

aangetekend verzenden

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Directie Participatie  
o.v.v. Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Ons kenmerk 0000340759 364618  
Uw brief van 29 januari 2023  
Bijlagen 1

06 MRT 2023

Onderwerp Datum  
Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ten behoeve van 6 maart 2023  
luchthavenbesluit RTHA

Geachte Minister,

De gemeente Midden-Delfland heeft met belangstelling kennis genomen van het concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ten behoeve van te onderzoeken alternatieven/varianten en effecten die in een Milieueffectenrapport (MER) onderzocht worden voor het te nemen luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA). Wij hebben, onder aanvoering van de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland, en samen met andere partijen als de Midden-Delfland Vereniging en Natuurmonumenten, een reflectie gegeven op het Eind Product Participatietraject (EPP), omdat wij ons zorgen maken over het negatieve effect van de vliegbewegingen vanaf RTHA op de (groene) leefomgeving van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Wij zijn zeer kritisch ten aanzien van meer vliegbewegingen omdat dit ten koste zal gaan van (de belevingswaarde van) natuur en landschap in dit drukbevolkte deel van de Randstad.

### **Het belang van de inwoners van de gemeente Midden-Delfland en het belang van het Bijzonder Provinciaal Landschap van Midden-Delfland**

De gemeente Midden-Delfland komt, net als alle andere gemeenten, op voor de belangen van haar inwoners. De vliegbewegingen van en naar Rotterdam The Hague Airport (RTHA) hebben effect op de kwaliteit van leven van onze inwoners. In positieve zin maken inwoners gebruik van de RTHA, maar in negatieve zin ervaren zij ook geluidshinder. Daarnaast kent onze gemeente ook nog een bijzondere opgave, namelijk het open en groen houden van het Bijzonder Provinciaal Landschap van Midden-Delfland.

Het belang van een open en groen agrarisch cultuurlandschap midden in dit drukbevolkte deel van de Randstad is onmiskenbaar groot voor zowel onze eigen inwoners als voor de meer dan 2 miljoen inwoners van de MRDH. De negen grondgebiedgemeenten, de provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap van Delfland en de gebiedsorganisaties Midden-Delfland Vereniging, Natuurmonumenten, LTO Noord, afd. Delflands Groen, Staatsbosbeheer en het Zuid-Hollands Landschap hebben daartoe de handen ineen geslagen. Deze partijen hebben met elkaar in 2021 de Visie op het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) van Midden-Delfland vastgesteld en werken nu samen aan de

Landschapstafel BPL Midden-Delfland aan een ambitieus Uitvoeringsprogramma om de ruimtelijke kwaliteit en vitaliteit van dit waardevolle groene gebied nog verder te versterken. De vliegbewegingen van en naar RTHA geven overlast voor de bezoeker en recreant van het BPL Midden-Delfland. De belevingswaarde en daarmee ook de kwaliteit van het waardevolle groen in de regio staan daarmee onder druk. In onze zienswijze willen wij benadrukken wat vanuit de gemeente Midden-Delfland essentieel voor de MER.

### **Betrek de reflecties op het EPP volledig in MER**

De uitgebreide beschrijving van alternatief 2 (uitkomst participatietraject EPP) wekt de indruk dat dit alternatief de voorkeur geniet. Wij hebben een reflectie gegeven op het EPP, de basis van dit alternatief. Volledigheidshalve voegen wij deze als bijlage toe (BIJLAGE 1). Wij verzoeken u deze bij de uitvoering van de MER te betrekken. De hoofdlijnen van onze reflectie zijn:

- een beperking van het nachtrecht 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. Deze extra vluchten overdag tasten de mogelijkheid overdag de rust en stilte van het BPL Midden-Delfland te beleven aan.
- Uit het Adecs-rapport blijkt dat er met inzet van duurzamere toestellen vanuit het oogpunt geluid er groei mogelijk is tot een maximum van 8760 op jaarbasis, maar dat er 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.

### **Duidelijkheid over de alternatieven die deel uitmaken van de MER**

De voordracht van alternatieven 3 en 4 (o.b.v. reflecties EPP) als 'redelijkerwijs alternatief' lijken tegemoet te komen aan de kritische reflecties op het EPP. De concept-NRD geeft echter aan dat nog niet is vastgesteld of deze alternatieven financieel/economisch haalbaar zijn en deel uit kunnen/mogen maken van de MER. De NRD is daarmee nog niet gereed. Wij zijn daarom van mening dat het economisch onderzoek ten behoeve van alternatieven 3 en 4 moet zijn afgerond voordat de NRD duidelijk maakt welke alternatieven in het MER-proces kunnen worden meegenomen. Wat ons betreft kunnen alternatieven 3 en 4 ongeacht het onderzoek naar economische haalbaarheid worden meegenomen in de MER. Wij verzoeken hoe dan ook het economisch haalbaarheidsonderzoek openbaar toegankelijk te maken.

Met betrekking tot dit uit te voeren economische haalbaarheidsonderzoek willen wij de volgende overweging meegeven. De concept-NRD stelt dat wanneer gebruikers van de luchthaven geen ontwikkelruimte kunnen verdienen, de belangrijkste prikkel voor vlootvernieuwing ontbreekt. Wij menen echter dat het bieden van ontwikkelingsruimte geen noodzakelijke en onmisbare voorwaarde is om luchtvaartmaatschappijen aan te moedigen hun vloot te vernieuwen. De impact van een relatief kleine luchthaven zoals de RTHA op de ambities van grote gebruikers om de vloot te vernieuwen achten wij beperkt. De autonome vlootvernieuwing en de invullingen van het akkoord van Parijs zullen gebruikers stimuleren om hun vloot succesvol te vernieuwen en om geluidshinder te beperken.

De concept-NRD geeft zonder onderbouwing aan dat krimp een niet redelijkerwijs te onderzoeken alternatief is omdat er in die situatie geen financieel gezonde exploitatie van de luchthaven mogelijk is. Voor alternatieven 3 en 4 zal daarentegen eerst een economisch haalbaarheidsonderzoek plaatsvinden. Ons verzoek is dan ook voor het scenario krimp eveneens een onderbouwing te geven in het uit te voeren aanvullend economisch onderzoek.

### **Milieu- en gezondheidseffecten**

Diverse milieuaspecten van de verschillende alternatieven worden uitgebreid onderzocht en we zullen de uitkomsten van deze alternatieven kritisch nagaan zodra de MER is vrijgegeven voor inzage.

Het landelijk gebied en de natuurgebieden rondom RTHA staan onder druk als gevolg van de stikstofproblematiek. Voor de aanpak van het stikstofvraagstuk moeten alle sectoren, dus ook mobiliteit, bijdragen om de stikstofdeken versneld terug te dringen. We zijn daarom bijzonder kritisch wanneer RTHA meer stikstof zou mogen gaan uitstoten of geen natuurvergunning krijgt en operationeel blijft.

Wij verzoeken nadrukkelijk de effecten op de fysieke en mentale gezondheid van (meer) vliegbewegingen overdag juist op het moment dat de bewoner van deze drukbevolkte regio de schaarse plekken met stilte en ruimte wil opzoeken mee te nemen in de NRD en MER. Het is een aspect waarvan het belang is erkend in het Joint Fact Finding rapport van het Participatietraject, maar nu in de concept-NRD onvoldoende is meegenomen.

### **Samengevat**

De gemeente Midden-Delfland verzoekt in haar zienswijze om:

- de bestuurlijke opdracht om het Bijzonder Provinciaal Landschap van Midden-Delfland te behouden en te versterken in acht te nemen bij het proces van de NRD;
- onze eerdere reflectie op het Eind Product Participatietraject mee te nemen bij de MER-studie;
- alternatieven 3 en 4 mee te nemen in de MER, ongeacht de uitkomst van een economische haalbaarheidsstudie;
- de waarde van de groene leefomgeving voor de mens te betrekken bij de te onderzoeken milieu-en gezondheidseffecten.

Met vriendelijke groet,  
het college van burgemeester en wethouders,



drs. M.A.I. Born  
gemeentesecretaris



drs. A.P.J. van Hemmen  
burgemeester

Bijlage: 'Reflectie op het Eindproduct Participatie Proces (EPP) Luchthavenbesluit (LHB) RTHA van de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland mede namens Natuurmonumenten, Rotta, Midden-Delfland Vereniging, Natuur- en Milieubescherming Pijnacker en de gemeenten Midden-Delfland en Delft'.

*Reflectie op het Eindproduct Participatie Proces (EPP) Luchthavenbesluit (LHB) RTHA van de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland mede namens Natuurmonumenten, Rotta, Midden-Delfland Vereniging, Natuur- en Milieubescherming Pijnacker en de gemeenten Midden-Delfland en Delft*

---

## **Inleiding**

Tijdens het Participatieproces voor het nieuw aan te vragen Luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA) heeft de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland, mede namens de overig genoemde partijen, zitting gehad in de centrale werkgroep.

De volgende belangen zijn tijdens het participatietraject behartigd:

- Belang van stimuleren leefomgeving ecosysteem (mens, dier en natuur).
  - Verminderen impact vliegverkeer op ecosysteem (natuur- en recreatiegebieden waaronder het Bijzonder Provinciale Landschap van Midden-Delfland, inclusief stiltegebied).
  - Respecteren van de status van de aanwezige provinciale stiltegebieden.
  - Op een duurzame manier omgaan met faunabeheer.
  - Verduurzamen van vastgoed, infrastructuur en (vlieg)operatie.
  - De kwaliteit van de leefomgeving.
- Sturing op maximale verduurzaming in alle business processen van RTHA met oog voor natuur en landschap.

Op basis van deze belangen is onderstaande reflectie op het EPP LHB RTHA gegeven.

## **Positievluchten**

Voor het terugdringen van vliegbewegingen, geluidsemissie en emissie van schadelijke stoffen, die de luchtvaart met zich mee brengt, pleiten wij voor een maximale reductie van positievluchten. Hiermee kan er geen harde nachtsluiting van de luchthaven worden afgedongen. Wanneer een vliegtuig door bijzondere omstandigheden is vertraagd, moet deze in de gelegenheid worden gesteld te kunnen landen op RTHA. Hiermee wordt onnodig doorvliegen naar een andere landelijke luchthaven en daarmee een positievlucht in de vroege ochtend naar RTHA voorkomen.

Om te voorkomen dat er oneigenlijk gebruik gemaakt kan worden van het te laat binnen komen van vluchten zal er, naast de inzet van de nachtstraffactor, monitoring moeten plaats vinden met daarbij een jaarlijkse evaluatie. Dan kan er worden ingegrepen wanneer nodig.

In het EPP wordt voorgesteld om op de randen van de dag alleen nog met een bepaald type toestel te vliegen die hoger staat aangeschreven in het duurzaamheidssegment, met uitzondering van positievluchten. Dit is een reden te meer om de positievluchten zoveel als mogelijk te beperken of ook hier een restrictie op te zetten.

Zoals aangegeven zal de organisatie omtrent de positievluchten op landelijk niveau georganiseerd moeten worden. Graag zien wij in de aanvraag van het LHB RTHA hier expliciet aandacht voor.

## **Nachtregime business aviation en overig verkeer (plezier luchtvaart)**

Om nachtelijke verstoring van mens en dier te voorkomen is het dringende verzoek om ten alle tijden de nachtvluchten tot een minimum te beperken en dit ook helder op te nemen in het LHB.

### Mogelijkheid starten in één richting

Om hinder te reduceren in het eerste uur van de dag wordt in het EPP voorgesteld te onderzoeken om uitsluitend te starten vanuit één richting. Zoals aangegeven is nog niet duidelijk of deze optie mogelijk tot meer of minder hinder zal leiden. Punten van aandacht omtrent dit onderzoek:

- Het toepassen van deze maatregelen komt in ieder geval niet ten goede van de voorspelbaarheid die zo wenselijk is vanuit de omliggende natuur;
- Het uitgangspunt zou moeten zijn dat de maatregel geen hinder oplevert voor mens en natuur;
- Er mag geen sprake zijn van concurrentie tussen natuur en bevolking, wat goed is voor de bevolking is goed voor de natuur en vice versa;
- Starten op koers zou het uitgangspunt moeten zijn. Hiermee worden ongewenste bewegingen in de lucht en hiermee onnodig extra (geluids)overlast voorkomen.

Gezien bovenstaande punten verzoeken wij RTHA de mogelijkheid tot starten in één richting niet mogelijk te maken.

### Krimp en groei

Uit het rapport van Adecs (Participatietraject RTHA Analyses en berekeningen, d.d. 28 oktober 2022, ehdr220914rap/wH/rH/kd) is naar voren gekomen dat er met de inzet van duurzame toestellen er groei mogelijk is tot een maximum van 8760 vluchten op jaarbasis.

Dit houdt in dat de luchtvaartsector gemiddeld, tussen 9:00 – 21:00 uur, met 2 vluchten per uur kan groeien (dit zal in de winterperiode een andere invulling krijgen dat de zomerperiode).

“Groene groei” bestaat niet, hier is geen wetenschappelijke basis voor. Het gevolg is dat de milieuwinst die wordt geboekt grotendeels ongedaan gemaakt wordt doordat er (in de economie meer geconsumeerd) en in deze situatie meer wordt gevlogen. Dit mechanisme heet de Jevons-paradox waardoor de noodzakelijke duurzaamheid en milieukwaliteit niet wordt gehaald.

Wij zetten dan ook duidelijk onze vraagtekens bij het aantal vluchten dat kan groeien in deze gebruiksruimte. Hierbij dan ook het nadrukkelijke verzoek in het LHB een kritische vertaling te maken en hierin de volgende zaken goed mee te nemen:

- Reductie van uitstoot emissies (CO, NOx, fijn stof)

In het Adecs rapport komt naar voren dat uiteindelijk met het voorgestelde eindscenario er een verhoging zal plaats vinden van de emissie van CO (Koolmonoxide), NOx (Stikstofoxiden), VOS (Vluchtige Organische Stoffen), SO<sub>2</sub> (Zwavedioxide) en PM10 (Fijnstof).

Door de inzet van stillere vliegtuigen blijkt de emissie pas af te nemen wanneer de gehele vloot wordt vernieuwd. T.o.v. de autonome ontwikkeling wordt er nauwelijks vooruitgang geboekt in de uitstoot van de stoffen en daarmee een bijdrage leveren aan een beter leefklimaat.

Hiermee kunnen we constateren dat de winst die behaald wordt met de inzet van stillere vliegtuigen geen winst oplevert t.a.v. de uitstoot van de diverse stoffen en dus geen verbetering van het leefklimaat. Wanneer de luchtvaart sector investeert op vlootvernieuwing van toestellen die alleen gericht zijn op de reductie van geluid zijn géén duurzame toestellen, hooguit geluidsarme toestellen. Een vlootinvestering alleen op geluidsarme toestellen is onacceptabel, deze toestellen zullen niet voldoende bijdragen aan de verbetering van het leefklimaat voor mens en dier.

- De impact van vliegbewegingen op het stress hormoon van mens en dier. T.a.v. de saldering tussen zomer en winter zal er een maximum gesteld moeten worden. Bij geen gecontroleerde saldering kan er onevenredige belasting worden veroorzaakt op de omgeving wat ten koste gaat van de gezondheid van mens en dier;
- In het EPP wordt er gesproken over het toepassen van meerdere handhavingspunten rondom bebouwd gebied om hier de aantallen gehinderden te kunnen monitoren. Om het gehinderde natuur-, recreatie- en stiltegebied te kunnen inschatten zullen er ook rondom deze gebieden handhavingspunten moeten worden geplaatst. Deze resultaten zullen ook meegenomen moeten worden in de jaarlijkse rapportages van de DCMR zodat dit in de CRO besproken en geëvalueerd kan worden.
- Om werkelijke leefkwaliteit en gezondheid terug te krijgen kan er alleen maar sprake zijn van krimp van de luchtvaart sector. Het gaat ons dan om de leefkwaliteit binnen de bebouwde kom, maar ook daar buiten. Mensen zoeken daar rust in o.a. het Bijzonder Provinciaal Landschap van Midden-Delfland. Krimp kan dan ook niet anders één van de scenario's zijn bij het opstellen van het Luchthavenbesluit.
- Wanneer er reductie van geluid en emissies plaats vindt in de luchtvaartsector zal dit terug gegeven moeten worden aan de mens en natuur. Het verbeteren van het leefklimaat staat hierbij voorop. Na al die jaren van overlast is een mindere belasting van de natuur én hinder ervaring bij de mens het minste wat terug gegeven kan worden. Een automatisch groei van de luchtvaartsector kan niet als vanzelfsprekend worden ingebracht.
- In het Adecs rapport is voor fijnstof alleen naar de PM10 waarde gekeken. Deze waarde is niet representatief voor het in beeld brengen van de situatie rondom het totaal aan fijnstof. In de MER zullen er meerdere PM waarden, de verschillende soorten fijnstof, in kaart moeten worden gebracht om op deze manier het totale spectrum rondom fijnstof in beeld te krijgen en daarmee de impact op de leefomgeving.