

Aanvulling op Richtlijnen
MER Rotterdam Airport 2008

Mei 2008

Aanvulling op Richtlijnen MER Rotterdam Airport 2008

Inleiding

In 2005/2006 heeft Rotterdam Airport een verzoek ingediend tot wijziging van de aanwijzing. In september 2006 is het MER bij dit wijzigingsverzoek door het bevoegd gezag aanvaard.

In 2007 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat in het kader van artikel 19 van de Luchtvaartwet over het voorontwerp van het aanwijzingsbesluit namens het bevoegd gezag bestuurlijk overleg gevoerd met de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam. In dit bestuurlijk overleg over het voorontwerp is gebleken dat de regio zich met name zorgen maakt over (toenemende) geluidsbelasting van vliegverkeer in de nacht. Dit bestuurlijk overleg is voor de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aanleiding geweest om gedeputeerde Van Heijningen van Zuid-Holland, voorzitter van de Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Rotterdam, te vragen om te verkennen welke oplossingen er mogelijk zijn die op draagvlak in de regio kunnen rekenen. (brief van Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer dd. 16 juli 2007, kenmerk: V&W/DGTL-2007/9804).

Op 13 september 2007 heeft de heer Van Heijningen zijn verkenning aan de minister van Verkeer en Waterstaat aangeboden. (kenmerk: PZH/2007/430841). Hij heeft geconstateerd dat met name de (toename van) geluidsoverlast van het vliegverkeer in de nacht door alle betrokken partijen als belangrijkste knelpunt wordt gezien, ongeacht of het commercieel of ander verkeer (zoals regerings-/militair verkeer) betreft. In gezamenlijkheid hebben de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam een rapportage opgesteld waarin uiteenlopende maatregelen worden voorgesteld om dit knelpunt aan te pakken. Onderscheid is gemaakt in oplossingsrichtingen die op korte termijn, dus ten behoeve van de aanwijzing Rotterdam Airport, ingezet kunnen worden en oplossingsrichtingen die op langere termijn kunnen leiden tot vermindering van de overlast. Benadrukt wordt dat de voorgestelde oplossingsrichtingen niet mogelijk zijn zonder actieve medewerking van alle bij het functioneren van de luchthaven betrokken partijen. De praktische toepasbaarheid van die maatregelen en de mogelijke effecten waren ten tijde van het aanbieden van het advies nog niet uitgewerkt. De ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer hebben het advies van de heer Van Heijningen in dank aanvaard en toegezegd alle suggesties om de nacht te ontzien serieus te nemen.

Bij brief van 22 oktober 2007 aan de voorzitter van de Tweede Kamer (kenmerk VenW/DGTL-2007/10469) heeft de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de Tweede Kamer laten weten te overwegen een aanpassing door te voeren ten opzichte van het voorontwerp.

In de afgelopen maanden zijn de in het advies van de heer Van Heijningen voorgestelde maatregelen, in samenwerking met alle betrokken regionale partijen, onderzocht op haalbaarheid en effectiviteit. Op grond van het bestuurlijk overleg in 2007 in het kader van artikel 19 van de Luchtvaartwet over het voorontwerp van het aanwijzingsbesluit en op grond van de laatste inzichten omtrent de maatregelsuggesties uit het advies van de heer Van Heijningen, wordt de

initiatiefnemer verzocht het eerder in 2006 door het bevoegd gezag aanvaarde Milieueffectrapport (MER) deels te herzien.

Slaapverstoring

In het advies van Van Heijningen is ook gevraagd om een onafhankelijke partij te laten oordelen over de toepasbaarheid van de methodiek die gebruikt is bij het slaapverstoringsonderzoek ten behoeve van het MER 2006. Ook is gevraagd het onderzoek te actualiseren.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft het RIVM gevraagd een toets uit te voeren op de toepasbaarheid van de methodiek. RIVM heeft geconcludeerd dat toepassing van het gehanteerde slaapverstoringsonderzoek geoorloofd en acceptabel is. De methodiek die TNO heeft toegepast bij de berekeningen van de effecten van nachtelijk geluid rond Rotterdam Airport is goed bruikbaar om een rangorde in de verschillende scenario's aan te brengen. Gezien de onzekerheden in de absolute aantallen en door het gebruik van elf verschillende slaapverstoringseffecten, met verschillende omschrijvingen, is het verstandig dat in de rapportage van TNO alleen relatieve vergelijkingen tussen scenario's worden gemaakt. Absolute aantallen van of absolute verschillen tussen scenario's zijn in deze specifieke situatie onzeker en lastig te interpreteren omdat naar verschillende effecten wordt verwezen. Een validatieberekening op basis van dosis-effect-relaties uit een ander onderzoek, leidt tot dezelfde rangorde van - en vergelijkbare verhoudingen tussen - de varianten, maar tot andere absolute slaapverstoringaantallen. Verschillen in absolute aantallen kunnen om meerdere redenen bestaan, bijvoorbeeld omdat andere omschrijvingen voor het effect zijn gehanteerd en/of dat de gebruikte relatie bij deels andere geluidniveaus is afgeleid dan waarbij de relatie wordt toegepast.

Het RIVM geeft aan dat volstaan kan worden met de rapportage van slechts enkele van de effecten. Zo heeft TNO in de afgelopen jaren ondermeer in opdracht van de Europese Commissie enkele blootstelling-respons relaties voor effecten van nachtelijk geluid opgesteld (Miedema et al, 2002; Passchier-Vermeer, 2003b; Miedema en Vos, 2004 en 2007). Voor de L_{night} zijn dit "ernstige slaapverstoring" en "de gemiddelde motorische onrust".

Gevraagd wordt in de nieuwe berekeningen tegemoet te komen aan de aanbevelingen van het RIVM; de belangrijkste aanbevelingen zijn:

- Het toetsen van de uitkomsten van de gebruikte dosis-effectrelatie met een dosis-effectrelatie uit een alternatief onderzoek; de GES-relatie lijkt daarvoor het meest geschikt (i.v.m. grote onderzoeksrang van 20-50 dB(A)).
- Omdat er bij slaapverstoring wordt uitgegaan van zeer lage L_{night} contourwaarden zal de nauwkeurigheid van de resultaten hierdoor worden beïnvloed. Om enig inzicht in die nauwkeurigheid te kunnen geven zal, voor zover informatie hiervoor beschikbaar is, een kwalitatieve beschrijving met betrekking tot de betrouwbaarheid van de toegepaste dosis-effect relaties worden gegeven.
- Geadviseerd wordt in het hoofdrapport de bevindingen te rapporteren in relatieve verschillen tussen de alternatieven onderling (bijv. mutaties in percentages) en alleen voor luchtvaartgeluidgegevens. (in de bijlage bestaat keuze voor absolute waarden of range).
- In hoofdrapport behoeven niet alle elf dosis-effectrelaties te worden weergegeven, maar kan voor de leesbaarheid met name worden ingaan op de (bijv twee) meest representatieve dosis-effectrelaties..

Het bevoegd gezag vraagt de initiatiefnemer aan dit verzoek in het MER te voldoen.

Herziening van het Milieu-effectrapport

Aan initiatiefnemer Rotterdam Airport wordt verzocht de referentie te actualiseren en een extra alternatief aan het MER toevoegen. Gevraagd wordt het referentie-alternatief in overeenstemming te brengen met het wijzigingsbesluit van 2004 (verlenging openingstijd van stille toestellen), dat inmiddels onherroepelijk is, en daarmee ook met het aantal feitelijk gerealiseerde nachtelijke vliegtuigbewegingen in recente jaren. Verzocht wordt in het extra alternatief voor de afwikkeling van het voorziene extra militair- en regeringsverkeer, ten gevolge van de sluiting van Marinevliegkamp Valkenburg, extra geluidsruimte ten behoeve van vliegtuigbewegingen op de dag toe te voegen en geen extra ruimte voor nachtvluchten. Tevens wordt de initiatiefnemer verzocht om in het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) alle implementeerbare maatregelen uit het advies van de heer Van Heijningen te overwegen en deze op haalbaarheid en effecten te onderzoeken.

Rotterdam Airport wordt gevraagd de aanpassingen te verwerken in het herziene MER. Ten behoeve van die herziening van het MER worden de onderhavige aanvullende richtlijnen vastgesteld.

Op basis van het herziene MER zullen de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer na het aanvaarden van het herziene MER het definitieve ontwerpbesluit vaststellen. Het nieuwe aanwijzingsbesluit zal ter informatie aan het CDL worden gestuurd. Conform de aanwijzingsprocedure worden het ontwerpbesluit en het bijbehorende MER daarna ter visie gelegd. Op basis van de schriftelijke en mondelinge zienswijzen die zijn ingebracht én op basis van de adviezen van de Commissie in het kader van artikel 21 van de Luchtvaartwet en de Commissie MER stelt de minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met zijn collega van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer vervolgens het aanwijzingsbesluit vast. Het vastgestelde besluit zal ook aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Uiteraard staat na vaststelling van het aanwijzingsbesluit rechtsbescherming tegen het besluit open.

In deze aanvulling op de Richtlijnen voor het MER Rotterdam Airport zijn enkel de elementen opgenomen die gewijzigd zijn ten opzichte van de "Richtlijnen voor het MER" van januari 2006.

Aanvulling ten opzichte van "Wijziging Ke-geluidszone Rotterdam Airport - Richtlijnen voor het MER" (jan 2006)

H2 Doel & besluitvorming

Par. 2.4 Reeds genomen besluiten

Aanvullen met nieuwe besluiten:

- luchtkwaliteit

De vigerende wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in de Wet milieubeheer (Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen). Het besluit dient nu getoetst te worden aan de Wet luchtkwaliteit. Verder is van belang dat op 11 december 2007 het Europese Parlement heeft ingestemd met een nieuwe Richtlijn Luchtkwaliteit. In deze richtlijn zijn normen opgenomen voor de fijnere fractie van fijn stof (PM_{2,5}). Vooruitlopend op de implementatie van de richtlijn in de nationale wetgeving dient het MER ook de gegevens op te leveren die een

vergelijking mogelijk maken met de in de Europese Richtlijn genoemde grenswaarden voor $PM_{2,5}$.
 Onder de nieuwe Wet luchtkwaliteit is de AMvB “niet in betekenende mate” vastgesteld. Dit is uitgewerkt in het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (Regeling nibm) en tegelijk met de wet in werking getreden.

H3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Par. 3.2 Te onderzoeken varianten

De belangrijkste aanpassingen met betrekking tot de alternatieven betreffen:

- Referentiesituatie wordt Aanwijzing 2004 (inclusief “uur extra” openingstijd).
- Aanpassing volgorde herstelwerkzaamheden.
- Nieuw alternatief voor recente ontwikkelingen (ILS 06).
- Nieuw alternatief zonder extra bewegingen in de nacht (voorstel Bevoegd Gezag).
- Milieuvriendelijke maatregelen op zowel het Voorkeursalternatief als het door het Bevoegd Gezag voorgestelde alternatief.
- Andere en nieuwe maatregelen naar aanleiding van de “Verkenning draagvlak aanwijzingsbesluit Rotterdam Airport”.

Tabel met overzicht met alternatieven wordt dan:

	Alternatieven wijziging Ke-geluidszone MER
A0	Aanwijzing 2004 (= referentiealternatief)
A1	Aanwijzing 2004 met gecorrigeerd rekenmodel
A2	A1 zonder afkap
A3	A2 met actuele spreiding (toepassing radarbeelden)
A4	A3 met actuele vlootmix (incl. regerings- en militair verkeer uit aanwijzing 2004): gelijke oppervlakte als A3
A5	A4 met nieuwe spreiding t.g.v. ILS baan 06
A6	A5 aangevuld met additioneel regeringsverkeer in de nacht
A7	A5 aangevuld met additioneel militair en regeringsverkeer in de dag en nacht
A8	A5 aangevuld met additioneel militair en regeringsverkeer in de dag
A9	MMA

Toelichting:

De geluidszone van het referentie-alternatief (aanwijzing 2004) is gelijk aan de geluidszone van de aanwijzing daterend uit 2001, waarvan de invoerset is aangepast aan de verruiming van de openingstijden per wijzigingsbesluit van 2004. Dit houdt in dat er vanaf 2004 rekening wordt gehouden met 350 meer vliegbewegingen *in de nachtperiode* dan in 2001, ten gevolge van de langere openingstijd voor stillere vliegtuigen sinds het wijzigingsbesluit van 2004. Gegeven de ongewijzigde geluidscontour van 2004 ten opzichte van de aanwijzing 2001 is derhalve in de invoerset voor 2004 het aantal vliegtuigbewegingen *overdag* dienovereenkomstig neerwaarts bijgesteld ten opzichte van 2001.

De milieugevolgen van de diverse alternatieven worden afgezet tegen de nieuwe referentie. In het kader van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief moeten in de beschouwing worden betrokken de maatregelen uit het advies van de heer Van Heijningen in september 2007 aan de minister van Verkeer en Waterstaat zijn. (zie ook ad par 4.7)

H4 Milieugevolgen en vergelijking van alternatieven

Par. 4.2 Geluid

Voor de berekening van Lden- en Lnight-contouren dient te worden gerekend met het Nederlandse rekenmodel.

Toelichting:

- Het betreft toepassing van het Voorschrift voor de berekening van de Lden en Lnight geluidbelasting in dB(A) ten gevolge van vliegverkeer van en naar de luchthaven Schiphol. Bestaande uit 2 delen. Part 1: Berekeningsvoorschrift (NLR-CR-2001-372-PT-1), H.M.M. van der Wal, P. Vogel en F.J.M. Wubben. Part 2: Toelichting op het berekeningsvoorschrift (NLR-CR-2001-372-PT-2).
- Voor Lnight moet rekenstap van 2 sec gebruikt worden in plaats van 10 seconden; dit betreft een verbetering die ook in het voorschrift zal worden aangebracht.

Par. 4.3 Externe veiligheid

- De berekeningen van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico moeten worden uitgevoerd conform de rekenvoorschriften in NLR-CR-2004-083 met het model voor regionale luchthavens.
- Het externe veiligheidsmodel voor civiele helikopters is in ontwikkeling en bevindt zich in de afrondende fase. Voor de berekening van het externe veiligheidsrisico door helikopterterverkeer moet gebruik gemaakt worden van ongevalkansen voor civiele helikopters, zoals die door het NLR zijn afgeleid in het kader van de ontwikkeling van het rekenmodel voor civiele helikopters; berekeningen vinden plaats met het meest recente geaccepteerde rekenmodel.
- De 10^{-5} -contour van het plaatsgebonden risico wordt bepaald mét meteo-toeslag.

Par 4.4 Lucht

Luchtkwaliteit

- De vigerende wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in de Wet milieubeheer (Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen). Het nieuwe besluit moet worden getoetst aan de nieuwe Wet luchtkwaliteit.
- Op 11 december 2007 heeft het Europese Parlement ingestemd met een nieuwe Richtlijn Luchtkwaliteit. In deze richtlijn zijn normen opgenomen voor de fijnere fractie van fijn stof ($PM_{2,5}$). Vooruitlopend op de implementatie van de richtlijn in de nationale wetgeving dient het MER ook de gegevens op te leveren die een vergelijking mogelijk maken met de in de Europese Richtlijn genoemde grenswaarden voor $PM_{2,5}$. Aangezien voor $PM_{2,5}$ nog maar beperkt data voor handen zijn, voldoet een ruwe benadering afgeleid van de PM_{10} -data. Onder nieuwe Wet luchtkwaliteit is de AMvB "niet in betekenende mate" vastgesteld. Dit is uitgewerkt in het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (Regeling nibm) en tegelijk met de wet in werking getreden. Als een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie, kan toetsing aan de grenswaarden achterwege blijven.
- Ten behoeve van het bepalen van de uitstoot van verkeer op snelwegen moet een voorgeschreven rekenmethode worden toegepast. Hieraan voldoet het Pluimmodel voor snelwegen van TNO. Voor stedelijk verkeer kan het CAR-model gehanteerd worden.
- Nieuwe toetsafstanden voor NO_2 langs wegen: 10 meter in plaats van 5 meter.

Par. 4.7 Preventieve en mitigerende en compenserende maatregelen

- Voor additioneel inzicht in de maatregelen die gedeputeerde Van Heijningen, voorzitter van de Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Rotterdam, in zijn advies op verzoek van de minister van Verkeer en Waterstaat heeft uitgebracht wordt verwezen naar de brief van Van Heijningen aan minister Eurlings van 13 september 2007 (onderwerp: terugkoppeling verkenning oplossing voor wijziging aanwijzingsbesluit Rotterdam Airport; kenmerk: PZH/2007/430841) en de bijbehorende rapportage "Verkenning draagvlak aanwijzingsbesluit Rotterdam Airport" met medewerking van de gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam en de provincie Zuid-Holland (7 september 2007).