

Presentatie uitbreidingsplannen Rotterdam The Hague Airport

Gebiedscommissie HiS, 10 januari 2017

John Poot

Bewonersvertegenwoordiger Rotterdam in de CRO RTHA

Waarom Rotterdam The Hague Airport?

(mening RTHA)

- ➔ Verbinden van de regio met circa 40 andere (zakelijk relevante) Europese steden en regio's
- ➔ Gunstige invloed op de vestiging van (nieuwe) bedrijven in onze regio
- ➔ Directe werkgelegenheid op de luchthaven
- ➔ Inkomend toerisme naar de regio
- ➔ Vakantievluchten voor inwoners uit onze regio

Aanleiding (mening RTHA)

- Nieuw luchthavenbesluit medio 2018 noodzakelijk als gevolg van nieuwe (NL en EU) wet- en regelgeving
- Grenzen van geluidsruimte bereikt
- Vraag naar nieuwe (zakelijk georiënteerde) bestemmingen vanuit de regio
- Vraag vanuit luchtvaartmaatschappijen
- Spoedeisend verkeer en politieheli (maatschappelijk relevant verkeer) hebben meer ruimte nodig

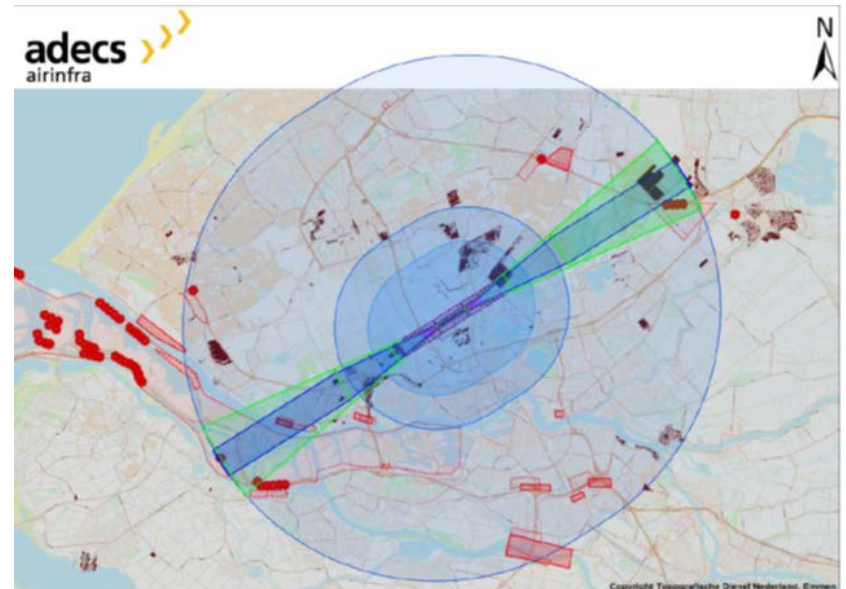
Potentiele nieuwe bestemmingen (conform onderzoek EUR)

	Maritiem	Petrochemie	Voeding	Verzekeringen	Groothandel	Organisaties	Stedentrips
Zakelijk/hybride							
Oslo	Ja	Ja				Ja	Ja
Kopenhagen	Ja					Ja	Ja
Stockholm	Ja						Ja
Geneve	Ja				Ja	Ja	Ja
Lissabon	Ja						Ja
Manchester	Ja		Ja				Ja
Milaan					Ja		Ja
Warschau						Ja	Ja
St. Petersburg	Ja						Ja
Moskou	Ja	Ja				Ja	Ja
Frankfurt				Ja			Ja
Niche-markt							
Aberdeen		Ja					
Stavanger		Ja					
Bergen		Ja					
Zurich				Ja		Ja	
Birmingham			Ja				

- NB: bestemmingen kunnen in de tijd wijzigen

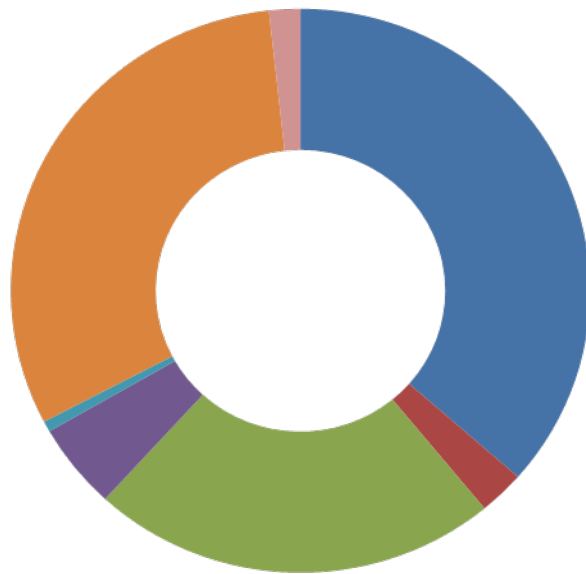
Wat regelt een luchthavenbesluit?

- Afmetingen en ligging startbaan en luchthavengebied
- Openstellingstijden (nachtregime)
- Maximale jaarlijkse hoeveelheid geluid
- Ruimtelijke ordening
 - Vliegveiligheid (nieuw)
 - Milieu



Luchthavenbesluit: nachtregime

- Beperkte openstelling tussen 23.00 en 07.00
- Toegestaan zijn:



- Traumaheli en medisch spoedverkeer
- Overheidsvluchten
- Vertraagde landingen 23.00-00.00
- Vertraagde landingen 00.00-01.00
- Vertraagde vertrekken 23.00-00.00
- Zakenvluchten
- Uitwijkers
- Positievvluchten

Huidige situatie (mening RTHA)

- Resterende geluidruimte te klein om nieuwe bestemmingen te ontwikkelen
- Huidige bestemmingen voorzien in lokale vraag
- Nieuwe stillere vliegtuigen zijn (nog) niet beschikbaar
- Trauma- en politieheli gebruiken meer capaciteit dan voorzien wat ten koste gaat van commercieel verkeer

Groei binnen de huidige ruimte

(mening RTHA)

- Stillere vliegtuigen? Niet realistisch binnen 5 jaar, wellicht na 2025 (CPB: 2030 en verder)
- Uitplaatsen kleine luchtvaart is niet realistisch
- Uitplaatsen heli's biedt beperkte groeiruimte echter:
 - Spreiding verkeer levert in totaal meer hinder/gehinderden op
 - Nieuwe locatie vinden en aanwijzen kost minimaal 5 jaar
- Vervangen minder zakelijk relevante bestemmingen
 - Juridisch niet toegestaan
 - Voldoet aan regionale marktvraag

RTHA wil daarom groei: alternatieven

Nr	Omschrijving alternatief
1	Referentiesituatie, (verdere) verdringing commercieel verkeer door maatschappelijk verkeer; geen verdere groei mogelijk (1,8 miljoen passagiers per jaar)
2	Groeialternatief, maar uitsluitend voor maatschappelijk verkeer (wel toename geluidsbelasting, geen groei commercieel verkeer) (2,0 miljoen passagiers per jaar)
3	Groeialternatieven, voor maatschappelijk en commercieel verkeer (4 alternatieven, inclusief scenario voor realisatie groeiambitie RTHA) (2,3 – 3,2 miljoen passagiers per jaar)

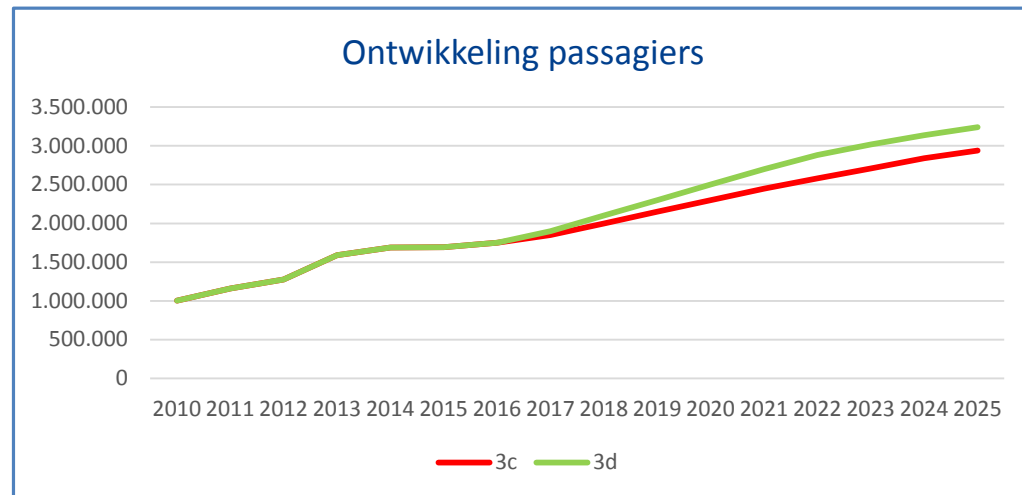
Kenmerken alternatieven

Vliegtuigbewegingen (groot)	2015	3c (2025)	3d (2025)
Per jaar	21.684	38.580	42.805
Gemiddeld per dag	59	106	117
Gemiddeld per uur (16 uur openstelling)	3,7	6,6	7,3
Gemiddeld maximum piekuur (per maand)/ absoluut piekmaximum (baan)	8,1 / 15	13 / 15	15 / 15

Per woonwijk:

- Nu 1,9 vliegtuigen gemiddeld per uur
- 2025 3,3 vliegtuigen gemiddeld per uur
- Nu 8,1 vliegtuigen in piek
- 2025 13 vliegtuigen in piek

3c: Voorkeursalternatief RTHA



Twee procedures

- Bestemmingsplan
 - Vastgesteld door gemeente Rotterdam
 - Begin 2017?
 - Regelt ontwikkeling van gebouwen
- Luchthavenbesluit
 - Vastgesteld door Ministerie Infrastructuur en Milieu
 - Medio 2018?
 - Draagvlak in de regio van belang

Huidig traject

- Draagvlak in de regio van belang (Ministerie I&M)
- Consultatiefase door onafhankelijk benoemde verkenner (Joost Schrijnen)
- Medio 2017 aanvraag luchthavenbesluit
- Medio 2018 nieuw luchthavenbesluit van kracht

Opmerkingen vooraf (1)

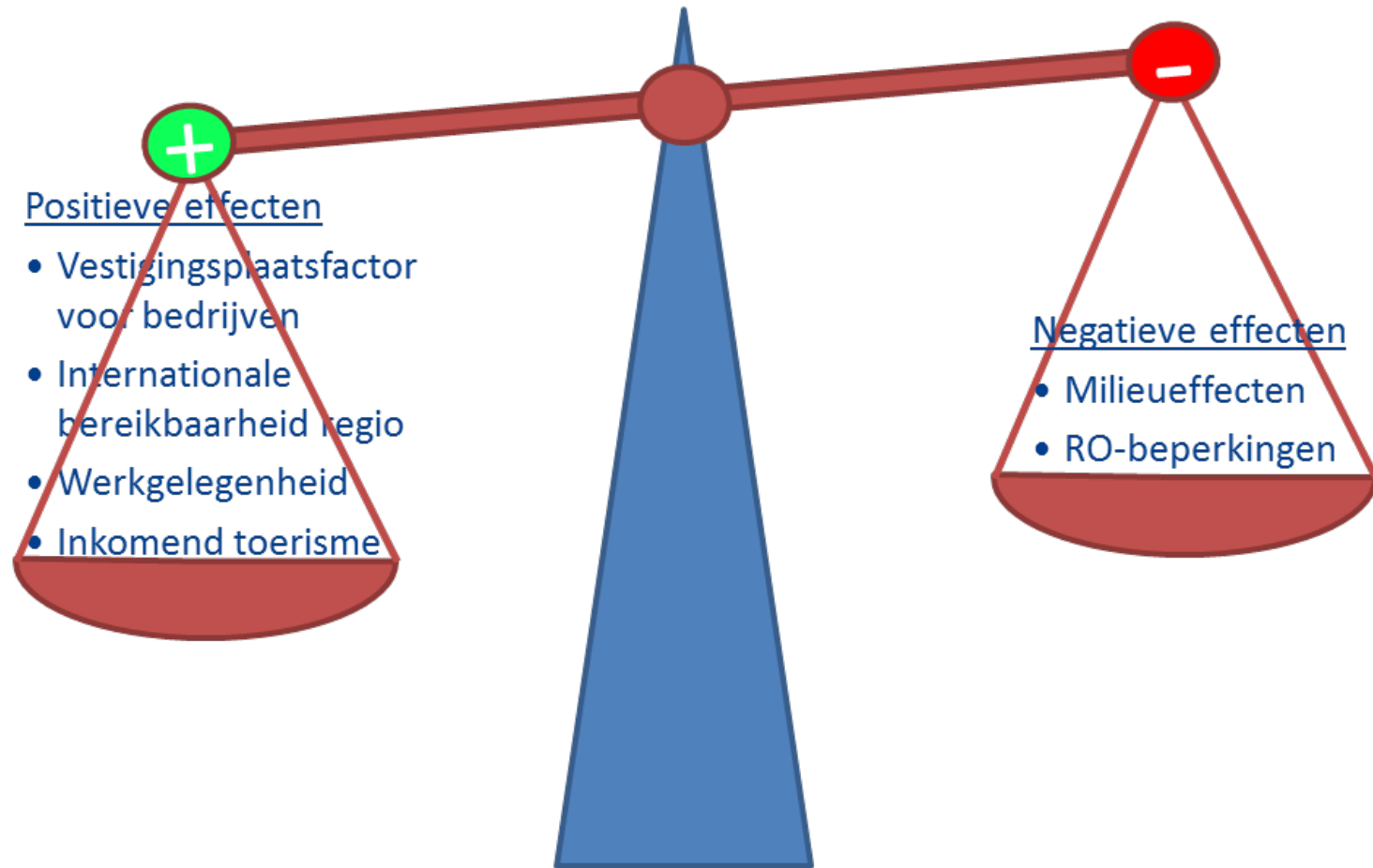
- Waarom regionaal draakvlak van belang:
 - RTHA is lh van nationale betekenis maar niet van nationaal belang
- Profiel luchthaven:
 - Beoogd als zakenluchthaven
 - In feite een vakantieluchthaven (voor circa 75%)
 - Groei versterkt karakter als vakantieluchthaven
 - Vakantievluchten zijn nodig als economisch fundament
 - RTHA heeft geen invloed op bestemmingen

Opmerkingen vooraf (2)

Overeenkomst (2007) gesloten tussen Rotterdam en Schiphol/Rdam Airport (NVLS):

- 5.1 Om een maximale bijdrage aan de economische welvaart in Zuidwest Nederland te bewerkstelligen zal de exploitatie van Rotterdam Airport zich in hoofdzaak richten op het ontwikkelen en onderhouden van lijndiensten op zakelijke bestemmingen.
- 8.2 NVLS zal zich bij en vooruitlopend op de totstandkoming van een Nederlands luchthavensysteem op identieke wijze sterk maken voor gerichte uitplaatsing van vakantievluchten van Rotterdam Airport naar een andere, alsdan voor de afhandeling van dergelijk verkeer binnen NVLS aangewezen, (regionale) luchthaven.
- 13.1 NVLS en/of Rotterdam Airport zetten zich - mits en voor zover (inter)nationale wet- en regelgeving c.q. verdragen zulks niet in de weg staan - in om als gevolg van verruiming van de geluidszone beschikbaar komende slots niet voor vakantieverkeer te bestemmen. Hetzelfde geldt voor bestaande slots welke in de toekomst vrijvallen.
- 14.1 (...) In het onderhandelaarakkoord werd daarom destijds vastgesteld dat - ook om enigszins tegemoet te komen aan de democratische vervoersvraag naar dit verkeerssegment - bepaalde ruimte dient te worden geboden aan vakantievluchten.

Nieuwe balans voor RTHA (mening RTHA)



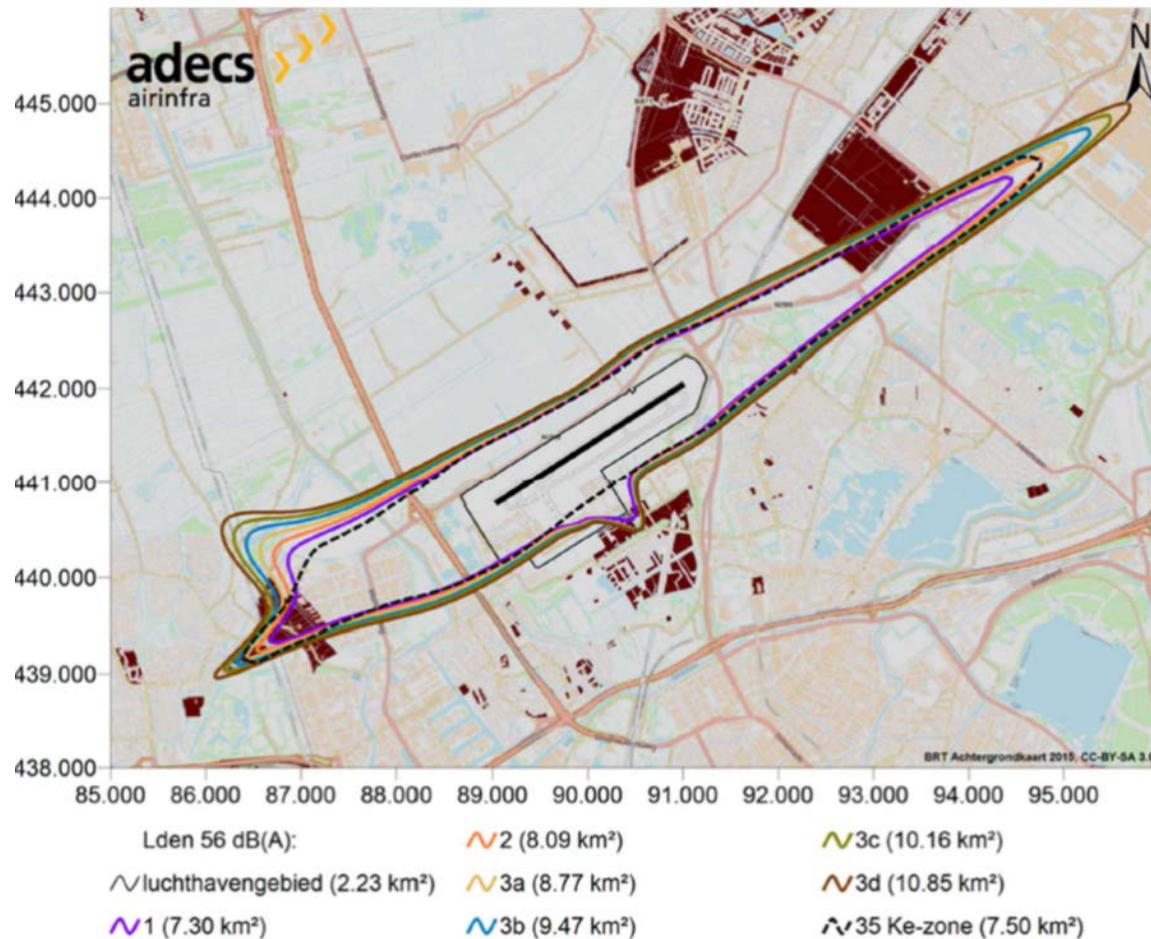
MKBA: Positief regionaal effect groeialternatieven

		2	3a	3b	3c	3d
Directe effecten	Investerings	-9,1	-19,0	-36,0	-43,4	-49,2
	Netto exploitatie	18,3	46,0	82,5	106,4	127,2
	Reistijdeffect	2,8	26,5	42,2	57,7	103,8
	Doorlooptijd effect	27,3	67,9	95,3	129,8	163,7
Indirecte effecten	Arbeidsmarkt	2,5	16,5	20,8	30,0	39,1
Externe effecten	Geluidshinder	-39,1	-58,6	-79,5	-101,7	-123,3
	Luchtkwaliteit	-7,6	-10,3	-14,5	-18,7	-23,3
	Bereikbaarheid	0,5	1,5	2,4	3,2	4,1
Saldo		-4,4	70,5	113,2	163,3	242,1
Verhouding baten/kosten		0,92	1,80	1,87	2,00	2,24

Opmerkingen bij economische aspecten

- Positief voor RTHA en L-mijen (meer winst / cash)
- Reistijdwinst (reiziger) en doorlooptijdwinst (op luchthaven): bepalen voor een zeer belangrijk deel het positieve saldo / non-cash (maatschappelijke bate) – te positief voorgesteld?
- Arbeidsmarkt: daling van werkgelegenheid is 550 banen (Syconomy) – te positief voorgesteld?
- Is bereikbaarheid wel een issue: onderzoek SEO (2014) zegt ja; onderzoek OECD (2016) zegt nee

Opmerkingen bij leefomgeving aspecten (1)



Milieueffecten: Toename RO-beperkingen door grotere contouren

Opmerkingen bij leefomgeving aspecten (2)

- Toename geluid binnen Lden 56 dB(a) voor alle groeialternatieven (zeer negatief); 48 dB(a) (negatief tot zeer negatief)
- 200 mensen extra met hoge bloeddruk
- Waardedaling huizen: max. € 123 miljoen
- Relatieve daling van % zakelijke reizigers
- RTHA blijft voldoen aan wettelijke normen voor bepaalde stoffen. Maar ultrafijnstof.....?
- Externe veiligheid : toename risico van max. 50%
- Uitstoot CO₂: nu 37.000 ton. Loopt op naar 54.000 ton

Uitkomsten onderzoek TU Delft (1)

- De kern van de politieke afweging in fysieke termen van wel of niet uitbreiden van RTHA:

Een relatief grote wisselende groep van vooral vakantiegangers die per jaar maximaal een paar uur tijdswinst (en stresswinst) zal ervaren versus een relatief kleinere vaste groep van mensen (omwonenden) die elke dag extra overlast in de vorm van geluid en slechtere luchtkwaliteit (waarvan de gezondheidseffecten nog niet bekend zijn) zal ervaren.

Uitkomsten onderzoek TU Delft (2)

- Uitbreiding van RTHA lost geen 'groot bereikbaarheidsprobleem' op: probleem is congestie
- Baten zijn vooral een gevolg van de in geld omgerekende tijdswinst van extra vakantiereizigers en niet door extra zakenreizigers.
- Alternatief 3c (het voorkeursalternatief van RTHA): leidt over 10 jaar tot slechts 554 (regionaal) en 678 (landelijk) full- of parttime banen ten opzichte van het nulalternatief
- Mogelijke effecten van ultrafijnstof: niet meegenomen

Notitie John Poot tbv Joost Schrijnen (verkenner)

- Governance (sturing en beheersing) op de ontwikkeling van RTHA is onduidelijk
- Governance van RTHA dient gericht te zijn op de gewenste uitruil van positieve en negatieve effecten samenhangend met de luchtvaart
- Governance vraagt om een integrale regionale gebiedsvisie van RTHA ('airside' en 'landside')
- Laat het Rijk een beperkte systeemrol vervullen bij de governance van RTHA en geef de provincie of Rotterdam de opdracht om de rol van gebiedsregisseur in te vullen
- Stel besluit over groei van RTHA uit totdat een integrale gebiedsvisie door de regio is vastgesteld

Uitsmijter

Overkapping landingsbaan?



(rechte baan; schone energieproductie dmv zonnepalen op dak)

- Strook van 2,5 @ 0,5 km = 1.250.000 m² → 150 mln kWh (@gem. energieverbruik gezin jaarbasis: 3.750 kWh) = 40.000 gezinnen = 100.000 inwoners (= flink deel R-dam Noord)
- Indien (milieu-)technisch en economisch haalbaar, nu al mogelijk (zonder uitbreiding RTHA)
- Fraai?

Verdere proces

Standpuntbepaling regio:

1. Drie wethouders met hun gemeenteraden (Rotterdam, Schiedam en Lansingerland)
2. Gedeputeerde en Provinciale Staten

Medio 2017 : aanvraag RTHA voor nieuw Luchthavenbesluit, advies BRR aan Staatssecretaris IenM

Besluit Staatssecretaris, evt. discussie Tweede Kamer, inspraak (o.a. MER commissie)

Vragen of opmerkingen?

John Poot

Bewonersvertegenwoordiger Rotterdam in de CRO RTHA

johnpoot@hetnet.nl

m 06 53241848