



Aan de gemeenteraad

Op welke gronden deze brief?/Waarom nu voorgelegd?

In uw raadsvergadering van 15 december 2022 zijn de moties 'Leefomgevingsfonds Rotterdam The Hague Airport' (22bb008655) van het lid D. van Groningen (VVD) en de motie 'Vijfde locatie in Nederland voor de traumahelikopter' (22bb008657) van de leden D. van Groningen (VVD) en B. van Drunen (Leefbaar Rotterdam) aangenomen. In uw raadsvergadering van 23 maart 2023 is de motie 'goed uitgerust op reis' (23bb001978) van de leden I. Elfilali (VVD) en R. Seegers-Hoogendoorn (CDA) aangenomen.

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

- Coalitieakkoord 'Één Stad';
- Brief aan de commissie MHEK (15 november 2022, kenmerk 22bb007661) over "Uitkomsten participatietraject RTHA".
- Brief aan de raad (29 november 2022, kenmerk 22bb008040) over "Luchthaven Rotterdam The Hague Airport"
- Reactie van de gemeente Rotterdam aan RTHA (15 december 2022, kenmerk 22bb008508) op het eindproduct van het participatietraject;
- Brief aan de raad (21 februari 2023, kenmerk 23bb001236), over "Zienswijze NRD Luchthavenbesluit RTHA".

Toelichting:

Afdoeningsvoorstel motie "Leefomgevingsfonds Rotterdam The Hague Airport" (22bb008655)

Deze motie verzoekt het college om:

- in samenwerking met RTHA, de Provincie Zuid-Holland, de Rijksoverheid en eventueel omringende gemeenten, te inventariseren of er draagvlak is voor een omgevingsfonds en op welke manier dit dan in te richten;
- hierbij aan te geven hoeveel investeringen precies nodig zijn en op welke manier dit verdeeld kan worden onder de deelnemers; en
- dit onderzoek terug te koppelen aan de Raad voor de voorjaarsnota.



In het participatietraject voor een nieuw luchthavenbesluit is een leefomgevingsfonds al onderwerp van gesprek geweest. Ook uit recente gesprekken met RTHA, het ministerie van infrastructuur en waterstaat, de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Lansingerland en Schiedam blijkt dat deze partijen achter het principe van een leefomgevingsfonds staan. Voor de uitvoering in de praktijk zijn provincie en gemeenten echter niet van het nut en de toegevoegde waarde overtuigd. De uitwerking en inrichting van zo'n fonds met onderwerpen als het beheer, de besluitvorming en zeggenschap, bestedingsdoelen, de benodigde financiële middelen en de toedeling daarvan, en (verdeling van) financiële bijdragen van deelnemers, is daarom niet meer ter sprake gekomen. De overheden zien in de financiering van een leefomgevingsfonds ook geen rol voor zichzelf.

Wat betreft de praktische toegevoegde waarde van een leefomgevingsfonds is al in het participatietraject gebleken dat meerdere deelnemers, waaronder bewonersvertegenwoordigers, eraan hechten dat het leefbaarheidsfonds met name gericht zou moeten zijn op maatregelen die de hinder daadwerkelijk verminderen. Er bestaat weinig behoefte om een leefomgevingsfonds in te zetten op het verbeteren van de leefomgeving in algemene zin. Voor hinderbeperkende maatregelen bestaat echter al een programma van de Commissie Regionaal Overleg (CRO) waarvan de haalbaarheidsonderzoeken door RTHA, de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Lansingerland, Schiedam en Rotterdam worden gefinancierd. Bovendien blijkt dat hinderbeperkende maatregelen moeilijk zijn te identificeren. Ten slotte worden reeds andere initiatieven genomen ter verbetering van (het inzicht in) de kwaliteit van de leefomgeving, zoals het in aanleg zijnde burgermeetnet voor geluid op initiatief van de provincie Zuid-Holland of het eerder van 2017 tot 2020 uitgevoerde burgerinitiatief voor meting van fijnstof.

Geluidsisolatiemaatregelen zouden zich richten op bovenwettelijke normen. In het verleden zijn namelijk al isolatieprogramma's uitgevoerd waardoor momenteel aan de wettelijke normen wordt voldaan. Woningisolatieprogramma's kunnen dermate grootschalig en kostbaar zijn dat partijen daar een leefomgevingsfonds niet het geëigende instrument voor vinden en men een dergelijk programma momenteel financieel niet haalbaar acht. Woningisolatieprogramma's, rond Schiphol bijvoorbeeld, vergen doorgaans enkele jaren voorbereiding en jarenlange uitvoering. Inventariserend onderzoek is nog nodig om een raming van de kosten op te stellen. Dit kan één tot twee jaar in beslag nemen. Een betrouwbare kostenraming is daarom op dit moment niet af te geven. Onder aannahme van een aantal uitgangspunten is het slechts mogelijk een beeld te krijgen van een orde van grootte.

De kosten worden voor een groot deel bepaald door enerzijds de uitgangspunten en criteria en anderzijds het aantal en de staat van de woningen. Zo hangen kosten af van de benodigde type maatregelen aan een woning en factoren als het type woning, bouwjaar en mate van onderhoud. De geluidsbelasting en het te bereiken geluidniveau in de woning speelt een belangrijke rol voor de benodigde maatregelen. Per woning is daarom maatwerk nodig om te bepalen welke maatregelen nodig zijn en hoeveel dit gaat kosten. Op basis van het project 'sanering wegverkeerslawaaï' in Rotterdam en het project 'Geluidisolatie Schiphol 2007' zou voor de kosten per woning kunnen worden uitgegaan



van €48.000 à €66.000. Met daarbij de opmerking dat voor Schiphol uitgegaan is van de zone binnen de 40 Ke contour, dus een hogere geluidsbelasting.

Vervolgens is relevant hoeveel woningen geïsoleerd moeten worden. Gaan we uit van de 20 Ke contour, dan gaat het om 7.372 woningen binnen de Rotterdamse gemeentegrens. De 20 Ke contour, of bij een nieuw luchthavenbesluit de vergelijkbare nieuwe contour van 48 dB L_{den}, begrenst het gebied waar de gemeente Rotterdam het beleid heeft niet mee te werken aan grootschalige woningbouw, vanwege geluidsbelasting door vliegverkeer, behoudens kleinschalige inbreiding of vervanging. Wordt uitgegaan van de 35 Ke contour – waarbinnen wettelijk geen nieuwbouw van woningen is toegestaan – dan gaat het in Rotterdam om ca. 310 woningen.

Afdoeningsvoorstel motie "Vijfde locatie in Nederland voor de traumahelikopter" (22bb008657)

De motie verzoekt het college om een lobby richting het Rijk te starten om te onderzoeken of het mogelijk is om een vijfde standplaatslocatie voor de traumahelikopter te realiseren, hierbij te kijken naar bijvoorbeeld regio Utrecht of Noord-Brabant.

In Nederland zijn er vier mobiele medische teams (MMT's) die gebruik maken van een traumahelikopter. Hiervan is er één op RTHA gestationeerd. De minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) besluit over de acute zorg en de mobiele medische teams. Gesproken is met het ministerie van VWS over de deze motie. De zienswijze van de gemeente Rotterdam over het spoedeisend verkeer zoals verwoord in onze zienswijze op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau hebben wij daarbij onder de aandacht gebracht. Het ministerie is zich bewust van de vraag naar acute zorg in Zuidwest Nederland enerzijds en de specifieke situatie op RTHA waaronder de zorgen die er leven omtrent geluidsoverlast, anderzijds.

Op 21 december 2022 is in de Tweede Kamer met ruime meerderheid een motie aangenomen die het kabinet verzoekt "in overleg met de betrokken gemeenten en het vliegveld te borgen dat de ruimte voor politie- en traumahelikopters op Rotterdam The Hague Airport niet beperkt wordt." Het ministerie van VWS gaf aan dat er in heel Nederland een stijgende vraag is naar acute zorg in den breedte, waaronder de prehospital acute zorg door MMT's, mede onder invloed van demografische ontwikkelingen. Momenteel wordt bekeken hoe deze stijgende zorgvraag kan worden opgevangen. Eventuele extra standplaatsen van MMT's, met of zonder traumahelikopter worden hierin meegenomen. Het is nog niet duidelijk wat de gevolgen zijn voor Rotterdam. Het ministerie gaf aan dat zij dit jaar een (voorgenomen) besluit van de minister verwacht over de prehospital acute zorg. Dan worden de gevolgen voor Rotterdam ook inzichtelijk.

Afdoeningsvoorstel motie "goed uitgerust op reis" (23bb001978)

De motie verzoekt het college om het rapport "Relaties vliegtuiggeluid - hinder en slaapverstoring 2020" alsnog mee te nemen in de zienswijze Notitie Reikwijdte en Detailniveau en Rotterdam The Hague Airport te verzoeken om de bevindingen van het RIVM te adresseren.

De definitieve zienswijze waarin wij het verzoek van de motie hebben verwerkt, hebben wij bijgevoegd.



Met deze informatie stellen wij u voor de moties als afgedaan te beschouwen.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

Aan de afdoeningsvoorstellen zijn momenteel geen financiële of juridische consequenties verbonden.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

V.J.M. Roozen

De burgemeester,

A. Aboutaleb