

BIJLAGE

Gebundelde Zienswijzen nR&D m.e.r. bestemmingsplan RtHA

De 14 binnengekomen reacties zijn afkomstig van de volgende partijen:

1. Rijkswaterstaat Zuid Holland (RWS ZH)
2. Natuur en Milieufederatie ZH
3. Provincie Zuid Holland (PZH)
4. Gemeente. Lansingerland
5. mevr. Eva van Etten
6. Rijksdienst Cultureel Erfgoed (RCE)
7. Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR)
8. KPN
9. Archeologische dienst Rotterdam (BOOR)
10. Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)
11. Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)
12. Mevr. Coevering van Heesewijck / VBR
13. Vereniging BTV
14. mevr. Nicole Goud



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Retouradres Postbus 556 3000 AN Rotterdam

DCMR Milieudienst Rijnmond
Afdeling Gemeenten en MKB, bureau Ruimtelijke Ontwikkeling
t.a.v. Adviesloket Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 843
3100 AV Schiedam

**Rijkswaterstaat West-
Nederland Zuid**

Boompjes 200
3011 XD Rotterdam
Postbus 556
3000 AN Rotterdam

Contactpersoon
dhr. D.S. Kootstra
Adviseur ruimtelijke ordening
T 06-21702671
dirksytze.kootstra@rws.nl

Ons kenmerk
RWS-2014/20274

Datum 29 april 2014
Onderwerp Reactie RWS op NRD RTHA

Geacht adviesloket,

Van 27 maart 2014 tot en met 30 april 2014 ligt de NRD RTHA en het voornemen tot het opstellen van een bestemmingsplan ter inzage.

In het kader van deze ter visie legging heeft u ons uitgenodigd een reactie te geven op de NRD RTHA. Een formele zienswijze zal ik niet indienen aangezien ik hier formeel juridisch ook geen aanleiding toe zie. Wel wil ik graag een aantal aandachtspunten / wensen onder uw aandacht brengen.

Belang

Rijkswaterstaat (RWS) is wegbeheerder van de rijkswegen A13 en A16. RWS ziet toe op een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer op de rijkswegen. Daarnaast is RWS bezig met de voorbereiding voor een nieuwe verbinding tussen deze beide wegen, de zogenaamde A13/A16. Deze nieuwe weg loopt langs de grens van uw plangebied. Bestuurlijk is de komst van de A13/A16 geaccordeerd en ook vastgelegd in een ministerieel standpunt.

A13/A16 niet meegenomen als autonome ontwikkeling

Uit uw nu ter inzage liggende NRD RTHA wordt niet duidelijk of en hoe de A13/A16 als autonome ontwikkeling is meegenomen. Het lijkt erop dat dit niet het geval is. Het project is n.a.v. de BO-MIRT afspraken opgenomen in het MIRT 2014 waarin Rijk en regio haar gezamenlijke ambitie voor de Zuidvleugel hebben vastgelegd. De A13/A16 wordt daarom beschouwd als een autonome ontwikkeling. Het standpunt van de minister van 24 mei 2013 is hier een nadere uitwerking van. Het standpunt van de minister is de basis voor het opstellen van het ontwerp tracébesluit (OTB). Daar wordt nu aan gewerkt.

Daarbij wijs ik u ook op het feit dat in het kader van het nieuwe Luchthavenbesluit, waarvoor een project mer-procedure wordt doorlopen, de komst van de A13/A16 wel wordt meegenomen als autonome ontwikkeling.

Het niet meenemen van de A13/A16 in het Plan-MER RTHA kan tot mogelijke discussie leiden omtrent de juistheid van de gehanteerde uitgangspunten, dan wel tot verklarende discussies waarom er sprake is van afwijkende uitgangspunten. Immers beide MER'en kenmerken zich straks door verschillende uitgangspunten



voor wat betreft de autonome ontwikkeling. Dit brengt voor alle betrokken besluiten mogelijke juridische risico's met zich mee die m.i. eenvoudig voorkomen kunnen worden.

Ik verzoek u dan ook alsnog te overwegen de A13/A16 in overeenstemming met de bestuurlijke afspraken en in lijn met het MER Luchthavenbesluit als autonome ontwikkeling in uw Plan-MER mee te nemen.

Datum

29 april 2014

Ons kenmerk

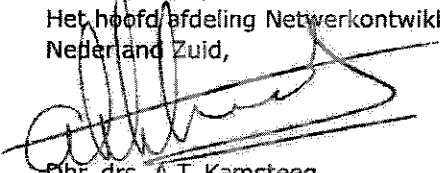
RWS-2014/20274

Geen consequenties voor A13/A16 en A13

Tot slot verzoek ik u, om in zowel de situatie waarbij de A13/A16 wel als autonome ontwikkeling wordt beschouwd dan wel in de situatie van alleen de gevoeligheidsanalyse, voldoende onderbouwd aan te tonen dat uw plan geen negatieve consequenties heeft voor de (verkeerskundige) doelstellingen van de A13/A16 en de verkeersafwikkeling van en naar de A13/A16 als ook de A13 (huidige afrit 11).

Tevens wordt u verzocht om rekening te houden met het nemen van eventuele mitigerende en compenserende maatregelen om negatieve (cumulatieve) effecten met de A13/A16 en A13 op het milieu (waaronder geluid) op te heffen.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
Namens deze,
Het hoofd afdeling Netwerkontwikkeling en visie van Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid,


Dhr. drs. A.T. Kamsteeg

Bezuidehoutseweg 50
2594 AW Den Haag
telefoon (070) 30 40 114
e-mail info@milieufederatie.nl
www.milieufederatie.nl

bankrekening 69.52.04.025
IBAN: NL83 INGB 0695 2040 25
BIC: INGBNL2A



DCMR Milieudienst Rijnmond
Afdeling Gemeenten en MKB, bureau Ruimtelijke Ontwikkeling
T.a.v. Adviesloket Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 843
3100 AV Schiedam

Datum: 29 april 2014
Onderwerp: Indienen zienswijze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)
Ons kenmerk: MO 600/14.020

Geachte meneer/mevrouw,

Hierbij maken wij graag gelegenheid van de mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor het milieueffectrapport en het bestemmingsplan voor Rotterdam The Hague Airport.

Relatie tussen bestemmingsplanprocedure en Luchthavenbesluit

In de NRD wordt een aantal malen nadrukkelijk aangegeven dat het huidige Aanwijzingsbesluit c.q. Luchthavenbesluit uitgaat van een passagiersvolume van 1,5 miljoen en dat dit ook het uitgangspunt blijft voor het op te stellen bestemmingsplan. Op dit moment bedraagt het passagiersvolume al circa 1,5 miljoen per jaar (bron: CBS). Het is niet geloofwaardig dat om in de behoeften van deze huidige passagiersaantallen te voorzien het noodzakelijk is om tienduizenden m2 extra kantoorruimte, bedrijfsruime, retail, hangars, honderden hotelkamers etc. te realiseren in de nieuwe bestemmingsplanperiode. In het beoogde bestemmingsplan wordt volgens ons dus wel degelijk vooruit gelopen op het door RTHA gewenste Luchthavenbesluit dat een groei van de passagiersaantallen mogelijk moet maken en daarbij zelfs uitgaat van een groeiscenario waarbij maximaal een verdubbeling van het huidige passagiersvolume kan plaatsvinden tot 2025. Met de procedure rondom het bestemmingsplan (inclusief plan MER en voorliggende NRD) wordt volgens ons vooruit gelopen op het te nemen Luchthavenbesluit en de bijbehorende maatschappelijke discussie over de wenselijkheid van groei van de RHTA. Er zal op transparante wijze duidelijk moeten worden gemaakt hoe de procedures rondom het bestemmingsplan en het Luchthavenbesluit zich tot elkaar verhouden en hoe deze procedures elkaar beïnvloeden en de planning van de verdere besluitvorming zal op basis hiervan ingericht moeten worden. Het kan naar onze mening niet zo zijn dat vooruitlopend hierop al besluitvorming plaatsvindt over het ruimtelijk kader en grootschalige ontwikkelruimte wordt gecreëerd. De juiste volgorde is om eerst een nieuw luchtvaartbesluit vast te stellen en op basis van dit besluit het bestemmingsplan al of niet hierop aan te passen.

Ambities RTHA

In de NRD wordt aangegeven dat RTHA zich primaire richt op een functie als zakenluchthaven, aangevuld door maatschappelijk verkeer, Europese vakantiebestemmingen en uitwijkverkeer. Wij betwijfelen sterk of de beoogde focus wel primaire gericht is op een zakenluchthaven. Bestemmingen als Rhodos, Kos, Heraklion en Palma de Mallorca behoren tot de vaste bestemmingen van RTHA en het lijkt ons zeer onwaarschijnlijk dat dit zakenbestemmingen zijn. Ook wat marketing en profilering betreft lijkt RTHA zich hoofdzakelijk te richten op de vakantiereizigers in plaats van op de zakenreizigers. De cijfers die RTHA presenteert benoemen slechts de chartervluchten als vakantievluchten, maar ook lijnvluchten worden voor vakantiedoeleinden benut. Uit de cijfers komt dus niet naar voren hoeveel van de passagiers nu werkelijk zakelijk reizigers zijn en hoeveel vakantiepassagiers. Wij betwijfelen dus of de op papier beschreven ambities van RTHA met betrekking tot de focus op een zakenluchthaven overeen komen met de praktijk en de gewenste exploitatie van de zakenluchthaven. Het zou daarom goed zijn om in het MER en een MKBA als een van de alternatieven de primaire functie van zakenluchthaven centraal te stellen en deze overeenkomstig door te rekenen. Al hoewel in het bestemmingsplan uitgegaan wordt van het handhaven van de status quo is de ambitie uitgesproken om nog eens 10-15 nieuwe zakelijke bestemmingen te ontwikkelen. Vanuit deze geprognoseerde groei levert dat 2.500 extra arbeidsplaatsen op in 2025. Op welke wijze deze groei in verhouding staat tot het gegeven dat het huidige Aanwijzingsbesluit c.q. Luchthavenbesluit en het huidige passagiersvolume van 1,5 miljoen uitgangspunt blijft voor het op te stellen bestemmingsplan wordt verder niet duidelijk. Dit geldt ook voor de primaire functie van zakenluchthaven.

Maatschappelijke kosten en baten inzichtelijk maken

In de NRD wordt aangegeven dat RTHA een hoogwaardige ontwikkeling van bedrijven, kantoren en voorzieningen rondom de luchthaven van groot belang acht om de kracht van de luchthaven te versterken. Een verdere onderbouwing hiervan ontbreekt. Daarnaast is het ook de vraag of de maatschappij gebaad is als RTHA meer ruimte krijgt om haar ambities waar te maken. Wij pleiten er dan ook voor om een MKBA op te stellen zodat inzichtelijk wordt wat de maatschappelijke kosten en baten zijn van de ambities van RTHA. Daarbij moet het dan gaan om een natuur- en milieu inclusieve MKBA. Zeker nu plannen gekoppeld lijken aan het beoogde en nog vast te stellen Luchtvaartbesluit en daarbij uitgegaan wordt van een groeiscenario tot maximaal een verdubbeling van het huidige passagiersvolume. Deze ambities rechtvaardigen een betere economische onderbouwing, zowel vanuit de primaire functie van zakenluchthaven als de huidige en toekomstige nevenactiviteiten op de luchthaven in relatie tot de effecten op de omgeving.

Duurzaamheid

RTHA geeft aan koploper te willen zijn als het gaat om duurzame gebieds- en gebouwontwikkeling op en rond de luchthaven. Wij zien deze duurzaamheidsambitie echter weinig concreet ingevuld worden in het NRD. Er wordt aangegeven de duurzaamheidsdoelstelling in te vullen door middel van het toepassen van de BREEAM-methodiek en aan te sluiten op het Rotterdam Climate Initiative. Volgens ons moeten duurzaamheidsambities echter al deel uitmaken van de besluitvorming over het bestemmingsplan (en het Luchthavenbesluit) en niet slechts in de uitvoeringsfase ingevuld worden. Bovendien is de BREEAM-methodiek een beoordelingsrichtlijn. Het maakt een plan dus niet noodzakelijkerwijs duurzamer. Daarom zou duurzaamheid (in de zin van 'people, planet én profit') integraal onderdeel uit moeten maken van de ambities van RTHA en niet slechts in de uitvoeringsfase als check list gaan terugkomen. De huidige praktijk is dat RTHA zich nog weinig duurzaam gedraagt. Er is nauwelijks een substantiële inzet waarneembaar op de verduurzaming van de eigen luchthavenorganisatie en de exploitatie van de luchthaven met een duidelijke interactie richting bedrijven, klanten en gebruikers.

Dubbele doelstelling ontbreekt

De ambities van RTHA zijn puur gericht op het verbeteren van de exploitatie en het veiligstellen van de eigen economische belangen. Die economische belangen kunnen echter op de voorgestelde wijze alleen gediend worden ten koste van de kwaliteit leefomgeving: de activiteiten van het luchthaven zorgen voor verdere verstoring, een verslechtering van de luchtkwaliteit, meer uitstoot van broeikasgassen en leggen een beslag op de ruimte. RTHA zou daarom naast een economische doelstelling ook een doelstelling aan haar ambities toe moeten voegen die zich richt op het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Zoals het Havenbedrijf Rotterdam dat ook een dubbele doelstelling hanteert bij grootschalige ontwikkelingen.

N-depositie

Wij vragen aandacht voor de N-depositie van het RTHA, zowel door de lucht als over de weg. Dit ook in cumulerende zin aangezien de Kritische Depositie Waarde (KDW) in Natura 2000 gebieden in deze regio blijvend wordt overschreden. Maak duidelijk wat de effecten van uitbreiding van RTHA zijn op de stikstofdepositie in de regio. Of nieuwe ontwikkelingen zoals een (ruimtelijke) uitbreiding en een bijbehorende (lucht) verkeerstoename van RTHA dit probleem mogelijk nog verder vergroot.

Nut en noodzaak uitbreiding ontwikkelruimte

RTHA heeft de ambitie om zich te ontwikkelen tot 'AirportCity'. Dat betekent dat RTHA dus méér wil zijn dan slechts een luchthaven, maar zich wil ontwikkelen tot een voorname locatie met kantoren en bedrijventerreinen. Wij plaatsen vraagtekens bij deze ambitie. De provincie richt haar beleid juist op het schrappen van overbodige plancapaciteit om (verdere) leegstand te voorkomen en wil kantoren alleen nog maar ontwikkelen in stedelijk centra op multimodaal ontsloten locaties. De locatie RTHA behoort hier volgens ons niet toe.

Voor een goede onderbouwing van het aanwijzen van nieuwe locaties dient eerste de ladder voor duurzame verstedelijking op transparante wijze doorlopen te worden. Wat retail betreft is er al helemaal geen sprake van nieuwe locaties buiten stadscentra. De plannen van RTHA om verder te ontwikkelen gaan volgens ons veel verder dan wat strikt nodig is om een primaire functie voor de zakenluchthaven te vervullen en wij vrezen dat deze slechts zullen leiden tot overcapaciteit en dus leegstand elders. Bovendien voldoet de locatie niet aan de criteria voor multimodale ontsluiting en stedelijke centrum. Als de ontwikkelingen van kantoren, bedrijven, retail etc. echt noodzakelijk zouden zijn om de functie van RTHA voor de luchtvaart overeind te houden, dan zou volgens ons eerst de vraag gesteld moeten worden of behoud van het vliegveld dan wel mogelijk en gewenst is. Rode ontwikkelingen moeten volgens ons duidelijk aan een vraag voldoen én in ruimtelijke bovenregionale ambities passen en niet slechts doorgang vinden omdat zij kunnen fungeren als verdienmodel voor een luchtvaartfunctie.

Bereikbaarheid

Een toename van ontwikkelingen en bedrijvigheid zal ook tot een toename van verkeer leiden. Uiteraard zullen de directe effecten hiervan zorgvuldig in beeld moeten worden gebracht. De ontwikkelingen in het plangebied kunnen echter ook aanleiding zijn voor plannen voor nieuwe infrastructuur. Zo zijn er al suggesties geopperd voor een nieuwe tramlijn/lightrail tussen Delft en Rotterdam via RTHA. De aanleg van nieuwe infrastructuur kan echter ingrijpende gevolgen hebben voor natuur, milieu, landschap en leefbaarheid. Daarom zal duidelijk gemaakt moeten worden in hoeverre er door de ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk zou maken vraag en noodzaak zou gaan bestaan voor de aanleg van nieuwe infrastructuur en wat de gevolgen hiervan zullen zijn.

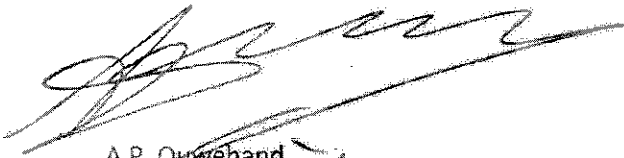
Aandachtspunten milieueffectenonderzoek

- Maak inzichtelijk wat de effecten op gezondheid van omwonenden zijn.
- Breng, net als bij geluid, ook bij luchtkwaliteit in beeld wat de cumulatieve effecten zijn van verschillende bronnen. Houd hierbij ook rekening met ontwikkelingen nabij het plangebied zoals de aanleg van de A13/A16.
- Maak inzichtelijk wat de klimaateffecten zijn van de plannen (zowel de bijdrage van klimaatverandering als het effect op klimaatbestendigheid van het gebied).
- Maak bij het beschrijven van de effecten op natuurwaarden ook inzichtelijk wat voor effect de plannen hebben op de biodiversiteit.
- Maak inzichtelijk waar conflicten kunnen ontstaan tussen uitbreiding van RTHA en vogels die worden aangetrokken door watterrijke natuur in de omgeving.

- Maak duidelijk wat de huidige werkelijke milieueffecten zijn en maak vervolgens inzichtelijk wat deze milieueffecten zullen zijn bij autonome ontwikkeling en bij uitvoering van het op te stellen bestemmingsplan (inclusief overige te verwachten ontwikkelingen in en rond het plangebied). Zo wordt het voor omwonenden en andere belanghebbenden helder welke milieueffecten kunnen verwachten ten opzichte van de huidige situatie.
- Ten slotte roepen wij u op om gehoor te geven aan de aanbevelingen uit het advies van de commissie MER over de reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport van het bestemmingsplan.

Wij verzoeken u, mede namens het Rotterdams Milieucentrum, om rekening te houden met onze zienswijze in het verdere besluitvormingsproces over het bestemmingsplan Rotterdam The Hague Airport.

Hoogachtend,



A.P. Ouwehand
Directeur

Van: Lange, HL, de [hl.de.lange@pzh.nl]

Verzonden: dinsdag 29 april 2014 11:52

Aan: 'harm.oosthoek@dcmr.nl'

CC: Want J.H. van der (Jaap)

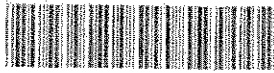
Onderwerp: Notitie reikwijdte en detailniveau voor planMER - Rotterdam The Hague Airport - landzijdig.

Geachte heren H.D. Oosthoek (DCMR) en J.H. van der Want (Rotterdam),

De provincie Zuid-Holland zal **géén** zienswijze indienen over de Notitie reikwijdte en detailniveau voor planMER Rotterdam The Hague Airport – landzijdig.

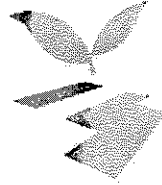
Met vriendelijke groet,

H.L. de Lange
Planadviseur ruimtelijke ordening
Provincie Zuid-Holland



4

GEMEENTE



Lansingerland

DCMR Milieudienst Rijnmond
Afdeling Gemeenten en MKB
Bureau Ruimtelijke Ontwikkeling
T.a.v. Adviesloket Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 843
3100 AV SCHIEDAM

Afdeling
Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie
Lydia Voogelaar
Telefoon
14 010
E-mail
info@lansingerland.nl
Fax
(010) 800 40 01

Verzenddatum: 22 april 2014
Ons kenmerk: U14.05482
Uw brief van
Uw kenmerk: Adviesloket Ruimtelijke Ontwikkeling

Onderwerp **Zienswijze Notitie Reikwijdte en
Detailniveau planMER bestemmingsplan
Rotterdam The Hague Airport**

Geachte heer, mevrouw,

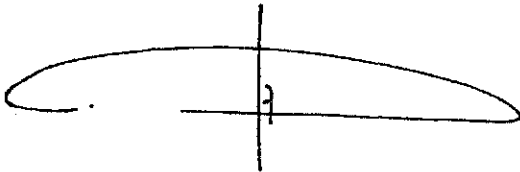
Onderstaand treft u de zienswijze aan van de gemeente Lansingerland op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau ten behoeve van het planMER voor het bestemmingsplan Rotterdam The Hague Airport.

1. De effecten vanwege vlieggeluid worden kwantitatief op basis van 'bestaande informatie' onderzocht. Er wordt echter niet aangegeven om welke bestaande informatie dit gaat. Wij verzoeken u inzicht te geven in de bronnen van de bestaande informatie.
2. Bij de effecten vanwege vlieggeluid wordt niet aangegeven welke gevolgen van het vliegtuiggeluid zullen worden onderzocht. Deze gevolgen dienen separaat inzichtelijk te worden gemaakt.
3. In het bestemmingsplan wordt planologisch al ingespeeld op de mogelijke groei van het luchtverkeer door het opnemen van een toename van het aantal m² bvo voor de terminal(s), hangars en luchtvaart/luchthavengerelateerde activiteiten e.d. Dit betekent dat de realisatie van deze ontwikkelingen binnen de bestemmingsplanperiode van 10 jaar ook financieel en economisch haalbaar moeten zijn. De onderbouwing hiervan zal in het bestemmingsplan moeten worden opgenomen. Voor deze haalbaarheid zal groei van het luchtverkeer een voorwaarde zijn.

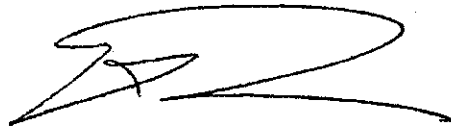
Bovenstaande houdt in dat in de milieuonderzoeken tevens onderzoek moet worden gedaan naar de milieueffecten van deze realiseerbare ontwikkelingen. Met name ten aanzien van de te onderzoeken effecten vanwege vliegtuiggeluid, dient in het basis alternatief en optimalisatie-alternatief derhalve ook de groei van het luchtverkeer te worden meegenomen.

Het in de gevoeligheidsanalyse voor de doorkijk naar 2,4 miljoen passagiers alleen meenemen van de verkeerseffecten en verkeersgerelateerde effecten als gevolg van deze groei is derhalve niet voldoende.

Met een vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Lansingerland

A handwritten signature consisting of a large, horizontal oval shape with a vertical line intersecting it near the center.

drs. ing. Ad Eijkenaar
Secretaris

A handwritten signature consisting of a large, stylized 'R' shape with a horizontal line extending to the right.

Coos Rijsdijk
Burgemeester

5

DCMR Milieudienst Rijnmond

Mr. drs. Eva van Etten

Afdeling Gemeenten en MKB, bureau Ruimtelijke Ontwikkeling

Oude Bovendijk 209

t.a.v. Adviesloket Ruimtelijke Ontwikkeling

3046 NL Rotterdam

Postbus 843

3100 AV Schiedam

Datum: 22-04-2014

Betreft: zienswijze met betrekking tot voornemen nieuw bestemmingsplan RTHA en de nR&D RTHA

Geachte heer/mevrouw,

Met betrekking tot het voornemen om een nieuw bestemmingsplan voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA) en de daarvoor opgestelde nota Reikwijdte & Detailniveau voor planMER (nR&D) wil graag de volgende zienswijze indienen:

- In het Masterplan Rotterdam The Hague Airport 2023 (Masterplan) wordt gesteld dat de luchthaven in het Stedenbouwkundig Matenplan 2010 een ruimtelijke reservering heeft gemaakt voor een nieuwe OV-verbinding. Recentelijk is in het nieuws geweest dat Stadsregio Rotterdam en de regio Haaglanden met elkaar hebben afgesproken dat RTHA een directe tramverbinding krijgt vanuit Rotterdam Centraal en Den Haag Centraal. Wordt het voornemen voor deze nieuwe OV-verbinding ook opgenomen in het nieuwe bestemmingsplan? Valt dit onder de 'doorkijk RTHA 2023'? Wordt deze ontwikkeling meegenomen in de MER bij de verkeersberekeningen?
- In het Masterplan wordt gesteld dat er in de planperiode van het Masterplan mogelijk nieuwe initiatieven ontstaan waarbij naar de luchthaven wordt gekeken als vestigingsplaats. Als voorbeeld wordt genoemd het Rescue and Relief Concept en het Centrum voor rampencoördinatie en/of medische nooddiensten. In het project "Rotterdam The Hague Emergency Airport" worden beide voorbeelden gecombineerd. Gemeente Rotterdam en RTHA worden als deelnemende organisaties genoemd bij dit project. DuraVermeer wordt ook als deelnemende organisatie genoemd en heeft zich recentelijk gevestigd op RTHA. Gemeente Rotterdam is met betrekking tot dit project bereid tot het ondertekenen van een "Letter of Intent". In de nR&D staat dat er wordt uitgegaan van het behoud van het traumacentrum. Wat is de positie/ het standpunt van RTHA in deze en hoe verhoudt dit project zich tot het voorgenomen bestemmingsplan?
- Wordt met de genoemde terminaluitbreiding geen voorsprong genomen op een eventueel nieuw Luchthavenbesluit? Op het moment wordt de toegestane milieuruimte maximaal benut met gebruik van de huidige terminal. Waarvan ook wordt gesteld dat deze toereikend is voor 1,5 miljoen passagiers per jaar.

- In de nR&D wordt gesteld dat de beoogde A13/16 niet in de autonome situatie wordt meegenomen. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft in mei van 2013 een standpunt met betrekking tot de A13/16 ingenomen en een Ontwerp Tracébesluit (OTB) wordt op het moment opgesteld. De verwachting is dat het OTB eind 2014 gereed is. Het (bestuurlijk) traject met betrekking tot de A13/16 bevindt zich in een dermate gevorderd stadium dat deze ontwikkeling naar mijn mening wel moet worden meegenomen. Niet alleen met betrekking tot het effect op het onderliggende wegennet (aanzuigend effect van de ruimtelijke ontwikkelingen op RTHA), maar ook met betrekking tot cumulatie van geluid. Zeker bij de gevoeligheidsanalyse waarin wordt gekeken naar de milieugevolgen van de landzijdige ontwikkelingen, als RTHA door zou kunnen groeien naar 2,4 miljoen passagiers per jaar.
- Wordt er in de MER ook gekeken naar de effecten van de aanleg van de ruimtelijke ontwikkelingen? Onder andere het effect van werkverkeer qua geluid, verkeersbewegingen en het effect van de aanleg van de ruimtelijke ontwikkelingen op de luchtkwaliteit (fijnstof).
- In het Masterplan wordt gesteld dat de ruimtelijke ontwikkelingen gevolgen hebben voor het functioneren en de inrichtingen van het watersysteem, zowel op de luchthaven als voor het omliggende gebied. Is men zich bewust van het feit dat het gebied waarin RTHA is gelegen bekend staat als een kwelgebied? En dat dit zeker het geval is in de naastgelegen Polder Schieveen? (Diepliggende verbindingen tussen watervoerende pakketten)
- In de nR&D wordt gesteld dat qua geluid wordt gekeken naar het proefdraaien van vliegtuigen. Wordt hier nog gekeken naar geluidsoverlast beperkende maatregelen, zoals het proefdraaien van de vliegtuigen in de hangars waarbij gebruik wordt gemaakt van afzuiginstallaties? Voor omwonenden van RTHA is het proefdraaien van de vliegtuigen een grote bron van overlast.
- Hoe wordt het creëren van een kwalitatief hoogwaardig vestigingsklimaat voor bedrijvigheid op de luchthaven en het AirportCity concept ingevuld? Ligt de nadruk op luchthaven gerelateerde bedrijvigheid of ook andere bedrijvigheid (zie bijvoorbeeld DuraVermeer en SitePoint)? Hoe ver wordt dus het AirportCity concept doorgevoerd? Qua hotel(s), retail, ontmoetings- en expositieruimtes? En in het verlengde hiervan; er wordt gesproken over de eigen identiteit van de gebouwen en het gebied. Wordt met het laatste ook bedoeld dat er aansluiting wordt gezocht bij bijvoorbeeld het Natuur- en Recreatieplan voor Polder Schieveen?
- Valt de verbetering van de Vliegveldweg binnen het voorgenomen bestemmingsplan?
- Wordt het aandeel van het gebruik van RTHA als uitwijkhaven ook duidelijk in de MER, vooral wat geluid betreft?

Met vriendelijke groet,

Mr. drs. Eva van Etten

6

Van: "Romeijn, Els" <E.Romeijn@cultureelerfgoed.nl>
Verzonden: 22-4-2014 11:11:01
Aan: INFO@dcmr.nl
CC: info@commissiener.nl
BCC:
Onderwerp: NRD Rotterdam The Hague Airport

Geachte heer, mevrouw,

Naar aanleiding van het verschijnen van de NRD voor het planMER tbv het project Rotterdam The Hague Airport mail ik u hierbij als wettelijk adviseur namens het ministerie van OCW. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed behartigt de cultuurhistorische belangen namens de minister.

Ik heb alleen gekeken naar de nieuwe ruimtelijke ingrepen (§2.2.1) en de aanpak van het milieuonderzoek (§3.5). Wat betreft het thema Landschap, cultuurhistorie en archeologie geeft dit nog weinig informatie. Wel constateer ik dat er geen nationale cultuurhistorische belangen in het geding zijn. Ik wil u daarom adviseren om bij het gemeentelijk bureau BOOR te rade te gaan voor informatie over de aanwezige archeologische waarden in het plangebied. En voor monumenten en cultuurhistorie adviseer ik u samen te werken met de afdeling Monumenten en Cultuurhistorie.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Els Romeijn
Consulent Erfgoed en Ruimte

.....
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Smallepad 5 | 3811 MG | Amersfoort
Postbus 1600 | 3800 BP | Amersfoort

.....
T 033 421 72 26
M 06 51 26 33 75
e.romeijn@cultureelerfgoed.nl
www.cultureelerfgoed.nl

.....
Kent u al de Handreiking erfgoed en
ruimte<<http://cultureelerfgoed.nl/handreikingerfgoedenruimte>>?
Volg ons op Twitter<<http://twitter.com/erfgoedenruimte>> en discussieer mee op
LinkedIn<<http://www.linkedin.com/groups/Erfgoed-en-Ruimte-3593957>>.



TEXT.htm



Mime.822



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Directie Risico- en Crisisbeheersing

Postadres

Postbus 9152
3007 AD Rotterdam

Bezoekadres

Wilhelminakade 947
Rotterdam

Telefoon 010-4468 900

Telefax 010-4468 699

E-Mail r.looijmans@veiligheidsregio-rr.nl

Ons kenmerk RL/BdW/14UIT03692

Betreft Notitie Reikwijdte en Detailniveau planMER
Rotterdam The Hague Airport
Veiligheidsadvies: 3743

Datum 8 april 2014

Behandeld door R. Looijmans

DCMR Milieudienst Rijnmond
Afdeling Gemeenten en MKB, bureau
Ruimtelijke Ontwikkeling
t.a.v. Adviesloket Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 843
3100 AV SCHIEDAM

Geachte mevrouw, heer,

Op 20 maart 2014 heeft de heer J.H. van der Want, Ervaren Planoloog van de afdeling Stadsontwikkeling, namens de gemeente Rotterdam de Notitie Reikwijdte en Detailniveau planMER Rotterdam The Hague Airport vrijgegeven en de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) verzocht hierop een advies uit te brengen.

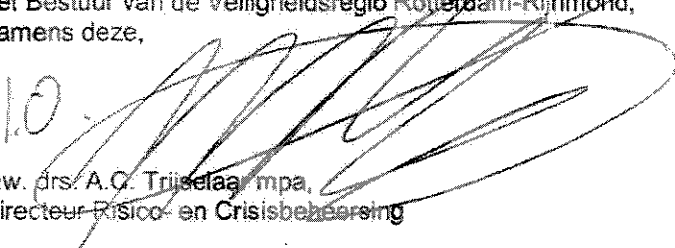
De afdeling Risicobeheersing van de VRR brengt in het kader van externe veiligheid advies uit over de verantwoording van het groepsrisico en de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid.

De VRR kan zich vinden in de opzet voor de MER zoals die in de Notitie reikwijdte en detailniveau planMER Rotterdam The Hague Airport is neergelegd. De VRR wordt graag in de gelegenheid gesteld te adviseren bij het opstellen van de MER en bij het verdere (plan)proces met betrekking tot de aspecten externe- en industriële veiligheid en de mogelijkheden tot hulpverlening.

Voor vragen of nadere toelichting kunt u contact opnemen met de heer R. Looijmans, medewerker afdeling Risicobeheersing van de VRR. Zijn telefoonnummer is (010) - 4468 896, e-mail: r.looijmans@veiligheidsregio-rr.nl.

Met vriendelijke groet,

het Bestuur van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond,
namens deze,

10. 
mw. drs. A.C. Trijselaag mpa,
Directeur Risico- en Crisisbeheersing

Kopie:

- OVD-BZ, Directie Veiligheid, Bestuursdienst Rotterdam
- Dhr. A.P. Groeneweg, Bureauhoofd Ruimtelijke Ontwikkeling, DCMR
- Dhr. W. Kooijman, Bureauhoofd Veiligheid, DCMR
- Dhr. P. Mostert, Teamleider Brandpreventie Rotterdam, VRR

Van: rob.noordijk@kpn.com

Verzonden: maandag 31 maart 2014 15:07

Aan: Want J.H. van der (Jaap)

Onderwerp: Reactie KPN op tervisielegging nota R&D MER bestemmingsplan RtHA (RN)

Bijlagen: NRD 12 april.pdf

Beste heer van der Want,

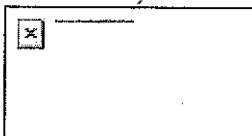
Met belangstelling heb ik kennis genomen van de MER bestemmingsplan Rotterdam The Hague Airport in uw gemeente.

Het bestemmingsplan geeft geen gedetailleerd inzicht in de werkzaamheden die mogelijk uitgevoerd gaan worden. Of er consequenties zijn voor het kabelnet van KPN kan ik daarom niet beoordelen. Ik verzoek u bij consequenties voor het kabelnet van KPN uw plannen verder met mij uit te werken.

Hebt u nog vragen of wilt u meer informatie, dan kunt u in eerste instantie contact opnemen met de afdeling Planning & Design van KPN op
e-mailadres: orderintakeplan@kpn.com
telefoonnummer: 030-255 34 44, optie 4.

Met vriendelijke groet,

Rob Noordijk



Rob Noordijk

NETCO FO Access Liaison Management

Geachte heer/mevrouw,

Sinds 1 juli 2010 zit onze projectvoorbereiding centraal in Amersfoort.
In Amersfoort worden alle Landelijke aanvragen in behandeling genomen.

Wilt u i.v.m. deze wijziging voortaan uw e-mailberichten doorsturen naar afdeling Planning & Design op
e-mailadres: orderintakeplan@kpn.com (telefoonnummer: 030-255 34 44, optie 4).

Betreft voortaan alle e-mailberichten, post, tekeningen, verslagen en navraag van projecten.

Als blijkt dat binnen uw werkzaamheden kabels van KPN betrokken zijn, en er een overleg uit voortvloeit, word ik hiervoor aangestuurd.

Dank u.

Van: Want J.H. van der (Jaap) [mailto:jh.vanderwant@rotterdam.nl]

Verzonden: donderdag 20 maart 2014 15:15

Aan: Wesselingh D.A. (Dieke); 'RO_West@gasunie.nl'; 'ruimtelijkeplannen@hhdelfland.nl'; 'info@dcmr.nl'; 'mc.toornstra@mindef.nl'; 'dvddwrom@mindef.nl'; 'energie-ruimtelijkeplannen@mineleni.nl'; 'lucille.van.klaveren@minienm.nl'; 'info@cultureelerfgoed.nl'; 'ellen.bien@minienm.nl'; 'rorwszh@rws.nl'; 'p.vandervalk@sr.rotterdam.nl'; 'info@sr.rotterdam.nl'; 'servicecentrum@tennet.org'; 'info@veiligheidsregio-rr.nl'; 'tieman@deltalinqs.nl'; 'pk.ketel@portofrotterdam.com'; 'info@rotterdam.kvk.nl'; Netco Access Orderintake planmatig; 'ontheffingen_LIB@lvnl.nl'; 'martijn.vandersteen@stedin.net'

Onderwerp: tervisielegging nota R&D MER bestemmingsplan RthA (RN)

Kennisgeving

Burgemeester en wethouders van Rotterdam maken ter voldoening aan het bepaalde in artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening bekend dat een bestemmingsplan en een milieueffectrapport (MER) Rotterdam The Hague Airport (RTHA) worden voorbereid.

Aanleiding

Voor RTHA is een nieuw bestemmingsplan nodig. Het vigerende bestemmingsplan stamt uit 1961. Het bestemmingsplan zal hoofdzakelijk een uitbreiding van kantoorruimte mogelijk maken en heeft geen betrekking op een eventuele groei van de luchtvaart. Voor een goede onderbouwing van het bestemmingsplan wordt een MER gemaakt.

MER en notitie Reikwijdte en Detailniveau

In het MER worden de milieueffecten op de omgeving in beeld gebracht van de activiteiten die worden mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan. Het MER maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan. Voorafgaand aan het opstellen van het MER wordt in de notitie Reikwijdte & Detailniveau MER Rotterdam The Hague Airport (nR&D RTHA) de inzet van de initiatiefnemer beschreven en een voorstel gedaan voor de uit te voeren onderzoeken in het MER.

Inzage

Burgemeester en wethouders van Rotterdam hebben op 4 maart 2014 besloten om de nR&D RTHA voor advies toe te zenden aan bestuursorganen en maatschappelijke partijen. Tevens zal de commissie voor de milieueffectrapportage om advies worden gevraagd. Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 7.9, lid 1 en lid 2 van de Wet milieubeheer maakt het college bekend dat de nR&D RTHA gedurende een periode van 4 weken vanaf **27 maart 2014 tot en met 23 april 2014** ter inzage gelegd wordt bij:

- de Stadswinkel XL Centrum, Stadhuis, Coolsingel 40 te Rotterdam (zijde Doelwater, tegenover het hoofdbureau van politie)(van maandag, dinsdag, woensdag en vrijdag van 09.00 uur tot 16.00 uur, donderdag van 09.00 uur tot 13.30 uur);
- de gemeente Lansingerland, Tobias Asserlaan 1 te Bergschenhoek (tijdens de openingsuren);
- de DCMR Milieudienst Rijnmond, Parallelweg 1 te Schiedam (na bovengenoemde periode uitsluitend na telefonische afspraak: 010 - 246 86 21).

Zienswijzen

Gedurende bovengenoemde termijn kan een ieder over het voornemen en de nR&D RTHA schriftelijk gemotiveerde zienswijzen kenbaar maken aan:

DCMR Milieudienst Rijnmond
Afdeling Gemeenten en MKB, bureau Ruimtelijke Ontwikkeling
t.a.v. Adviesloket Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 843
3100 AV Schiedam

of via info@dcmr.nl

De nR&D is te raadplegen via www.rotterdam.nl/bestemmingsplannen.

De zienswijzen en adviezen worden samengevat in het advies Reikwijdte en Detailniveau en, voor zover dat mogelijk is, verwerkt in het MER.

Voor vragen over het voornemen kunt u zich wenden tot de heer **J.H. v.d. Want** van de gemeente Rotterdam, **tel.nr. 010 – 489 64 47**. Voor vragen over de m.e.r.-procedure of voor het maken van een afspraak voor het indienen van mondelinge zienswijzen kunt u zich richten tot de heer **H.D. Oosthoek** van de DCMR Milieudienst Rijnmond, **tel.nr. 010 – 246 81 47**, harm.oosthoek@dcmr.nl.

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam.
26 maart 2014

Met vriendelijke groet,

Jaap van der Want
Ervaren Planoloog
Stadsontwikkeling
Gemeente Rotterdam
Postbus 6699
3002 AR Rotterdam

tel. 010-4896447
mob. 06-39132680
E: JH.vanderWant@rotterdam.nl

Vindt u deze informatie onduidelijk? Wij geven graag een toelichting.
Geef het door aan de afzender wanneer deze e-mail niet voor u is en verwijder dit bericht.

9

ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT (RTHA); ARCHEOLOGIE

versie BOOR april 2014

Beleidskader

Rotterdam draagt sinds 1960 zorg voor het eigen archeologisch erfgoed en is in het bezit van een door het rijk verleende opgravingsbevoegdheid.

Het doel van de Rotterdamse archeologie is: (1) te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem; (2) te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is; (3) te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden.

De gemeente Rotterdam bezit een Archeologische Waardenkaart (AWK) en een vastgestelde lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), die opgenomen zijn in de gemeentelijke archeologieverordening. Genoemde beleidsinstrumenten moeten een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen. Dit instrumentarium sluit aan op en komt mede voort uit het rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het "Verdrag van Malta" is ontwikkeld.

Het vaststellen, waarderen en documenteren van archeologische waarden vindt binnen de archeologische monumentenzorg gefaseerd plaats. Na een bureau-onderzoek kan het nodig zijn een archeologische inventarisatie in het veld uit te voeren. De resultaten van de inventarisatie kunnen vervolgens leiden tot een aanvullend archeologisch onderzoek. De resultaten van laatstgenoemd onderzoek vormen het uitgangspunt bij de keuze om een vindplaats te behouden, op te graven, waarnemingen uit te voeren tijdens het bouwproject of geen verdere stappen te ondernemen.

Bewoningsgeschiedenis

Het bestemmingsplangebied maakt deel uit van een gebied waar in de 18^e en 19^e eeuw op grote schaal veen is gewonnen. Bewoningssporen uit de IJzertijd, Romeinse tijd en Middeleeuwen zijn daarmee verdwenen. In de 19^e eeuw werden de veenplassen drooggemaakt. Ten gevolge van de veenwinningsactiviteiten bevinden de oudere, aan het veen voorafgaande afzettingen zich nu direct onder de oppervlakte. Het gaat om fossiele geulafzettingen behorende tot de Afzettingen van Calais. In en op deze geulafzettingen kunnen op verschillende dieptes resten uit de periode Late Steentijd - Vroege Bronstijd (6500 -1700 voor Christus) aanwezig zijn. In de diepe ondergrond bevinden zich nog oudere stroomgordels (Afzettingen van Gorkum), waarop en waarlangs zich bewoningssporen uit de Midden Steentijd (9000 - 5300 voor Christus) kunnen bevinden.

Archeologische verwachting

In het bestemmingsplangebied zijn prehistorische bewoningssporen uit met name de Midden- en Late Steentijd te verwachten, ter hoogte van de geul- en stroomgordelafzettingen van Gorkum- en Calais-ouderdom. De ligging van de geulen en stroomgordels is niet precies bekend.

Binnen het plangebied heeft het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR) een aantal onderzoeken uitgevoerd, twee in 2005, één in 2013. De resultaten van deze onderzoeken zijn

gepubliceerd in de rapporten: R.A. Lelivelt 2005: *Rotterdam Airport entreegebied. Een archeologische inventarisatie door middel van grondboringen*, Rotterdam (BOORrapporten 224); R. A. Lelivelt 2005: *Rotterdam Airport 2. Een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek door middel van grondboringen*, Rotterdam (BOORrapporten 278); A. van de Meer 2013: *Rotterdam Airport Hotel. Een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek door middel van grondboringen*, Rotterdam (BOORrapporten 550). Op basis van de uitgevoerde onderzoeken met betrekking tot de toen bekende bouwplannen op locaties 'Rotterdam Airport entreegebied', 'Rotterdam Airport 2' en 'Rotterdam Airport Hotel' achtte het BOOR het niet noodzakelijk om voorzieningen te treffen om archeologische waarden te behouden of te ontzien. Deze aanbeveling gold nadrukkelijk alleen de destijds voorliggende bouw- en inrichtingsplannen. Met het oog op eventuele toekomstige bodemingrepen in het plangebied, op andere locaties of met een diepere verstoringsdiepte, zijn in het bestemmingsplan regels opgenomen voor een Waarde - Archeologie.

Er dient altijd rekening gehouden te worden met zogenaamde toevalsvondsten in het plangebied. Hiervan dient men, zoals aangegeven staat in de Monumentenwet 1988, artikel 53, lid 1, melding te maken bij het bevoegd gezag (de gemeente Rotterdam, voor deze het BOOR).

Aanbevelingen

Voor het hele plangebied (Waarde - Archeologie, zie plankaart) geldt een bouwregeling en een omgevingsgunning voor bouw- en graafwerkzaamheden die dieper reiken dan 1,0 meter beneden het maaiveld en die tevens een terreinoppervlak groter dan 200 vierkante meter beslaan.

Artikel ## Waarde - Archeologie

##.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor behoud van de aan de gronden eigen zijnde archeologische waarden.

##.2 Bouwregels

##.2.1 Rapport archeologisch deskundige

In het belang van de archeologische monumentenzorg dient de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport aan burgemeester en wethouders te overleggen van een archeologisch deskundige waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld.

Deze bepaling heeft uitsluitend betrekking op aanvragen om een omgevingsvergunning voor het bouwen van bouwwerken (waaronder begrepen het heien van heipalen en het slaan van damwanden) welke voldoen aan de oppervlakte- en dieptematen welke genoemd zijn in ##.3.1.

##.2.2 Mogelijke voorwaarden te verbinden aan omgevingsvergunning voor het bouwen

Burgemeester en wethouders kunnen in het belang van de archeologische monumentenzorg aan een omgevingsvergunning voor het bouwen de volgende regels verbinden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek;
- c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een archeologisch deskundige.

##.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

##.3.1 Verbod

In het belang van de archeologische monumentenzorg is het verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders de hierna onder ##.3.2 genoemde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren of te doen c.q. te laten uitvoeren met een oppervlakte van meer dan 200 vierkante meter en die tevens dieper reiken dan 1,0 meter beneden maaiveld.

##.3.2 Het vergunningvereiste betreft de volgende werken c.q. werkzaamheden

- a. groundbewerkingen (van welke aard dan ook);
- b. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
- c. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
- d. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen, afgraven;
- e. het ingraven van ondergrondse kabels en leidingen en daarmee verband houdende constructies e.d.;
- f. het aanleggen van waterlopen of het vergraven van bestaande waterlopen.

##.3.3 Uitgezonderde werkzaamheden

Het vergunningvereiste geldt niet voor werken (geen bouwwerken zijnde) of voor werkzaamheden gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gronden, niet voor bedoelde activiteiten welke in uitvoering waren ten tijde van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan en evenmin voor bestaande weg- en leidingcunetten.

##.3.4 Vergunning

Vergunning wordt verleend nadat de aanvrager een rapport aan burgemeester en wethouders heeft overlegd van een archeologisch deskundige waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld.

##.3.5 Mogelijke voorwaarden te verbinden aan vergunning

Aan een vergunning kunnen de volgende regels worden verbonden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek;
- c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt te laten begeleiden door een archeologisch deskundige.

10

Van: Matakana, mevr. E.A. (PRO\LO) [D.Matakana@lvnl.nl]

Verzonden: woensdag 26 maart 2014 12:22

Aan: Want J.H. van der (Jaap)

Onderwerp: RE: tervisielegging nota R&D MER bestemmingsplan RthA

Geachte heer van der Want,

Bedankt voor uw bericht.

Deze fase van de procedure voor het nieuwe bestemmingsplan voor RTHA is geen aanleiding voor Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) een zienswijze kenbaar te maken.

Wel ziet LVNL t.z.t. het voorontwerp van het bestemmingsplan RTHA graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Dana Matakana



Dana Matakana | Procedures/Liaison Office | Luchtverkeersleiding Nederland | t: 020 - 406 3986 | e: D.Matakana@lvnl.nl

Van: Want J.H. van der (Jaap) [mailto:jh.vanderwant@rotterdam.nl]

Verzonden: donderdag 20 maart 2014 15:15

Aan: Wesselingh D.A. (Dieke); 'RO_West@gasunie.nl'; 'ruimtelijkeplannen@hhdelfland.nl'; 'info@dcmr.nl'; 'mc.toornstra@mindef.nl'; 'dvddwrom@mindef.nl'; 'energie-ruimtelijkeplannen@mineleni.nl'; 'lucille.van.klaveren@minienm.nl'; 'info@cultureelerfgoed.nl'; 'ellen.bien@minienm.nl'; 'rorwszh@rws.nl'; 'p.vandervalk@sr.rotterdam.nl'; 'info@sr.rotterdam.nl'; 'servicecentrum@tennet.org'; 'info@veiligheidsregio-rr.nl'; 'tieman@deltalinqs.nl'; 'pk.ketel@portofrotterdam.com'; 'info@rotterdam.kvk.nl'; 'orderintakeplan@kpn.com'; CNSToetsing@lvnl.nl; 'martijn.vandersteen@stedin.net'

Onderwerp: tervisielegging nota R&D MER bestemmingsplan RthA

Kennisgeving

Burgemeester en wethouders van Rotterdam maken ter voldoening aan het bepaalde in artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening bekend dat een bestemmingsplan en een milieueffectrapport (MER) Rotterdam The Hague Airport (RTHA) worden voorbereid.

Aanleiding

Voor RTHA is een nieuw bestemmingsplan nodig. Het vigerende bestemmingsplan stamt uit 1961. Het bestemmingsplan zal hoofdzakelijk een uitbreiding van kantoorruimte mogelijk maken en heeft geen betrekking op een eventuele groei van de luchtvaart. Voor een goede onderbouwing van het bestemmingsplan wordt een MER gemaakt.

MER en notitie Reikwijdte en Detailniveau

In het MER worden de milieueffecten op de omgeving in beeld gebracht van de activiteiten die worden mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan. Het MER maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan. Voorafgaand aan het opstellen van het MER wordt in de notitie Reikwijdte & Detailniveau MER Rotterdam The Hague Airport (nR&D RTHA) de inzet van de initiatiefnemer beschreven en een voorstel gedaan voor de uit te voeren onderzoeken in het MER.

Inzage

Burgemeester en wethouders van Rotterdam hebben op 4 maart 2014 besloten om de nR&D RTHA voor advies toe te zenden aan bestuursorganen en maatschappelijke partijen. Tevens zal de commissie voor de milieueffectrapportage om advies worden gevraagd. Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 7.9, lid 1 en lid 2 van de Wet milieubeheer maakt het college bekend dat de nR&D RTHA gedurende een periode van 4 weken vanaf **27 maart 2014 tot en met 23 april 2014** ter inzage gelegd wordt bij:

- de Stadswinkel XL Centrum, Stadhuis, Coolingsingel 40 te Rotterdam (zijde Doelwater, tegenover het hoofdbureau van politie)(van maandag, dinsdag, woensdag en vrijdag van 09.00 uur tot 16.00 uur, donderdag van 09.00 uur tot 13.30 uur);
- de gemeente Lansingerland, Tobias Asserlaan 1 te Bergschenhoek (tijdens de openingsuren);
- de DCMR Milieudienst Rijnmond, Parallelweg 1 te Schiedam (na bovengenoemde periode uitsluitend na telefonische afspraak: 010 - 246 86 21).

Zienswijzen

Gedurende bovengenoemde termijn kan een ieder over het voornemen en de nR&D RTHA schriftelijk gemotiveerde zienswijzen kenbaar maken aan:

DCMR Milieudienst Rijnmond
Afdeling Gemeenten en MKB, bureau Ruimtelijke Ontwikkeling
t.a.v. Adviesloket Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 843
3100 AV Schiedam
of via info@dcmr.nl

De nR&D is te raadplegen via www.rotterdam.nl/bestemmingsplannen.

De zienswijzen en adviezen worden samengevat in het advies Reikwijdte en Detailniveau en, voor zover dat mogelijk is, verwerkt in het MER.

Voor vragen over het voornemen kunt u zich wenden tot de heer **J.H. v.d. Want** van de gemeente Rotterdam, **tel.nr. 010 – 489 64 47**. Voor vragen over de m.e.r.-procedure of voor het maken van een afspraak voor het indienen van mondelinge zienswijzen kunt u zich richten tot de heer **H.D. Oosthoek** van de DCMR Milieudienst Rijnmond, **tel.nr. 010 – 246 81 47**, harm.oosthoek@dcmr.nl.

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam.
26 maart 2014

Met vriendelijke groet,

Jaap van der Want
Ervaren Planoloog
Stadsontwikkeling
Gemeente Rotterdam
Postbus 6699
3002 AR Rotterdam

tel. 010-4896447
mob. 06-39132680
E: JH.vanderWant@rotterdam.nl

This e-mail and any attachment is intended for the addressee(s) only. If you have received this e-mail by mistake please notify the sender by return e-mail, and delete this e-mail. Unauthorised use, disclosure or copying of this e-mail and any attachment is prohibited. Opinions, conclusions and other information in this message that do not relate to the official business of Air Traffic Control the Netherlands shall be understood as neither given nor endorsed by it. Air Traffic Control the Netherlands shall not be liable for the incorrect or incomplete transmission of this e-mail or any attachment, nor responsible for any delay in receipt.

Van: "ILT" <ilt1@mailuk.custhelp.com>
Verzonden: 26-3-2014 8:29:51
Aan: INFO@dcmr.nl;ilt1@mailuk.custhelp.com
CC:
BCC:
Onderwerp: E-mail verzenden: BP-Verzoek DCMR om advies op MER BP Rotterdam The Hague Airport [Incident: 140321-000078]

test

Heeft u aanvullende vragen of wilt u informatie toevoegen aan uw vraag?

Beantwoord dan dit bericht.

Onderwerp

E-mail verzenden: BP-Verzoek DCMR om advies op MER BP Rotterdam The Hague Airport

Discussiethread

Reactie Via e-mail(Inspectie Leefomgeving en Transport) - 26/03/2014 08:29 VM
Goedemorgen

Dank voor het toezenden van de informatie.

De ILT ziet m.b.t. voorliggend document geen aanleiding om hier, binnen de reikwijdte van de haar toegekende bevoegdheden, inhoudelijk op te reageren.

Heeft u nog vragen? Neemt u dan contact op met ons meld- en informatiecentrum. U vindt de contact gegevens hieronder.

Hoogachtend,

ILT/Luchtvaart
Inspectie Leefomgeving en Transport
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag
088 489 0000 (lokaal tarief)
www.ilent.nl

Klant Via e-mail (info@dcmr.nl) - 21/03/2014 12:40 NM
Uw bericht kan nu met het volgende bijlagen of koppelingen worden verzonden:

BP-Verzoek DCMR om advies op MER BP Rotterdam The Hague Airport

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten. This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the

message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages. .

===== application Bestandsbijlage =====

BP-Verzoek DCMR om advies op MER BP Rotterdam The Hague Airport.pdf, 4236434 bytes,
toegevoegd aan incident

[---001:001730:34970---]



TEXT.htm



Mime.822

12

Van: "A. van de Coevering" <ton.vande.coevering@hetnet.nl>
Verzonden: 23-4-2014 14:35:57
Aan: INFO@dcmr.nl
CC:
BCC:
Onderwerp: zienswijze NRD planMER RTHA

Geachte Heer/ Mevrouw,

Bijgaand mijn zienswijze op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau planMER bestemmingsplan Rotterdam The Hague Airport.

Met vriendelijke groet,
A.T.C. van de Coevering -van Heesewijck

--
I am using the free version of SPAMfighter.
SPAMfighter has removed 381 of my spam emails to date.
Get the free SPAMfighter here: <http://www.spamfighter.com/len>

Do you have a slow PC? Try a Free scan <http://www.spamfighter.com/SLOW-PCfighter?cid=sigen>

Dit e-mailbericht bevat geen virussen en malware omdat avast! Antivirus-bescherming actief is.



<http://www.avast.com> Text.htm

DCMR Milieudienst Rijnmond
Afdeling Gemeenten en MKB
Bureau Ruimtelijke Ontwikkeling
t.a.v. Adviesloket Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 843
3100 AV Schiedam
info@dcmr.nl

A.T.C. van de Coevering – van Heesewijk
Zuidersingel 7
2651 AE Berkel en Rodenrijs
010 - 5113101

Datum: 23 april 2014-04-23

Onderwerp: Zienswijze NRD plan MER bestemmingsplan
Rotterdam The Hague Airport

Geachte Heer/ Mevrouw,

Onderstaand mijn zienswijze, alsmede namens Verontruste Bewoners Rodenrijs, op bovengenoemde NDR.

Allereerst het **rapport is vrij globaal en bereikt nergens diepgang**. Alle ontwikkelingen die in deze notitie worden beschreven zijn bedoeld om, ondanks een zeer grote verstedelijking van het omliggend gebied, een verdere groei van de luchthaven mogelijk te maken. Terwijl men aangeeft dat het slechts bedoeld is ter opvulling van de ruimte die nog in het huidige luchtvaartbesluit bestaat. (doorgroei 1,3 -> 1,5 milj. pass. – par. 1.2).

Dan de strekking van de wijziging van het bestemmingsplan. In dit plan loopt de gemeente Rotterdam planologisch al vooruit op mogelijke groei van het luchtverkeer, gezien het voornemen tot uitbreiding van de terminal, hangars en luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid. Het gaat hierbij om aanzienlijke investeringen, voorafgaand aan dergelijke investeringen dienen **deugdelijke business cases** ten grondslag te liggen (hangar, parkeergarage, terminal, kantoren), **met aannames gebaseerd op het huidige gebruik van de luchthaven en maximaal invulling van de huidige geluidscontour**. Vooruitlopend op wat in de toekomst eventueel mogelijk zou kunnen zijn is een vreemde gang van zaken, omdat dan twee discussies door elkaar gaan lopen. Het lijkt er nu op dat deugdelijke business cases überhaupt ontbreken.

We lezen bijna op iedere pagina dat RTHA, als zakenluchthaven, ambities heeft om tot 2,4 milj. passagiers te groeien, ten opzichte van het huidige niveau (1,3) een toename van bijna 85%! **De MER dient aan te geven wat de gevolgen voor de woon- en leefomgeving zijn, afgezet tegen het huidige gebruik (1,3), bij de maximale invulling van de huidige mogelijkheden (1,5) en bij realisatie van een echte zakenluchthaven**, zonder vakantiecharters en vachtvervoer en alleen de daarvoor noodzakelijke bebouwingen.

Bij de luchthaven bouwen van kantoorruimte is niet realistisch gezien de huidige situatie op de kantorenmarkt. Bedrijven die recent een nieuw pand hebben betrokken op RTHA, hebben andere kantoren elders in de regio verlaten. Een overcapaciteit van kantoorruimte geldt niet alleen voor Rotterdam, maar ook voor Den Haag (R. The Hague Airport) nu staat er al in Den Haag 600.000 m2 leeg en daar komt nog eens 710.00 m2 door het Rijk af te stoten kantoorruimte bovenop (bron: inventarisatie van Vastgoedmarkt, vakblad voor de vastgoedbranche).

De zogenaamde **luchthaven gerelateerde** bedrijven blijken voor 80-90% hun goederen via de weg te vervoeren, dat kan van elk ander industrieterrein in de regio waar zowel leegstand is als nog volop ruimte om te bouwen is. Ook een mogelijkheid creëren voor de uitbreiding met 3000 m2 **retail** is te hoog gegrepen. Schiphol heeft zijn **tax-free**, maar dat geldt nauwelijks voor RTHA. Winkels zijn er genoeg in de wijde omgeving. De echte zakelijke reiziger wil gewoon vlug weg en vlug terug. Per saldo geen versterking van de regio, slechts **verplaatsing van werkgelegenheid**.

Op pag.13 staat dat zaken waarover geen besluit is genomen, zoals de **A13/16** niet worden beschouwd. Op pag.14 punt 3.3 milieueffecten voor de toekomst worden “globaal in beeld gebracht”, maar alle mogelijkheden tot een forse doorgroei van de luchthaven in die toekomst worden wel door dit bestemmingsplan mogelijk. Zie een zin



Mime.822



Zienswijze Vereniging Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast Notitie Reikwijdte & Detailniveau Plan-MER Luchthaven Rotterdam-The Hague Airport april 2014

Rotterdam, 30 april 2014

De vereniging Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast (hierna BTV) heeft kennis genomen van de notitie Reikwijdte en Detailniveau van de plan-MER betreffende de luchthaven Rotterdam-The Hague-Airport (hierna te noemen RTHA).

Hierbij de zienswijze van de Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast over de notitie Reikwijdte en Detailniveau (hierna nr&d) voor plan-MER van RTHA.

Relatie Bestemmingsplanprocedure en Luchthavenbesluit

De nr&d RTHA is gebaseerd op het Masterplan dat uitgaat van een groei van RTHA van 1,4 miljoen passagiers naar 2,4 miljoen passagiers.

Op pagina 1 wordt gezegd dat alleen de ontwikkelingen die in het huidige Aanwijzingsbesluit passen, in het nieuwe Bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt.

Pagina 4: 'Het Bestemmingsplan biedt geen ruimte aan ruimtelijke ontwikkelingen die rechtstreeks te maken hebben met een groei naar 2,4 passagiers.

Echter op pagina 7 wordt gezegd

'De visie, ambitie en strategie hebben gevolgen voor de ruimtelijke ontwikkeling van RTHA.'

'Om groei van het aantal passagiers mogelijk te maken, moet de 'hardware' op de grond in de toekomst meegroeien.'

Op pagina 14: 'De uiteindelijke ontwikkeling van het gebied wordt overgelaten aan de markt en RTHA, waarbij de overheid faciliteert. Het Masterplan is hierbij richtinggevend'.

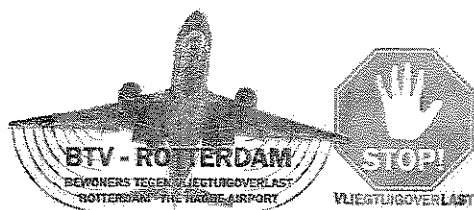
'Het is van belang dat het MER de milieueffecten van het maximale programma in het bestemmingsplan onderzoekt.'

'Een flexibel bestemmingsplan is nodig om de ontwikkelingen neergelegd in het Masterplan gefaseerd uit te kunnen voeren.'

'Wel wordt in dit MER een gevoeligheidsanalyse opgenomen dat een doorkijk biedt op de milieugevolgen van de landzijdige ontwikkelingen als RTHA (na een nieuw Luchthavenbesluit) verder door zou kunnen groeien naar 2,4 miljoen passagiers.'

Zienswijze BTV:

Om de groei die in het Masterplan wordt geambieerd, te verwezenlijken moet een nieuw Luchtvaartbesluit worden genomen waarin de geluidscontour van RTHA flink wordt opgerekt. Tegen onderliggend Luchtvaartbesluit zal de BTV ook een zienswijze indienen omdat oprekken van de geluidscontour een onaanvaardbare toename van geluidsoverlast voor omwonenden betekent. Met de procedure rondom het bestemmingsplan wordt volgens de BTV vooruitgelopen op het nog te nemen Luchthavenbesluit en de bijbehorende maatschappelijke discussie over de wenselijkheid van groei van RTHA. Er zal op transparante wijze duidelijk moeten worden gemaakt hoe de procedures van het Bestemmingsplan en het nieuwe Luchthavenbesluit zich tot elkaar verhouden en hoe deze procedures elkaar beïnvloeden.



Het kan volgens de BTV niet zo zijn dat het nieuwe Bestemmingsplan gegrond is op een nieuw Luchtvaartbesluit dat nog genomen moet worden en waar nog bezwaar tegen openstaat.

Zakenluchthaven

'De primaire functie als zakenluchthaven wordt aangevuld door maatschappelijk verkeer zoals trauma- en politievvluchten en andere overheidsvluchten, Europese vakantiebestemmingen en uitwijkverkeer' (pagina 6).

Zienswijze BTV:

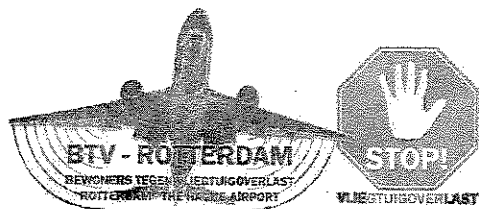
In het verleden heeft Schiphol Groep/RTHA verklaard dat zij niet in staat was om een winstgevende exploitatie te voeren, indien zij volledig afhankelijk zou zijn van zakenvluchten. Omwille van winstgevendheid heeft Schiphol Groep/RTHA bedongen dat zij – in beperkte mate – naast het zakelijke karakter zich ook mag richten op toeristen. Recent heeft Schiphol Groep/RTHA laten weten dat het aandeel toeristen circa 60% bedraagt. Dit hoge percentage correspondeert geenszins met het begrip 'in beperkte mate'. Hieruit concludeert de BTV dat slechts circa 636.000 (1.590.000 x 40%) zakelijke passagiers gebruik hebben gemaakt van RTHA; noot: dit getal is inclusief transferpassagiers (bron Jaarverslag Schiphol Groep 2013) en passagiers betreffende trauma- en politievvluchten en andere overheidsvluchten. Het aantal van 636.000 passagiers correspondeert ongeveer met het totaal aantal passagiers in 1999. Sinds 1999 is de geluidscontour (en daarmee de lawaaidruk op de regio) enkele malen vergroot, ten gunste van de luchtvaartsector en ten nadele van de omwonenden. De BTV acht het voor het draagvlak in de regio noodzakelijk dat het werkelijk economisch profijt voor het zakencentrum van Rotterdam (lees: de binnenstad van Rotterdam) goed in beeld te hebben. Als het profijt voor het zakencentrum van Rotterdam minder is toegenomen dan de relatieve uitbreiding van de geluidscontour, dan vindt de BTV dat de Schiphol Groep/RTHA hun plicht om zich primair te richten op de ontwikkeling van de luchthaven als zakenluchthaven (zie diverse beleidsdocumenten en bestuursovereenkomsten) onvoldoende heeft uitgewerkt. Mocht de geluidsruimte tegen de maximale grenzen aanlopen dan is op termijn een uitruil tussen huidige vakantievluchten en de zakelijke vluchten gewenst, zoals in het verleden reeds is afgesproken.

Extra kantoorpanden

In de nR&D wordt aangegeven dat RTHA een hoogwaardige ontwikkeling van bedrijven, kantoren en voorzieningen rondom de luchthaven van groot belang acht om de kracht van de luchthaven te versterken.

Zienswijze BTV:

De huidige locatie van de luchthaven – omringt door veel dichter bewoond gebied dan de meeste andere luchthavens in Europa – wordt getolereerd omwille van een snelle ontsluiting van het zakencentrum van Rotterdam. In dit kader heeft RTHA in het verleden de taak gekregen om zich te ontwikkelen als zakenluchthaven. Dit impliceert dat hier vooral vluchten geacommodeerd zouden moeten worden voor passagiers met als eindbestemming een kantoorpand in het centrum van de stad en/of voor passagiers met als vertrekpunt een kantoorpand in het centrum van de stad. In deze context is de BTV verbaast dat de Gemeente Rotterdam voornemens is om het bestemmingsplan voor RTHA aan te passen zodat RTHA een aanzienlijke hoeveelheid kantoren wil bouwen. Aangezien



de ontwikkeling van kantoorruimte bij de luchthaven nu een doel op zich is geworden (zie Jaarverslag Schiphol Groep 2013) wordt daarmee de locatie van de luchthaven van minder groot belang.

Omwille van draagvlak voor de luchthaven vindt de BTV dat verplaatsen van de luchthaven onderzocht moet worden. Onderzoeken uit het verleden zijn niet meer actueel als gevolg van gewijzigde omstandigheden.

Extra hotel

In tabel 2.1 pagina 12 staat dat er in de huidige situatie nul hotels zijn. Dit geeft een onjuist beeld omdat aan het andere uiteinde van de Rotterdam Airportbaan het Airport Hotel Rotterdam staat met ruimte voor bijeenkomsten en dergelijke.

Onlangs heeft De Rotterdamse Hotelcombinatie in de media haar zorgen geuit over de leegstand bij Rotterdamse hotels, mede als gevolg van de groei van het aantal hotelkamers. Tevens is het eind van die groei nog niet in zicht.

Zienswijze BTV:

De nut en noodzaak van een extra hotel bij RTHA dient nader onderzocht te worden, rekening houdend met vorenstaande punten en rekening houden met de primaire functie van de luchthaven; Schiphol groep heeft eerder verkondigd dat de zakelijke reiziger graag aan het begin van de dag wil vertrekken en aan het eind van de dag weer terug wil vliegen. Indien de zakelijke reizigers massaal bereid blijken om een Hotel overnachting te boeken – voorafgaand of aansluitend – aan een zakelijke reis, dan wordt daarmee ook de urgentie minder groot om de luchthaven dicht bij het centrum van de stad te boeken. Immers de zakelijke reiziger is dan bereid een langere reisduur te accepteren.

Extra hangars, extra opstelplaatsen voor vliegtuigen, parkeerplaatsen, terminal(s)

Er is een reservering gemaakt voor een nieuwe terminal, er worden extra opstelplaatsen gecreëerd, er is een toename van het oppervlak voor het aantal hangars nodig en er zijn meer lang-parkeerplaatsen nodig als aan de ambities van het Masterplan moet worden voldaan.

Zienswijze BTV:

De beoogde wijzigingen in het bestemmingsplan voor RTHA zijn geïnitieerd om aanzienlijke investeringen mogelijk te maken. Uit de nR&D plan-MER blijkt niet welke partij bereid zou zijn deze investeringen te effectueren. Een dergelijke partij zal daartoe uitsluitend bereid zijn indien er een deugdelijke business case ten grondslag ligt voorafgaand aan de investering. Er zouden dus business cases moeten zijn voor hangar(s), extra opstelplaatsen voor vliegtuigen, parkeergarage(s), terminal(s) en kantoren. De BTV vindt dat de impact van deze business cases betrokken dienen te worden in de MER procedure. In het bijzonder dient onderzocht te worden of de aannames / uitgangspunten / veronderstellingen in de business cases congruent zijn met de huidige geluidscontour; en of de aannames / uitgangspunten / veronderstellingen in de business cases invloed hebben op de productie van geluid dat niet onder de geluidscontour valt;



het gebruik van de luchthaven in (het bijzonder op de tijdstippen waarop gevlogen wordt en met welke frequentie (wel / geen toename van vluchten tussen 18 en 19 uur, tussen 19 en 20 uur, tussen 20 en 21 uur, tussen 21 en 22 uur, tussen 22 en 23 uur, tussen 23 en 24 uur, tussen 24 en 01 uur, tussen 01 en 05 uur, tussen 05 en 06 uur, tussen 06 en 07 uur, tussen 07 en 08 uur, tussen 08 en 09 uur), en de tijd die verstrijkt tussen twee opeenvolgende vliegbewegingen (meer / minder vliegbewegingen kort achter elkaar).

Aanpak milieuonderzoek

In de nR&D wordt aangegeven dat: "het is van belang dat de MER de milieueffecten van het "maximale programma" in het bestemmingsplan onderzoekt."

Zienswijze BTV:

De effecten en gevolgen van de plannen van de luchthaven in het totaalbeeld van beide zienswijzen zijn voor de direct omwonenden in de gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam heel groot. De geplande activiteiten zijn, naaste een groei van het wegverkeer, namelijk mede gestoeld op een verdere groei van het luchtverkeer.

Meer autoverkeer en meer vliegtuigen betekent meer geluids- en andere overlast en meer uitstoot van milieuvervuilende stoffen.

De beoogde bouwwerken op en rond RTHA kunnen ertoe leiden dat meer geluidsoverlast ontstaat als gevolg van weerkaatsing van geluid. De BTV wil dat dit risico in de MER onderzocht wordt; in het bijzonder voor woningen in Overschie en Laag Zestienhoven.

In de nR&D wordt gemeld dat de nog aan te leggen rijksweg A13/A16 in de strategie van de Schiphol Groep/ RTHA past. De nR&D plan-MER benoemt niet expliciet de mogelijke impact van de nog aan te leggen rijksweg A13/A16. Uit de 'Verkenning regionale luchthavens' uit 2005 van het Ruimtelijk planbureau blijkt dat de effecten van verkeerstoename ertoe zullen leiden dat rondom RTHA niet meer wordt voldaan aan de milieueisen. De oplossing die vervolgens wordt aangedragen in dat plan betreft een aan te leggen railverbinding tussen Rotterdam en Den Haag. Een dergelijke verbinding zal gepaard gaan met ingrijpende gevolgen voor milieu, landschap en leefbaarheid. Er zal duidelijk moeten worden gemaakt wat de noodzaak is van een nieuwe infrastructuur en wat de gevolgen hiervan zijn.

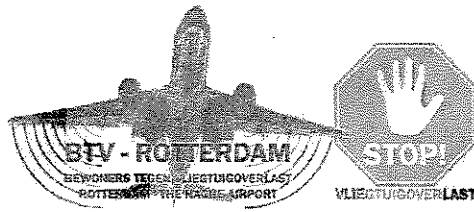
De BTV wil dat het woord "cumulatie" duidelijk wordt omschreven. De BTV wil dat bij de berekening van cumulatie van geluid wordt uitgegaan van alle geluidsbronnen bij alle relevante ontwikkelingen.

Er ontbreekt een onderzoek naar gevolgen voor de gezondheidsaspecten van de nR&D.

Omwonenden maar ook hotelgasten en werknemers zullen veel overlast ondervinden door het proefdraaien van motoren en bij het starten en het landen van vliegtuigen.

Er dient naar de mening van de BTV een onderzoek plaats te vinden naar het algehele draagvlak van de uitbreidingsplannen onder de direct omwonenden.

In het plan zijn op geen enkele wijze de gevolgen voor de omwonenden betrokken terwijl de luchthaven zeer dicht bij woonbebouwing is gesitueerd. Geen luchthaven in West-Europa ligt zo dicht bij woonwijken en grotere groepen woonhuizen als deze luchthavenen. Het aantal geregistreerde niet anonieme klachten bij de DCMR is het afgelopen jaar met ruim 60% toegenomen. Ook het aantal niet anonieme klagers is aanzienlijk toegenomen



Energie en duurzaamheid

RTHA stelt de BREEAM-toets als uitgangspunt te willen nemen voor duurzame ontwikkeling van de luchthaven.

Zienswijze BTV:

De Breeam-toets heeft alleen betrekking op het bouwobject en is daarom op zichzelf niet van belang. Wel echter de beoordelingskaders.

Breeam neemt ook welzijn als uitgangspunt.

Het welzijn van de omwonenden ontbreekt volledig in dit onderzoek. De luchtverkeersactiviteiten, in de doorkijk naar een bijna verdubbeling van het aantal passagiers, leiden tot minder welbewinden voor de omwonenden. Daarnaast neemt Breeam synergie als uitgangspunt; het verbinden van belangen. De belangen van de direct omwonenden, een van de "stakeholders" van de luchthaven, worden volledig buiten het onderzoek gehouden.

Beide onderwerpen "welzijn" en "synergie" dienen daarom naar mening van de BTV mede in de aanpak effectbeschrijving te worden beoordeeld in zowel de kwalitatieve als de kwantitatieve werkwijze.

Namens de leden van de vereniging Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast,

Letty Bekedam, voorzitter

14

Aan: DCMR, NMZH, Rotterdam Milieucentrum, BTV, Rotterdam The Hague Airport, Directie Participatie (Notitie Reikwijdte en Detailniveau RTHA), GroenLinks Rotterdam, Samenwerkende bewonersorganisaties Leven in Schiebroek, D66 Rotterdam, Gebiedscommissie D66 Hillegersberg-Schiebroek

Datum: 7 mei 2014

Betreft: vliegtuigoverlast RTHA

L.S.,

Graag vraag ik de aandacht van u allemaal voor het volgende.

Ik houd het kort. Uiteraard zou ik hier uren over kunnen uitweiden, maar dat voegt denk ik niet zo veel toe.

In 2008 ben ik verhuisd naar de Bernard de la Faillebocht 27, 3053 KP te Rotterdam. Ik wist op dat moment dat ik in de buurt van een vliegveld ging wonen, maar – zoals de verkopers van mijn woning toen al meedeelden – heb ik daar tot een paar jaar terug eigenlijk nauwelijks last van ondervonden. En af en toe een vliegtuig is natuurlijk ook geen probleem.

De afgelopen jaren is de hoeveelheid vliegverkeer echter enorm toegenomen en ook de geluidsoverlast van vooral vertrekkende vliegtuigen is steeds heftiger geworden. Zo erg zelfs, dat ik de laatste anderhalf jaar met oordoppen slaap en desondanks bijna alle dagen rond 07.06 uur wakker wordt van het eerste vertrekkende vliegtuig. Behalve dat ik dus bijna elke dag (als ik niet al op hoof rond die tijd) wakker wordt van de vliegtuigen, is de geluidsoverlast ook als je wel wakker bent zeer regelmatig verontrustend en heel erg onprettig. De windrichting speelt hierbij een grote rol en het lijkt ook periodes net wat minder, omdat de vliegtuigen dan misschien net enigszins via een ander kant wegvliegen. Op het moment is het echter zelfs zo erg dat ik overweeg om te gaan verhuizen, maar eigenlijk kan ik me dat financieel niet permitteren en eigenlijk wil ik dat ook niet echt omdat mijn huis zelf verder precies goed is.

De laatste jaren ben ik ook regelmatig meldingen gaan doorgeven via de DCMR, maar – ondanks dat ik niet eens elk vliegtuig meld en ik uiteraard ook niet altijd thuis ben - kost me dit zo veel tijd, dat ik daar regelmatig helemaal geen zin in heb. Ook vraag ik me dan af of het überhaupt wel zinvol is.

Nu ik steeds meer geluiden hoor over de mogelijke uitbreiding van het vliegveld, ben ik toch maar in de pen geklommen om mijn stem te laten horen.

Allereerst volgt hieronder een lijst van nog niet gemelde overlast van de afgelopen maanden. Ik houd deze bij in mijn notities, maar heb niet altijd zin om deze via het klachtenformulier te melden.

18/2 07.04, 07.33, 07.54

21/2 07.06, 07.12, 07.16, 07.20, 07.28, 07.40 niet allemaal erg hard maar wel veel en lang

24/2 06.34, 07.06, 07.14, 07.20 hard, 07.37

27/2 08.07

28/2 01.45, 19.45

1/3 07.09, 07.12, 07.18

2/3 08.50 wind was goed maar duurde lang

4/3 07.06, 07.20, 07.34 lang, 07.38 hard en lang, 07.40 lang en hard, 07.44 hard en lang
5/3 07.44
7/3 01.44
8/3 08.07, 08.21
9/3 01.27, 07.36
11/3 07.07, 07.12, 07.15, 07.24, 07.29, 07.55
13/3 22.19
14/3 07.12, 07.17, 07.20
18/3 23.35 lang en hard
24/3 07.10
25/3 07.04, 07.16, 07.24
26/3 07.06, 07.39, 07.40, 08.06, 17.08
27/3 07.35, 07.38
29/3 07.10, 08.18
30/3 10.14, 16.04, 16.35, 19.44, 19.48
3/4 07.06, 08.03
4/4 01.22, 07.04, 07.06 en nog veel en 14.12, 17.52, 21.55
6/4 23.07, 23.11
9/4 14.00
15/4 07.06, 07.32
16/4 07.43
18/4 18.43, 19.12
19/4 07.13
21/4 13.02
24/4 07.08, 07.15, 08.10, 08.11.
25/4 07.28, 07.41
28/4 07.09, 07.10, 07.13, 07.16 allemaal vreselijk, 07.27, 07.35, 17.44, 17.46
3/5 07.13, 07.29, 07.48, 15.07, 20.03
5/5 07.37, 07.41, 07.43, 08.17

Ik hoop dat de DCMR deze klachten nog wil opnemen in hun bestand.

Verder hoop ik dat er serieus aandacht wordt geschonken aan de (nog grotere) overlast die uitbreiding van het vliegveld met zich mee zal brengen. Wat mij betreft is uitbreiding GEEN OPTIE. En hoe meer ik er over lees en over nadenk, denk ik ook dat het economisch niet eens interessant zal zijn. In elk geval wegen eventuele voordelen m.i. niet op tegen de nadelen.

Tenslotte merk ik op dat ik niets tegen vliegtuigen of een vliegveld heb, maar er zijn grenzen. Ik hoop dan ook dat er iets met deze brief wordt gedaan en ik ben graag bereid om een nadere toelichting te geven.

Met vriendelijke groeten,

Nicole Goud

e-mail: nicole.goud@upcmail.nl

P.S. Helaas kan ik niet aanwezig zijn op 14 mei a.s. bij de informatie-avond vanwege een korte vakantie