aanduiding van gebieden rondom de luchthaven met ruimtelijke beperkingen in verband met de geluidsbelasting, externe veiligheid en internationale eisen in verband met de vliegveiligheid (o.a. obstakelvrije vlakken).

Bestemmingsplannen

De bepalingen in het Luchthavenbesluit voor de ruimtelijke indeling van de omgeving van de luchthaven zijn gericht tot de gemeenten en tot de (potentiële) gebruikers wier gronden door het

beperkingengebied worden bestreken. Gemeenten dienen op basis van deze regels een bestaand bestemmingsplan aan te passen dan wel deze regels in acht te nemen bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan. In de situatie dat het bestemmingsplan nog niet is opgesteld of gewijzigd (conform bovengenoemde), dienen de betrokken gemeenten de regels in acht te nemen bij het beslissen op een aanvraag voor een omgevingsvergunning (bouwvergunning). Het Luchthavenbesluit geldt dan als voorbereidingsbesluit in de zin van de Wet Ruimtelijke Ordening.

1.3 M.e.r-plicht en MER-procedure

M.e.r.-plicht

Het besluit Milieueffectrapportage 1994 specificeert overeenkomstig artikel 2, lid 1 in bijlage C voor welke activiteiten een verplichting geldt tot het opstellen van een milieueffect rapport. Categorie 6.1 heeft betrekking op aanleg, inrichting of gebruik van een luchthaven. Gezien het feit dat deze kwalificatie niet wijzigt is er geen sprake van een m.e.r.-plicht. Bijlage D specificeert voor welke activiteiten een verplichting geldt voor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling. Categorie 6.2 van bijlage D geeft aan dat (onder meer) het intensiveren van het gebruik van een luchthaven m.e.r.-beoordelingsplichtig is.

RTHA heeft besloten geen m.e.r.-beoordeling uit te voeren maar direct besloten een MER op te stellen ten behoeve van de besluitvorming over het luchthavenbesluit. Hiervoor is gekozen om een zo zorgvuldig als mogelijk procedure te waarborgen waarin alle relevante informatie beschikbaar gemaakt zal worden.

MER-procedure

Voor het luchthavenbesluit en de MER-procedure heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de rol van bevoegd gezag en heeft Rotterdam The Hague Airport de rol van initiatiefnemer.

RTHA kiest er voor, in overleg met de regionale partijen (primair de Provincie Zuid-Holland en de gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam), om de MER-procedure te starten zonder een “voorgenomen activiteit” in het MER te benoemen. Hiervoor is gekozen omdat de regionale partijen eerst alle informatie op tafel willen hebben om vervolgens te komen tot een breed gedragen keuze voor een voorgenomen activiteit. Voor het maken van deze keuze is een MER van cruciaal belang. In overleg met de betrokken regionale partijen zijn verschillende alternatieven en varianten voor het toekomstig gebruik van de luchthaven bepaald. In plaats van een voorgenomen activiteit bevat het MER wel een voorkeursalternatief van RTHA. In de aanvraag voor het luchthavenbesluit zal de voorgenomen activiteit worden beschreven waar breed draagvlak voor gevonden is.

De formele procedure voor het MER ten behoeve van het luchthavenbesluit ziet er stapsgewijs als volgt uit:

1. Opstellen van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (dit voorliggende document, hierna NRD genoemd) door de initiatiefnemer. Deze notitie beschrijft de te onderzoeken alternatieven/varianten ten opzichte van de referentiesituatie en geeft tevens een beeld van de effecten die in het MER dan wel in aanvullende (bijvoorbeeld economische) studies onderzocht gaan worden.
2. Mededeling van de initiatiefnemer aan het bevoegd gezag dat hij voornemens is een luchthavenbesluit aan te vragen inclusief de aanbidding van de NRD.

3. Openbare kennisgeving van het voornemen door het bevoegd gezag inclusief ter inzage legging van deze NRD.
4. Vragen van zienswijzen, raadplegen van adviseurs en betrokkenen over de NRD en vragen van advies aan de Commissie voor de m.e.r. over de NRD.
5. Advies door het bevoegd gezag aan de initiatiefnemer over de reikwijdte en detailniveau van het MER op basis van onder andere zienswijzen en adviezen.
6. Opstellen van het MER.
7. Aanbieden MER door de initiatiefnemer aan het bevoegd gezag.

M.e.r.-procedure Bestemmingsplan

Op 3 april 2014 is een Notitie Reikwijdte en Detailniveau ter visie gegaan in het kader van een m.e.r.-procedure om te komen tot een nieuw bestemmingsplan voor Rotterdam The Hague Airport. In deze (separate) m.e.r.-procedure worden de milieueffecten in kaart gebracht die een verdere landzijdige ontwikkeling met zich mee zou kunnen brengen. Besloten is om de twee MER-procedures onafhankelijk te laten verlopen. Reden hiervoor is dat voor het luchthavenbesluit nog geen overeenstemming is over de verdere ontwikkeling van de luchthaven en dat hiervoor derhalve nog meerdere keuzes mogelijk zijn. Voor het bestemmingsplan is in principe wel duidelijk hoe de verdere ontwikkeling er uit zal komen te zien. Daarnaast is er slechts een zeer beperkte overlap tussen het Luchthavenbesluit en het Bestemmingsplan.

Waar mogelijk zullen de procedures op elkaar afgestemd worden (bijvoorbeeld voorlichtingsbijeenkomsten) en zullen (deel)onderzoeken worden geciteerd dan wel overgenomen indien noodzakelijk.

1.4 Procedure vaststellen luchthavenbesluit

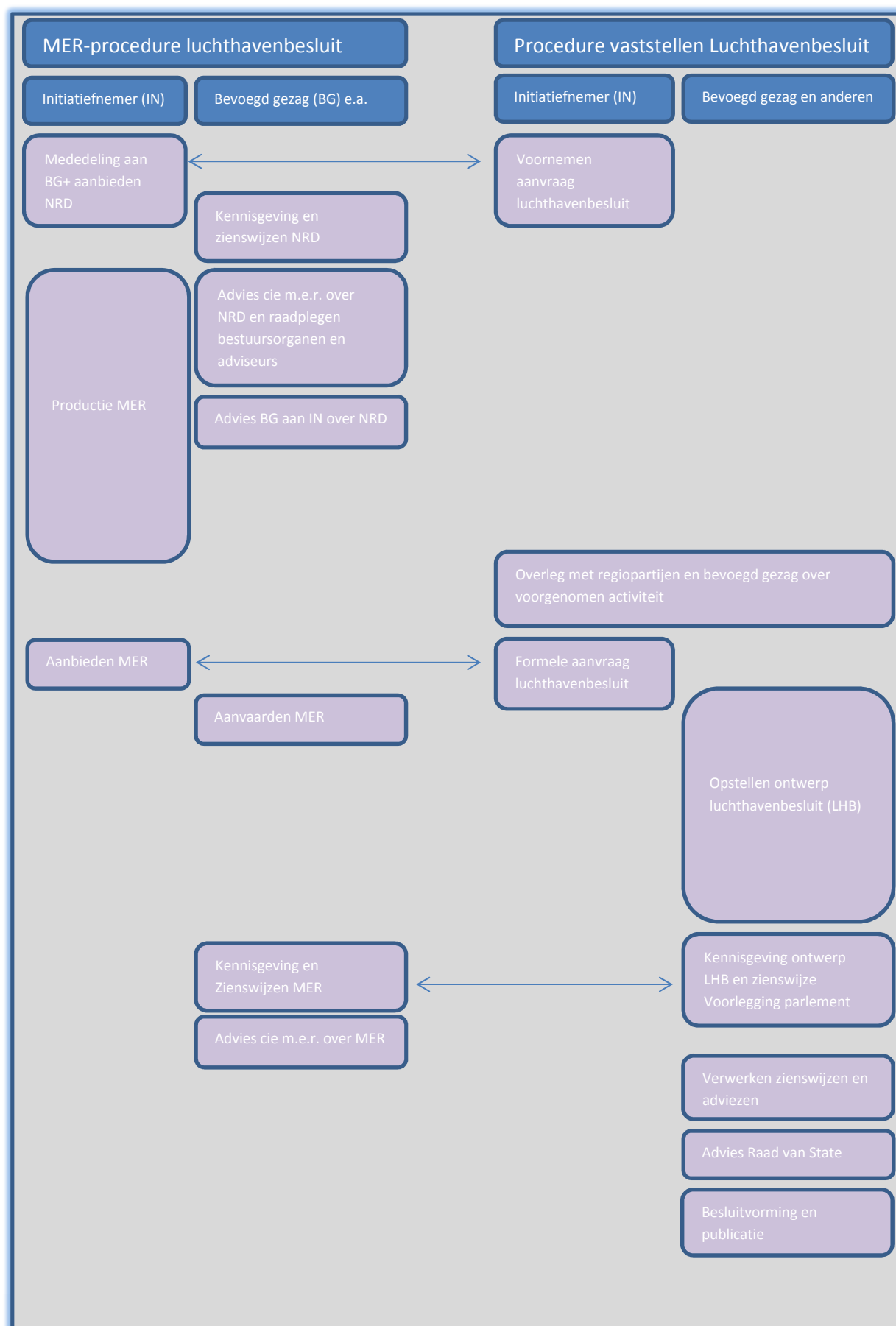
Op basis van de beschreven effecten van de alternatieven/varianten zal RTHA met de regio in gesprek gaan om te kijken in hoeverre er draagvlak bestaat voor één van de alternatieven/varianten. Dit alternatief/deze variant zal als voorgenomen activiteit worden benoemd in de aanvraag van RTHA voor het luchthavenbesluit.

De procedure om te komen tot vaststelling van een luchthavenbesluit ziet er stapsgewijs als volgt uit:

1. Aanvraag luchthavenbesluit door de initiatiefnemer (valt samen met aanbieden MER en andere relevante documenten) aan het bevoegd gezag.
2. Opstellen ontwerp luchthavenbesluit door het bevoegd gezag.
3. Kennisgeving van het ontwerp luchthavenbesluit tegelijk met het MER. Mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen (door een ieder) op het ontwerp luchthavenbesluit en het MER. Tegelijkertijd wordt het Parlement in de gelegenheid gesteld te reageren op het ontwerp luchthavenbesluit (voorhang). Daarnaast wordt advies gevraagd van de wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. met betrekking tot het MER.
4. Verwerken zienswijzen en adviezen en eventueel aanpassen ontwerp luchthavenbesluit
5. Advisering Raad van State over het ontwerp luchthavenbesluit
6. Verwerken advies Raad van State, vaststellen van het luchthavenbesluit en publicatie daarvan in het Staatsblad

Tegen het vaststellen van het luchthavenbesluit is geen bezwaar en/of beroep bij de bestuursrechter mogelijk omdat het luchthaven Rotterdam op de zogenoemde negatieve lijst van de Algemene Wet Bestuursrecht (AWB) staat (zie artikel 8.5 en bijlage 2 AWB)

1.5 Procedure overzicht MER-procedure en luchthavenbesluit



2 Kader, alternatieven en autonome ontwikkelingen

2.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten

Luchtvaartnota 2009

In 2009 is de Luchtvaartnota door het parlement vastgesteld. Hier wordt over Rotterdam (The Hague) Airport onder meer het volgende gesteld:

“Rotterdam Airport draagt bij aan de internationale bereikbaarheid van Nederland. Allereerst door haar eigen zakelijke profiel en bestemmingen en tevens als uitwijkmogelijkheid van Schiphol in het geval van calamiteiten en mogelijk in een (ondersteunende) rol in relatie tot de inzet van het kabinet voor Eindhoven en Lelystad. Rotterdam Airport is als gespecialiseerde zakenluchthaven van regio-overstijgend belang, niet alleen voor de Zuidvleugel van de Randstad, maar voor heel West- en Zuidwest Nederland. (...) “Gegeven de beperkte milieucapaciteit van de luchthaven in deze dichtbevolkte regio zal het beleid van de exploitant zich primair moeten richten op het optimaliseren van de operatie binnen de geldende contour. Dit proces zal plaats moeten vinden in goede afstemming met omwonenden, regionale (bestuurlijke) partners en het Rijk”.

De ontwikkeling van RTHA dient derhalve primair de regionale vraag naar luchtvaart te accommoderen. In de Luchtvaartnota is dit als volgt verwoordt: *“Naast Schiphol zijn de overige luchthavens van nationale betekenis van primair belang voor de bereikbaarheid van regio’s en voor de versterking van de regionale economie”.* In het Advies van de Alderstafel wordt alleen voor Eindhoven en Lelystad een rol gezien voor het accommoderen van (maximaal 70.000) niet-mainport gebonden verkeer indien Schiphol tegen zijn grenzen aanloopt.

Regionaal bestuurlijk draagvlak

Door het bevoegd gezag is aangegeven dat bij de besluitvorming van een aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit regionaal bestuurlijk draagvlak een belangrijke voorwaarde is. Dit is (onder meer) verwoord in een brief van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu aan de voorzitter van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport (BRR) d.d. 23 april 2013 waarin het volgende gesteld wordt: *“Wanneer deze aanvraag (hierbij wordt bedoeld op de aanvraag van een luchthavenbesluit) een gewijzigd gebruik van de luchthaven bevat, hecht ik zeer aan regionaal bestuurlijk draagvlak”.*

Gelet hierop zal RTHA op basis van het MER, aangevuld met aanvullende onderzoeken, met de regio (via de BRR bestaande uit de Provincie Zuid-Holland en de gemeenten Lansingersland, Rotterdam en Schiedam) verder in overleg treden of en voor welke van de onderzochte alternatieven voldoende draagvlak bestaat in de regio om de aanvraag van de exploitant te ondersteunen.

2.2 Kader

In de afgelopen jaren is de vraag naar vervoer via RTHA fors gestegen. De luchthaven is verder gegroeid van bijna één miljoen passagiers in 2009 (ten tijden van het vaststellen van de Luchtvaartnota) naar bijna 1,6 miljoen passagiers in 2013. Het spoedeisend verkeer is in de afgelopen vijf jaar ook verder toegenomen. Alle optimalisatie die RTHA ziet om verder te groeien binnen de thans vergunde ruimte (zoals verwoordt in de Luchtvaartnota) zijn hierbij ingezet. Een verdere groei binnen deze milieuruimte is dan ook niet mogelijk.

Jaar	Vliegtuigbewegingen onder 6 ton	Vliegtuigbewegingen boven 6 ton	Passagiersbewegingen inclusief transit
2009	34.312	18.593	991.390
2010	34.875	17.769	1.000.858
2011	36.022	17.877	1.158.420
2012	30.296	17.833	1.273.147
2013	29.614	21.045	1.590.144

Tabel 2.1: Ontwikkeling Rotterdam The Hague Airport

RTHA voorziet een verdere groei van de vraag naar vervoer via RTHA. Initieel onderzoek geeft aan dat een dergelijke vraag voor de regio reëel is. Parallel aan het MER-traject zal verder economisch onderzoek plaatsvinden die enerzijds moet aantonen hoe groot de te verwachten marktvraag is en anderzijds moet aantonen wat de economische gevolgen voor de regio zijn van het wel of niet accommoderen van deze marktvraag via RTHA.

RTHA wil de mogelijkheid krijgen om de verwachte marktvraag te faciliteren. RTHA verwacht het aantal bestemmingen de komende 10 jaar met circa 10 nieuwe bestemmingen uit te kunnen breiden. Hiervoor vraagt RTHA om bovenop de vigerende omzettingsregeling (referentiesituatie) bijna 13.000 vliegtuigbewegingen voor het grote verkeer toe te voegen. Hierdoor kan het aantal passagiers dat van RTHA gebruikt maakt uiteindelijk groeien van 1,5/1,6 miljoen passagiers per jaar nu met circa 900.000 passagiers per jaar tot circa 2,4/2,5 miljoen passagiers per jaar rond 2024. Afhankelijk van de uitkomsten van het economische onderzoek kan ook een hoger scenario dan hierboven geschetst in beeld komen. Om dit niet uit te sluiten is in het MER ervoor gekozen om ook een verdere groei variant te onderzoeken.

Daarnaast wil RTHA voldoende ruimte hebben om maatschappelijk relevant en spoedeisend verkeer ook in de toekomst goed te kunnen accommoderen. Betrokken partijen (Traumacentrum Zuid-West Nederland en Landelijke Politie, dienst Luchtvaart) hebben aangegeven dat verwacht wordt dat dit verkeer de komende jaren in beperkte mate verder zal gaan toenemen. Om ook deze groei te kunnen blijven accommoderen wil RTHA dat ook voor dit verkeer extra ruimte aan de vergunde geluidsruimte voor de luchthaven wordt toegevoegd.

Verder zal het General Aviation en Business Aviation segment op RTHA geacommodeerd moeten blijven. Dit segment wordt in hoofdzaak gevormd door zakenvliegtuigen aangevuld met regerings- en militaire vluchten en ander commercieel verkeer. Ook zal RTHA, naar verwachting, de rol als eerste uitwijkvluchthaven voor Schiphol blijven vervullen. Tevens zal op beperkte schaal ruimte moeten blijven voor licht (recreatief) verkeer van onder meer particulieren, vliegclubs en kleine luchtvaartbedrijven. In het verleden (begin jaren 90 van de vorige eeuw) is geprobeerd dit verkeer uit te plaatsen naar een andere (eventueel nieuw te ontwikkelen) vliegveld. Uiteindelijk is geconstateerd dat dit niet haalbaar was. Er is geen reden aan te nemen dat dit thans anders zou kunnen zijn.

2.3 Alternatieven

In het kader van het MER zal naast de referentiesituatie met de huidige vergunde milieucapaciteit een aantal alternatieven worden onderzocht. Daarnaast wordt inzicht gegeven in de alternatieven ten opzichte het feitelijke gebruik in het gebruiksplanjaar 2013 ten aanzien van het milieuaspect geluid.

RTHA heeft een aantal uitgangspunten vastgelegd die ten opzichte van de referentiesituatie ongewijzigd zullen blijven in alle alternatieven. Hierbij gaat het om de volgende punten:

- Oriëntatie van de start/landingsbaan
- Baanlengte en configuratie
- Geen additionele start/landingsbaan
- Het vigerende nachtregime
- Routestructuur (grote en kleine luchtvaart)
- Gebruikte vliegtuigtypes

Vigerend Nachtregime

RTHA is 24 uur per dag en 365/366 dagen per jaar geopend maar kent wel een stringent nachtregime voor de periode 23.00-07.00 uur lokale tijd. Dit nachtregime is vastgelegd in de omzettingsregeling van Rotterdam The Hague Airport (IENM/BSK-2013/72460).

Dit betekent dat in deze periode alleen onder de volgende omstandigheden luchtvaartuigen gebruik mogen maken van de luchthaven:

- Ingezet ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening
- Spoedeisende medische vluchten
- Zakenvluchten met kleinere vliegtuigtypen (maximaal 45 ton MTOW)
- In nood verkeren of uitwijkers vanaf een andere luchthaven
- Luchtvaartuigen die gebruikt worden ten behoeve van Politie en/of Kustwacht
- Landingen tussen 23.00 en 24.00 uur indien de vlucht gepland was voor 23.00 uur
- Geplande landingen met stille vliegtuigen tussen 23.00 en 24.00 uur.
- Landingen met stille vliegtuigen tussen 0:00 en 1:00 uur indien de vlucht voor 24.00 uur gepland was
- Starts tussen 23.00 en 24.00 uur indien de vlucht gepland was voor 23.00 uur
- Landende positievluchten na 06.00 uur
- Regeringsvluchten ten behoeve van personenvervoer
- Militaire luchtvaartuigen

De inzet is om bovenstaande regels ten aanzien van het nachtregime niet te wijzigen. In het kader van het rapport Minimaliseren van de geluidshinder (opdrachtgever: BRR, voormalig Commissie van Heijningen) is gevraagd om te onderzoeken of er een vermindering van de hinder kan optreden door anders om te gaan met positievluchten. In het kader van dit MER zal hiernaar onderzoek worden uitgevoerd.

Luchtruim

In het kader van het opstellen van de voorliggende NRD is overleg gevoerd met betrokken partijen (Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Luchtverkeersleiding Nederland) over de inpassing van een eventuele verdere groei van de luchthaven in het luchtruim. Partijen zijn tot de conclusie gekomen dat er geen significante problemen verwacht worden wanneer met een nieuw luchthavenbesluit een verdere groei van het luchtverkeer wordt toegestaan. Naar verwachting is deze mogelijke groei in te passen in de bestaande luchtruimstructuur voor RTHA. Wel wordt het wenselijk geacht om meer helderheid te krijgen over de omvang van de afwijkingen van de bestaande vastgestelde routes. Vervolgens is het relevant om in kaart te brengen wat de oorzaken, gevolgen en mogelijk oplossingen zijn voor de frequentie afwijkingen van de bestaande, vastgestelde routes en indien mogelijk een doorkijk hoe zich dit zou kunnen gaan ontwikkelen als zowel RTHA als

andere luchthavens in Nederland verder gaan groeien. Hiertoe wordt, separaat van het MER, een onderzoek gestart naar vliegpatronen van vliegtuigen die van of naar RTHA vliegen.

Op basis van dit onderzoek kan bepaald worden of en zo ja hoe groot de invloed is van routeafwijkingen op de verschillende milieuaspecten. Indien uit het onderzoek blijkt dat er sprake is van een mogelijk significante invloed op de milieuaspecten dan zal dit het MER worden meegenomen.

Daarnaast zal bezien worden of geplande of voorziene luchtruimwijzigingen als uitwerking van de Luchtruimvisie kunnen leiden tot een gewijzigd routegebruik. Eventuele gevolgen hiervan zullen in de autonome ontwikkeling worden meegenomen.

Vliegtuigbewegingen ten behoeve van spoedeisende hulpverlening en politietaken

De Wet Luchtvaart maakt het mogelijk om voor vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening en politietaken separate luchthavencapaciteit te reserveren. Bedoelde capaciteit mag niet door ander verkeer gebruikt worden maar maakt wel deel uit van de beperkingsgebieden rondom de luchthaven en moet dus meegenomen worden in het MER (als bedoeld in artikel 8.44 lid 2 Wet Luchtvaart). Onder vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening worden verstaan (zie memorie van toelichting op bedoeld artikel) vluchten:

- Van de traumahelikopter
- Ten behoeve van brandbestrijding (komt op dit moment niet op RTHA voor)
- Ten behoeve van Search And Rescue (SAR) acties (kustwacht)
- Ten behoeve van (orgaan) transplantaties

Om deze separate grenswaarden te kunnen vaststellen zullen in de alternatieven (met uitzondering van alternatief 1) de vliegtuigbewegingen ten behoeve van spoedeisende hulpverlening en politietaken separaat inzichtelijk worden gemaakt. De milieueffecten worden zowel gecumuleerd als zonder de vliegtuigbewegingen ten behoeve van spoedeisende hulpverlening en politietaken weergegeven.

De parameters van de alternatieven zijn separaat beschreven in bijlage 2.

Openbaar vervoer

Onderzocht zal worden of en in welke mate bij groei van het aantal luchtvaartpassagiers het openbaar vervoer naar RTHA verbeterd kan worden zodat de toename van het autoverkeer (en daarmee emissies en luchtkwaliteit) beperkt kan worden. Indien dit realistisch haalbaar is zullen de effecten van het verbeteren van het openbaar vervoer meegenomen worden in het MER.

Alternatief 1: Referentiesituatie

De invoerset welke de basis vormt voor de vigerende omzettingsregeling op basis van de wet RBML, zoals deze geldig is sinds mei 2013, wordt gebruikt voor de referentiesituatie. De referentiesituatie gaat uit van totaal 85.975 vliegtuigbewegingen. In dit aantal is rekening gehouden met 849 vluchten in de periode 23.00-07.00. In deze invoerset is geen splitsing aangebracht voor vluchten ten behoeve van spoedeisende dienstverlening en politietaken. De invoerset van de helikopters van dit alternatief zal derhalve worden gesplitst, op basis van het gerealiseerde helikopter verkeer in het overige (niet trauma en politiehelikopter) segment in het afgelopen jaar.

Alternatief 2: Referentiesituatie + extra ruimte voor vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening en politietaken en actualisatie klein verkeer

De Wet Luchtvaart biedt de mogelijkheid om voor de categorie vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening en politietaken separate grenswaarden vast te stellen in het luchthavenbesluit. In dit alternatief zal hiervoor de invoerset worden gesplitst. Daarnaast zullen extra helikopterbewegingen worden toegevoegd als gevolg van de (toen onvoorziene) uitbreiding van inzet van de traumahelikopters en politiehelikopters die sinds het vaststellen van het laatste aanwijzingsbesluit heeft plaatsgevonden dan wel binnen de planperiode te verwachten zijn.

Gebruiksplanjaar	Traumahelikopter	Politie/ Kustwacht	Totaal	Waarvan vluchten 23.00-07.00	Nachtstraffactor Lden
2011	2.426	476	2.902	139	Nb
2012	2.346	671	3.017	160	Nb
2013	2.602	470	3.072	206	2,05

Tabel 2.2: Realisatie aantal vliegtuigbewegingen traumahelikopter en politie/kustwacht

Vanuit Traumacentrum Zuid-West Nederland is aangegeven dat zij verwachten dat de inzet van de traumahelikopter de komende 5 jaar in totaal met circa 20% zal gaan toenemen, na deze periode wordt uitgegaan van een stabilisatie. Het verzoek van het Traumacentrum Zuid-West Nederland is derhalve rekening te houden met 3.238 helikopterbewegingen van de traumahelikopter waarvan 248 tussen 23.00 en 07.00 uur. Vanuit de Landelijke Politie is nog geen informatie over de verwachte toekomstige ontwikkeling ontvangen. Als inzet hiervoor wordt gekozen voor een gemiddelde van 3 inzetten per dag (dit betekent 6 vliegtuigbewegingen per dag) wat neerkomt op 2.190 bewegingen met een gemiddelde nachtstraffactor van 2,08. Deze aantallen zijn gebaseerd op een eerdere opgave van de Landelijke Politie uit 2011 toen er sprake was van permanente stationering van één politiehelikopter op RTHA. Voor de politiehelikopter wordt er vanuit gegaan dat 150 bewegingen worden uitgevoerd met de (zwaardere) Augusta AW-139 en de rest met de Eurocopter EC-135.

Aan de bovenstaande cijfers moeten nog de aantallen voor transplantievluchten worden toegevoegd. De transplantatievluchten worden op dit moment niet separaat door RTHA geregistreerd maar vallen binnen de bredere definitie van ambulancevluchten.

In het invoerset van de referentiesituatie wordt uitgegaan van in totaal 54.303 (IFR en VFR) vliegtuigbewegingen klein verkeer. Dit segment verkeer heeft sinds het vaststellen van deze aanname in 2001 een daling doorgemaakt. De afgelopen vijf jaar is het verkeer in dit segment maximaal 36.022 vliegtuigbewegingen per jaar geweest. Voor het segment klein verkeer zal uitgegaan worden van 40.000 vliegtuigbewegingen per jaar om nog enig herstel (circa 10%) in bedoeld segment te kunnen accommoderen.

Alternatief 3: Groeivarianten (inclusief voorkeursvariant initiatiefnemer) ten behoeve van de besluitvorming voor de regio + extra ruimte voor vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening en politietaken en actualisatie klein verkeer

De initiatiefnemer wil dat de luchthaven zich verder kan ontwikkelen om te voldoen aan de verwachte marktvraag uit haar regio (Zuidwest Nederland), zoals overeengekomen in een overeenkomst (tussen NV Luchthaven Schiphol, Rotterdam Airport BV en Gemeente Rotterdam) uit 2007 over de verdere ontwikkeling van RTHA. Dit betreft enerzijds de verdere ontwikkeling van RTHA

als zakenluchthaven met een nadruk op lijndienstverbindingen naar voor de regio zakelijk en/of economisch relevante bestemmingen. Anderzijds betreft het extra (geluid)ruimte om te kunnen voldoen aan de ontwikkeling van vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening en politietaken. Hiervoor is extra (geluid)ruimte noodzakelijk, zoals eerder aangegeven bij alternatief 2. In de groeivarianten worden dezelfde uitgangspunten op dit punt gehanteerd zoals bij bedoeld alternatief 2 is aangegeven. De voorkeursvariant van de initiatiefnemer gaat uit van circa 900.000 extra passagiers per jaar en circa 12.802 extra vliegtuigbewegingen per jaar groot verkeer ten opzichte van alternatief 2. In 2013 hebben op RTHA ruim 21.000 vliegtuigbewegingen groot verkeer plaatsgevonden, voor 2014 wordt een verdere groei verwacht naar circa 23.000 vliegtuigbewegingen in bedoeld segment. De verwachting is dat de voorgestelde groei geleidelijk over de periode 2015 - 2025 zal gaan plaatsvinden. Totaal kunnen er dan in 2025 circa 2,4 miljoen passagiers vanaf RTHA vliegen in de plaats van de ruim 1,5 miljoen passagiers die in 2013 gerealiseerd zijn. Bedoelde voorkeursvariant van de initiatiefnemer is variant 3.c binnen de onderstaande groeialternatieven.

Omdat op dit moment nog niet duidelijk is of het voorkeurs alternatief van de initiatiefnemer op voldoende politiek en maatschappelijk draagvlak kan rusten worden een drietal extra varianten (naast de voorkeursvariant) onderzocht. Het aantal nieuwe bestemmingen en de toename van het aantal passagiers per jaar is een grove schatting. Op basis van het aantal keren dat een bestemming per week wordt aangevlogen. Het gebruikte vliegtuigtype en de bezettingsgraad zullen in de praktijk variëren.

Variant	Aantal nieuwe bestemmingen	Vliegtuigbewegingen Lijndienst verkeer	Passagiers per jaar
3.a Lage groei	3-4	+4.225	+300.000
3.b Middellage groei	6-7	+8.577	+600.000
3.c Voorkeursvariant initiatiefnemer	9-11	+12.802	+900.000
3.d Hoge groei	13-15	+17.027	+1.200.000

Alle bovenstaande groeicijfers zijn bedoeld ten opzichte van alternatief 2 (= referentiesituatie + extra ruimte voor spoedeisende hulpverlening en politietaken)

Binnen dit alternatief zal, net als bij alternatief 2, de invoerset gesplitst worden om het mogelijk te maken separate grenswaarden vast te stellen voor vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening en politietaken.

Alternatief 4: Alternatief conform bestaande afspraken tussen gemeente Rotterdam en Schiphol Group

Dit alternatief is de geactualiseerde weergave van alle afspraken tussen de gemeente Rotterdam en Schiphol Group zoals deze tot op heden zijn vastgelegd en ontwikkelingen ten aanzien van RTHA waarmee de gemeente Rotterdam heeft ingestemd. Het gaat hierbij om:

- Het "Onderhandelaarsakkoord" uit 1998 over de verdere ontwikkeling van de luchthaven
- Instemming met de in 2004 verruimde openstellingstijden (het zogenoemde "uurtje erbij")
- Instemming met het accommoderen van extra verkeer als gevolg van de sluiting van Marine Vliegkamp Valkenburg zoals dit heeft plaatsgevonden in 2010
- Het uitbreiden van de inzet van de traumahelikopter naar 24 uur per dag

Bovenstaande ontwikkelingen worden daarom in dit alternatief meegenomen. Dit betekent dat de volgende stappen zullen worden doorlopen om de invoerset van dit alternatief te bepalen:

1. Actualiseren van de invoerset uit het "Onderhandelaarsakkoord", geluidsneutraal in L_{den} naar de huidige vlootmix
2. Verruimde openstellingstijden binnen de geluidruimte bepaald onder 1.
3. Toevoegen van de vliegtuigbewegingen als gevolg van de sluiting van Marine Vliegkamp Valkenburg (conform aanwijzingsbesluit 2010)
4. Uitbreiden van de invoerset ten behoeve van 24 uren operatie van de traumahelikopter en de verdere (toekomstige) uitbreiding van spoedeisende hulpverlening en politievluchten.

In dit alternatief zal, net als beschreven bij alternatief 2, de invoerset voor spoedeisende hulpverlening en politievluchten separaat inzichtelijk gemaakt worden.

Na stap 4. Ontstaat een, conform huidige inzichten, actuele weergave van de afspraken zoals deze gemaakt zijn in 1998 tussen de gemeente Rotterdam en Schiphol Group en alle ontwikkelingen die sinds deze spraken hebben plaatsgevonden.

Ter toelichting op de bovenstaande afspraken en ontwikkelingen:

In 1998 is tussen de gemeente Rotterdam en Schiphol Group een zogenoemd "Onderhandelaarsakkoord" over de verdere ontwikkeling van RTHA vastgesteld. Na dit onderhandelaarsakkoord is door de gemeente Rotterdam ingestemd met een verruiming van de openingstijden van de luchthaven en het accommoderen van extra verkeer als gevolg van de sluiting van Marine Vliegkamp Valkenburg.

Het akkoord uit 1998 werd op dat moment door veel partijen (ook regiobreed) gedragen en vormt (in aangepaste vorm) nog steeds de basis voor de vigerende omzettingsregeling. Het belangrijkste verschil tussen de referentiesituatie en alternatief 4 is dat de modernisering van de vlootmix ten opzichte van het Onderhandelaarsakkoord in dit alternatief plaats gaat vinden op basis van een geluid neutrale overgang in L_{den} . In de referentiesituatie heeft bedoelde modernisering plaatsgevonden op basis van een geluid neutrale overgang in de toenmalige geluidmaat de Kosten-eenheid hetgeen afwijkt van de modernisering die in dit alternatief wordt gekozen. Bedoelde overeenkomst vormt nog steeds de basis van de samenwerking tussen Schiphol Group en gemeente Rotterdam ten aanzien van de exploitatie van Rotterdam The Hague Airport en is op deze wijze dan ook nog (naar verwachting) relevant voor de besluitvorming (met name binnen de gemeente Rotterdam). Dit alternatief is (in tegenstelling tot de andere alternatieven) direct niet gebaseerd op de referentiesituatie.

2.4 Autonome ontwikkeling

In deze paragraaf zijn de activiteiten in de directe omgeving van de luchthaven beschreven die als autonome ontwikkeling moet worden beschouwd in het kader van deze MER-procedure. Het gaat hierbij om ontwikkelingen waarover reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden. Deze ontwikkelingen hebben in zekere mate een ruimtelijke consequenties op het gebied van milieueffecten raakvlakken met de voorgenomen ontwikkelingen op de luchthaven. Een opsomming in detail van alle ontwikkelingen die door de regio zijn voorzien is vermeld in bijlage 3.

Aanleg snelweg A13-A16 en verdubbeling N209 Doenkade

Op dit moment wordt de capaciteit van de N209 vergroot om de regionale bereikbaarheid en ontwikkeling verder te versterken. Deze weg grenst deels direct aan de luchthaven en maakt ook deel uit van de primaire ontsluiting van de luchthaven. Op dit moment wordt daarnaast voorzien dat rond 2022 een nieuwe snelweg A13-A16 gereed zal zijn welke de snelweg A16 vanaf het Terbregse Plein zal verbinden met de snelweg A13 net ten noorden van de luchthaven. Op het stuk langs de luchthaven zal de A13-A16 volgens de huidige plannen komen te liggen in plaats van de huidige N209. Op het moment van schrijven (begin 2014) wordt voor de A13-A16 het ontwerp Tracébesluit opgesteld. De aanleg van de A13-A16 is inmiddels dermate ver gevorderd dat deze voor het zichtjaar 2025 zal worden meegenomen als autonome ontwikkeling.

Overige infrastructuur ontwikkelingen

Rondom de luchthaven zijn ook andere ontwikkelingen gaande zoals de bochtafsnijding van de Schie en het wijzigend gebruik van spoorlijnen ("oude spoorlijn" Rotterdam – Delft, HSL en Randstadrail). Ook voor deze ontwikkelingen zal bekeken worden of de besluitvorming al ver genoeg gevorderd is om ze in het MER mee te nemen.

(Her)Ontwikkeling van diverse woonlocaties en bedrijventerreinen

In de omgeving van de luchthaven zijn door diverse gemeenten plannen (in verschillende fasen van besluitvorming en uitvoering) om nieuwe woonlocaties en bedrijventerrein te (her)ontwikkelen. Voor zover de besluitvorming in een ver genoeg stadium is zullen de gevolgen van de uitbreiding op deze ontwikkelingen worden meegenomen in de MER.

Natuurontwikkeling

In het gebied tussen Rotterdam en Delft is een aantal natuurontwikkelingen gepland. Bekeken zal worden welke gevolgen een eventuele uitbreiding van het vliegverkeer zal hebben op de flora en fauna van deze (en bestaande) gebieden. Daarnaast zal worden bekeken wat de eventuele gevolgen van de ruimtelijke ordeningsbeperkingen ten aanzien van de beperking van de vogel aantrekkende werking voor dergelijke ontwikkelingen zou kunnen hebben.

3 De aanpak van het MER

De aanpak van het opstellen van het Milieu Effect Rapport zal in dit hoofdstuk worden aangegeven. Eerst wordt ingegaan op de hoofdlijnen en welke mogelijke varianten niet onderzocht worden met de motivatie hiervan. Vervolgens wordt een overzicht gegeven van de te onderzoeken milieueffecten.

3.1 Aanpak op hoofdlijnen

In het MER zullende volgende alternatieven in beschouwing worden genomen:

1. Referentiesituatie
2. Referentiesituatie + extra ruimte voor vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening en politietaken
3. Groeialternatieven uitgaande van alternatief 2 (inclusief voorkeursalternatief initiatiefnemer) ten behoeve van de besluitvorming voor de regio
4. Alternatief conform bestaande afspraken tussen gemeente Rotterdam en Schiphol Group

Voor een beschrijving van de alternatieven wordt verwezen naar paragraaf 2.2.

De afgelopen jaren is er veel onderzoek gedaan naar optimalisaties van het gebruik van de geluidszone. Deze hebben geen positief resultaat (om verschillende redenen) opgeleverd en zullen derhalve geen deel uitmaken van het MER:

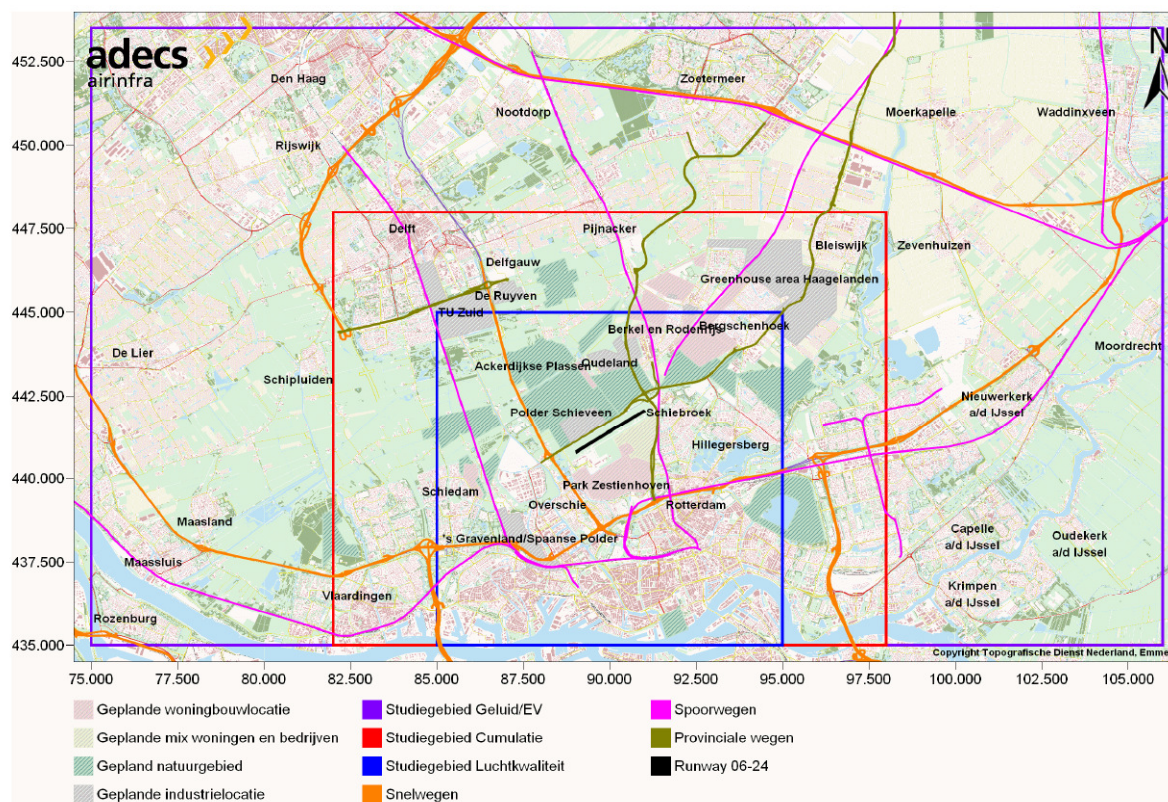
- Het uitplaatsen van de (trauma- en politie) helikopters is uitputtend onderzocht en voorsnog niet haalbaar gebleken. De bijdrage van dit verkeer zal wel in het MER inzichtelijk gemaakt worden.
- De vloot die op RTHA vliegt behoort tot de stilste vloot in zijn klasse. Stillere vliegtuigen bestaan nu vrijwel uitsluitend alleen nog op de tekentafel en zullen de komende jaren (zichtjaar is 2025) derhalve nog niet operationeel op RTHA inzetbaar zijn.
- De huidige gebruikers hebben conform EU-regelgeving met betrekking tot slotcoördinatie het recht om de slots te behouden. Het inleveren van slots door bestaande gebruikers om ruimte te maken voor nieuwe gebruikers is derhalve geen optie.
- Het uitplaatsen van de kleine recreatieve luchtvaart naar een bestaand of nieuw aan te leggen vliegveld is begin jaren 90 van de vorige eeuw onderzocht en daar is toen geen geschikte locatie voor gevonden. Door de decentralisatie van het bevoegd gezag zal dit op dit moment nog moeilijker zijn dan toen het geval was.

Daarnaast zijn in paragraaf 2.1 de uitgangspunten genoemd die ook niet verder in dit MER ter discussie zullen staan.

3.2 Overzicht te onderzoeken milieueffecten

Het MER beschrijft en vergelijkt de milieueffecten die, op basis van deze notitie en het advies van het bevoegd gezag, als relevant geacht worden. Onderzocht wordt of en op welke wijze eventuele nadelige effecten kunnen worden beperkt, gemitigeerd of gecompenseerd.

Voor het MER wordt uitgegaan van hetzelfde studiegebieden zoals gebruikt is in het MER uit 2008.



Overzichtkaart van de omgeving rond de luchthaven met daarin aangegeven de studiegebieden per deelonderzoek.

Figuur 1: Studiegebieden MER

Indien tijdens het onderzoek blijkt dat significante milieueffecten zich uitstrekken buiten de studiegebieden dan zullen deze in overleg met het bevoegd gezag worden vergroot.

In het MER worden voor alle alternatieven de verschillende milieueffecten onderzocht. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de aspecten en de criteria die daarbij worden gehanteerd.

Milieuaspect	Indicator
Geluidsbelasting	Oppervlakte binnen 70, 56 en 48 dB L _{den} –contour
	Geluidbelasting in L _{den} in handhavingpunten
	Aantal woningen en geluidsgevoelige gebouwen binnen 70, 56 en 48 dB L _{den} –contour
	Aantal ernstig gehinderden luchtvaart binnen 70, 56 en 48 dB L _{den} –contour
	Aantal slaapgestoorde luchtvaart binnen 30, 40, 45, 50, 55, 60 dB L _{night} -contouren
	Aantal ernstig gehinderden cumulatief binnen 55, 60, 65 en 70 dB L _{den}
	Cumulatie van geluid in L _{den}
Externe veiligheid	Oppervlakte binnen de 10 ⁻⁶ en 10 ⁻⁵ PR-contour

	Groepsrisico binnen 10^{-7} PR-contour
	Totaal Risico gewicht (TRG)
	Aantal woningen binnen 10^{-6} en 10^{-5} PR-contour
	Industrieën binnen de 10^{-8} PR-contour met grote hoeveelheid gevaarlijke stoffen
	Externe veiligheidsrisico als gevolg van de aanvoer en opslag van vliegtuigbrandstof
Emissies en luchtkwaliteit	NO ₂ – jaargemiddelde concentratie
	NO ₂ – overschrijding uurgemiddelde concentratie
	PM ₁₀ – jaargemiddelde concentratie
	PM _{2.5} – jaargemiddelde concentratie
	VOS, geurhinder
	PM ₁₀ – overschrijdingen grenswaarde 24uurs-gemiddelde
	CO ₂ -uitstoot op basis van het aantal voertuigkilometers op het luchthaventerrein en het aantal vluchten (LTO-cycles)
Ruimtelijke ordening	Invoering veiligheidsvlakken en vlakken ten behoeve van hoogtebeperkingen
	Invoering toetsingsvlakken communicatie en navigatie apparatuur
	Invoering beperkingengebied vogel aantrekkende werking
	Invoering laservrij gebied
	Gevolgen Externe Veiligheid (PR+GR) in ruimtelijke ordening
	Gevolgen geluid in ruimtelijke ordening
Natuurbehoud en biodiversiteit	Verstoring (van beschermde soorten en leefgebieden)
	Stikstof-depositie
Bereikbaarheid en verkeer	Robuustheid wegennet (intensiteit/wegcapaciteit)
	Invloed van verdere verbetering van OV-ontsluiting als gevolg van verdere groei van aantal passagiers
Cultuurhistorie	Aantasting archeologische kwaliteit
Gezondheid	Gezondheidseffecten op basis van L _{den}
	Slaapverstoring op basis van L _{night}

Middels dit luchthavenbesluit wordt de waterhuishouding op de luchthaven niet gewijzigd. De watertoets maakt deel uit van de Milieu Effect Rapportage die wordt uitgevoerd in het kader van het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan voor de luchthaven. Het onderdeel “water” komt derhalve niet terug in deze NRD. Dezelfde redentatie geldt voor de onderdeel “landschap” en “bodem”. Voor bedoelde onderzoeken wordt verwezen naar het MER voor het bestemmingsplan, omdat een eventuele ontwikkeling van het luchtverkeer hier geen invloed op heeft. De conclusies uit het MER voor het bestemmingsplan kan op deze punten dan ook worden overgenomen in het MER voor het luchthavenbesluit.

Losstaand van het MER wordt gekozen om een belevingsonderzoek naar de luchthaven en de gewenste uitbreiding uit te laten voeren. Een dergelijk onderzoek staat (net als de economische onderbouwing) los van het MER maar kan wel in de uiteindelijke besluitvorming worden betrokken.

In het luchthavenbesluit worden met name grenswaarden vastgesteld voor de geluidsbelasting in de handhavingspunten. Als gevolg van variaties in onder meer de actuele verdeling van de vluchten over de dag en de actuele vlootmix kunnen variaties ontstaan in de verschillende milieuaspecten. Middels een gevoeligheidsanalyse zal hiervan een inschatting worden gemaakt.

Daarnaast is er vanuit een eerder advies vanuit de BRR gevraagd om in het kader van dit MER te kijken naar verdere optimalisaties (waaronder eventuele implementatie van Continues Descent Approach) van de inpassing van het verkeer van en naar RTHA in het luchtruim om de hinderbeleving

te verminderen. In de luchtruimvisie is overigens eerder aangegeven dat de hoogtebeperkingen als gevolg van het verkeer van en naar Schiphol dit zeer moeilijk dan wel onmogelijk maken. Middels een kwalitatief onderzoek zal in het MER nogmaals bekeken worden of verdere optimalisaties al dan niet realistisch haalbaar zijn.

Bijlage 1: Verklarende woordenlijst

Aanwijzingsbesluit	Zie Luchthavenbesluit
AWB	Algemene Wet Bestuursrecht
BRR	Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport, overlegstructuur van de omliggende gemeente (Lansingerland, Rotterdam, Schiedam) en de Provincie Zuid-Holland
Business Aviation	Besloten luchtvaart op commerciële of niet-commerciële basis om passagiers of vracht op incidentele basis (zonder vooraf vastgesteld of gepubliceerd schema) te vervoeren
General Aviation	Luchtvaart uitgevoerd met kleine éénmotorige of twee motorige propeller vliegtuigen met een startgewicht van minder dan 6.000kg (uitgezonded Business Aviation). Het gaat hierbij onder andere om vluchten zoals privevluchten, lesvluchten, reclamesleepvluchten, rondvluchten, fotovluchten etc.
L _{den}	Europese dosismaat voor geluid met drie etmaalweegfactoren day, evening en night
Luchthavenbesluit	Besluit op basis van de Wet Luchtvaart die het mogelijk maakt een luchthaven te exploiteren. (vervangt aanwijzingsbesluit welke bestond onder de oude Luchtvaartwet)
MER	Een (dit) specifiek Milieu Effect Rapport
m.e.r.	Milieu effect rapportage in algemene zin (niet zijnde een specifiek project)
MTOW	Maximum Take Off Weight, het maximale startgewicht van een vliegtuig (ook wel MTOM Maximum Take Off Mass genoemd)
NRD	Notitie Reikwijdte en Detailniveau, document dat aan het begin van een m.e.r.-traject wordt opgesteld om het initiatief te beschrijven (voorheen bekend als "Startnotitie m.e.r.")
Slot	Toestemming om op een bepaalde tijd met een bepaald type vliegtuig op te stijgen of te landen
Spoedeisende hulpverlening	Onder vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening worden verstaan (conform definitie wet luchtvaart) vluchten: • Van de traumahelikopter • Ten behoeve van brandbestrijding (komt op dit moment niet op RTHA voor) • Ten behoeve van Search And Rescue (SAR) acties (kustwacht) • Ten behoeve van (orgaan) transplantaties
RBML	Regelgeving Burgerluchthaven en Militaire Luchthavens, wet die de overgang van alle luchthavens (muv Schiphol) van de Luchtvaartwet naar de Wet Luchtvaart regelt
RTHA	Rotterdam The Hague Airport, handelsnaam van Rotterdam Airport BV door Schiphol Group aangewezen als feitelijk exploitant van het luchthaven Rotterdam (The Hague Airport)
Uitwijkvluchthaven	Luchthaven waar een vlucht naar kan worden omgeleid indien tijdens de uitvoering van de vlucht blijkt dat niet tijdig op de geplande luchthaven geland kan worden (bijvoorbeeld als gevolg van weersomstandigheden of een incident)
Vliegtuigbeweging	Een start of een landing van een luchtvaartuig
VOS	Vluchtige Organische Stoffen

Bijlage 2: Beschrijving parameters voor het invoerset

In alternatief 1, de referentiesituatie, zal gebruik gemaakt worden van het invoerset dat de basis vormt voor de vigerende omzettingsregeling.

Verkeertype	Periode				Totaal
	06:00-06:59	07:00-22:59	23:00-23:59	00:00-05:59	
Groot IFR-verkeer	77	23.668	490	160	24.395
Regering Overig	0	148	0	0	148
Militair Overig	0	380	0	0	380
Klein IFR-verkeer	22	24.736	55	45	24.858
Klein VFR-verkeer	0	29.445	0	0	29.445
Helikopters algemeen	0	7.000	0	0	7.000
Helikopters regering	0	15	0	0	15
Helikopters militair	0	84	0	0	84
Totaal	99	85.476	545	205	86.325

Tabel 1: Invoerset aantal vliegtuigbewegingen referentiesituatie

Voor alternatief 2 is een schatting gemaakt worden van de mogelijke toename van spoedeisend verkeer op basis van indicaties van deze gebruikers (met name Traumacentrum Zuid-West Nederland en landelijke politie zoals aangegeven in paragraaf 2.3)

Verdeling spoedeisend en politie-verkeer					
Benodigd	In invoerset referentie	Toe te voegen in alternatief 2	Nachtstraffactor	Omschrijving	Type
3.238	1.782	1.456	2,05	Verkeer traumahelikopter	EC-135
150	0	150	2,08	Verkeer politiehelikopter groot	AW-139
2.040	1.205	835	2,08	Verkeer politiehelikopter klein	EC-135
5.428	2.987	2.466		TOTAAL	

Tabel 2: Aantallen spoedeisend verkeer en politievluchten alternatief 2

Alternatief 3 zal uitgaan van alternatief 2 waarbij commercieel verkeer wordt toegevoegd. Variant 3c zijn de aantallen weergegeven in tabel 1, de andere varianten zijn percentage van deze aantallen (Variant 3a 33%, Variant 3b 67%, Variant 3d 133%).

Verdeling over vliegtuigtypes van toe te voegen verkeer (VA-IN, percentages voor alle scenario's)							
Bewegingen	Percentage	Omschrijving	Type	Stoelen	Bezetting	Pax/vltb	Passagiers
3.800	29,7%	Groot straalverkeer	Boeing 737-700	149	75%	112,0	425.600
5.140	40,2%	Middelgroot straalverkeer	EMB-190	100	65%	65,0	334.100
		Klein straalverkeer	CRJ-200	50	55%		
2.574	20,1%	Groot propeller verkeer	ATR-72	70	65%	46,0	118.404
		Middelgroot propeller verkeer	ATR-42	46	55%		
1.288	10,1%	Klein propeller verkeer	DO-328	30	55%	17,0	21.896
12.802	100,0%		TOTAAL			70,4	900.000

Tabel 3: Invoerset toegevoegd commercieel verkeer alternatief 3c ten opzichte van alternatief 2

Variant	Schaling tov 3c	Aantal nieuwe bestemmingen	Vliegtuigbewegingen Lijndienst verkeer	Passagiers per jaar
3.a Lage groei	33%	3-4	+4.225	+300.000
3.b Middellage groei	67%	6-7	+8.577	+600.000
3.c Voorkeursvariant initiatiefnemer	100%	9-11	+12.802	+900.000
3.d Hoge groei	133%	13-15	+17.027	+1.200.000

Tabel 4: Invoerset toegevoegd commercieel verkeer alternatief 3 per variant ten opzichte van alternatief 2

Het invoerset van alternatief 4 wordt vastgesteld op basis van de afspraken die gemaakt zijn tussen Schiphol Group en de gemeente Rotterdam aangevuld met het extra spoedeisend verkeer als beschreven in alternatief 2.

Voorkeursalternatief + Kleine recreatieve luchtvaart 1998		
Representatief vliegtuig	MTOW	Aantal
McDonnell -Douglas DC8-73	151,88	75
Boeing 737-300	62,36	1.775
Cessna Citation	13,65	500
Fokker 50	20,33	10.810
BAE Jetstream 31	7,07	9.240
Fokker 100	42,02	5.100
MBB BO-105		6.300
Robinson R-22		700
Kleine luchtvaart	< 6	83.750 ¹
Totaal		118.250

Tabel 5: Invoerset onderhandelaarsakkoord 1998 / aanwijzingsbesluit 2001

Verkeertype	Alternatief						
	1	2	3a	3b	3c	3d	4
Groot IFR-verkeer	24.395	24.395	28.620	32.972	37.197	41.422	27.500 ²
Regering Overig	148	148	148	148	148	148	148
Militair Overig	380	380	380	380	380	380	380
Klein IFR-verkeer	24.858	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	24.858
Klein VFR-verkeer	29.445						29.445
Helikopters algemeen	7.000	9.466	9.466	9.466	9.466	9.466	9.466
Helikopters regering	15	15	15	15	15	15	15
Helikopters militair	84	84	84	84	84	84	84
Totaal	86.325	74.488	78.713	83.065	87.290	91.515	91.896

Tabel 6: Vergelijking invoerset alternatieven en varianten

¹ Het aantal vliegtuigbewegingen klein VFR-verkeer in het invoerset van het onderhandelaarsakkoord 1998 / aanwijzingsbesluit 2001 is significant hoger dan de referentiesituatie doordat na het bepalen van de invoerset de ruimte voor de kleine luchtvaart op alle vliegvelden verkleind is als gevolg van de “-3 Bkl maatregel” (zie toelichting artikel 5 van het aanwijzingsbesluit 2001). Dit resulteerde in een halvering van de geluidsruimte en daarmee het aantal vliegtuigbewegingen in dit segment.

² Aantal vluchten is voor de modernisering van de vlootmix. Het werkelijke aantal zal uiteindelijk lager liggen

Bijlage 3: Ontwikkelingen in de omgeving van Rotterdam The Hague Airport

Als zichtjaar voor het MER zal 2025 worden gekozen. Onder autonome ontwikkeling wordt verstaan die ontwikkelingen die nu voorzien worden in de periode tot 2025, binnen het studiegebied liggen en waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Deze zullen in het MER worden meegenomen. Apart zal zoveel als mogelijk inzichtelijk worden gemaakt wat de effecten van de ontwikkelingen zijn die wel voorzien zijn maar waarover nog geen formele besluitvorming heeft plaatsgevonden.

Het gaat hierbij in ieder geval over de onderstaande ontwikkelingen:

Ontwikkeling	Gereed
Aanleg A4 Delft-Schiedam	Medio 2015
Uitbreiding capaciteit Doenkadeknoop en Doenkade (m.u.v. gedeelte A13-A16)	2015
Aanleg A13-A16 inclusief uitbreiding capaciteit Doenkade ter plaatse	2021
Gewijzigd gebruik HSL a.g.v. Beneluxtrein, Eurostar en Thalys	Vanaf 2014
Bochtafsnijding van de Schie	
"Ecopassage De Schie"	
Uitbreiding capaciteit "oude spoorlijn"	Na 2017
Omzetten Hoekse lijn naar metro	2017
Ontwikkeling 1 ^e fase landzijdig deel van de RTHA conform masterplan	Ontwikkelingen binnen planperiode
Natuurontwikkeling Schieveen/uitbreiding Ackerdijkse plassen	
Natuurontwikkeling Lansingerland "Vlinderstrik", Groenzoom, Rottezoom	
(Her) Ontwikkeling Bedrijventerreinen Lansingerland Oudeland, Hoefweg, Prisma en Leeuwenhoekweg	
(Her) Ontwikkeling Bedrijventerreinen Hoog Zestienhoven, Spaanse Polder en Rotterdam Noord-West	
(Her) Ontwikkeling woningbouw Lansingerland: Wilderszijde, Molenweg, Westpolder/Bolwerk, Meerpolder, Parkzoom, Merenweg, Korenmolenweg, Lint-Noord, Hoeksekade Noord	
Ontwikkeling woningbouw Rotterdam Park Zestienhoven, Nesselande?	2020
Ontwikkeling woningbouw Zuidplaspolder?	
Woningbouw Schiedam Over het Water	2019
Woningbouw Schiedam Groenord Midden	2017
Woningbouw Schiedam Oranjeburgh	2017
Woningbouw Schiedam Nieuwland	2019
Woningbouw Schiedam De Wetenschapsbuurt	2025
Woningbouw Schiedam Groenord Zuid	2025
Woningbouw Schiedam Harga	2025
Ontwikkeling Schiedam Schieveste (hotel, bioscoop, studentenhuysvesting, kantoren)	2025