

Aan :

de gemeenteraad

Onderwerp:

(2^e HERZIEN) raadsvoorstel vaststelling bestemmingsplannen 'Rotterdam The Hague Airport' en 'Parapluherziening geluidzone RTHA'

Gevraagd besluit:

Samenvattend stellen wij u voor:

met betrekking tot bestemmingsplan "**Rotterdam The Hague Airport**":

1. de zienswijzen met nummer 1, 2.2.1, 2.4.1, 3.2.1, 3.3, 4.17, 4.24, 4.29, 7.8, 8.3, 11.4, 11.8, 12.3 gegrond te verklaren;
2. de zienswijzen met nummer 2.1, 2.5, 3.1, 4.1 t/m 4.5, 4.9, 4.10, 4.15, 4.18, 4.20, 4.21, 4.27, 4.28, 4.30, 5.1, t/m 5.4, 5.6, 5.9, 5.10, 6.1 t/m 6.3, 6.5, 6.8, 6.9, 6.11, 6.13, 7.1, 7.4, 7.6, 7.7, 8.1, 8.2, 8.4, 8.5, 8.7, 9.1 t/m 9.4, 9.6, 10, 11.1, 11.2, 11.5, 11.6, 11.7 ter kennisname aan te nemen;
3. de overige zienswijzen ongegrond te verklaren;
4. het bestemmingsplan "**Rotterdam The Hague Airport**"(NL.IMRO.0599.BP1041RdamAirport) met bijbehorende ondergronden in elektronische en papieren vorm vast te stellen, conform het voorstel van burgemeester en wethouders;
5. geen exploitatieplan vast te stellen.

En

Met betrekking tot bestemmingsplan "**Parapluherziening geluidzone RTHA**":



6. de zienswijzen met nummer 2.5, 3.1, 4.1, 4.20, 4.31.4, 6.1, 6.13, 7.1, 8.1, 8.4, 9.1, 11.1, 11.6 ter kennisname aan te nemen;
7. de overige zienswijzen met nummer 4.6, 4.31.1, 4.31.2, 4.31.3, 5.7, 6.10, 12.1, 12.2 ongegrond te verklaren;
8. het bestemmingsplan **"parapluherziening geluidzone RTHA" (NL.IMRO.0599.BP1082PaplugzRTHA)** met bijbehorende ondergronden in elektronische en papieren vorm vast te stellen, conform het voorstel van burgemeester en wethouders;
9. geen exploitatieplan vast te stellen.

Waarom dit voorstel?/Waarom nu voorgelegd?

Met de vaststelling van deze bestemmingsplannen wordt voldaan aan de actualiseringseis die voortvloeit uit de Wet ruimtelijke ordening voor bestemmingsplannen die ouder zijn dan tien jaar.

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:

Geen

Toelichting:

Aanleiding herzien raadsvoorstel

Naar aanleiding van de uitnodiging voor de hoorcommissie heeft de Vereniging B.T.V. Rotterdam Airport (reclamant 4) een brief geschreven aan de subcommissie bestemmingsplannen. In deze brief wordt oa aangegeven dat een tweetal zienswijzen niet zijn beantwoord. In dit raadsvoorstel zijn deze zienswijzen alsnog opgenomen (zie onder 4.31 en 4.21).

Tijdens de start van de terinzagelegging van het bestemmingsplan is overigens gebleken dat bij de "Parapluherziening geluidzone RTHA" niet de allerlaatste versie van het geluidrapport was bijgevoegd. Bijgevoegd was het rapport van 14 juli 2014 (zie bijlage 3a, behorend bij dit raadsvoorstel). Dit rapport is al tijdens de terinzagelegging vervangen door het juiste rapport (met datum 23 juli 2015). Dit geluidrapport is gelijk aan het geluidrapport dat gevoegd was bij de stukken die gelijktijdig terinzage hebben gelegen voor het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport".

Aanleiding bestemmingsplan

Doel van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" is om het gebied van een actueel planologisch kader te voorzien. Als gevolg van een vast te stellen geluidzone industrielawaai is het bestemmingsplan "Parapluherziening geluidzone RTHA" opgesteld.



Plangebied bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport"

Het plangebied van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" wordt begrensd door de verkeersaders 'Doenkade', de A13 en de Hoge SnelheidsLijn (HSL). Aan de noordkant grenst het plangebied aan de open Schieeveense Polder. De zuid- en westkant wordt begrensd door de woongebieden van het gebied Overschie. Ten zuidoosten ligt het bedrijventerrein Zestienhoven. Het plangebied van het bestemmingsplan "Parapluherziening geluidzone RTHA" betreft de partiële herziening van een tweetal bestemmingsplannen ("Polder Zestienhoven" en "Doenkade-N209II") en is gelegen ten noorden, zuiden en oosten van het plangebied van bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport".

Plangebied bestemmingsplan "Parapluherziening geluidzone RTHA".

De parapluherziening regelt de geluidzone van het gezoneerde industrieterrein op Rotterdam The Hague Airport, voorzover gelegen buiten het plangebied van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport".

Inhoud van de bestemmingsplannen

Met het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" wordt weer een actueel ruimtelijk-juridisch kader geboden voor de landzijdige invulling van de luchthaven voor de komende tien jaar. Het bestemmingsplan regelt de landzijdige invulling van de luchthaven. Het betreft hier - naast de luchthavengebouwen en -voorzieningen - de ontwikkeling van een programma aan luchthavengerelateerde kantoren, retail en bedrijven. Het bestemmingsplan regelt nadrukkelijk **niet** de luchtzijdige invulling van de luchthaven (aantal vliegtuigbewegingen). Dit is onderdeel van het luchthavenbesluit en betreft een separate procedure onder verantwoordelijkheid van het min

Vastgoedprogramma

Het vastgoedprogramma is gebaseerd op het programma zoals benoemd en omschreven in het Masterplan RTHA 2023. Het Masterplan en het daarop gebaseerde bestemmingsplan faciliteert de ontwikkeling van een deel van van het programma dat is vastgelegd in de raamovereenkomst Rotterdam Airport die de gemeente Rotterdam en N.V. Luchthaven Schiphol in 2001 hebben gesloten.

Aan het kantorenprogramma zijn specifieke voorwaarden verbonden. Voor de nieuw te realiseren kantoren geldt dat deze luchthavengerelateerd zijn, d.w.z. direct bij het luchtvaartproces betrokken zijn, daaraan ondersteunend zijn of waarvan de aanwezigheid op de luchthaven van belang is voor de bedrijfsvoering van de betreffende functie. Deze voorwaarden zijn vastgelegd in het bestemmingsplan.

Wijzigingsbevoegdheid

In het voorliggende bestemmingsplan is de omvang van de terminal in overeenstemming met het vigerende aanwijzings- / omzettingsbesluit. Voor een eventuele toekomstige uitbreiding van het terminalgebouw is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. De wijzigingsbevoegdheid houdt in dat indien, als gevolg van een nieuw luchthavenbesluit (te nemen in 2017), uitbreiding van de terminal nodig zou zijn, het bestemmingsplan daarop kan worden aangepast.

Gezoneerd industrieterrein

Op RTHA worden vliegtuigen onderhouden en gerepareerd. Voordat deze vliegtuigen, na reparatie en onderhoud, hun vlucht vanaf RTHA kunnen en mogen voortzetten moeten de motoren worden getest. Dit proefdraaien van vliegtuigmotoren met een stuwkracht van 9 kN moet volgens geluidswetgeving plaatsvinden op een gezoneerd industrieterrein. Met de



vaststelling van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" krijgt een deel van de luchthaven de status van industrieterrein met bijbehorende geluidzone.

De geluidzone van het gezoneerde industrieterrein ligt grotendeels over het plangebied en voor een deel buiten het plangebied. Voor zover de geluidzone buiten het plangebied van RTHA is gelegen, wordt deze vastgelegd met het bestemmingsplan "Parapluherziening geluidzone RTHA". Het betreft een partiële herziening van de omliggende bestemmingsplannen. Deze herziening betreft twee bestemmingsplannen, te weten: Polder Zestienhoven en Doenkade – N209 II. Daarnaast valt de geluidzone deels binnen het bestemmingsplan Schieveense polder. Er wordt momenteel gewerkt aan de herziening van dit bestemmingsplan. In deze herziening ("Natuur- en recreatiegebied Schieveen") wordt de geluidzone meegenomen.

Binnen de geluidzone zijn geen geluidgevoelige objecten aanwezig of geprojecteerd. Hierbij is reeds rekening gehouden met de ontwikkeling van de woonwijk Park Zestienhoven. Ook het aanwezige kinderdagverblijf aan de zuidzijde van het plangebied is buiten de voorgestelde geluidzone gelegen. Er wordt voldaan aan de geluidsnormen uit de Wet geluidhinder.

Naast de geluidzone is in het kader van een goede ruimtelijke ordening tevens aandacht besteed aan piekbelasting ten gevolge van het proefdraaien. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de maximale piekbelasting 71,5 dB(A) is. Deze maximale piekbelasting is berekend op de hogere bouwlagen van één, nog te realiseren appartementengebouw in park Zestienhoven. Op de begane grond van de geprojecteerde grondgebonden woningen is de geluidsbelasting maximaal 70 dB(A). Naar verwachting komt de maximale piekbelasting van 71,5 dB(A) niet meer dan 24 dagen per jaar voor. Deze piek treedt op deze dagen één keer per dag op en duurt niet langer dan 5 minuten. In het akoestisch onderzoek zijn verschillende maatregelen afgewogen ter reductie van deze piekbelasting (maatregelen aan de bron, in het overdrachtsgebied en bij de ontvanger).

Gelet op de lage frequentie waarmee de piekgeluiden optreden, de hoogte van de piekgeluiden, de onlosmakelijke samenhang van de piekgeluiden met het functioneren van de luchthaven, de voor de bedrijfsvoering onvermijdbare situatie en de maatregelen die zijn overwogen, wordt de piekbelasting aanvaardbaar geacht.

Scenario groei luchthaven

Op dit moment loopt, op initiatief van RTHA, een aanvraag bij het ministerie van I&M voor een nieuw luchthavenbesluit voor RTHA. Deze aanvraag doorloopt een zelfstandige procedure, waarvoor het ministerie het bevoegd gezag is. De luchthaven heeft de ambitie om in de komende 10 jaar door te groeien naar een passagiersaantal van 2,4 miljoen. Het ministerie zal hier nog een besluit over moeten nemen. Dit besluit wordt in 2017 verwacht. De gemeente Rotterdam en andere omliggende gemeenten adviseren de minister hierover. Dit advies zal t.z.t. worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

In het planMER dat behoort bij het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" is een gevoeligheidsanalyse opgenomen die een doorkijk biedt op de milieugevolgen als RTHA (na een nieuw luchthavenbesluit) eventueel verder door zou kunnen groeien naar 2,4 miljoen passagiers per jaar. Hierbij zijn de verkeerseffecten globaal kwantitatief in beeld gebracht (wat 'doet' de toename van het aantal passagiers op het wegennet?). Dit om de verkeerseffecten op hoofdlijnen in beeld te brengen.

Scenario aanleg A13/A16

Voor de aanleg van de A13/A16 geldt dat deze bestuurlijk is geaccordeerd. Inmiddels heeft het ontwerp-tracébesluit ter inzage gelegen. In het planMER is voor de A13/A16 een



scenarioberekening opgenomen. Omdat inmiddels het ontwerp-tracébesluit voor rijksweg A13/16 ter inzage is geweest (en daarmee de procedure voor het bestemmingsplan heeft 'ingehaald') is een oplegnotitie geschreven waarin wordt verduidelijkt dat dit voor de MER voor het bestemmingsplan geen gevolgen heeft. Deze oplegnotitie (bijlage 9) is toegevoegd aan de stukken bij de terinzagelegging en wordt als bijlage bij de planMER gevoegd.

Advies commissie m.e.r.

De commissie m.e.r. heeft positief advies uitgebracht over het planMER.

Verantwoording groepsrisico externe veiligheid

Het bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk c.q. is niet onderhevig aan ontwikkelingen die leiden tot overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico.

Participatie

In de periode van terinzagelegging van beide bestemmingsplannen is op 11 januari 2016 een informatieavond georganiseerd waarbij een ieder vragen kon stellen met betrekking tot deze ontwerpbestemmingsplannen.

Zienswijzen

De ontwerpbestemmingsplannen hebben zes weken ter inzage gelegen, van 11 december 2015 t/m 21 januari 2016. Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn geen mondelinge, maar wel schriftelijke zienswijzen ingekomen.

De ingekomen zienswijzen hebben voornamelijk betrekking op relatie tussen bestemmingsplan, masterplan en luchthavenbesluit, op de toename van het geluid en andere hinder, en de aantasting van de natuur. Ook ultrafijnstof wordt veel genoemd.

(Gekwalificeerd) advies gebiedscommissie Overschie

De gebiedscommissie Overschie adviseert positief over de bestemmingsplannen. De gebiedscommissie oordeelt dat het belangrijk is dat er een actueel planologisch kader is voor de ontwikkeling van dit gebied. Wel vraagt de gebiedscommissie specifieke aandacht voor enkele onderwerpen.

Relatie met luchthavenbesluit

De gebiedscommissie Overschie wil niet dat in het bestemmingsplan ruimtelijke ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt die later, in de procedure rond het nieuwe luchthavenbesluit, kunnen worden gebruikt als argument om de noodzaak van groei van het aantal passagiers te motiveren.

Reactie

Bij het opstellen van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" voor de landzijdige ontwikkeling van de luchthaven is het nu geldende luchthavenbesluit (de vigerende omzettingsregeling) als uitgangspunt genomen.

Deze landzijdige ontwikkeling betreft met name de ontwikkeling van kantoor- en bedrijfsruimte, hotels, retail, hangars en parkeerplaatsen. Deze ontwikkeling komt voort uit de eisen en wensen van een moderne luchthaven en de marktvraag. Ook als het nieuwe luchthavenbesluit de huidige grenswaarde niet wijzigt, dan nog is er behoefte aan bijvoorbeeld kantoren, retail, reparatie-en onderhoudsfaciliteiten voor vliegtuigen.

In het voorliggende bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" is de omvang van de terminal (in m²'s) vastgelegd. Voor een eventuele toekomstige uitbreiding van het



terminalgebouw is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. De wijzigingsbevoegdheid houdt in dat indien, als gevolg van een nieuw luchthavenbesluit (te nemen in 2017), uitbreiding van de terminal nodig zou zijn, het bestemmingsplan daarop eenvoudig en snel kan worden aangepast.

De uitbreiding van de terminal die zonder wijzigingsbevoegdheid mogelijk is, is nu al noodzakelijk. Zo wordt de verouderde aankomsthal deels vervangen en is er een actuele extra ruimtevrage vanwege strengere regelgeving op het gebied van security.

Proefdraaien

Gebiedscommissie Overschie maakt uit het akoestisch onderzoek op dat in het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" een uitbreiding van het proefdraaien wordt voorgesteld t.o.v. de huidige milieuvergunning, als mede een verruiming van het tijdsvenster (van 08.00-18.00 uur naar 07.00-19.00 uur). Ook de duur van de toegestane piekbelasting wordt volgens de gebiedscommissie verlengd. De commissie vindt dat er ruimte en gelegenheid geboden moet worden voor proefdraaien indien dit bijvoorbeeld na een reparatie noodzakelijk is, maar ziet geen aanleiding om hiervoor minder noodzakelijke omstandigheden gelegenheid toe te bieden.

Reactie

Het proefdraaien op RTHA gebeurt alleen na onderhoud of reparatie van vliegtuigen. Vanwege de geluidbelasting is het op grond van de huidige regelgeving noodzakelijk een gedeelte van de luchthaven te zoneren, waarmee geborgd wordt dat buiten deze zone de geluidbelasting niet hoger is dan 50 dB(A). De uitbreiding van de periode van proefdraaien van 8-18 uur nu naar 7-19 uur in de toekomst is geen gevolg van het bestemmingsplan, maar van een wetswijziging (Wet Luchtvaart).

Relatie met bestemmingsplan polder Zestienhoven.

Direct ten zuiden van het plangebied van het bestemmingsplan RTHA ligt de wijk Park 16Hoven. Het bestemmingsplan voor dit gebied, het bestemmingsplan Polder Zestienhoven, dateert uit 2007. In 2016 zal het planproces voor vernieuwing van dit bestemmingsplan opgestart worden. Het bestemmingsplan uit 2007 voorziet in de ontwikkeling van de bouwpercelen tussen de Van der Duijn van Maasdamweg en de Fair Oaksbaan. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken, zullen de bomen en bosplantsoenen die thans op deze percelen aanwezig zijn, op grote schaal gekapt moeten worden. Echter, deze aanwezige beplanting vormt in de huidige situatie een belangrijke buffer tussen de luchthaven en de woonwijk Park 16Hoven, die ervoor zorgt dat zowel de geluidhinder als de visuele hinder aanvaardbaar zijn. Gelet op de hierboven genoemde ontwikkelingen, met name ten aanzien van het proefdraaien, adviseert de gebiedscommissie om in het nieuwe bestemmingsplan Polder Zestienhoven de beoogde ontwikkeling van de bouwpercelen tussen de Van der Duijn van Maasdamweg en de Fair Oaksbaan te heroverwegen, en zodanig te wijzigen dat een substantieel deel van de bestaande houtopstand gehandhaafd kan blijven, en er dus een robuuste groengordel resteert die de huidige schermfunctie tussen de luchthaven en de woonwijk adequaat kan blijven vervullen, zowel ten aanzien van het weren van geluid als het beschermen van het uitzicht.

Reactie

Voor het deelgebied Reijsendaal, direct gelegen ten noorden van de 'Van der Duijn van Maasdamweg' is/wordt het gebied inmiddels voorbelast, voor start bouw 2018. De geplande woningbouw maakt deel uit van het project en grondexploitatie in uitvoering Park 16Hoven.



Voor het gebied ten oosten van dit deelgebied (het deelgebied Hof van Maasdam), vindt op dit moment op onderdelen wel een heroverweging plaats. Het betreft een bouwlocatie voor de iets langere termijn. De heroverweging betreft o.a. het al dan niet (alsnog) handhaven van de Woensdrechtstraat met de bestaande begeleidende bomenstructuur.

Cumulatie van geluidhinder en emissies van schadelijke stoffen.

Ten aanzien van het aspect geluid wordt in het voorliggende plan vermeld dat voor de cumulatie van de equivalente geluidbelasting (wegverkeer, industrie, vliegverkeer) geen wettelijke normen gelden waaraan voldaan moet worden. In het akoestisch onderzoek heeft wel een beoordeling van het akoestische woon- en leefklimaat bij woningen in de omgeving plaatsgevonden, dit wordt als matig/tamelijk slecht aangeduid. In de cumulatieve geluidbelasting is luchtvaartgeluid veruit maatgevend, gevolgd door het wegverkeersgeluid op de A13. De aanleg van de A13/A16 (A16 Rotterdam) is hier echter niet in meegenomen.

Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit gelden –voor zover de gebiedscommissie bekend- voor cumulatie evenmin wettelijke normen, en heeft er ook geen beoordeling plaatsgevonden.

Vanwege de genoemde gezondheidsrisico's is dit een punt dat de gebiedscommissie zorgen baart. Hoewel de commissie ervan bewust is dat de voorliggende ontwerpbestemmingsplannen toezien op het landzijdige en niet het luchtzijdige deel van de luchthaven, en de bijdrage van de met deze plannen mogelijk gemaakte activiteiten aan de totale geluidbelasting en emissies naar verhouding bescheiden zal zijn, wil zij toch op deze plaats aandacht voor dit belangrijke aspect vragen.

Reactie

Uit het milieuonderzoek, zoals opgenomen in het planMER, blijkt dat de bijdrage van de in het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" toegestane ruimtelijke ontwikkelingen op de landzijde een marginale bijdrage leveren aan de toename van het geluidniveau en de emissies van schadelijke stoffen. De A16 Rotterdam is wel degelijk als scenario in het planMER meegenomen. Tijdens de bestemmingsplanprocedure is het bestemmingsplan als gevolg van het terinzage leggen van het ontwerp-tracébesluit procedureel 'ingehaald' door de A16 Rotterdam. Er is aanvullend geluidonderzoek verricht waarin de A16 Rotterdam onderdeel is van de autonome ontwikkeling. Gebleken is dat ook in de situatie waarin de A16 Rotterdam onderdeel is van de autonome ontwikkeling de bijdrage van het plangebied marginaal is. Het aanvullend verkeersonderzoek geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan RTHA aan te passen op dit punt. In de MER voor het luchthavenbesluit wordt nader ingegaan op de cumulatieve effecten van luchtvaart- en weggeluid.

Ultrafijnstof

In het planMER wordt aangegeven dat er geen wettelijke normen bestaan ten aanzien van ultrafijnstof. De gebiedscommissie adviseert om bij de Rijksoverheid te bepleiten dat er regelgeving ontstaat ten aanzien van ultrafijnstof op het moment dat de procedure voor een nieuw luchthavenbesluit start, zodat de effecten van de beoogde ontwikkeling op de uitstoot van fijnstof goed inzichtelijk gemaakt worden en zodoende onderdeel kunnen uitmaken van het bestuurlijke besluitvormingsproces. De commissie adviseert om als gemeente Rotterdam hierin actief een voortrekkersrol te nemen samen met andere betrokken overheden.

Reactie

De gemeente Rotterdam heeft in het kader van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam the Hague Airport (BRR), samen met de gemeenten Lansingerland, Schiedam en de Provincie



Zuid-Holland aangedrongen op een onderzoek naar ultrafijnstof in het kader van het milieuonderzoek ten behoeve van het luchthavenbesluit. Het ministerie van I&M laat berekeningen uitvoeren die een indicatie geven van de ultra-fijnstof-niveaus rond het vliegveld. De daaruit volgende vervolgstappen zullen in het kader van de Luchthavenbesluit-procedure met de BRR worden gedeeld.

Externe Veiligheid m.b.t. gevangenis / uitzetcentrum

Gebiedscommissie Overschie vraagt zich af of de omzetting van het uitzetcentrum op de luchthaven in een gevangenis geen consequenties heeft met betrekking tot externe veiligheid op het luchthaventerrein. Deze zelfde vraag m.b.t. de vestiging van een hotel op het luchthaventerrein.

Reactie

Voor wat betreft de omzetting van het uitzetcentrum in een gevangenis geldt verder dat voor beide hetzelfde planologische regime geldt. Ook ten aanzien van het hotel op het voorterrein geldt dat er geen beperkingen zijn ten aanzien van externe veiligheid.

Parkeren in omliggende wijken

Gebiedscommissie Overschie maakt zich zorgen om het uitwijkgedrag van (lang-) parkeerders naar de omliggende wijken als gevolg van de parkeertarieven op RTHA. Reclamant is tegen invoering van betaald parkeren in de omliggende wijken. De gebiedscommissie maakt zich ook zorgen om optreden van zogeheten valet-parking bedrijfjes die overlast in de omliggende wijken veroorzaken. De gebiedscommissie vraagt om hierover met Schiphol in overleg te treden.

Reactie

De luchthaven is bevoegd om op het luchthaventerrein zelf de parkeerheffing te regelen. Daar heeft het bestemmingsplan geen invloed op. Ook het al dan niet invoeren van betaald parkeren in de omgeving van de luchthaven is geen aangelegenheid die in het bestemmingsplan voor de luchthaven wordt geregeld.

Naar aanleiding van de bespreking over het concept-Parkeerplan 2015-2018 is door de gebiedscommissie op 28 januari 2016 een brief gestuurd naar wethouder Langenberg, waarin ook deze zorgen met betrekking tot de overlast zijn genoemd. Een reactie op deze brief is in voorbereiding.

Openbaar vervoer

Gebiedscommissie Overschie merkt op dat de paragrafen 4.2 en 4.4 uit het planMER achterhaalde passages bevatten over de openbaar vervoer-ontsluiting van de luchthaven. Zo wordt op blz. 33 vermeld dat vanaf station Meijersplein een Airport - shuttle (lijn 50) rijdt die het Meijersplein met de vertrek - en aankomsthal van de Airport verbindt, terwijl deze lijn 50 inmiddels geruime tijd opgeheven is en dat de gewijzigde route van buslijn 33 deze functie overgenomen heeft. Daarnaast wordt op 34 melding gemaakt van een mogelijke tramverbinding naar de luchthaven, terwijl de Metropoolregio reeds enige tijd geleden besloten heeft om van dit idee af te zien.

Reactie

Voorgesteld wordt om de genoemde passages in de paragrafen 4.2 en 4.4 uit het planMER aan te passen (zie ook voorstel bij zienswijze 4.24).



De gebiedscommissie Hillegersberg-Schiebroek heeft een ongevraagd advies ingediend.

Relatie met het masterplan RtHA

Gebiedscommissie Hillegersberg-Schiebroek stelt dat het bestemmingsplan is gebaseerd op het Masterplan; het Masterplan bevat de ambitie van Schiphol om te groeien naar 2,4 miljoen passagiers. Het bestemmingsplan anticipeert hier volgens reclamant op en faciliteert de door Schiphol gewenste groei in passagiers. Reclamant stelt dat de landzijdige ontwikkeling (bestemmingsplan) derhalve niet los kan worden gezien van de luchtzijdige ontwikkeling (luchthavenbesluit) en dat het bestemmingsplan vooruitloopt op de luchtzijdige ontwikkeling.

Reactie

Zowel bij het opstellen van het masterplan als bij het opstellen van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" is het nu geldende luchthavenbesluit als uitgangspunt genomen. Beide plannen gaan in op de ruimtelijke ontwikkeling op de grond.

Deze ontwikkeling betreft met name de ontwikkeling van kantoor- en bedrijfsruimte, hotels, retail, hangars en parkeerplaatsen en komt voort uit de eisen en wensen van een moderne luchthaven en de marktvraag. Ook als het nieuwe luchthavenbesluit de huidige grenswaarde niet wijzigt, dan nog is er behoefte aan bijvoorbeeld kantoren, retail, reparatie- en onderhoudsfaciliteiten voor vliegtuigen.

In het voorliggende bestemmingsplan is de omvang van de terminal (in m²'s) vastgelegd. Voor een eventuele toekomstige uitbreiding van het terminalgebouw is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. De wijzigingsbevoegdheid houdt in dat indien, als gevolg van een nieuw luchthavenbesluit (te nemen in 2017), uitbreiding van de terminal nodig zou zijn, het bestemmingsplan daarop eenvoudig en snel kan worden aangepast.

De uitbreiding van de terminal die zonder wijzigingsbevoegdheid mogelijk is, is nu al noodzakelijk. Zo wordt de verouderde aankomsthal deels vervangen en is er een actuele extra ruimtevraag vanwege strengere regelgeving op het gebied van security.

Bestemmingsplanprocedure opschorten

Gebiedscommissie Hillegersberg-Schiebroek verzoekt de bestemmingsplanprocedure op te schorten in afwachting van het luchthavenbesluit.

Reactie

Doel van de bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" is om het gebied van een actueel planologisch kader te voorzien. Tevens is het noodzakelijk om voor het proefdraaien een locatie op het vliegveld aan te wijzen als industrieterrein met de daarbij behorende geluidszone. Uitgangspunt bij het bestemmingsplan is het huidige luchthavenbesluit.

Zo is bv in het bestemmingsplan de omvang van de terminal (in m²'s) vastgelegd, en in overeenstemming met het vigerende aanwijzing / omzettingsbesluit. Voor een eventuele toekomstige uitbreiding van het terminalgebouw is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. De wijzigingsbevoegdheid houdt in dat indien, als gevolg van een nieuw luchthavenbesluit (te nemen in 2017), uitbreiding van de terminal nodig zou zijn, het bestemmingsplan daarop eenvoudig en snel kan worden aangepast.



Terinzagelegging

De ontwerpbestemmingsplannen hebben zes weken ter inzage gelegen, van 11 december 2015 t/m 21 januari 2016.

De volgende reclamanten hebben hun zienswijze naar voren gebracht tegen het bestemmingsplan "**Rotterdam The Hague Airport**":

1. Provincie Zuid Holland (PZH).
2. Gemeente Lansingerland.
3. Gemeente Schiedam.
4. Vereniging Bewoners tegen Vliegtuigoverlast (BTV).
5. Vogel-, Vleermuis- en Vlinderwerkgroep Noordrand.
6. Verontruste Bewoners Rodenrijs (VBR).
7. Natuur- en Milieufederatie Zuid Holland (NMF-ZH).
8. Vereniging tegen Milieubederf (VTM).
9. Reclamant 9.
10. Reclamant 10.
11. Reclamant 11.
12. Reclamant 12.

De volgende reclamanten hebben tevens zienswijzen naar voren gebracht tegen het bestemmingsplan "**Parapluherziening geluidzone RTHA**":

Reclamant 2: Gemeente Lansingerland (zienswijze 2.5).

Reclamant 3: Gemeente Schiedam (zienswijze 3.1).

Reclamant 4: Vereniging Bewoners tegen Vliegtuigoverlast (BTV) (zienswijze 4.1, 4.6, 4.20).

Reclamant 5: Vogel-, Vleermuis- en Vlinderwerkgroep Noordrand (zienswijze 5.7).

Reclamant 6: Verontruste Bewoners Rodenrijs (VBR) (zienswijze 6.1, 6.10, 6.13).

Reclamant 7: Natuur- en Milieufederatie Zuid Holland (NMF-ZH) (zienswijze 7.1).

Reclamant 8: Vereniging tegen Milieubederf (VTM) (zienswijze 8.1, 8.4).

Reclamant 9: (zienswijze 9.1).

Reclamant 11: (zienswijze 11.1, 11.6)

Reclamant 12: (zienswijze 12.1, 12.2)

Samenvatting en beantwoording van de zienswijzen

Reclamant 1, Provincie Zuid-Holland

Luchtvaart- of luchthavengebondenheid nieuwe kantoren

Provincie Zuid-Holland refereert aan eerdere zienswijze in het kader van het wettelijk vooroverleg. PZH wil duidelijker vastleggen dat alle nog nieuw te bouwen 17.500 m2 kantoren functioneel gerelateerd zijn aan de luchthaven.

Reactie en voorstel



Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" gewijzigd vast te stellen:

-door artikel 13 lid 1 sub b als volgt aan te passen: "Binnen het plangebied is een bruto vloeroppervlak aan zelfstandige kantoren toegestaan van ten hoogste 40.604 m². Van deze m² is reeds 23.104 m² aanwezig ten tijde van vaststelling van het bestemmingsplan. Het resterend te ontwikkelen deel van 17.500 m² aan nieuwe kantoren dient luchtvaart of luchthavengerelateerd te zijn".

- door artikel 4 lid 1 sub c als volgt aan te passen: "kantoren, met dien verstande dat het bruto vloeroppervlak ten hoogste het oppervlak bedraagt zoals vermeld in artikel 13 onder b en het te ontwikkelen deel van 17.500 m² aan nieuwe kantoren dient luchtvaart of luchthavengerelateerd te zijn".

- door artikel 5 lid 1 sub c als volgt aan te passen: "kantoren, met dien verstande dat het bruto vloeroppervlak ten hoogste het oppervlak bedraagt zoals vermeld in artikel 13 onder b en het te ontwikkelen deel van 17.500 m² aan nieuwe kantoren dient luchtvaart of luchthavengerelateerd te zijn".

Reclamant 2, gemeente Lansingerland

2.1. Relatie met het Masterplan RTHA

Gemeente Lansingerland stelt dat het bestemmingsplan is gebaseerd op het Masterplan; het Masterplan bevat de ambitie van Schiphol om te groeien naar 2,4 miljoen passagiers. Het bestemmingsplan anticipeert hier volgens reclamant op en faciliteert de door Schiphol gewenste groei in passagiers.

Reactie

Zowel bij het opstellen van het masterplan als bij het opstellen van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" is het nu geldende luchthavenbesluit als uitgangspunt genomen. Beide plannen gaan in op de ruimtelijke ontwikkeling op de grond.

De berekeningen in het planMER van het bestemmingsplan zijn gebaseerd op 1,8 miljoen passagiers. Daarnaast is, als 'doorkijkje' naar een eventuele toekomstige groei naar 2,4 passagiers, een scenarioberekening gemaakt. Dit om inzicht te krijgen in wat dit zou betekenen. Het bestemmingsplan is gebaseerd op het aantal van 1,8 miljoen passagiers.

Deze ontwikkeling betreft met name de ontwikkeling van kantoor- en bedrijfsruimte, hotels, retail, hangars en parkeerplaatsen en komt voort uit de eisen en wensen van een moderne luchthaven en de marktvraag. Ook als het nieuwe luchthavenbesluit de huidige grenswaarde niet wijzigt, dan nog is er behoefte aan bijvoorbeeld kantoren, retail, reparatie-en onderhoudsfaciliteiten voor vliegtuigen.

In het voorliggende bestemmingsplan is de omvang van de terminal (in m²'s) vastgelegd. Voor een eventuele toekomstige uitbreiding van het terminalgebouw is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. De wijzigingsbevoegdheid houdt in dat indien, als gevolg van een nieuw luchthavenbesluit (te nemen in 2017), uitbreiding van de terminal nodig zou zijn, het bestemmingsplan daarop eenvoudig en snel kan worden aangepast.

De uitbreiding van de terminal die zonder wijzigingsbevoegdheid mogelijk is, is nu al noodzakelijk. Zo wordt de verouderde aankomsthal deels vervangen en is er een actuele extra ruimtevraag vanwege strengere regelgeving op het gebied van security.



Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze voor kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

2.2. Wijzigingsbevoegdheid Terminal

Reclamant merkt op dat de wijzigingsbevoegdheid

2.2.1 ten onrechte niet gebonden is aan een maximum aantal m2's en

2.2.2 aan een financiële onderbouwing.

Reactie en voorstel

Ad 2.2.1 Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en in het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" artikel 14.2 (wijziging vloeroppervlaktes terminalfaciliteiten)) aan te passen door bij 'groter bruto vloeroppervlak' toe te voegen: 'tot een maximum van 7000 m2' en de toelichting daarop aan te passen.

Reactie

Ad 2.2.2 De uitbreiding die met de wijzigingsbevoegdheid mogelijk wordt gemaakt is bedoeld voor verruiming oppervlakte van de verkeersruimte voor passagiers en bagage. De financiële onderbouwing moet geleverd worden bij het wijzigingsplan zelf.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport"). .

2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Reclamant is van mening er een gedegen onderzoek moet komen naar de actuele behoefte aan voorzieningen en dat geen afstemming heeft plaatsgevonden over de toevoeging van het vastgoedprogramma en dat daarmee niet wordt voldaan aan het adequaat doorlopen van de vereisten in de Ladder voor Duurzame Verstedelijking.

Reactie

De ladder voor duurzame verstedelijking is doorlopen, en samengevat opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport", onder hoofdstuk 4.4. Met de provincie Zuid-Holland en de toenmalige Stadsregio Rotterdam heeft afstemming plaatsgevonden over de toevoeging van specifieke luchthavengerelateerde kantoren, retailvoorzieningen en bedrijven, alsmede van hotelfaciliteiten. De provincie heeft aangegeven dat met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan het beoordelingskader in de provinciale Visie Ruimte en Mobiliteit en de Verordening Ruimte 2014, met uitzondering mbt de formulering van de noodzakelijke luchthavengebondenheid van de nog resterend te ontwikkelen 17.500 m2 aan nieuwe kantoorruimte. Bij de beantwoording van de zienswijze van de provincie (zie reclamant 1), wordt een voorstel gedaan tot aanscherping van deze formulering.



Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

2.4.1 Kantoren

Reclamant is van mening dat voor kantoorruimte onvoldoende in de regels is vastgelegd dat het moet gaan om luchthavengebonden activiteiten.

Reactie

Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" gewijzigd vast te stellen:

- door artikel 13 lid 1 sub b als volgt aan te passen: "Binnen het plangebied is een bruto vloeroppervlak aan zelfstandige kantoren toegestaan van ten hoogste 40.604 m². Van deze m² is reeds 23.104 m² aanwezig ten tijde van vaststelling van het bestemmingsplan. Het resterend te ontwikkelen deel van 17.500 m² aan nieuwe kantoren dient luchtvaart of luchthavengerelateerd te zijn".

- door artikel 4 lid 1 sub c als volgt aan te passen: "kantoren, met dien verstande dat het bruto vloeroppervlak ten hoogste het oppervlak bedraagt zoals vermeld in artikel 13 onder b en het te ontwikkelen deel van 17.500 m² aan nieuwe kantoren dient luchtvaart of luchthavengerelateerd te zijn".

- door artikel 5 lid 1 sub c als volgt aan te passen: "kantoren, met dien verstande dat het bruto vloeroppervlak ten hoogste het oppervlak bedraagt zoals vermeld in artikel 13 onder b en het te ontwikkelen deel van 17.500 m² aan nieuwe kantoren dient luchtvaart of luchthavengerelateerd te zijn".

2.4.2 detailhandel, bedrijven

Daarnaast is reclamant van mening dat ook voor bedrijfsruimte en detailhandel onvoldoende in de regels is vastgelegd dat het moet gaan om luchthavengebonden activiteiten.

Reactie

Voor bedrijfsruimte en detailhandel wordt een dergelijke specifieke eis niet gesteld.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

2.5 Bestemmingsplanprocedure opschorten

Reclamant verzoekt de bestemmingsplanprocedure op te schorten in afwachting van het luchthavenbesluit.

Reactie:

Doel van de bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" is om het gebied van een actueel planologisch kader te voorzien. Tevens is het noodzakelijk om voor het proefdraaien een locatie op het vliegveld aan te wijzen als industrieterrein met de daarbij behorende geluidszone. Uitgangspunt bij het bestemmingsplan is het huidige luchthavenbesluit.



Zo is bv in het bestemmingsplan de omvang van de terminal (in m2's) vastgelegd, en in overeenstemming met het vigerende aanwijzing / omzettingsbesluit. Voor een eventuele toekomstige uitbreiding van het terminalgebouw is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. De wijzigingsbevoegdheid houdt in dat indien, als gevolg van een nieuw luchthavenbesluit (te nemen in 2017), uitbreiding van de terminal nodig zou zijn, het bestemmingsplan daarop eenvoudig en snel kan worden aangepast.

Voorstel:

Wij stellen u voor de zienswijze tegen de bestemmingsplannen "Rotterdam The Hague Airport" en "Parapluherziening geluidzone RTHA" voor kennisgeving aan te nemen.

Reclamant 3, gemeente Schiedam

3.1. Relatie tussen bestemmingsplan en luchthavenbesluit.

Reclamant stelt dat de landzijdige ontwikkeling (bestemmingsplan) niet los kan worden gezien van de luchtzijdige ontwikkeling (luchthavenbesluit) en dat het bestemmingsplan vooruitloopt op de luchtzijdige ontwikkeling.

Reactie

Bij het opstellen van dit bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" voor de landzijdige ontwikkeling van de luchthaven is het nu geldende luchthavenbesluit (de vigerende omzettingsregeling) als uitgangspunt genomen.

Deze ontwikkeling betreft met name de ontwikkeling van kantoor- en bedrijfsruimte, hotels, retail, hangars en parkeerplaatsen en komt voort uit de eisen en wensen van een moderne luchthaven en de marktvraag. Ook als het nieuwe luchthavenbesluit de huidige grenswaarde niet wijzigt, dan nog is er behoefte aan bijvoorbeeld kantoren, retail, reparatie- en onderhoudsfaciliteiten voor vliegtuigen.

In het voorliggende bestemmingsplan is de omvang van de terminal (in m2's) vastgelegd. Voor een eventuele toekomstige uitbreiding van het terminalgebouw is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. De wijzigingsbevoegdheid houdt in dat indien, als gevolg van een nieuw luchthavenbesluit (naar verwachting te nemen in 2017), uitbreiding van de terminal nodig zou zijn, het bestemmingsplan daarop eenvoudig en snel kan worden aangepast.

De uitbreiding van de terminal die zonder wijzigingsbevoegdheid mogelijk is, is nu al noodzakelijk. Zo wordt de verouderde aankomsthal deels vervangen en is er een actuele extra ruimtevraag vanwege strengere regelgeving op het gebied van security.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze tegen de bestemmingsplannen "Rotterdam The Hague Airport" en "Parapluherziening geluidzone RTHA" voor kennisgeving aan te nemen.

3.2. Wijzigingsbevoegdheid terminal

Reclamant geeft aan dat in een wijzigingsbepaling

3.2.1 in voldoende mate moet worden bepaald in welke gevallen en op welke wijze gebruik gemaakt mag worden van de wijzigingsbepaling zoals bijvoorbeeld het maximum aantal m2's.

3.2.2 Daarnaast geeft reclamant aan dat een financiële onderbouwing ontbreekt.



Reactie en voorstel

Ad 3.2.1 Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en in het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" artikel 14.2 (wijziging vloeroppervlaktes terminalfaciliteiten)) aan te passen door bij 'groter bruto vloeroppervlak' toe te voegen: 'tot een maximum van 7000 m2'.

Reactie

Ad 3.2.2 De uitbreiding die met de wijzigingsbevoegdheid mogelijk wordt gemaakt is bedoeld voor verruiming oppervlakte van de verkeersruimte voor passagiers en bagage. De financiële onderbouwing moet geleverd worden bij het wijzigingsplan zelf.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

3.3. Luchtvaart- of luchthavengebondenheid nieuwe kantoren

Reclamant merkt op dat niet duidelijk in de regels staat dat de resterend te bouwen 17.500 m2 nieuwe kantoren volledig luchthavengebonden dient te zijn.

Reactie en voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" gewijzigd vast te stellen:

-door artikel 13 lid 1 sub b als volgt aan te passen: "Binnen het plangebied is een bruto vloeroppervlak aan zelfstandige kantoren toegestaan van ten hoogste 40.604 m2. Van deze m2 is reeds 23.104 m2 aanwezig ten tijde van vaststelling van het bestemmingsplan. Het resterend te ontwikkelen deel van 17.500 m2 aan nieuwe kantoren dient luchtvaart of luchthavengerelateerd te zijn".

- door artikel 4 lid1 sub c als volgt aan te passen: "kantoren, met dien verstande dat het bruto vloeroppervlak ten hoogste het oppervlak bedraagt zoals vermeld in artikel 13 onder b en het te ontwikkelen deel van 17.500 m2 aan nieuwe kantoren dient luchtvaart of luchthavengerelateerd te zijn".

- door artikel 5 lid 1 sub c als volgt aan te passen: "kantoren, met dien verstande dat het bruto vloeroppervlak ten hoogste het oppervlak bedraagt zoals vermeld in artikel 13 onder b en het te ontwikkelen deel van 17.500 m2 aan nieuwe kantoren dient luchtvaart of luchthavengerelateerd te zijn".



Reclamant 4, Vereniging Bewoners tegen Vliegtuigoverlast

4.1. Relatie bestemmingsplan, parapluherziening en luchthavenbesluit

Reclamant wil dat met de instemming met het bestemmingsplan en de parapluherziening geen voorschot wordt genomen op het nieuwe luchthavenbesluit.

Reactie

Bij het opstellen van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" voor de landzijdige ontwikkeling van de luchthaven is het nu geldende luchthavenbesluit (de vigerende omzettingsregeling) als uitgangspunt genomen.

Deze ontwikkeling betreft met name de ontwikkeling van kantoor- en bedrijfsruimte, hotels, retail, hangars en parkeerplaatsen en komt voort uit de eisen en wensen van een moderne luchthaven en de marktvraag. Ook als het nieuwe luchthavenbesluit de huidige grenswaarde niet wijzigt, dan nog is er behoefte aan bijvoorbeeld kantoren, retail, reparatie- en onderhoudsfaciliteiten voor vliegtuigen.

In het voorliggende bestemmingsplan is de omvang van de terminal (in m²'s) vastgelegd. Voor een eventuele toekomstige uitbreiding van het terminalgebouw is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. De wijzigingsbevoegdheid houdt in dat indien, als gevolg van een nieuw luchthavenbesluit (naar verwachting te nemen in 2017), uitbreiding van de terminal nodig zou zijn, het bestemmingsplan daarop eenvoudig en snel kan worden aangepast.

De uitbreiding van de terminal die zonder wijzigingsbevoegdheid mogelijk is, is nu al noodzakelijk. Zo wordt de verouderde aankomsthal deels vervangen en is er een actuele extra ruimtevraag vanwege strengere regelgeving op het gebied van security.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze tegen de bestemmingsplannen "Rotterdam The Hague Airport" en "Parapluherziening geluidzone RTHA" voor kennisgeving aan te nemen.

4.2. Passagiersaantallen

Reclamant vraagt duidelijkheid over de gehanteerde passagiersaantallen.

Reactie

Het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" is gebaseerd op het huidige luchthavenbesluit (de vigerende omzettingsregeling). Het luchthavenbesluit ging uit van een (in 2009 berekende) aantal van 1,3 miljoen passagiers. In de praktijk blijkt dat er binnen de grenswaarden en regels van het luchthavenbesluit plaats is voor 1,8 miljoen passagiers, onder andere als gevolg van een andere vlootmix, een hogere bezettingsgraad en een beter netwerk van bestemmingen. De berekeningen in de MER van het bestemmingsplan zijn gebaseerd op 1,8 miljoen passagiers. Daarnaast is, als 'doorkijkje' naar een eventuele toekomstige groei naar 2,4 passagiers, een scenarioberekening gemaakt. Dit om inzicht te krijgen in wat dit zou betekenen. Het bestemmingsplan is gebaseerd op het aantal van 1,8 miljoen passagiers.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze voor kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").



4.3. Exploitatie / rentabiliteit van de luchthaven

Reclamant vraagt zich af wat de uitbreiding van het programma op de landside van de luchthaven betekent voor de exploitatie, en of het bestemmingsplan niet wordt gemaakt om de rentabiliteit te vergroten

Reactie

Het Masterplan RTHA bevat de visie van Schiphol. Het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" regelt het in het Masterplan genoemde volume aan te ontwikkelen vastgoed voor de komende 10 jaar op de landzijde en faciliteert daarmee de ontwikkeling van de eerste fase van het programma dat is vastgelegd in de Raamovereenkomst Rotterdam Airport die de gemeente Rotterdam en N.V. Luchthaven Schiphol in 2001 hebben gesloten. Het gaat dan onder andere om de ontwikkeling van kantoor- en bedrijfsruimte, hotels, retail, hangars en parkeerplaatsen. Het te bouwen volume aan kantoren / bedrijven is geen direct gevolg van het passagiersvolume, maar komt voort uit de eisen en wensen van een moderne luchthaven en de marktvraag.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze voor kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

4.4. Ligging van RTHA in verstedelijkt gebied

Reclamant constateert dat de luchthaven in een verstedelijkt gebied ligt en vraagt welke maatregelen er worden genomen om de overlast op de omgeving te verminderen.

Reactie

Reclamant duidt hier op overlast in Schiebroek, Hillegersberg-Schiebroek, Schiedam en Lansingerland. Dit betreft echter vliegtuiggeluid. Dat valt buiten de scope van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport". Het bestemmingsplan regelt enkel de functies op de landzijde.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

4.5. Bestemmingsplannen en geluid

Reclamant vraagt naar de betrouwbaarheid van de geluidsonderzoeken omdat de toekomstige daadwerkelijke situatie kan afwijken van de huidige berekende toekomstverwachting.

Reactie

Het geluidsonderzoek voor het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" is gebaseerd op de in het bestemmingsplan aangegeven bestemmingen, zoals bedrijfscategorieën, volumes aan kantoren en bedrijven, passagiersaantallen en verkeersbewegingen. Dit is ook beoordeeld en akkoord bevonden door de commissie voor de m.e.r. Het geluidsonderzoek geeft daarmee een adequaat beeld van de huidige en toekomstig te verwachten situatie. Alle geluidsonderzoeken (verkeer, industrielawaai, proefdraaien) zijn uitgevoerd conform de wettelijk voorgeschreven rekenmethodiek.



Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze voor kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

4.6. Proefdraaien

Reclamant vindt (uitbreiding van) proefdraaien niet gewenst en de piekbelasting hoger dan 70 dB(A) onaanvaardbaar. Ook vraagt reclamant om bepaalde typen toestellen niet te laten proefdraaien. Daarnaast stelt reclamant dat in de parapluherziening niet duidelijk is geregeld dat het proefdraaien van de woningen af (in noordelijke richting) dient te gebeuren en dat de richtafstanden van proefdraaien niet voldoen aan de afstanden als bedoeld in de VNG-uitgave.

Reactie

Het proefdraaien op RTHA gebeurt alleen na onderhoud of reparatie van vliegtuigen. Vanwege de geluidbelasting is op grond van de huidige regelgeving het noodzakelijk een gedeelte van de luchthaven te zoneren, waarmee geborgd wordt dat buiten deze zone de geluidsbelasting niet hoger is dan 50 dB(A).

Dit proefdraaien hoort bij de reguliere bedrijfsvoering van een regionale luchthaven als RTHA.

In het geluidonderzoek is onderzocht op welke wijze de geluidhinder van het proefdraaien voor de omgeving zoveel mogelijk beperkt kan worden. Hierbij is rekening gehouden met de aanwezige en geplande woningen o.a. in Laag Zestienhoven en Park Zestienhoven. Dit heeft zich in de eerste plaats vertaald in het aanwijzen van de locatie waar het proefdraaien mag plaatsvinden.

Tevens is ook een beperking aangebracht in de richting waarin het vliegtuig moet staan tijdens het proefdraaien. Tot slot is ook het maximum programma per jaar en dag en naar type vliegtuig vastgelegd zodat de norm van 50 dB (A) op de gevel niet zal worden overschreden. De huidige hangars op de luchthaven werken als scherm om het geluid te beperken. In de geluidberekeningen is als uitgangspunt meegenomen dat het bedrijf RAS een gesloten wand van hangars bouwt. De bouw hiervan is in uitvoering.

Er is gemotiveerd afgeweken van de richtafstanden uit de VNG brochure. Het maatgevend aspect voor deze richtafstand betreft geluid. Conform de VNG publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) is de richtafstand voor proefdraaien 1000 meter naar rustig woongebied en 700 meter naar gemengd gebied. De richtafstanden geven een indicatie van de te verwachten milieubelasting. De daadwerkelijke milieubelasting is afhankelijk van veel factoren waaronder de specifieke bedrijfsactiviteiten en de geplande hinderbeperkende maatregelen. Conform de methodiek van de VNG geven de richtafstanden een indicatie van de noodzaak voor een gedetailleerd onderzoek naar de werkelijke milieubelasting. Bij het vaststellen van dit bestemmingsplan is een dergelijk onderzoek uitgevoerd. De uitkomst van het onderzoek is dat het proefdraaien inpasbaar is.

Naast de geluidzone is in het kader van een goede ruimtelijke ordening tevens aandacht besteed aan piekbelasting ten gevolge van het proefdraaien. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de maximale piekbelasting 71,5 dB(A) is. Deze maximale piekbelasting is berekend op de hogere bouwlagen van één (geprojecteerde) appartementengebouw in park Zestienhoven. Op de begane grond van de geprojecteerde grondgebonden woningen is de geluidsbelasting maximaal 70 dB(A). Naar verwachting komt de maximale piekbelasting van 71,5 dB(A) niet meer dan 24 dagen per jaar voor. Deze piek treedt op deze dagen één keer per dag op en duurt niet langer dan 5 minuten. In het akoestisch onderzoek zijn verschillende maatregelen



afgewogen ter reductie van deze piekbelasting (maatregelen aan de bron, in het overdrachtsgebied en bij de ontvanger). Gelet op de lage frequentie waarmee de piekgeluiden optreden, de hoogte van de piekgeluiden, de onlosmakelijke samenhang van de piekgeluiden met het functioneren van de luchthaven, de voor de bedrijfsvoering onvermijdbare situatie en de maatregelen die zijn overwogen, wordt de piekbelasting aanvaardbaar geacht.

De maximale geluidbelasting op de omgeving is nu via het bestemmingsplan geregeld door het vastleggen van de geluidzone in het bestemmingsplan en de parapluherziening. In de omgevingsvergunning behorende bij de luchthaven als Inrichting worden verdere voorwaarden genoemd waaraan het proefdraaien dient te voldoen. Een vergunningprocedure voor het adequaat reguleren van het proefdraaien volgt als het bestemmingsplan en de bijbehorende geluidzone is vastgesteld. De toekomstige vergunning biedt vervolgens de mogelijkheid tot handhaving. Proefdraaien is gekoppeld aan veiligheid en onderhoud van alle typen toestellen die op RTHA vliegen. Het bestemmingsplan regelt de ruimtelijke condities waaronder dit proefdraaien kan plaatsvinden. Het bestemmingsplan gaat niet over gewenste of ongewenste vliegtuigtypen.

De uitbreiding van de periode van proefdraaien van 8-18 uur nu naar 7-19 uur in de toekomst is geen gevolg van het bestemmingsplan, maar van een wetswijziging (Wet Luchtvaart).

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze tegen de bestemmingsplannen "Rotterdam The Hague Airport" en "Parapluherziening geluidzone RTHA" ongegrond te verklaren.

4.7 Grondgeluid

Reclamant vindt dat onderzoek moet worden gedaan naar grondgeluid.

Reactie

Grondgeluid treedt op wanneer een vliegtuig zich aan het begin van de startbaan gereed maakt voor opstijgen. Het grondgeluid is daarmee onderdeel van de startprocedure voor een opstijgend vliegtuig, en daarmee luchtverkeersgeluid. Dit is onderdeel van het luchthavenbesluit en niet van dit bestemmingsplan.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

4.9. Zakelijk profiel

Reclamant zet vraagtekens bij het zakelijk profiel van RTHA en vraagt om in het bestemmingsplan op te nemen wat zakelijk en leisure vliegverkeer is. Ook vraagt reclamant om een duidelijke termijn waarin 50% van de reizigers zakelijk moet zijn.

Reactie:

Zoals in toelichting van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" is opgenomen heeft RTHA de ambitie om de komende 10 jaar uit te groeien tot de zakenluchthaven van de Zuidvleugel met een versterking van het netwerk van zakelijke bestemmingen in Europa. Deze primaire functie als zakenluchthaven wordt aangevuld door maatschappelijke verkeer zoals trauma- en politievvluchten, Europese vakantiebestemmingen, inkomend toerisme en uitwijkverkeer.



Dit bestemmingsplan regelt de landzijdige ontwikkeling van de luchthaven. Het bieden van een kwalitatief hoogwaardig vestigingsklimaat voor bedrijvigheid op de luchthaven zal hiervoor een versterkende en aantrekkende werking hebben.

Het is niet mogelijk om in het bestemmingsplan op te nemen wat zakelijk en leisure vliegverkeer is.

Voorstel:

Wij stellen u voor de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

4.10. Stille vloot.

Reclamant stelt vraagtekens bij de uitspraak dat de vloot op RTHA tot de stilste in zijn klasse behoort en vraagt om uitvoerige onderbouwing.

Reactie:

Op dit moment worden voor de westerse wereld nog maar door twee vliegtuigfabrikanten vliegtuigen geproduceerd met meer dan 130 stoelen. Dit zijn Airbus en Boeing. Op Rotterdam The Hague Airport kunnen (gezien de beperkte baanlengte) hoofdzakelijk vliegtuigen tot ca 210 stoelen opereren. In praktijk betekent dit vliegtuigen van de Airbus 320 familie en de Boeing 737 familie. De vliegtuigen die nu op RTHA gebruikt worden behoren tot de huidige generatie vliegtuigen van de Airbus 320 familie (ontwikkeld 1988-1995) en de Boeing 737 Next Generation familie (ontwikkeld rond 1998). Deze vliegtuigen worden op dit moment nog steeds door Boeing en Airbus geleverd. Het zijn de meest moderne en stille types van dit moment. Recent is zowel Airbus als Boeing begonnen met een volgende generatie van genoemde vliegtuigtypen. Van de Airbus A320neo zijn inmiddels de eerste exemplaren opgeleverd, de andere modellen (A319 en A321) en motorvarianten zijn nog in ontwikkeling. Boeing heeft recentelijk een eerste proefvlucht gemaakt met de Boeing 737-Max8, de andere modellen (Max7 en Max9) zijn nog in ontwikkeling. Van de Boeing 737-Max serie zijn nog geen exemplaren afgeleverd aan luchtvaartmaatschappijen. Deze volgende generatie vliegtuigen zouden stiller en zuiniger moeten worden dan de huidige generatie die op RTHA vliegt. Echter, dit kan nog enige jaren duren. Tot dat moment zijn de huidige Boeings en Airbussen de stilste representanten van hun klasse.

Voorstel:

Wij stellen u voor de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

4.11. Ultrafijnstof

Reclamant wil onderzoek naar ultrafijnstof en opname van de resultaten in het bestemmingsplan.

Reactie

Zoals in het planMER wordt aangegeven zijn er geen wettelijke normen bestaan ten aanzien van ultrafijnstof. De gemeente Rotterdam heeft in het kader van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam the Hague Airport (BRR), samen met de gemeenten Lansingerland, Schiedam en de Provincie Zuid-Holland aangedrongen op een onderzoek naar ultrafijnstof in het kader van het milieuonderzoek ten behoeve van het luchthavenbesluit. Het ministerie van I&M laat berekeningen uitvoeren die een indicatie geven van de ultrafijnstof-niveaus rond het vliegveld.



De daaruit volgende vervolgstappen zullen in het kader van de luchthavenbesluit-procedure met de BRR worden gedeeld. In het kader van het luchthavenbesluit komt er dus een onderzoek naar ultrafijnstof.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

4.12. Waterkwaliteit

Reclamant vindt dat niet adequaat is onderzocht dat de waterkwaliteit niet verslechtert als gevolg van het bestemmingsplan.

Reactie

In het waterhuishoudingsplan (van april 2014, is bijlage bij het MER) is de huidige waterkwaliteit beschreven en de mogelijke consequenties die de landzijdige ontwikkelingen op RTHA en de veranderingen in het watersysteem kunnen hebben op de waterkwaliteit. Door de aanpassingen in het watersysteem (verbreding watergangen, aanleg natuurvriendelijke oevers) zal de waterkwaliteit naar verwachting verbeteren. Het waterhuishoudingsplan is tot stand gekomen in overleg met de waterbeheerder.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

4.13. Ecologie en Verdrag van Chicago

Reclamant stelt dat getoetst had moeten worden aan het Verdrag van Chicago en dat niet is gemotiveerd welke afwegingen m.b.t. natuurvriendelijke oevers, het talud van het waterschap HHSK en de Kaderrichtlijn Water zijn gemaakt t.o.v. het Verdrag van Chicago.

Reactie

Het verdrag van Chicago is voor RTHA niet meer relevant. Het Verdrag van Chicago is voor Rotterdam The Hague Airport vervangen door Europese EASA-regelgeving ten aanzien van luchthavens. De EASA-regelgeving volgt het Verdrag van Chicago maar gaat op sommige details iets verder. Nu is relevant Commission Regulation (EU) No 139/2014.

Het verdrag behandelt veel onderwerpen, zoals bevorderen veiligheid vliegverkeer.

De afweging om géén natuurvriendelijke oevers op het luchthaventerrein aan te leggen is ingegeven door het feit dat vogels nabij het vliegveld zoveel mogelijk geweerd moeten worden, om botsingen tussen vliegtuigen en vogels te voorkomen. Hiermee is de vliegveiligheid en de veiligheid van de omgeving gedienden wordt voldaan aan een van de doelstellingen uit het verdrag.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").



4.14. Ecologie: gebieden en soorten

Reclamant stelt dat onderzoek had moeten worden gedaan naar effecten op Natura2000-gebieden (stikstofdepositie en de verstoring van broed-en leefgebieden).

Reactie

In het planMER is onderzoek gedaan naar de mogelijke effecten op Natura2000-gebieden.

De depositie van stikstof is een belangrijk aspect voor beoordelingen rondom Natura 2000-gebieden. Deze depositie geeft een ongewenst verzurende werking op deze gebieden. Bij een toename van meer dan 0,05 mol/ha/jaar in de Natura 2000-gebieden is een toetsing in het kader van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) noodzakelijk.

Het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" betreft ruimtelijke ontwikkelingen op de landzijde (vastgoed, verkeer, buitenruimte). Voor deze ontwikkelingen is onderzoek gedaan.

De berekende toename van stikstofdepositie (< 0,01 mol/ha/jr) ten gevolge van de toename van het wegverkeer als gevolg van de landzijdige ontwikkelingen, op de meest dichtbijgelegen natuurgebieden, is zeer gering. Het proefdraaien levert een zeer geringe emissie van stikstof. De toename van de stikstofdepositie zal dan ook ver onder de normen voor stikstofdepositie (0,05 mol/ha/jr) blijven.

Uitvoering van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport", ook het proefdraaien, heeft geen invloed op Natura2000-gebieden. De Natura2000 gebieden liggen op te grote afstand van de luchthaven. Binnen een straal van 10 km liggen geen Natura2000 gebieden. Het dichtstbijzijnde N2000 gebied is Kapittelduinen bij Hoek van Holland. Het bestemmingsplan zorgt niet voor stikstofdepositie op Kapittelduinen

Uitvoering van het bestemmingsplan leidt evenmin tot aantasting van leef-en fourageergebieden van vogels en vleermuizen.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

4.15. Milieudeskundige

Reclamant vraagt om verheldering van mandatering milieudeskundige anders dan de DCMR onder verwijzing naar artikel 1.37 van de regels ("DCMR of een in de plaats tredende instantie").

Reactie

De DCMR Milieudienst Rijnmond is de adviseur van de gemeente Rotterdam. Daarnaast voert de DCMR een aantal wettelijke taken uit in het kader van milieuregeling. Voor het bestemmingsplan heeft het begrip 'milieudeskundige' alleen betrekking op de uitvoering van dit bestemmingsplan, en niet op de uitvoering van bv Flora- en faunawet of de Natuurbeschermingswet.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").



4.16. Externe veiligheid en groepsrisico

Reclamant stelt dat het "groepsrisicobeleid vanwege luchtvaart in de omgeving van RTHA niet is vertaald naar het bestemmingsplan.

Reactie

In het planMER is het onderzoek met betrekking tot externe veiligheid opgenomen en geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid de uitvoering van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" niet in de weg staat.

In deze zienswijze wordt ook verwezen naar het provinciale beleid met betrekking tot groepsrisico in de omgeving van RTHA en het daarmee verbonden zogeheten 'verantwoordingsgebied'. Dit beleid betreft de verantwoording met betrekking tot het groepsrisico voor ontwikkelingen die buiten het luchthaventerrein plaatsvinden. Het is met betrekking tot dit bestemmingsplan niet van toepassing.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

4.17. Luchtvaart- of luchthavengebondenheid nieuwe kantoren

Reclamant wil een duidelijker borging van het begrip 'luchthavengebonden' alsmede een regeling die er voor zorgt dat dit ook voor toekomstige huurders geldt.

Reactie en voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" gewijzigd vast te stellen:

- door artikel 13 lid 1 sub b als volgt aan te passen: "Binnen het plangebied is een bruto vloeroppervlak aan zelfstandige kantoren toegestaan van ten hoogste 40.604 m². Van deze m² is reeds 23.104 m² aanwezig ten tijde van vaststelling van het bestemmingsplan. Het resterend te ontwikkelen deel van 17.500 m² aan nieuwe kantoren dient luchtvaart of luchthavengerelateerd te zijn".

- door artikel 4 lid 1 sub c als volgt aan te passen: "kantoren, met dien verstande dat het bruto vloeroppervlak ten hoogste het oppervlak bedraagt zoals vermeld in artikel 13 onder b en het te ontwikkelen deel van 17.500 m² aan nieuwe kantoren dient luchtvaart of luchthavengerelateerd te zijn".

- door artikel 5 lid 1 sub c als volgt aan te passen: "kantoren, met dien verstande dat het bruto vloeroppervlak ten hoogste het oppervlak bedraagt zoals vermeld in artikel 13 onder b en het te ontwikkelen deel van 17.500 m² aan nieuwe kantoren dient luchtvaart of luchthavengerelateerd te zijn".

4.18. Financiële uitvoerbaarheid

Reclamant stelt vraagtekens bij de financiële uitvoerbaarheid.

Reactie

Alle gronden die liggen binnen de plangrenzen van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" zijn in erfpacht uitgegeven aan Rotterdam Airport B.V. Hierover zijn in 2001



afspraken over gemaakt tussen de gemeente en N.V. Luchthaven Schiphol, die zijn vastgelegd in een Raamovereenkomst. Deze afspraken zijn tevens vastgelegd in de verschillende erfpachtovereenkomsten die tussen de gemeente en Rotterdam Airport B.V. zijn gesloten. Er hoeft derhalve geen exploitatieplan voor het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" te worden vastgesteld.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

4.19. Parkeervoorzieningen

Reclamant verzoekt om onderzoek of uitbreiding van de parkeercapaciteit wenselijk is.

Reactie

Het in de toelichting van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" opgenomen aantal parkeerplaatsen is een afgeleide van de bij uitvoering van het bestemmingsplan benodigde aantal parkeerplaatsen voor kantoren, bedrijven, voorzieningen en luchtreizigers. Het aantal parkeerplaatsen correspondeert hiermee en is **meegenomen in het uitgevoerde verkeerskundig onderzoek**.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

4.20. Gebied leefklimaat

Reclamant vraagt waarom de woonkernen van Schiebroek en Overschie niet in het overzicht van het geluidniveau zijn opgenomen.

Reactie

De ontwikkelingen die het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" mogelijk maakt hebben geen invloed op het geluidsniveau in de woonkernen van Overschie en Schiebroek. Het bestemmingsplan "Paraplulherziening geluidzone RTHA" raakt evenmin de woonkernen Overschie en Schiebroek. De geluidzone behorende bij het gezoneerde bedrijventerrein ligt buiten deze woonkernen.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze tegen de bestemmingsplannen "Rotterdam The Hague Airport" en "Paraplulherziening geluidzone RTHA" ter kennisgeving aan te nemen.

4.21 Groei verkeer

Reclamant geeft aan dat in het geluidrapport gesteld wordt dat de verkeersgroei door autonome ontwikkelingen veel groter is dan de verkeersgroei van de geplande ontwikkelingen van RTHA. Reclamant vraagt zich af of, wanneer de toename van verkeer zo beperkt is, een dergelijke mega-uitbreiding noodzakelijk is en stelt voor hier onderzoek naar te doen.

Reactie

De verkeersonderzoeken zijn gedaan op basis van de uitgangspunten van het plan.



Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ter kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

4.22. Cumulatieve geluidbelasting

Reclamant is blij met aandacht voor cumulatieven, maar wil dat ook op detailniveau.

Reactie

In het planMER is gerekend op het detailniveau dat past bij dit ruimtelijk plan. Daarnaast is een scenario doorgerekend met betrekking tot de ontwikkelingen rond de A16 Rotterdam en een scenario van 2,4 miljoen passagiers. Dit om zicht te krijgen op het maximaal denkbare effect. De bijdrage van ontwikkelingen die het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" mogelijk maakt op de geluidbelasting is marginaal.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

4.23. Duurzaamheid

Reclamant wil in het bestemmingsplan expliciete aanduiding hoe wordt ingegaan op 'minder hinder' in relatie tot de beleidsvisie Duurzaamheid en Milieu 2013-2017 van de PZH en programma Duurzaam 2010-2014 van Rotterdam.

Reactie

In de toelichting van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" wordt aangegeven dat wordt aangesloten op de 10 belangrijkste punten van het Programma Duurzaam. Zo wordt onder andere gebruik gemaakt van warmtekoudeopslag. De 'lege' gedeelten van de luchthaven worden groen ingevuld of krijgen de mogelijkheid om als zonnepanelenpark ingevuld te worden. Er wordt gestreefd naar optimalisatie van het gebruik van fiets en OV. RTHA is pilotproject geweest voor duurzame gebiedsontwikkeling volgens de BREEAM-normen. Nieuwbouw van gebouwen geschiedt duurzaam en ze zijn energiezuinig in gebruik. Hinder als gevolg van dit bestemmingsplan op de omgeving is minimaal. Hinder op de omgeving als gevolg van vliegbewegingen valt buiten het bestek van dit bestemmingsplan.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

4.24. Ontsluiting RTHA met OV

Reclamant wil actualisering van de beschrijving van de OV-ontsluiting van de luchthaven. Zo wordt op blz. 33 in het planMER vermeld dat vanaf station Meijersplein een Airport - shuttle (lijn 50) rijdt die het Meijersplein met de vertrek - en aankomsthal van de Airport verbindt, terwijl deze lijn 50 inmiddels geruime tijd opgeheven is en dat de gewijzigde route van buslijn 33 deze functie overgenomen heeft. Daarnaast wordt op 34 melding gemaakt van een mogelijke tramverbinding naar de luchthaven, terwijl de Metropoolregio reeds enige tijd geleden besloten heeft om van dit idee af te zien.



Reactie en voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze gegrond te verklaren en de genoemde passages in de paragrafen 4.2 en 4.4 in het planMER aan te passen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

4.25. Ladder voor duurzame verstedelijking

Reclamant stelt dat onderbouwing voor aanvullend kantoren-, retail- en bedrijvenprogramma ontbreekt.

Reactie

De ladder voor duurzame verstedelijking is doorlopen, en samengevat opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport", onder hoofdstuk 4.4. Met de provincie Zuid-Holland en de toenmalige Stadsregio Rotterdam heeft afstemming plaatsgevonden over de toevoeging van specifieke luchthavengerelateerde kantoren, retailvoorzieningen en bedrijven, alsmede van hotelfaciliteiten. De provincie heeft aangegeven dat met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan het beoordelingskader in de provinciale Visie Ruimte en Mobiliteit en de Verordening Ruimte 2014, met uitzondering mbt de formulering van de noodzakelijke luchthavengebondenheid van de nog resterend te ontwikkelen 17.500 m2 aan nieuwe kantoorruimte. Bij de beantwoording van de zienswijze van de provincie (zie reclamant 1, wordt voorstel gedaan tot aanscherping van deze formulering).

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

4.26. Aanpassing waterpeil

Reclamant stelt dat niet wordt aangegeven wat de gevolgen zijn van aanpassing van het waterpeil op de omgeving.

Reactie

De aanpassing van het waterpeil heeft enkel betrekking op het peil op het luchthaventerrein (de omringende sloot), niet op het peil in de verdere omgeving. De verlaging van het peil op het luchthaventerrein heeft geen consequenties voor de omgeving. Zowel het onderzoeksbureau Tauw als het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard hebben aangegeven dat het aanpassen van het waterpeil op het luchthaventerrein geen gevolgen heeft voor het waterpeil in de omgeving dan wel verzakkingsrisico's met betrekking tot de bebouwing in de omgeving met zich mee brengt (zie waterhuishoudingsplan, bijlage planMER).

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

4.27. Bestaande situatie en bestemmingsplan

Reclamant heeft de indruk dat aan de bestaande situatie weinig betekenis wordt toegekend.



Reactie

In het planMER wordt uitvoerig aandacht besteed aan de huidige situatie. Dit is immers het uitgangspunt voor de effectbepalingen van toekomstige ontwikkelingen en daardoor noodzakelijk om een planMER te kunnen opstellen.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

4.28. Vroege en late vluchten

Reclamant wil beperking van ochtend- en avondvluchten en in het weekend stopzetting of zeer beperkt vliegverkeer.

Reactie

Het tijdstip van vluchten is een onderwerp dat niet in dit bestemmingsplan wordt geregeld, maar in het kader van de procedure voor het luchthavenbesluit.

Voorstel:

Wij stellen u voor de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

4.29. Overige opmerkingen.

Reclamant heeft enkele tekstuele opmerkingen m.b.t. de toelichting van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

Reactie en voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze gegrond te verklaren en de voorgestelde aanpassingen over te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

4.30 Hotel

Reclamant merkt op dat overnachtende passagiers op de luchthaven een negatieve macro-economische waarde genereren. Reclamant ziet twee locaties voor een hotel.

Reactie:

In het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" is opgenomen dat maximaal 400 hotelkamers gerealiseerd mogen worden. Op dit moment zijn er inderdaad meerdere locaties voor een hotel. Eén hotel is reeds gerealiseerd en het andere hotel zal in 2016 in gebruik worden genomen.

Niet valt in te zien dat deze hotels een negatieve economische waarde genereren.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze voor kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").



4.31 Parapluherziening en geluid

4.31.1 Reclamant geeft aan dat in het geluidsonderzoek mbt industrie de zin staat: "Het gaat in dit geval dan voornamelijk om het proefdraaien van de vliegtuigen en om de geluidsproductie van het programma landzijde. Reclamant stelt dat voornamelijk suggereert dat er meer gebeurt dan alleen proefdraaien en dat dat dan ook onderzocht moet worden.

Reactie

In het rapport is bedoeld te zeggen dat er naast het akoestisch maatgevende proefdraaien er andere bronnen zijn die in onderzoek zijn meegenomen die, voortkomen uit het landzijdige programma . Alle relevante bronnen op het industrieterrein zijn in het akoestisch onderzoek opgenomen.

Zoals al aangegeven in de inleiding van het raadsvoorstel is bij de start van de terinzagelegging van het bestemmingsplan gebleken dat bij de "Parapluherziening geluidzone RTHA" niet de allerlaatste versie van het geluidrapport (met datum 23 juli 2015) was bijgevoegd. Dit is tijdens de terinzagelegging alsnog gebeurd. Deze laatste versie van het geluidrapport is overigens gelijk aan het rapport dat gevoegd was bij de stukken van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport".

In het geluidrapport van 23 juli 2015 is dit aspect met dezelfde tekst opgenomen, bij paragraaf 3.3 (pag.13)

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Parapluherziening geluidzone RTHA").

4.31.2

Reclamant geeft aan dat in tabel 17 van het geluidonderzoek gesproken wordt van een afname van de geluidsbelasting tov de autonome situatie. Dit komt doordat enkele (hoge) gebouwen gerealiseerd gaan worden, die een afschermende werking gaan hebben. Reclamant geeft aan dat deze conclusie voorbarig is, omdat nu niet zeker is dat deze gebouwen gerealiseerd gaan worden.

Reactie

De bedoelde tabel, tabel 17 (tabel 25 van geluidrapport 23 juli 2015, met dezelfde begeleidende tekst) geeft inzicht in de verwachte situatie 2024. In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van de toekomstige situatie zoals opgenomen in de bestemmingsplannen.

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Parapluherziening geluidzone RTHA").

4.31.3

Reclamant geeft aan dat op pagina 30 van het geluidrapport wordt gesteld dat er een toename is van verkeer op een tweetal wegen, met toevoeging dat dit komt door de autonome ontwikkeling. Reclamant stelt dat aangegeven moet worden hoe om te gaan met deze toename en of hiertoe maatregelen moeten worden genomen die verankerd moeten worden in het bestemmingsplan.



Reactie

Zoals in de rapporten is opgenomen wordt de toename veroorzaakt door de algemene mobiliteitsgroei, veroorzaakt door de ontwikkeling in de regio vanwege o.a. de realisatie van de woonwijk Zestienhoven en de toename van het aantal passagiers op RTHA (passend binnen huidig Aanwijzingsbesluit). Het bestemmingsplan zelf zorgt niet voor toename van het wegverkeerslawaai.

In het geluidrapport van 23 juli 2015 is dit aspect opgenomen, bij paragraaf 4.1.6 (pag 49)

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Parapluherziening geluidzone RTHA").

4.31.4

Reclamant constateert dat in het geluidrapport is opgenomen dat luchtvaartgeluid niet van belang is voor het onderzoek, maar dat bij de berekening van de cumulatie van de geluidbelasting het luchtvaartlawaai wel wordt meegenomen, maar in het rapport verder (in de conclusie) niet wordt genoemd.

Reactie

Ook in de conclusie van het geluidrapport wordt ingegaan op cumulatie van het geluid, waarbij ook de luchtvaart wordt genoemd. Niet duidelijk is wat reclamant met deze opmerking bedoeld.

In het geluidrapport van 23 juli 2015 is dit aspect opgenomen, bij paragraaf 5 (pag 68)

Conclusie

Wij stellen u voor deze zienswijze ter kennisgeving aan te nemen ("Parapluherziening geluidzone RTHA").

Reclamant 5, Vogel-, Vleermuis- en Vlinderwerkgroep Noordrand

5.1. Zakelijk profiel

Reclamant vreest voor toename milieuhinder en wil daarom terug naar een kleine zakenluchthaven.

Reactie

Zoals in toelichting van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" is opgenomen heeft RTHA de ambitie om de komende 10 jaar uit te groeien tot de zakenluchthaven van de Zuidvleugel met een versterking van het netwerk van zakelijke bestemmingen in Europa. Deze primaire functie als zakenluchthaven wordt aangevuld door maatschappelijke verkeer zoals trauma- en politievluchten, Europese vakantiebestemmingen, inkomend toerisme en uitwijkverkeer.

Dit bestemmingsplan regelt de landzijdige ontwikkeling van de luchthaven.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").



5.2. Kleine luchtvaart.

Reclamant vraagt of er nog pogingen worden ondernomen om de kleine luchtvaart naar elders te verplaatsen.

Reactie

Op dit moment wordt geen onderzoek gedaan of actie ondernomen om de kleine luchtvaart uit te plaatsen. Het verplaatsen of uitplaatsen van de kleine luchtvaart is overigens een onderwerp in het luchthavenbesluit. Het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" gaat daar niet over.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

5.3. Schoon railvervoer

Reclamant vraagt om inzet op meer schoon railvervoer (HSL) en minder vervuילend vliegverkeer.

Reactie

Dit bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" betreft de landzijdige ontwikkeling van het vliegveld.

Het stedelijk verkeersplan van de gemeente Rotterdam gaat in op het voorgestane beleid t.a.v. de gewenste toekomstige ontwikkeling van de mobiliteit in stad en regio. Dit verkeersplan is op dit moment onderwerp van consultatie. Het verkeersplan doet geen uitspraken over substitutie van vliegverkeer door HSL-verkeer. Wel pleit het verkeersplan voor een betere OV-ontsluiting van de luchthaven.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

5.4. Proefdraailocatie

Reclamant ziet proefdraailocatie in strijd met de Parijse klimaatakkoord.

Reactie

Eind vorig jaar werd in Parijs door alle 195 aanwezige landen een akkoord gesloten over de bestrijding van klimaatverandering en het omgaan met de gevolgen daarvan. De belangrijkste doelstelling van het klimaatakkoord van Parijs is om de gemiddelde mondiale temperatuurstijging te beperken tot "well below 2 degrees" en om moeite te doen om deze te beperken tot 1,5 graad. Nederland neemt deel aan het klimaatakkoord als onderdeel van de Europese Unie. Europa heeft ingezet op 40% emissiereductie van broeikasgassen (CO₂ is de belangrijkste) in 2030 ten opzichte van 1990. In 2050 moet een reductie van 80-95% bereikt worden op Europees grondgebied.

Er wordt gewerkt aan een Rotterdams pakket van maatregelen dat deze opgave lokaal moet vertalen.



Niet valt in te zien dat het proefdraaien na noodzakelijk onderhoud in strijd is met dit verdrag.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

5.5 Ultra fijnstof

Daarnaast vraagt reclamant om onderzoek naar ultrafijnstof.

Reactie:

Zoals in het planMER wordt aangegeven zijn er geen wettelijke normen ten aanzien van ultrafijnstof. De gemeente Rotterdam heeft in het kader van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam the Hague Airport (BRR), samen met de gemeenten Lansingerland, Schiedam en de Provincie Zuid-Holland aangedrongen op een onderzoek naar ultrafijnstof in het kader van het milieuonderzoek ten behoeve van het luchthavenbesluit. Het ministerie van I&M laat berekeningen uitvoeren die een indicatie geven van de ultrafijnstof-niveaus rond het vliegveld. De daaruit volgende vervolgstappen zullen in het kader van de luchthavenbesluit-procedure met de BRR worden gedeeld. In het kader van het luchthavenbesluit komt er dus een onderzoek naar ultrafijnstof.

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

5.6 Omzettingsregeling

Reclamant is tegenstander van het gebruik van de omzettingsregeling.

Reactie

De omzettingsregeling is het gevolg van een wetswijziging, namelijk de overgang van de luchtvaartwet naar de wet luchtvaart. Als gevolg van deze wetswijziging diende het, onder het oude wettelijk regime opgestelde aanwijzingsbesluit te worden omgezet. Onder de nieuwe wet spreekt men van een luchthavenbesluit. Overigens heeft de omzetting voor wat betreft de grenswaarden en regels voor het luchtverkeer geen gevolgen.

Voorstel:

Wij stellen u voor de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

5.7 Flora- en faunawet en geluidcontour

Reclamant vraagt zich af of de Flora-en faunawet wel de instelling van een geluidcontour in de Polder Schieveen toelaat. Daarnaast vreest reclamant voor het vleermuizenreservaat bij De tempel aan de Schie.

Reactie

Op relatief korte afstand van RthA liggen gebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). In het Natuurbeheerplan zijn voor de EHS verschillende leefgebieden aangewezen. Op korte afstand van de luchthaven gaat het om leefgebied 'open grasland',



geschikt voor weidevogels. Bij de Ackerdijksche Plassen zijn delen ook aangewezen voor hoog- en laagveenbos, leefgebied voor bosvogels.

Voor weidevogels bedraagt de verstoringsgrens 47 dB, voor bosvogels 42 dB. Zoals uit bijgevoegde kaart 'Geluidcontouren RTHA t.o.v. beschermde gebieden' (bijlage 7), blijkt, valt het overgrote deel van deze gebieden buiten de aangegeven verstoringsgrenzen.

Een zeer beperkt deel van de EHS in de zuidwestpunt van de Polder Schieveen ligt binnen de 47 dB contour van het gezonde industrieterrein RTHA.

Dit gebied is al verstoord door de ligging in de oksel van de A13 en de N209 en de ligging binnen de luchtvaartgeluidszones van de luchthaven. De geluidzone van het industrieterrein RTHA leidt niet tot meer verstoring van het EHS-gebied. Ook verstoring van de bosvogels door RTHA is niet aan de orde, aangezien de 42 dB contour op ruime afstand van de Ackerdijksche Plassen is gelegen.

Vleermuisreservaat: de geluidcontour van de parapluherziening industriegeluid strekt zich niet uit tot de omgeving van De Tempel aan de Schie, maar heeft slechts werking op het luchthaventerrein zelf en enkele direct aangrenzende gebieden. De Tempel wordt door de geluidcontour van het industrieterrein niet 'geraakt' (ecologisch onderzoek, bijlage bij planMER).

Er is geen sprake van verstoring of aantasting van leefgebied en/of vaste verblijfplaatsen (dat is de feitelijke toetsing aan de FFW). Het is derhalve niet nodig om een ontheffing aan te vragen.

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze tegen de bestemmingsplannen "Rotterdam The Hague Airport" en "Parapluherziening geluidzone RTHA" ongegrond te verklaren.

5.8 A13/16 (A16 Rotterdam)

Reclamant vreest grote toename en overschrijding van milieunormen en vraagt nader onderzoek.

Reactie

De A16 Rotterdam is als scenario in het planMER meegenomen. Tijdens de bestemmingsplanprocedure is het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" als gevolg van het terinzage leggen van het ontwerp-tracébesluit procedureel 'ingehaald' door de A16 Rotterdam. Daarom is aanvullend geluidonderzoek verricht waarin de A16 Rotterdam onderdeel is van de Autonome Ontwikkeling. De uitkomsten van deze aanvullende verkeersstudie zijn neergelegd in een oplegnotitie. Daaruit blijkt dat ook in de situatie waarin de A16 Rotterdam onderdeel is van de Autonome Ontwikkeling de bijdrage van het plangebied marginaal is. Deze oplegnotitie (bijlage 9) wordt als bijlage bij het planMER toegevoegd. Het aanvullend verkeersonderzoek geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen op dit punt.

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

5.9 Waterpeil

Reclamant is voorstander van waterpeilverlaging.



Reactie

De aanpassing van het waterpeil heeft enkel betrekking op het peil op het luchthaventerrein (de omringende sloot), niet op het peil in de verdere omgeving. De verlaging van het peil op het luchthaventerrein heeft daardoor geen consequenties voor de omgeving.. Zowel het onderzoeksbureau Tauw als het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard hebben aangegeven dat het aanpassen van het waterpeil op het luchthaventerrein geen gevolgen heeft voor het waterpeil in de omgeving danwel verzakingsrisico's met betrekking tot de bebouwing in de omgeving met zich mee brengt.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze voor kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

5.10 Natuurcompensatie

Reclamant vraagt om natuurcompensatie op het luchthaventerrein, zoals aanplant van bomen en opstellen van insecten-en vleermuiskasten, en ecologisch beheer.

Reactie

In het Masterplan voor de luchthaven is een aparte paragraaf opgenomen die betrekking heeft op het vergroenen van het luchthaventerrein, zoals een bomenplan en het verder vergroenen van het voorterrein. Andere ecologische maatregelen zullen worden toegepast, voor zover deze niet de vliegveiligheid in gevaar brengen danwel het risico op botsingen met vogels vergroten. Het plaatsen van insectenkasten zou wel een vogelaantrekkende werking hebben en ligt daarom niet in de rede.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze voor kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

Reclamant 6, Verontruste Bewoners Rodenrijs

6.1. Relatie tussen bestemmingsplan, masterplan en luchthavenbesluit.

Reclamant vreest dat het bestemmingsplan vooruitloopt op groei van de luchthaven in het luchthavenbesluit.

Reactie

Bij het opstellen van dit bestemmingsplan voor de landzijdige ontwikkeling van de luchthaven is het nu geldende luchthavenbesluit als uitgangspunt genomen.

Deze ontwikkeling betreft met name de ontwikkeling van kantoor- en bedrijfsruimte, hotels, retail, hangars en parkeerplaatsen en komt voort uit de eisen en wensen van een moderne luchthaven en de marktvraag. Ook als het nieuwe luchthavenbesluit de huidige grenswaarde niet wijzigt, dan nog is er behoefte aan bijvoorbeeld kantoren, retail, reparatie- en onderhoudsfaciliteiten voor vliegtuigen.

In het voorliggende bestemmingsplan is de omvang van de terminal (in m²'s) vastgelegd. Voor een eventuele toekomstige uitbreiding van het terminalgebouw is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. De wijzigingsbevoegdheid houdt in dat indien, als gevolg van een nieuw



luchthavenbesluit (naar verwachting te nemen in 2017), uitbreiding van de terminal nodig zou zijn, het bestemmingsplan daarop eenvoudig en snel kan worden aangepast.

De uitbreiding van de terminal die zonder wijzigingsbevoegdheid mogelijk is, is nu al noodzakelijk. Zo wordt de verouderde aankomsthal deels vervangen en is er een actuele extra ruimte vraag vanwege strengere regelgeving op het gebied van security.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze tegen de bestemmingsplannen "Rotterdam The Hague Airport" en "Paraplusherziening geluidzone RTHA" voor kennisgeving aan te nemen.

6.2 Passagiersaantallen

Reclamant meent dat bestemmingsplan vooruitloopt op 2,4 miljoen passagiers

Reactie

Het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" is gebaseerd op het huidige luchthavenbesluit. Het luchthavenbesluit ging uit van een (in 2009 berekende) aantal van 1,3 miljoen passagiers. In de praktijk blijkt er binnen de grenswaarden en regels van het luchthavenbesluit plaats is voor 1,8 miljoen passagiers, onder andere als gevolg van een andere vlootmix, een hogere bezettingsgraad en een beter netwerk van bestemmingen. De berekeningen in de MER van het bestemmingsplan zijn gebaseerd op 1,8 miljoen passagiers. Daarnaast is, als 'doorkijkje' naar een eventuele toekomstige groei naar 2,4 passagiers, een scenarioberekening gemaakt. Dit om inzicht te krijgen in wat dit zou betekenen. Het bestemmingsplan is gebaseerd op het aantal van 1,8 miljoen passagiers.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze voor kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

6.3 Zakelijk profiel

Reclamant vreest voor groei luchtverkeer en wil daarom terug naar een zakenluchthaven.

Reactie

Zoals in toelichting van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" is opgenomen heeft RTHA de ambitie om de komende 10 jaar uit te groeien tot dé zakenluchthaven van de Zuidvleugel met een versterking van het netwerk van zakelijke bestemmingen in Europa. Deze primaire functie als zakenluchthaven wordt aangevuld door maatschappelijke verkeer zoals trauma- en politievluchten, Europese vakantiebestemmingen, inkomend toerisme en uitwijkverkeer.

Dit bestemmingsplan regelt de landzijdige ontwikkeling van de luchthaven. Het bieden van een kwalitatief hoogwaardig vestigingsklimaat voor bedrijvigheid op de luchthaven zal hiervoor een versterkende en aantrekkende werking hebben.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").



6.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

Reclamant stelt dat de Ladder voor duurzame verstedelijking niet correct is doorlopen en dat de onderbouwing voor kantoren e.d. tekort schiet.

Reactie

De ladder voor duurzame verstedelijking is doorlopen, en samengevat opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport", onder hoofdstuk 4.4. Met de provincie Zuid-Holland en de toenmalige Stadsregio Rotterdam heeft afstemming plaatsgevonden over de toevoeging van specifieke luchthavengerelateerde kantoren, retailvoorzieningen en bedrijven, alsmede van hotelfaciliteiten. De provincie heeft aangegeven dat met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan het beoordelingskader in de provinciale Visie Ruimte en Mobiliteit en de Verordening Ruimte 2014, met uitzondering mbt de formulering van de noodzakelijke luchthavengebondenheid van de nog resterend te ontwikkelen 17.500 m² aan nieuwe kantoorruimte. Bij de beantwoording van de zienswijze van de provincie (zie reclamant 1, wordt voorstel gedaan tot aanscherping van deze formulering).

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

6.5 Vastgoed en rentabiliteit

Reclamant stelt dat Schiphol een nieuw bestemmingsplan wil om de rentabiliteit van de luchthaven middels vastgoed te vergroten.

Reactie

De bestemmingsplannen worden opgesteld en vastgesteld door de gemeente Rotterdam. Het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" geeft een ruimtelijk en juridisch kader, waarin de ruimtelijke ontwikkelingen voor de komende 10 jaar zijn opgenomen. Zo is in het bestemmingsplan een maximaal te realiseren vastgoedprogramma vastgelegd. Het bestemmingsplan regelt het in het Masterplan genoemde volume aan te ontwikkelen vastgoed voor de komende 10 jaar op de landzijde en faciliteert daarmee de ontwikkeling van een deel van het programma dat is vastgelegd in de Raamovereenkomst Rotterdam Airport die de gemeente Rotterdam en N.V. Luchthaven Schiphol in 2001 hebben gesloten. Het gaat dan onder andere om de ontwikkeling van kantoor- en bedrijfsruimte, hotels, retail, hangars en parkeerplaatsen. Het te bouwen volume aan kantoren / bedrijven is geen direct gevolg van het passagiersvolume, maar komt voort uit de eisen en wensen van een moderne luchthaven en de marktvraag.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze voor kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

6.6 A13/16 (A16 Rotterdam)

Reclamant stelt dat de A13/16 ten onrechte niet is meegenomen als autonome ontwikkeling.

Reactie:

De A16 Rotterdam is als scenario in het planMER meegenomen. Tijdens de bestemmingsplanprocedure is het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" als gevolg van het terinzage leggen van het ontwerp-tracébesluit procedureel 'ingehaald' door de A16 Rotterdam. Daarom is aanvullend geluidonderzoek verricht waarin de A16 Rotterdam onderdeel



is van de Autonome Ontwikkeling. De uitkomsten van deze aanvullende verkeersstudie zijn neergelegd in een oplegnotitie. Daaruit blijkt dat ook in de situatie waarin de A16 Rotterdam onderdeel is van de Autonome Ontwikkeling de bijdrage van het plangebied marginaal is. Deze oplegnotitie wordt als bijlage bij de planMER toegevoegd.

Het aanvullend verkeersonderzoek geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan RTHA aan te passen op dit punt.

Voorstel:

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

6.7 Nieuwe parkeervoorziening

Reclamant vraagt zich af of zoveel nieuwe parkeerplaatsen nodig zijn, en of er geen verkeersaantrekkende werking van uit gaat.

Reactie

Het in de toelichting van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" opgenomen aantal parkeerplaatsen is een afgeleide van de bij uitvoering van het bestemmingsplan benodigde aantal parkeerplaatsen voor kantoren, bedrijven, voorzieningen en luchtreizigers. Het aantal parkeerplaatsen correspondeert hiermee en is meegenomen in het uitgevoerde verkeerskundig onderzoek. Aanvullend onderzoek naar parkeercapaciteit is niet noodzakelijk.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

6.8 Grootschalige woningbouw

Volgens reclamant verdraagt een groei van de luchthaven zich niet met de groei van de bebouwde omgeving.

Reactie

Reclamant duidt hier op overlast in Schiebroek, Hillegersberg-Schiebroek, Schiedam en Lansingerland. Dit betreft echter vliegtuiggeluid. Dat valt buiten de scope van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport". Het al dan niet groeien van het luchtverkeer wordt geregeld in het luchthavenbesluit. Het bestemmingsplan regelt enkel de landzijdige ontwikkeling van de luchthaven.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

6.9 Ecologie, peilverlaging en waterkwaliteit

Reclamant vreest voor aantasting waterkwaliteit.

Reactie

In toelichting van bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" is opgenomen (5.3.5) dat ten aanzien van de waterkwaliteit de ontwikkelingen op het luchthaventerrein (onder andere het ontwikkelen van vastgoed en de inrichting van de buitenruimte) zodanig worden gerealiseerd dat de waterkwaliteit niet verslechtert. In het waterhuishoudingsplan (van april 2014, bijlage bij



het planMER) is de huidige waterkwaliteit beschreven en de mogelijke consequenties die de landzijdige ontwikkelingen op RTHA en de veranderingen in het watersysteem kunnen hebben op de waterkwaliteit. Door de aanpassingen in het watersysteem (verbreding watergangen, aanleg natuurvriendelijke oevers) zal de waterkwaliteit naar verwachting verbeteren. Het waterhuishoudingsplan is tot stand gekomen in overleg met de waterbeheerder.

De aanpassing van het waterpeil heeft enkel betrekking op het peil op het luchthaventerrein (de omringende sloot), niet op het peil in de verdere omgeving. De verlaging van het peil op het luchthaventerrein heeft daardoor geen consequenties voor de omgeving. Zowel het onderzoeksbureau Tauw als het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard hebben aangegeven dat het aanpassen van het waterpeil op het luchthaventerrein geen gevolgen heeft voor het waterpeil in de omgeving danwel verzakingsrisico's met betrekking tot de bebouwing in de omgeving met zich mee brengt.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

6.10 Proefdraaien

Reclamant stelt dat de voorgenomen mate van proefdraaien zich niet goed verhoudt tot het steeds meer ingesloten raken tussen bewoonde kernen in de omgeving en heeft verschillende vragen over het proefdraaien, zoals de richtafstand van 700 meter tot woningen en twijfel of dit ook opgaat bij steeds grotere vliegtuigen.

Reactie

Het proefdraaien op RTHA gebeurt alleen na onderhoud of reparatie van vliegtuigen. Vanwege de geluidbelasting is op grond van de huidige regelgeving het noodzakelijk een gedeelte van de luchthaven te zoneren, waarmee geborgd wordt dat buiten deze zone de geluidsbelasting niet hoger is dan 50 dB(A). Deze zone ligt buiten de geplande en bestaande woningbouw.

In het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" is de specifieke locatie aangewezen waar proefdraaien dient plaats te vinden. Deze locatie is vastgelegd op de verbeelding. Er wordt gemotiveerd afgeweken van de richtafstanden uit de VNG brochure. Het maatgevend aspect voor deze richtafstand betreft geluid. Conform de VNG publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) is de richtafstand voor proefdraaien 1000 meter naar rustig woongebied en 700 meter naar gemengd gebied. De richtafstanden geven een indicatie van de te verwachten milieubelasting. De daadwerkelijke milieubelasting is afhankelijk van veel factoren waaronder de specifieke bedrijfsactiviteiten en de geplande hinderbeperkende maatregelen. Conform de methodiek van de VNG geven de richtafstanden een indicatie van de noodzaak voor een gedetailleerd onderzoek naar de werkelijke milieubelasting. Bij het vaststellen van dit bestemmingsplan is een dergelijk onderzoek uitgevoerd. De uitkomst van het onderzoek is dat het proefdraaien inpasbaar is. Proefdraaien is gekoppeld aan veiligheid en onderhoud van alle typen toestellen die op RTHA vliegen.

In het geluidsonderzoek is onderzocht op welke wijze de geluidhinder van het proefdraaien voor de omgeving zoveel mogelijk beperkt kan worden. Hierbij is rekening gehouden met de aanwezige en geplande woningen onder andere in Laag Zestienhoven en Park Zestienhoven. Dit heeft zich in de eerste plaats vertaald in het vastleggen van de locatie waar het proefdraaien mag plaatsvinden. Tevens is ook een beperking aangebracht in de richting waarin het vliegtuig moet staan tijdens het proefdraaien. Tot slot is ook het maximale programma per jaar en dag en naar type vliegtuig vastgelegd zodat de norm van 50 dB (A) op de gevel niet wordt overschreden. De



hangars op de luchthaven werken als scherm om het geluid te beperken. In de geluidberekeningen is als uitgangspunt meegenomen dat het bedrijf RAS een gesloten wand van hangars bouwt. De bouw hiervan is inmiddels gestart.

Het bouwen van een geluidsscherm direct rondom de aangewezen proefdraaiplaats is op de aangewezen locatie niet mogelijk. Het geluidsscherm is dermate hoog dat het turbulentie op de startbaan tot gevolg kan hebben. Bovendien neemt dit ook deels het zicht weg op het landingsterrein en taxibaan. Dit zou betekenen dat de proefdraaiplaats verplaatst zou moeten worden naar een locatie dichtbij de bestaande en toekomstige woningen. Het plaatsen van geluidschermen aan de andere zijde van de start en landingsbaan om geluid richting de Schieveense polder te verminderen is niet wenselijk uit oogpunt van turbulentie en ook niet effectief omdat het zich te ver van de geluidsbron af bevindt.

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze tegen de bestemmingsplannen "Rotterdam The Hague Airport" en "Paraplulherziening geluidzone RTHA" ongegrond te verklaren.

6.11 Stille vloot

Reclamant wil uitvoerige onderbouwing van de uitspraak dat de vloot op RTHA tot de stilste van zijn klasse behoort.

Reactie

Op dit moment worden voor de westerse wereld nog maar door twee vliegtuigfabrikanten vliegtuigen geproduceerd met meer dan 130 stoelen. Dit zijn Airbus en Boeing. Op Rotterdam The Hague Airport kunnen (gezien de beperkte baanlengte) hoofdzakelijk vliegtuigen tot ca 210 stoelen opereren. In praktijk betekent dit vliegtuigen van de Airbus 320 familie en de Boeing 737 familie. De vliegtuigen die nu op RTHA gebruikt worden behoren tot de huidige generatie vliegtuigen van de Airbus 320 familie (ontwikkeld 1988-1995) en de Boeing 737 Next Generation familie (ontwikkeld rond 1998). Deze vliegtuigen worden op dit moment nog steeds door Boeing en Airbus geleverd. Het zijn de meest moderne en stille types van dit moment. Recent is zowel Airbus als Boeing begonnen met een volgende generatie van genoemde vliegtuigtypen. Van de Airbus A320neo zijn inmiddels de eerste exemplaren opgeleverd, de andere modellen (A319 en A321) en motorvarianten zijn nog in ontwikkeling. Boeing heeft recentelijk een eerste proefvlucht gemaakt met de Boeing 737-Max8, de andere modellen (Max7 en Max9) zijn nog in ontwikkeling. Van de Boeing 737-Max serie zijn nog geen exemplaren afgeleverd aan luchtvaartmaatschappijen. Deze volgende generatie vliegtuigen zouden stiller en zuiniger moeten worden dan de huidige generatie die op RTHA vliegt. Echter, dit kan nog enige jaren duren tot deze ook op RTHA gaan vliegen. Tot dat moment zijn de huidige Boeings en Airbussen de stilste representanten van hun klasse op RTHA.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

6.12 Grondlawaai

Reclamant vraagt om onderzoek naar grondlawaai op RTHA en verwerking van de uitkomsten in het bestemmingsplan.

Reactie

Grondgeluid treedt op wanneer een vliegtuig zich aan het begin van de startbaan gereed maakt voor opstijgen. Het grondgeluid is daarmee onderdeel van de startprocedure voor een opstijgend vliegtuig, en dus luchtverkeersgeluid. Dit is onderdeel van het luchthavenbesluit, en niet van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport".



Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

6.13 Natuur

Reclamant wil toetsing of dit bestemmingsplan ontheffing behoeft ex artikel 75 van de Flora- en faunawet.

Reactie

Op relatief korte afstand van RthA liggen gebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). In het natuurbeheerplan zijn voor de EHS verschillende leefgebieden aangewezen. Op korte afstand van de luchthaven gaat het om leefgebied 'open grasland', geschikt voor weidevogels. Bij de Ackerdijksche Plassen zijn delen ook aangewezen voor hoog- en laagveenbos, leefgebied voor bosvogels.

Voor weidevogels bedraagt de verstoringsgrens 47 dB, voor bosvogels 42 dB. Zoals uit bijgevoegde kaart 'Geluidcontouren RTHA t.o.v. beschermde gebieden' (bijlage 7) blijkt valt het overgrote deel van deze gebieden buiten de aangegeven verstoringsgrenzen.

Een zeer beperkt deel van de EHS in de zuidwestpunt van de Polder Schieveen ligt binnen de 47 dB contour van het gezoneerd industrieterrein RthA.

Dit gebied is al verstoord door de ligging in de oksel van de A13 en de N209 en de ligging binnen de luchtvaartgeluidszones van de luchthaven. De geluidzone van het industrieterrein RthA leidt niet tot meer verstoring van het EHS-gebied). Ook verstoring van de bosvogels door RthA is niet aan de orde, aangezien de 42 dB contour op ruime afstand van de Ackerdijksche Plassen is gelegen.

Er is geen sprake van verstoring of aantasting van leefgebied en/of vaste verblijfplaatsen (dat is de feitelijke toetsing aan de Flora- en faunawet). Het is derhalve niet nodig om een ontheffing aan te vragen.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze tegen de bestemmingsplannen "Rotterdam The Hague Airport" en "Paraplulherziening geluidzone RTHA" ter kennisgeving aan te nemen.

6.14 Ultrafijnstof

Reclamant is van mening dat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld zonder onderzoek naar ultrafijnstof (in relatie tot het proefdraaien).

Reactie

Zoals in het planMER wordt aangegeven zijn er geen wettelijke normen ten aanzien van ultrafijnstof. De gemeente Rotterdam heeft in het kader van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam the Hague Airport (BRR), samen met de gemeenten Lansingerland, Schiedam en de Provincie Zuid-Holland aangedrongen op een onderzoek naar ultrafijnstof in het kader van het milieuonderzoek ten behoeve van het luchthavenbesluit. Het ministerie van I&M laat berekeningen uitvoeren die een indicatie geven van de ultrafijnstof-niveaus rond het vliegveld. De daaruit volgende vervolgstappen zullen in het kader van de luchthavenbesluit-procedure met de BRR worden gedeeld. In het kader van het luchthavenbesluit komt er dus een onderzoek naar ultrafijnstof.



Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

Reclamant 7, Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland

7.1 Samenhang Masterplan, bestemmingsplan en luchthavenbesluit

Reclamant wil dat met de instemming met het bestemmingsplan en de parapluherziening geen voorschot wordt genomen op het nieuwe luchthavenbesluit. Reclamant wil eerst een luchthavenbesluit, en dan pas een nieuw bestemmingsplan.

Reactie

Bij het opstellen van dit bestemmingsplan voor de landzijdige ontwikkeling van de luchthaven is het nu geldende luchthavenbesluit (de vigerende omzettingsregeling) als uitgangspunt genomen.

Deze ontwikkeling betreft met name de ontwikkeling van kantoor- en bedrijfsruimte, hotels, retail, hangars en parkeerplaatsen en komt voort uit de eisen en wensen van een moderne luchthaven en de marktvraag. Ook als het nieuwe luchthavenbesluit de huidige grenswaarde niet wijzigt, dan nog is er behoefte aan bijvoorbeeld kantoren, retail, reparatie- en onderhoudsfaciliteiten voor vliegtuigen.

In het voorliggende bestemmingsplan is de omvang van de terminal (in m²'s) vastgelegd. Voor een eventuele toekomstige uitbreiding van het terminalgebouw is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. De wijzigingsbevoegdheid houdt in dat indien, als gevolg van een nieuw luchthavenbesluit (naar verwachting te nemen in 2017), uitbreiding van de terminal nodig zou zijn, het bestemmingsplan daarop kan worden aangepast.

De uitbreiding van de terminal die zonder wijzigingsbevoegdheid mogelijk is, is nu al noodzakelijk. Zo wordt de verouderde aankomsthal deels vervangen en is er een actuele extra ruimtevraag vanwege strengere regelgeving op het gebied van security.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze tegen de bestemmingsplannen "Rotterdam The Hague Airport" en "Parapluherziening geluidzone RTHA" voor kennisgeving aan te nemen.

7.2 Zakelijk profiel

Reclamant geeft aan dat niet wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan bijdraagt aan het zakelijk profiel.

Reactie

Zoals in toelichting van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" is opgenomen heeft RTHA de ambitie om de komende 10 jaar uit te groeien tot de zakenluchthaven van de Zuidvleugel met een versterking van het netwerk van zakelijke bestemmingen in Europa. Deze primaire functie als zakenluchthaven wordt aangevuld door maatschappelijke verkeer zoals trauma- en politievluchten, Europese vakantiebestemmingen, inkomend toerisme en uitwijkverkeer.



Dit bestemmingsplan regelt de landzijdige ontwikkeling van de luchthaven. Het bieden van een kwalitatief hoogwaardig vestigingsklimaat voor bedrijvigheid op de luchthaven zal hiervoor een versterkende en aantrekkende werking hebben.

Het is niet mogelijk om in het bestemmingsplan op te nemen wat zakelijk en leisure vliegverkeer is.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

7.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Reclamant geeft aan dat de onderbouwing voor nieuw programma tekort schiet.

Reactie

De ladder voor duurzame verstedelijking is doorlopen, en samengevat opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport", onder hoofdstuk 4.4. Met de provincie Zuid-Holland en de toenmalige Stadsregio Rotterdam heeft afstemming plaatsgevonden over de toevoeging van specifieke luchthavengereleerde kantoren, retailvoorzieningen en bedrijven, alsmede van hotelfaciliteiten. De provincie heeft aangegeven dat met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan het beoordelingskader in de provinciale Visie Ruimte en Mobiliteit en de Verordening Ruimte 2014, met uitzondering mbt de formulering van de noodzakelijke luchthavengebondenheid van de nog resterend te ontwikkelen 17.500 m2 aan nieuwe kantoorruimte. Bij de beantwoording van de zienswijze van de provincie (zie reclamant 1), wordt voorstel gedaan tot aanscherping van deze formulering.

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

7.4 Rotterdamse leegstandsambities

Reclamant geeft aan dat niet duidelijk is hoe het bestemmingsplan aansluit bij de Rotterdamse ambities voor terugdringen leegstand.

Reactie

Het bouwen van nieuwe luchthavengebonden kantoren op het luchthaventerrein volgt de specifieke vraag naar dit type vastgoed. De ontwikkeling van kantoren op RthA heeft dan ook geen invloed op de leegstandspercentages elders in de stad. De relatie met de ambities voor terugdringen van leegstand elders is dan ook niet aanwezig.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze voor kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

7.5 A16/13

Reclamant stelt dat ten onrechte de A13/16 niet in de autonome situatie is meegenomen.

Reactie

De A16 Rotterdam is als scenario in het planMER meegenomen. Tijdens de bestemmingsplanprocedure is het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" als gevolg



van het terinzage leggen van het ontwerp-tracébesluit procedureel 'ingehaald' door de A16 Rotterdam. Daarom is aanvullend geluidonderzoek verricht waarin de A16 Rotterdam onderdeel is van de Autonome Ontwikkeling. De uitkomsten van deze aanvullende verkeersstudie zijn neergelegd in een oplegnotitie. Daaruit blijkt dat ook in de situatie waarin de A16 Rotterdam onderdeel is van de Autonome Ontwikkeling de bijdrage van het plangebied marginaal is. Deze oplegnotitie wordt als bijlage bij het planMER toegevoegd. Het aanvullend verkeersonderzoek geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan RTHA aan te passen op dit punt.

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

7.6 Ecologie en waterkwaliteit

Reclamant stelt dat er sprake is van negatieve beïnvloeding.

Reactie

In toelichting van bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" is opgenomen (5.3.5) dat ten aanzien van de waterkwaliteit de ontwikkelingen op het luchthaventerrein (onder andere het ontwikkelen van vastgoed en de inrichting van de buitenruimte) zodanig worden gerealiseerd dat de waterkwaliteit niet verslechtert. In het waterhuishoudingsplan (van april 2014, bijlage bij het planMER) is de huidige waterkwaliteit beschreven en de mogelijke consequenties die de landzijdige ontwikkelingen op RTHA en de veranderingen in het watersysteem kunnen hebben op de waterkwaliteit. Door de aanpassingen in het watersysteem (verbreding watergangen, aanleg natuurvriendelijke oevers) zal de waterkwaliteit naar verwachting verbeteren. Het waterhuishoudingsplan is tot stand gekomen in overleg met de waterbeheerder.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze voor kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

7.7 Piekgeluid

Reclamant betwijfelt of de verwachting dat piekgeluiden hoger dan 70 dB(A) niet meer dan 24 dagen per jaar voor zullen komen.

Reactie

Naast de geluidzone is in het kader van een goede ruimtelijke ordening tevens aandacht besteed aan piekbelasting ten gevolge van het proefdraaien. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de maximale piekbelasting 71,5 dB(A) is. Deze maximale piekbelasting is berekend op de hogere bouwlagen van één, nog te realiseren appartementengebouwen in park Zestienhoven. Op de begane grond van de geprojecteerde grondgebonden woningen is de geluidsbelasting maximaal 70 dB(A). Naar verwachting komt de maximale piekbelasting van 71,5 dB(A) niet meer dan 24 dagen per jaar voor. Deze piek treedt op deze dagen één keer per dag op en duurt niet langer dan 5 minuten. In het akoestisch onderzoek zijn verschillende maatregelen afgewogen ter reductie van deze piekbelasting (maatregelen aan de bron, in het overdrachtsgebied en bij de ontvanger).

Gelet op de lage frequentie waarmee de piekgeluiden optreden, de hoogte van de piekgeluiden, de onlosmakelijke samenhang van de piekgeluiden met het functioneren van de luchthaven, de voor de bedrijfsvoering onvermijdbare situatie en de maatregelen die zijn overwogen, wordt de piekbelasting aanvaardbaar geacht.



Het te verwachten aantal van 24 dagen volgt uit de gehanteerde uitgangspunten in het akoestisch onderzoek. De toetsing vindt plaats bij de omgevingsvergunning (milieu) en kan op basis van de uitgangspunten van het akoestisch onderzoek worden gecontroleerd en gehandhaafd. De controle en handhaving vindt plaats i.h.k.v. de omgevingsvergunning (milieu).

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze voor kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

7.8 Stillegebied Ackerdijkse Plassen

Reclamant stelt dat ten onrechte niet wordt ingegaan op de geluidseffecten op het stillegebied Ackerdijkse plassen.

Reactie

RtHA wordt deels een gezonde industrieterrein vanwege het proefdraaien met vliegtuigen. De geluidzone behorend bij de status als gezonde industrieterrein wordt vastgelegd in de beide bestemmingsplannen. Onder andere naar aanleiding van deze zienswijze is nader onderzocht of deze geluidzone van invloed is op de EHS en stillegebieden. Hiervoor is de 50dB(A) contour omgerekend naar 40, 42 en 47 dB contouren. Dit zijn de geluidniveaus horend bij stillegebieden en beschermde soorten binnen de EHS (zie kaart 'Geluidcontouren RtHA t.o.v. beschermde gebieden', bijlage 7) behorend bij het raadsvoorstel.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en de toelichting van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" deze kaart op te nemen en onder de paragraaf ecologie als volgt aan te vullen:

"Stillegebieden

De gebieden die aangewezen zijn als stillegebieden zijn de (relatief) luwe natuurgebieden met beperkte verstedelijking, met het doel dat het dagelijks geluid de 40 decibel niet overstijgt. Hier vindt men rust en stilte als contrast met het dynamisch stedelijk gebied. In de Visie Ruimte en Mobiliteit is het volgende richtpunt opgenomen: in de stillegebieden is alleen ruimte voor "gebiedseigen" geluid.

Het stillegebied dat het dichtbij het vliegveld is gelegen is het gebiedje "Ackerdijkse Plassen". Het stillegebied bij de Ackerdijkse Plassen overlapt deels met de EHS, maar is er geen volledig onderdeel van. Het stillegebied is (in noordelijke richting) groter dan de EHS.

De 40 dB-contour van het gezonde industrieterrein RtHA ligt op ruime afstand van het stillegebied. Het geluidniveau in het stillegebied neemt niet toe.

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Op relatief korte afstand van RtHA liggen gebieden die deel uitmaken van de EHS. In het Natuurbeheerplan zijn voor de EHS verschillende leefgebieden aangewezen. Op korte afstand van de luchthaven gaat het om leefgebied 'open grasland', geschikt voor weidevogels. Bij de Ackerdijkse Plassen zijn delen ook aangewezen voor hoog- en laagveenbos, leefgebied voor bosvogels.



Voor weidevogels bedraagt de verstoringsgrens 47 dB, voor bosvogels 42 dB. Zoals uit bijgevoegde kaart blijkt valt het overgrote deel van deze gebieden buiten de aangegeven verstoringsgrenzen.

Een zeer beperkt deel van de EHS in de zuidwestpunt van de Polder Schieveen ligt binnen de 47 dB contour van het gezoneerd industrieterrein RthA.

Dit gebied is al verstoord door de ligging in de oksel van de A13 en de N209 en de ligging binnen de luchtvaartgeluidszones van de luchthaven. De geluidzone van het industrieterrein RthA leidt niet tot meer verstoring van het EHS-gebied."

7.9 Ultrafijnstof.

Reclamant is van mening dat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld zonder onderzoek naar ultrafijnstof (in relatie tot het proefdraaien).

Reactie

Zoals in het planMER wordt aangegeven zijn er geen wettelijke normen ten aanzien van ultrafijnstof. Rotterdam heeft in het kader van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport (BRR), samen met de gemeenten Lansingerland, Schiedam en de Provincie Zuid-Holland aangedrongen op een onderzoek naar ultrafijnstof in het kader van het milieu-onderzoek ten behoeve van het luchthavenbesluit. Het ministerie van I&M laat berekeningen uitvoeren die een indicatie geven van de ultra-fijnstof-niveau's rond RTHA. De daaruitvolgende vervolgstappen zullen in het kader van de luchthavenbesluit-procedure met de BRR worden gedeeld. In het kader van het luchthavenbesluit komt er dus een onderzoek naar ultrafijnstof.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

Reclamant 8, Vereniging tegen Milieubederf

8.1 Bestemmingsplan dient apart te worden beoordeeld

Reclamant wil dat er geen voorschot wordt genomen op het komende luchthavenbesluit.

Reactie

Bij het opstellen van dit bestemmingsplan voor de landzijdige ontwikkeling van de luchthaven is het nu geldende luchthavenbesluit (de vigerende omzettingsregeling) als uitgangspunt genomen.

Deze landzijdige ontwikkeling betreft met name de ontwikkeling van kantoor- en bedrijfsruimte, hotels, retail, hangars en parkeerplaatsen. Deze ontwikkeling komt voort uit de eisen en wensen van een moderne luchthaven en de marktvraag. Ook als het nieuwe luchthavenbesluit de huidige grenswaarde niet wijzigt, dan nog is er behoefte aan bijvoorbeeld kantoren, retail, reparatie- en onderhoudsfaciliteiten voor vliegvlügen.

In het voorliggende bestemmingsplan is de omvang van de terminal (in m2's) vastgelegd. Voor een eventuele toekomstige uitbreiding van het terminalgebouw is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. De wijzigingsbevoegdheid houdt in dat indien, als gevolg van een nieuw luchthavenbesluit (naar verwachting te nemen in 2017), uitbreiding van de terminal nodig zou zijn, het bestemmingsplan daarop eenvoudig en snel kan worden aangepast.



De uitbreiding van de terminal die zonder wijzigingsbevoegdheid mogelijk is, is nu al noodzakelijk. Zo wordt de verouderde aankomsthal deels vervangen en is er een actuele extra ruimtevraag vanwege strengere regelgeving op het gebied van security.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze tegen de bestemmingsplannen "Rotterdam The Hague Airport" en "Parapluherziening geluidzone RTHA" voor kennisgeving aan te nemen.

8.2 RTHA zakenluchthaven

Reclamant ziet graag zakelijk profiel bevestigd. Reclamant ziet afname van behoefte aan zakelijk reizen als gevolg van internet, video conferencing e.d. Vakantievluchten is wel groeimarkt, maar gaat volgens reclamant ten koste van leefomgevingskwaliteit.

Reactie

Zoals in toelichting van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" is opgenomen heeft RTHA de ambitie om de komende 10 jaar uit te groeien tot dé zakenluchthaven van de Zuidvleugel met een versterking van het netwerk van zakelijke bestemmingen in Europa. Deze primaire functie als zakenluchthaven wordt aangevuld door maatschappelijke verkeer zoals trauma- en politievluchten, Europese vakantiebestemmingen, inkomend toerisme en uitwijkverkeer.

Dit bestemmingsplan regelt de landzijdige ontwikkeling van de luchthaven. Het bieden van een kwalitatief hoogwaardig vestigingsklimaat voor bedrijvigheid op de luchthaven zal hiervoor een versterkende en aantrekkende werking hebben.

Het is niet mogelijk om in het bestemmingsplan op te nemen wat zakelijk en leisure vliegverkeer is.

Voorstel:

Wij stellen u voor de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

8.3 Relatie omliggende wijken.

Reclamant vindt de formulering 'dragelijk geluidniveau' in het planMER niet passend, subjectief en geen basis voor handhaving.

Reactie

In de planMER behoren inderdaad geen subjectieve formuleringen of waarde-oordelen te staan, maar objectieve gegevens en onderzoeksuitkomsten.

Voorstel:

Wij stellen u voor deze zienswijze gegrond te verklaren en de tekst van het planMER op dit punt aan te passen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

8.4 Proefdraaien, cumulatief geluid

Reclamant vreest dat de geluidzone uit het bestemmingsplan en de parapluherziening ontoereikend zijn om een goede leefomgevingskwaliteit te garanderen. Daarnaast maakt reclamant zich zorgen over de cumulatief van geluid.



Reactie

Het proefdraaien op RTHA gebeurt alleen na onderhoud of reparatie van vliegtuigen. Vanwege de geluidbelasting is op grond van de huidige regelgeving het noodzakelijk een gedeelte van de luchthaven te zoneren, waarmee geborgd wordt dat buiten deze zone de geluidsbelasting niet hoger is dan 50 dB(A).

De geluidzone van het gezoneerde industrieterrein ligt grotendeels over het plangebied van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport". Voor zover de geluidzone buiten het plangebied van RTHA is gelegen, wordt deze vastgelegd met het bestemmingsplan "Parapluherziening geluidzone RTHA".

Binnen de geluidzone zijn geen geluidgevoelige objecten aanwezig of geprojecteerd. Hierbij is ook rekening gehouden met de ontwikkeling van de woonwijk Park Zestienhoven.

Naast de geluidzone is in het kader van een goede ruimtelijke ordening tevens aandacht besteed aan piekbelasting ten gevolge van het proefdraaien. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de maximale piekbelasting 71,5 dB(A) is. Deze maximale piekbelasting is berekend op de hogere bouwlagen van één, nog te realiseren appartementengebouwen in park Zestienhoven. Op de begane grond van de geprojecteerde grondgebonden woningen is de geluidsbelasting maximaal 70 dB(A). Naar verwachting komt de maximale piekbelasting van 71,5 dB(A) niet meer dan 24 dagen per jaar voor. Deze piek treedt op deze dagen één keer per dag op en duurt niet langer dan 5 minuten. In het akoestisch onderzoek zijn verschillende maatregelen afgewogen ter reductie van deze piekbelasting (maatregelen aan de bron, in het overdrachtsgebied en bij de ontvanger).

Gelet op de lage frequentie waarmee de piekgeluiden optreden, de hoogte van de piekgeluiden, de onlosmakelijke samenhang van de piekgeluiden met het functioneren van de luchthaven, de voor de bedrijfsvoering onvermijdbare situatie en de maatregelen die zijn overwogen, wordt de piekbelasting aanvaardbaar geacht.

Cumulatie geluid

Ten aanzien van het aspect geluid wordt in het voorliggende plan vermeld dat voor de cumulatie van de equivalente geluidbelasting (wegverkeer, industrie, vliegverkeer) geen wettelijke normen gelden waaraan voldaan moet worden. In het akoestisch onderzoek heeft wel een beoordeling van het akoestische woon- en leefklimaat bij woningen in de omgeving plaatsgevonden, dit wordt als matig/tamelijk slecht aangeduid. In de cumulatieve geluidbelasting is luchtvaartgeluid veruit maatgevend, gevolgd door het wegverkeersgeluid op de A13. Uit het milieuonderzoek, zoals opgenomen in het planMER, blijkt dat de bijdrage van de in het bestemmingsplan toegestane ruimtelijke ontwikkelingen op de landzijde een marginale bijdrage leveren aan de toename van het geluidniveau en de emissies van schadelijke stoffen. De A16 Rotterdam is als scenario in het planMER meegenomen. Tijdens de bestemmingsplanprocedure is het bestemmingsplan als gevolg van het terinzage leggen van het ontwerp-tracébesluit procedureel 'ingehaald' door de A16 Rotterdam. Daarom is aanvullend geluidonderzoek verricht waarin de A16 Rotterdam onderdeel is van de autonome ontwikkeling. Gebleken is dat ook in de situatie waarin de A16 Rotterdam onderdeel is van de autonome ontwikkeling de bijdrage van het plangebied marginaal is. Deze oplegnotitie wordt als bijlage bij het planMER toegevoegd. Het aanvullend verkeersonderzoek geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan RTHA aan te passen op dit punt.



Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze tegen de bestemmingsplannen "Rotterdam The Hague Airport" en "Paraplulherziening geluidzone RTHA" voor kennisgeving aan te nemen.

8.5 Proefdraaien en kerosinedamp

Reclamant wijst op de wolk van gedeeltelijk onverbrande kerosine die bij proefdraaien vrijkomt en bij sommige windrichtingen als een deken over aangrenzende woonwijken ligt.

Reactie

Kerosine bestaat uit een mengsel van stoffen, waarvan bij (onvolledige) verbranding de reststoffen vrijkomen. Ten aanzien van de bijdrage van de landside-activiteiten inzake de emissies van schadelijke stoffen (m.n. als gevolg van het proefdraaien), blijkt uit onderzoek van ADECS dat de bijdrage van het proefdraaien marginaal is: Uit berekeningen blijkt dat 85% van de geur-eenheden ontstaat als gevolg van het starten en landen van vliegtuigen, en dat de bijdrage van het proefdraaien aan het ontstaan van geur-eenheden 2% bedraagt. De conclusie is, dat het niet in de lijn der verwachting ligt dat het proefdraaien een significante geurhinder zal veroorzaken.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze voor kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

8.6. A13/16

Reclamant vraagt om opname van de A13/16 in de autonome ontwikkeling.

Reactie

De A16 Rotterdam is als scenario in de planMER meegenomen. Tijdens de bestemmingsplanprocedure is het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" als gevolg van het terinzage leggen van het ontwerp-tracébesluit procedureel 'ingehaald' door de A16 Rotterdam. Er is aanvullend geluidonderzoek verricht waarin de A16 Rotterdam onderdeel is van de Autonome Ontwikkeling. De uitkomsten van deze aanvullende verkeersstudie zijn neergelegd in een oplegnotitie. Daaruit blijkt dat ook in de situatie waarin de A16 Rotterdam onderdeel is van de Autonome Ontwikkeling de bijdrage van het plangebied marginaal is. Deze oplegnotitie wordt als bijlage bij het planMER toegevoegd. Het aanvullend verkeersonderzoek geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen op dit punt.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

8.7 Externe veiligheid

Reclamant vraagt aandacht voor terrorisme als onderdeel van het veiligheidsregime.

Reactie

Het vraagstuk van terrorisme is bij de inrichting van het vliegveld zeker een punt van aandacht, maar het kan niet op het niveau van een bestemmingsplan worden geregeld. Overigens ligt hier wel een relatie met de uitbreidingsbehoefte van de terminal: als gevolg van de toegenomen



veiligheidsmaatregelen en controles op luchthavens is er steeds meer ruimte nodig voor de gecontroleerde afhandeling van bagage en de controle van reizigers.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze voor kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

8.8 Luchtverontreiniging

Reclamant wil de bijdrage van het toegenomen verkeer en de parkeerbewegingen gekwantificeerd zien.

Reactie

In het planMER is uitvoerig kwantitatief verkeersonderzoek gedaan naar de aspecten van verkeer en de daarvan afgeleide milieu-aspecten als geluid en luchtkwaliteit. Ook is aangegeven dat de voorgenomen ontwikkelingen op het luchthaventerrein, zoals verwoord in het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" passen binnen het kader van het door Rotterdam aangemelde programma in het kader van het NSL. De commissie voor de m.e.r. heeft positief over het planMER geadviseerd.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

Reclamant 9

9.1 Bestemmingsplan mag niet anticiperen op groei luchtverkeer

Reclamant stelt dat het bestemmingsplan enkel ruimte mag bieden aan ruimtelijke ontwikkelingen die corresponderen met het aantal vliegtuigbewegingen in het huidige luchthavenbesluit.

Reactie

Bij het opstellen van dit bestemmingsplan voor de landzijdige ontwikkeling van de luchthaven is het nu geldende luchthavenbesluit als uitgangspunt genomen.

Deze ontwikkeling betreft met name de ontwikkeling van kantoor- en bedrijfsruimte, hotels, retail, hangars en parkeerplaatsen en komt voort uit de eisen en wensen van een moderne luchthaven en de marktvraag. Ook als het nieuwe luchthavenbesluit de huidige grenswaarde niet wijzigt, dan nog is er behoefte aan bijvoorbeeld kantoren, retail, reparatie- en onderhoudsfaciliteiten voor vliegtuigen.

In het voorliggende bestemmingsplan is de omvang van de terminal (in m²'s) vastgelegd. Voor een eventuele toekomstige uitbreiding van het terminalgebouw is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. De wijzigingsbevoegdheid houdt in dat indien, als gevolg van een nieuw luchthavenbesluit (naar verwachting te nemen in 2017), uitbreiding van de terminal nodig zou zijn, het bestemmingsplan daarop eenvoudig en snel kan worden aangepast.

De uitbreiding van de terminal die zonder wijzigingsbevoegdheid mogelijk is, is nu al noodzakelijk. Zo wordt de verouderde aankomsthal deels vervangen en is er een actuele extra ruimtevraag vanwege strengere regelgeving op het gebied van security.



Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze tegen de bestemmingsplannen "Rotterdam The Hague Airport" en "Paraplusherziening geluidzone RTHA" voor kennisgeving aan te nemen.

9.2 Flexibiliteit

Reclamant is bang dat de bedoelde flexibiliteit de luchthaven te veel vrijheid geeft de ontwikkelingen naar eigen goeddunken in te vullen.

Reactie

De flexibiliteit zoals in de toelichting van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" onder in par. 1.4/hoofdstuk 4 staat beschreven refereert aan de mogelijkheden tot het schuiven van het vastgoedprogramma tussen locaties op het luchthaventerrein. De genoemde flexibiliteit is niet opgenomen voor het ophogen van het programma, de maximaal toegestane m2 voor kantoren, bedrijven, retail en hotel zijn in het bestemmingsplan opgenomen.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze voor kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

9.3 Zakelijk verkeer

Reclamant stelt dat de plannen gericht moeten zijn op zakelijke reizigers. Reclamant twijfelt aan nut en noodzaak van retail en hotelvoorzieningen.

Zoals in toelichting van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" is opgenomen heeft RTHA de ambitie om de komende 10 jaar uit te groeien tot de zakenluchthaven van de Zuidvleugel met een versterking van het netwerk van zakelijke bestemmingen in Europa. Deze primaire functie als zakenluchthaven wordt aangevuld door maatschappelijke verkeer zoals trauma- en politievluchten, Europese vakantiebestemmingen, inkomend toerisme en uitwijkverkeer.

Dit bestemmingsplan regelt de landzijdige ontwikkeling van de luchthaven. Het bieden van een kwalitatief hoogwaardig vestigingsklimaat voor bedrijvigheid op de luchthaven zal hiervoor een versterkende en aantrekkende werking hebben.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

9.4 Proefdraaien

Reclamant vraagt aandacht voor compenserende maatregelen voor proefdraaigeluid en grondgeluid.

Reactie

In het geluidsonderzoek is onderzocht op welke wijze de geluidhinder van het proefdraaien voor de omgeving zoveel mogelijk beperkt kan worden. Hierbij is rekening gehouden met de aanwezige en geplande woningen onder andere in Laag Zestienhoven en Park Zestienhoven. Dit heeft zich in de eerste plaats vertaald in het vastleggen van de locatie waar het proefdraaien mag plaatsvinden. Tevens is ook een beperking aangebracht in de richting waarin het vliegtuig



moet staan tijdens het proefdraaien. Tot slot is ook het maximale programma per jaar en dag en naar type vliegtuig vastgelegd zodat de norm van 50 dB (A) op de gevel niet wordt overschreden. De hangars op de luchthaven werken als scherm om het geluid te beperken. In de geluidberekeningen is als uitgangspunt meegenomen dat het bedrijf RAS een gesloten wand van hangars bouwt. De bouw hiervan is inmiddels gestart. Het bouwen van een geluidsscherm direct rondom de aangewezen proefdraaiplaats is op de aangewezen locatie niet mogelijk. Het geluidsscherm is dermate hoog dat het turbulentie op de startbaan tot gevolg kan hebben. Bovendien neemt dit ook deels het zicht weg op het landingsterrein en taxibaan. Dit zou betekenen dat de proefdraaiplaats verplaatst zou moeten worden naar een locatie dichtbij de bestaande en toekomstige woningen. Het plaatsen van geluidschermen aan de andere zijde van de start en landingsbaan om geluid richting de Schieveense polder te verminderen is niet wenselijk uit oogpunt van turbulentie en ook niet effectief omdat het zich te ver van de geluidsbron af bevindt.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze voor kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

9.5 Cumulatieve milieubelasting

Reclamant vraagt om heroverweging van activiteiten met het oog op cumulatieve milieubelasting als gevolg van de aanleg van de A13/16 (A16 Rotterdam).

Reactie

Uit het verrichte milieu-onderzoek, zoals weergegeven in het planMER, blijkt dat de bijdrage van de in het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" toegestane ruimtelijke ontwikkelingen op de landzijde een marginale bijdrage leveren aan de toename van het geluidniveau en de emissies van schadelijke stoffen. De A16 Rotterdam is als scenario in het planMER meegenomen. Tijdens de bestemmingsplanprocedure is het bestemmingsplan als gevolg van het terinzage leggen van het ontwerp-tracébesluit procedureel 'ingehaald' door de A16 Rotterdam. Daarom is aanvullend geluidonderzoek verricht waarin de A16 Rotterdam onderdeel is van de Autonome Ontwikkeling. De uitkomsten van deze aanvullende verkeersstudie zijn neergelegd in een oplegnotitie. Daaruit blijkt dat ook in de situatie waarin de A16 Rotterdam onderdeel is van de Autonome Ontwikkeling de bijdrage van het plangebied marginaal is. Deze oplegnotitie wordt als bijlage bij het planMER toegevoegd. Het aanvullend verkeersonderzoek geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen op dit punt.

Voorstel

Wij stellen u voor deze zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

9.6 Retail / detailhandel

Reclamant is bezorgd over de effecten van retail op de luchthaven in relatie tot de omliggende winkelvoorzieningen.

Reactie

Het programma aan retail dat het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" mogelijk maakt op de luchthaven is gericht op luchtreizigers, personeel van de luchthaven en personeel



van de bedrijven op het luchthaventerrein. Vergelijkbaar met het winkelprogramma in de stationshal van een groot centraal station. Het betreft hier kleinschalige retailvoorzieningen,

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze voor kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

9.7 Klimaatdoelstellingen

Reclamant mist in het bestemmingsplan de Rotterdamse milieuambities en mededelingen over het verminderen van vliegtuigbewegingen.

Reactie

Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" wordt vermeld, wordt er aangesloten op de 10 belangrijkste punten van het Programma Duurzaam. Zo wordt o.a. gebruik gemaakt van warmtekoudeopslag. De 'lege' gedeelten van de luchthaven worden groen ingevuld of krijgen een bestemming als zonnepanelenpark. Er wordt gestreefd naar optimalisatie van het gebruik van fiets en openbaar vervoer. RTHA is pilotproject geweest voor duurzame gebiedsontwikkeling volgens de BREEAM-normen. Nieuwbouw van gebouwen dient duurzaam te geschieden en energiezuinig in gebruik.

In de Rotterdamse milieu-ambities wordt niet gesproken over vermindering van het aantal vliegbewegingen

Voorstel:

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

Reclamant 10

10 Proefdraaien en warmdraaien.

Reclamant maakt melding van stank / kerosinedamp als gevolg van onvolledige verbranding van kerosine bij proefdraaien en warmdraaien.

Reactie:

Kerosine bestaat uit een mengsel van stoffen, waarvan bij (onvolledige) verbranding de reststoffen vrijkomen. Ten aanzien van de bijdrage van de landside-activiteiten inzake de emissies van schadelijke stoffen (m.n. als gevolg van het proefdraaien), blijkt uit onderzoek van ADECS dat de bijdrage van het proefdraaien marginaal is. Uit berekeningen blijkt dat 85% van de geur-eenheden ontstaat als gevolg van het starten en landen van vliegtuigen, en dat de bijdrage van het proefdraaien aan het ontstaan van geur-eenheden 2% bedraagt. De conclusie is, dat het niet in de lijn der verwachting ligt dat het proefdraaien een significante geurhinder zal veroorzaken.

Voorstel:

Wij stellen u voor de zienswijze voor kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").



Reclamant 11

11.1 Samenhang bestemmingsplan en luchthavenbesluit

Reclamant stelt dat het bestemmingsplan is gebaseerd op het Masterplan en daarmee anticipeert op het nieuwe luchthavenbesluit en de door Schiphol geambieerde groei. Reclamant wil eerst luchthavenbesluit, en dan pas bestemmingsplan.

Reactie

Zowel bij het opstellen van het masterplan als bij het opstellen van dit bestemmingsplan is het nu geldende luchthavenbesluit als uitgangspunt genomen. Beide plannen gaan in op de ruimtelijke ontwikkeling op de grond.

Deze ontwikkeling betreft met name de ontwikkeling van kantoor- en bedrijfsruimte, hotels, retail, hangars en parkeerplaatsen en komt voort uit de eisen en wensen van een moderne luchthaven en de marktvraag. Ook als het nieuwe luchthavenbesluit de huidige grenswaarde niet wijzigt, dan nog is er behoefte aan bijvoorbeeld kantoren, retail, reparatie-en onderhoudsfaciliteiten voor vliegtuigen.

In het voorliggende bestemmingsplan is de omvang van de terminal (in m2's) vastgelegd. Voor een eventuele toekomstige uitbreiding van het terminalgebouw is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. De wijzigingsbevoegdheid houdt in dat indien, als gevolg van een nieuw luchthavenbesluit (naar verwachting te nemen in 2017), uitbreiding van de terminal nodig zou zijn, het bestemmingsplan daarop eenvoudig en snel kan worden aangepast.

De uitbreiding van de terminal die zonder wijzigingsbevoegdheid mogelijk is, is nu al noodzakelijk. Zo wordt de verouderde aankomsthal deels vervangen en is er een actuele extra ruimtevraag vanwege strengere regelgeving op het gebied van security.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze tegen de bestemmingsplannen "Rotterdam The Hague Airport" en "Parapluherziening geluidzone RTHA" voor kennisgeving aan te nemen.

11.2 Zakelijk profiel

Reclamant ziet graag zakelijk profiel bevestigd.

Reactie

Zoals in toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen heeft RTHA de ambitie om de komende 10 jaar uit te groeien tot dé zakenluchthaven van de Zuidvleugel met een versterking van het netwerk van zakelijke bestemmingen in Europa. Deze primaire functie als zakenluchthaven wordt aangevuld door maatschappelijke verkeer zoals trauma- en politievluchten, Europese vakantiebestemmingen, inkomend toerisme en uitwijkverkeer.

Dit bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" regelt de landzijdige ontwikkeling van de luchthaven. Het bieden van een kwalitatief hoogwaardig vestigingsklimaat voor bedrijvigheid op de luchthaven zal hiervoor een versterkende en aantrekkende werking hebben.

Het is niet mogelijk om in het bestemmingsplan op te nemen wat zakelijk en leisure vliegverkeer is.



Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze voor kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

11.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Reclamant geeft aan dat de onderbouwing voor nieuw programma tekort schiet.

Reactie

De ladder voor duurzame verstedelijking is doorlopen, en samengevat opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport", onder hoofdstuk 4.4. Met de provincie Zuid-Holland en de toenmalige Stadsregio Rotterdam heeft afstemming plaatsgevonden over de toevoeging van specifieke luchthavengerelateerde kantoren, retailvoorzieningen en bedrijven, alsmede van hotelfaciliteiten. De provincie heeft aangegeven dat met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan het beoordelingskader in de provinciale Visie Ruimte en Mobiliteit en de Verordening Ruimte 2014, met uitzondering mbt de formulering van de noodzakelijke luchthavengebondenheid van de nog resterend te ontwikkelen 17.500 m² aan nieuwe kantoorruimte. Bij de beantwoording van de zienswijze van de provincie (zie reclamant 1, wordt voorstel gedaan tot aanscherping van deze formulering).

Voorstel:

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

11.4 Luchtvaart- of luchthavengebondenheid nieuwe kantoren.

Reclamant geeft aan dat de functiegebondenheid van 17.500 m² nieuwe kantoorruimte niet adequaat is opgenomen.

Reactie en voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" als volgt gewijzigd vast te stellen:

"- door artikel 13 lid 1 sub b als volgt aan te passen: "Binnen het plangebied is een bruto vloeroppervlak aan zelfstandige kantoren toegestaan van ten hoogste 40.604 m². Van deze m² is reeds 23.104 m² aanwezig ten tijde van vaststelling van het bestemmingsplan. Het resterend te ontwikkelen deel van 17.500 m² aan nieuwe kantoren dient luchtvaart of luchthavengerelateerd te zijn".

- door artikel 4 lid 1 sub c als volgt aan te passen: "kantoren, met dien verstande dat het bruto vloeroppervlak ten hoogste het oppervlak bedraagt zoals vermeld in artikel 13 onder b en het te ontwikkelen deel van 17.500 m² aan nieuwe kantoren dient luchtvaart of luchthavengerelateerd te zijn".

- door artikel 5 lid 1 sub c als volgt aan te passen: "kantoren, met dien verstande dat het bruto vloeroppervlak ten hoogste het oppervlak bedraagt zoals vermeld in artikel 13 onder b en het te ontwikkelen deel van 17.500 m² aan nieuwe kantoren dient luchtvaart of luchthavengerelateerd te zijn".



11.5 Rotterdamse leegstandsambities

Reclamant ziet in het bestemmingsplan niet de ambitie om leegstand in de stad terug te dringen, onder verwijzing naar het Kenniscentrum Leegstand.

Reactie

Het bouwen van nieuwe luchthavengebonden kantoren op het luchthaventerrein volgt de specifieke vraag naar dit type vastgoed.

De ontwikkeling van kantoren op RTHA heeft dan ook geen invloed op de leegstandspercentages elders in de stad. De relatie met de ambities voor terugdringen van leegstand elders is dan ook niet aanwezig.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze voor kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

11.6. Geluid proefdraaien

Reclamant stelt vraagtekens bij de onderbouwing van het instellen van een gezoneerd bedrijventerrein, de stille vloot en het piekgeluid bij proefdraaien.

Reactie

Gezoneerd bedrijventerrein

Op RTHA worden vliegtuigen onderhouden en gerepareerd. Voordat deze vliegtuigen, na reparatie en onderhoud, hun vlucht vanaf RTHA kunnen en mogen voortzetten moeten de motoren worden getest. Dit proefdraaien van vliegtuigmotoren met een stuwkracht van 9 kN moet volgens geluidswetgeving plaatsvinden op een gezoneerd industrieterrein. Met de vaststelling van de beide bestemmingsplannen krijgt een deel van de luchthaven de status van industrieterrein met bijbehorende geluidzone.

In het geluidonderzoek is onderzocht op welke wijze de geluidhinder van het proefdraaien voor de omgeving zoveel mogelijk beperkt kan worden. Hierbij is rekening gehouden met de aanwezige en geplande woningen onder andere in Laag Zestienhoven en Park Zestienhoven. Dit heeft zich in de eerste plaats vertaald in het vastleggen van de locatie waar het proefdraaien mag plaatsvinden. Tevens is ook een beperking aangebracht in de richting waarin het vliegtuig moet staan tijdens het proefdraaien. Tot slot is ook het maximale programma per jaar en dag en naar type vliegtuig vastgelegd zodat de norm van 50 dB (A) op de gevel niet wordt overschreden. De hangars op de luchthaven werken als scherm om het geluid te beperken. In de geluidberekeningen is als uitgangspunt meegenomen dat het bedrijf RAS een gesloten wand van hangars bouwt. De bouw hiervan is inmiddels gestart. Het bouwen van een geluidsscherm direct rondom de aangewezen proefdraaiplaats is op de aangewezen locatie niet mogelijk. Het geluidsscherm is dermate hoog dat het turbulentie op de startbaan tot gevolg kan hebben. Bovendien neemt dit ook deels het zicht weg op het landingsterrein en taxibaan. Dit zou betekenen dat de proefdraaiplaats verplaatst zou moeten worden naar een locatie dichterbij de bestaande en toekomstige woningen. Het plaatsen van geluidschermen aan de andere zijde van de start en landingsbaan om geluid richting de Schieense polder te verminderen is niet wenselijk uit oogpunt van turbulentie en ook niet effectief omdat het zich te ver van de geluidsbron af bevindt.

Stille vloot

Op dit moment worden voor de westerse wereld nog maar door twee vliegtuigfabrikanten vliegtuigen geproduceerd met meer dan 130 stoelen. Dit zijn Airbus en Boeing. Op Rotterdam



The Hague Airport kunnen (gezien de beperkte baanlengte) hoofdzakelijk vliegtuigen tot ca 210 stoelen opereren. In praktijk betekent dit vliegtuigen van de Airbus 320 familie en de Boeing 737 familie. De vliegtuigen die nu op RTHA gebruikt worden behoren tot de huidige generatie vliegtuigen van de Airbus 320 familie (ontwikkeld 1988-1995) en de Boeing 737 Next Generation familie (ontwikkeld rond 1998). Deze vliegtuigen worden op dit moment nog steeds door Boeing en Airbus geleverd. Het zijn de meest moderne en stille types van dit moment. Recent is zowel Airbus als Boeing begonnen met een volgende generatie van genoemde vliegtuigtypen. Van de Airbus A320neo zijn inmiddels de eerste exemplaren opgeleverd, de andere modellen (A319 en A321) en motorvarianten zijn nog in ontwikkeling. Boeing heeft recentelijk een eerste proefvlucht gemaakt met de Boeing 737-Max8, de andere modellen (Max7 en Max9) zijn nog in ontwikkeling. Van de Boeing 737-Max serie zijn nog geen exemplaren afgeleverd aan luchtvaartmaatschappijen. Deze volgende generatie vliegtuigen zouden stiller en zuiniger moeten worden dan de huidige generatie die op RTHA vliegt. Echter, dit kan nog enige jaren duren. Tot dat moment zijn de huidige Boeings en Airbussen de stilste representanten van hun klasse.

Piekgeluid

Naast de geluidzone is in het kader van een goede ruimtelijke ordening tevens aandacht besteed aan piekbelasting ten gevolge van het proefdraaien. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de maximale piekbelasting 71,5 dB(A) is. Deze maximale piekbelasting is berekend op de hogere bouwlagen van één, nog te realiseren appartementengebouwen in park Zestienhoven. Op de begane grond van de geprojecteerde grondgebonden woningen is de geluidsbelasting maximaal 70 dB(A). Naar verwachting komt de maximale piekbelasting van 71,5 dB(A) niet meer dan 24 dagen per jaar voor. Deze piek treedt op deze dagen één keer per dag op en duurt niet langer dan 5 minuten. In het akoestisch onderzoek zijn verschillende maatregelen afgewogen ter reductie van deze piekbelasting (maatregelen aan de bron, in het overdrachtsgebied en bij de ontvanger). Gelet op de lage frequentie waarmee de piekgeluiden optreden, de hoogte van de piekgeluiden, de onlosmakelijke samenhang van de piekgeluiden met het functioneren van de luchthaven, de voor de bedrijfsvoering onvermijdbare situatie en de maatregelen die zijn overwogen, wordt de piekbelasting aanvaardbaar geacht.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze tegen de bestemmingsplannen "Rotterdam The Hague Airport" en "Paraplulherziening geluidzone RTHA" voor kennisgeving aan te nemen.

11.7. Ultrafijnstof

Reclamant vraagt aandacht voor de relatie tussen proefdraaien, opstijgen en ultrafijnstof.

Reactie

Zoals in het planMER wordt aangegeven zijn er geen wettelijke normen ten aanzien van ultrafijnstof. Rotterdam heeft in het kader van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport (BRR), samen met de gemeenten Lansingerland, Schiedam en de Provincie Zuid-Holland aangedrongen op een onderzoek naar ultrafijnstof in het kader van het milieu-onderzoek ten behoeve van het luchthavenbesluit. Het ministerie van I&M laat berekeningen uitvoeren die een indicatie geven van de ultra-fijnstof-niveau's rond RTHA. De daaruitvolgende vervolgstappen zullen in het kader van de luchthavenbesluit-procedure met de BRR worden gedeeld. Er komt dus een onderzoek, zij het in het kader van het luchthavenbesluit.

Voorstel



Wij stellen u voor de zienswijze ter kennisgeving aan te nemen (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

11.8 Wijzigingsbevoegdheid uitbreiding terminal

Reclamant vraagt om nadere onderbouwing noodzaak uitbreiding en om begrenzing van de maximale omvang. Dit is in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Reactie en voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en bij bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" artikel 14.2 (wijziging vloeroppervlaktes terminalfaciliteiten)) aan te passen door bij 'groter bruto vloeroppervlak' toe te voegen: 'tot een maximum van 7000 m2' en de toelichting daarop aan te passen.

11.9 Grondgeluid

Reclamant vraagt om onderzoek naar grondgeluid op RthA en verwerking van de uitkomsten in het bestemmingsplan.

Reactie:

Grondgeluid treedt op wanneer een vliegtuig zich aan het begin van de startbaan gereed maakt voor opstijgen. Het grondgeluid is daarmee onderdeel van de startprocedure voor een opstijgend vliegtuig, en daarmee verkeersgeluid. Dit is onderdeel van het luchthavenbesluit en niet van het bestemmingsplan.

Voorstel:

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

11.10 Parkeervoorzieningen

Reclamant wil nader onderzoek naar voorgenomen toename parkeervoorzieningen.

Reactie:

Het in de toelichting van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" opgenomen aantal parkeerplaatsen is een afgeleide van de bij uitvoering van het bestemmingsplan benodigde aantal parkeerplaatsen voor kantoren, bedrijven, voorzieningen en luchtreizigers. Het aantal parkeerplaatsen correspondeert hiermee en is opgenomen in het uitgevoerde verkeerskundig onderzoek.

Voorstel:

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

Reclamant 12

12.1 Klankkastwerking Schieveen

Reclamant stelt dat bij het geluidonderzoek naar het proefdraaien geen rekening is gehouden met de klankkastwerking van de polder Schieveen.



Reactie

Het uitgevoerde geluidonderzoek voldoet aan de daarvoor geldende normen en voorwaarden. In de gebruikte geluidmethodiek zitten variabelen voor o.a. klimatologische en geografische omstandigheden. Zo ook voor een typisch weidegebied als de polder Schieveen. Er is geen aanleiding om de bestemmingsplannen op basis van deze zienswijze aan te passen.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze tegen de bestemmingsplannen "Rotterdam The Hague Airport" en "Parapluherziening geluidzone RTHA" ongegrond te verklaren.

12.2 Legervliegtuigen en legerhelikopters

Reclamant vraagt om dit type vliegtuigen mee te nemen in het akoestisch onderzoek t.b.v. het proefdraaien.

Reactie:

Dit type vliegtuigen wordt niet onderhouden op RTHA en er vindt dus ook geen proefdraaien plaats met dit type vliegtuigen. De vraag van reclamant is dan ook niet aan de orde en geeft geen aanleiding de bestemmingsplannen op dit punt aan te passen.

Voorstel:

Wij stellen u voor de zienswijze tegen de bestemmingsplannen "Rotterdam The Hague Airport" en "Parapluherziening geluidzone RTHA" ongegrond te verklaren.

12.3 Weidevogels Schieveen

Reclamant vraagt om effecten van proefdraaien op weidevogels mee te nemen in het geluidonderzoek.

Reactie

RTHA wordt deels een gezoneerd industrieterrein vanwege het proefdraaien met vliegtuigen. De geluidzone behorend bij de status als gezoneerd industrieterrein wordt vastgelegd in de beide bestemmingsplannen. Onder andere naar aanleiding van deze zienswijze is nader onderzocht of deze geluidzone van invloed is op de EHS en stiltegebieden. Hiervoor is de 50dB(A) contour omgerekend naar 40, 42 en 47 dB contouren. Dit zijn de geluidniveaus horend bij stiltegebieden en beschermde soorten binnen de EHS (zie kaart 'Geluidcontouren RTHA t.o.v. beschermde gebieden', bijlage 7), behorend bij het raadsvoorstel.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en de toelichting van het bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" deze kaart op te nemen en onder de paragraaf ecologie als volgt aan te vullen:

"Stiltegebieden

De gebieden die aangewezen zijn als stiltegebieden zijn de (relatief) luwe natuurgebieden met beperkte verstedelijking, met het doel dat het dagelijks geluid de 40 decibel niet overstijgt. Hier vindt men rust en stilte als contrast met het dynamisch stedelijk gebied. In de Visie Ruimte en Mobiliteit is het volgende richtpunt opgenomen: in de stiltegebieden is alleen ruimte voor "gebiedseigen" geluid.



Het stiltegebied dat het dichtsbij het vliegveld is gelegen is het gebiedje "Akerdijkse Plassen". Het stiltegebied bij de Akerdijkse Plassen overlapt deels met de EHS, maar is er geen volledig onderdeel van. Het stiltegebied is (in noordelijke richting) groter dan de EHS.

De 40 dB-contour van het gezonde industrieterrein RtHA ligt op ruime afstand van het stiltegebied. Het geluidniveau in het stiltegebied neemt niet toe.

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Op relatief korte afstand van RtHA liggen gebieden die deel uitmaken van de EHS. In het Natuurbeheerplan zijn voor de EHS verschillende leefgebieden aangewezen. Op korte afstand van de luchthaven gaat het om leefgebied 'open grasland', geschikt voor weidevogels. Bij de Akerdijkse Plassen zijn delen ook aangewezen voor hoog- en laagveenbos, leefgebied voor bosvogels.

Voor weidevogels bedraagt de verstoringsgrens 47 dB, voor bosvogels 42 dB. Zoals uit bijgevoegde kaart blijkt valt het overgrote deel van deze gebieden buiten de aangegeven verstoringsgrenzen.

Een zeer beperkt deel van de EHS in de zuidwestpunt van de Polder Schieveen ligt binnen de 47 dB contour van het gezonde industrieterrein RtHA.

Dit gebied is al verstoord door de ligging in de oksel van de A13 en de N209 en de ligging binnen de luchtvaartgeluidszones van de luchthaven. De geluidzone van het industrieterrein RtHA leidt niet tot meer verstoring van het EHS-gebied

12.4 Proefdraaien heeft negatieve invloed op luchtkwaliteit

Reclamant stelt dat het proefdraaien een negatieve invloed heeft op de luchtkwaliteit.

Reactie

Ten aanzien van de bijdrage van de landside-activiteiten inzake de emissies van schadelijke stoffen (m.n. als gevolg van het proefdraaien), blijkt uit onderzoek van ADECS dat de bijdrage van het proefdraaien marginaal is. Uit berekeningen blijkt dat 85% van de geur-eenheden ontstaat als gevolg van het starten en landen van vliegtuigen, en dat de bijdrage van het proefdraaien aan het ontstaan van geur-eenheden 2% bedraagt. De conclusie is, dat het niet in de lijn der verwachting ligt dat het proefdraaien een significante geurhinder zal veroorzaken. De bijdrage aan de PM10-concentraties door het vliegtuigverkeer (exclusief proefdraaien) is nog kleiner dan de bijdrage aan de NO2-concentraties.

Voorstel

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

12.5 Warmdraaien motoren kleine luchtvaart

Reclamant vraagt om het warmdraaien van de motoren van de kleine luchtvaart op te nemen in het geluidsonderzoek.

Reactie:



Het opwarmen van de motoren van de kleine luchtvaart is onderdeel van de vliegtuigbeweging, en daarmee onderdeel van het luchthavenbesluit. Het meenemen van de geluideffecten van het warmdraaien en opstijgen van de kleine luchtvaart is daarmee onderdeel van het geluidonderzoek dat dient plaats te vinden in het kader van het MER voor het luchthavenbesluit. Er is op grond van deze zienswijze geen aanleiding om het bestemmingsplan hierop aan te passen.

Voorstel:

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren (bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport").

Ambtshalve voorgestelde aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport".

Regels

A1 Zonnepanelen.

Wij stellen u voor in de regels bij artikel 6 (Groen) toe te voegen onder lid 1: zonnepanelen, en de toelichting hierop aanpassen

Toelichting

A2 Metrage mobiliteitscentrum.

Het mobiliteitscentrum wordt nu in de toelichting op 20.000 m² gesteld. Dit is echter onjuist: het juiste metrage is: maximaal 3.000 m². Wij stellen u voor dit aan te passen.

A3

Bij hoofdstuk 4.5 (Juridische planbeschrijving) toevoegen de wijzigingsbevoegdheid vloeropervlaktes terminalfaciliteiten (7.000m²).

A4

Wij stellen u voor om ondergeschikte technische aanpassingen door te voeren.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

Wij stellen u voor bij de vaststelling van deze plannen geen exploitatieplan vast te stellen. Alle gronden binnen de plangrenzen van bestemmingsplan "Rotterdam The Hague Airport" zijn in erfpacht uitgegeven aan Rotterdam Airport B.V. en hier zijn in 2001 afspraken over gemaakt tussen de gemeente en N.V. Luchthaven Schiphol, die zijn vastgelegd in een Raamovereenkomst. Deze afspraken zijn tevens vastgelegd in de verschillende erfpachtovereenkomsten die tussen de gemeente en Rotterdam Airport B.V. zijn gesloten.

Het bijbehorende ontwerpbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.



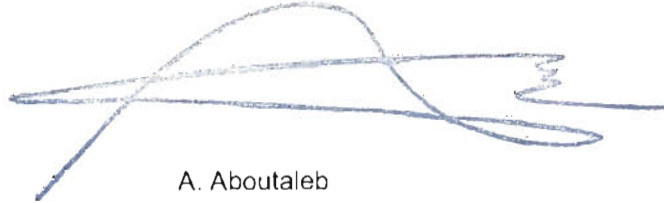
De secretaris,



Ph. F. M. Raets

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De burgemeester,



A. Aboutaleb

Bijlage(n):

Dit raadsvoorstel bevat de volgende bijlagen:

Bijlage 1: ontwerpbestemmingsplan **"Rotterdam The Hague Airport"**(NL.IMRO.0599.BP1041RdamAirport)

Bijlage 2: verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan;

Bijlage 3: ontwerpbestemmingsplan : **"Parapluherziening geluidzone RTHA"** (NL. IMRO. 0559. BP1082PaplugzRTHA)

Bijlage 3a: geluidrapport 14 juli 2014

Bijlage 4: verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan;

Bijlage 5: ingekomen zienswijzen;

Bijlage 6: namenlijst;

Bijlage 7: Geluidcontouren RTHA t.o.v. beschermde gebieden

Bijlage 8: PlanMER

Bijlage 9: oplegnotitie A13/16



Bestemmingsplannen Rotterdam The Hague Airport en Parapluherziening geluidzone RTHA

De Raad van de gemeente Rotterdam,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 31 mei 2016
(raadsvoorstel nr. 16bb7725);

Gelet op de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening;

Besluit:

met betrekking tot bestemmingsplan **"Rotterdam The Hague Airport"**:

1. de zienswijzen met nummer 1, 2.2.1, 2.4.1, 3.2.1, 3.3, 4.17, 4.24, 4.29, 7.8, 8.3, 11.4, 11.8, 12.3 gegrond te verklaren;
2. de zienswijzen met nummer 2.1, 2.5, 3.1, 4.1 t/m 4.5, 4.9, 4.10, 4.15, 4.18, 4.20, 4.21, 4.27, 4.28, 4.30, 5.1, t/m 5.4, 5.6, 5.9, 5.10, 6.1 t/m 6.3, 6.5, 6.8, 6.9, 6.11, 6.13, 7.1, 7.4, 7.6, 7.7, 8.1, 8.2, 8.4, 8.5, 8.7, 9.1 t/m 9.4, 9.6, 10, 11.1, 11.2, 11.5, 11.6, 11.7 ter kennisname aan te nemen;
3. de overige zienswijzen ongegrond te verklaren;
4. het bestemmingsplan **"Rotterdam The Hague Airport" (NL.IMRO.0599.BP1041RdamAirport)** met bijbehorende ondergronden in elektronische en papieren vorm vast te stellen, conform het voorstel van burgemeester en wethouders;
5. geen exploitatieplan vast te stellen;
6. In de regels van het bestemmingsplan bij Artikel 14, Algemene wijzigingsregels te schrappen lid 14.2, Wijziging oppervlaktes terminalfaciliteiten, en de de toelichting van het bestemmingplan daarop aan te passen.

en

met betrekking tot bestemmingsplan **"Parapluherziening geluidzone RTHA"**:

6. de zienswijzen met nummer 2.5, 3.1, 4.1, 4.20, 4.31.4, 6.1, 6.13, 7.1, 8.1, 8.4, 9.1, 11.1, 11.6 ter kennisname aan te nemen;
7. de overige zienswijzen met nummer 4.6, 4.31.1, 4.31.2, 4.31.3, 5.7, 6.10, 12.1, 12.2 ongegrond te verklaren;
8. het bestemmingsplan **"parapluherziening geluidzone RTHA" (NL.IMRO.0599.BP1082PaplugzRTHA)** met bijbehorende ondergronden in elektronische en papieren vorm vast te stellen, conform het voorstel van burgemeester en wethouders;
9. geen exploitatieplan vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 2 februari 2017.

De griffier,

De voorzitter,

