



Aan de commissie(s)
Mobiliteit, Haven, Economie en Klimaat

Beste commissieleden,

Op 7 december is de uitkomst van het participatietraject luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport (RTHA) en het raadsvoorstel voor een reactie in de commissie besproken. Daarbij heb ik toezeggingen gedaan waarvoor ik de volgende afdoeningsvoorstellen doe.

22bb008389; RTHA – aanpassen brief

De wethouder kijkt naar formulering in reactiebrief m.b.t. deelnemers die uit proces zijn gestapt (nav vraag over rol BTV) en neemt in de zin over gezondheidseffecten en emissies verwijzing op naar Ultrafijnstof

Een herzien raadsvoorstel met concept reactie wordt de gemeenteraad toegezonden.

22bb008390; RTHA – ILT rapporten

De wethouder stuurt ILT handhavingsrapportages naar de commissie (onder meer over afwijken van routes)

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) rapporteert jaarlijks over de handhaving van vliegverkeer van en naar Rotterdam The Hague Airport (RTHA). De handhavingsrapportages vindt u door op <https://www.ilent.nl/onderwerpen/luchthavens> te zoeken met de termen "handhavingsrapportage Rotterdam The Hague Airport". Bijgevoegd treft u de laatste vier rapportage aan.

22bb008391; RTHA – MER gezondheid

De wethouder informeert commissie over wat in MER terug komt betreffende gezondheid (o.a. ultrafijnstof).

In de MER wordt onder meer inzichtelijk gemaakt de geluidsbelasting en welke en hoeveel luchtverontreinigende stoffen worden uitgestoten, tot welke concentraties in de omgeving die uitstoot leiden en hoe die concentraties zich verhouden tot wettelijke normen of gezondheidkundige advieswaarden van de WHO. De MER bevat ook een beschrijving van de belangrijke milieueffecten op de bevolking, zoals gezondheid, maar bijvoorbeeld geen kwantitatieve bepaling van de omvang van gezondheidseffecten zelf.



Het effect op gezondheid is vervat in de normstellingen voor bijvoorbeeld geluidsbelasting en concentratie van stoffen in de buitenlucht.

In de Wet zijn grenswaarden voor zeven stoffen opgenomen voor de concentraties in de buitenlucht. In de MER worden de effecten voor deze stoffen berekend (NO_x, SO₂, CO₂, CO, Vluchtige Organische Stoffen, PM_{2,5} en PM₁₀). Ultrafijnstof wordt (nog) niet in een MER meegenomen. Er zijn (nog) geen wettelijke normen voor de concentratie ultrafijnstof. Door de WHO zijn er ook nog geen advieswaarden opgesteld voor ultrafijnstof omdat hiervoor nog onvoldoende inzichten zijn. Ook het meten, het berekenen van ultrafijnstof alsmede de inzichten in de effecten op de volksgezondheid (lange en korte termijn) zijn nog volop in ontwikkeling. In de voorgestelde reactie aan de luchthaven is aandacht gevraagd voor de emissies van de vliegtuigmotoren, zoals (ultra) fijnstof.

22bb008392; RTHA – Europa

De wethouder komt terug op vraag of de normen voor emissies van vliegtuigen in Europees verband plaatsvinden en of er ook gesproken wordt over Single European Skys (een Europees Luchtruim)

Conform de luchtvaartnota moeten normen voor emissies van vliegtuigen nog ontwikkeld worden. Single European Sky (SES) is een doorlopend proces van verbetering van het luchtruim van de EU lidstaten en de prestaties die geleverd worden door de luchtverkeersleiding. Er worden daarvoor bijvoorbeeld continu luchtruimaanpassingen doorgevoerd, nieuwe technische systemen geïmplementeerd en onderzoek gedaan naar toekomstige operationele concepten. De milieudoelstelling van SES richt zich op het reduceren van de emissies van CO₂ in de en-route fase van vluchten door in te zetten op het zoveel mogelijk kunnen vliegen van rechte routes binnen Europa. SES stelt geen normen voor geluid en lokale emissies. De verdere realisatie van SES zal geen directe verbetering hiervan opleveren.

22bb008393; RTHA – MER zienswijze

De wethouder gaat in (concept) zienswijze op de MER in op gezondheidseffecten incl. wetenschappelijke onderbouwing en op economische effecten.

De MER wordt ter inzage gelegd bij het ontwerp luchthavenbesluit, naar verwachting medio 2024. Bij het ontwerp luchthavenbesluit behoort ook een economische onderbouwing. Het college zal een zienswijze indienen en daarbij aandacht besteden aan gezondheidseffecten en economische effecten. Uw raad zal bij de zienswijze worden betrokken. Voor de gezondheidseffecten zal ik zo nodig advies inwinnen bij de GGD.

22bb008394; RTHA – MER participatie

De wethouder doet navraag naar onderzoek Ultrafijnstof in opdracht van DCMR en komt daar op terug

In 2018 heeft TNO een onderzoek uitgevoerd naar de concentraties ultrafijnstof in de omgeving van de luchthaven als gevolg van vliegverkeer. De bijdrage van vliegverkeer bleek in de wijken dichtbij de luchthaven rond de 15% te liggen¹. Momenteel doet de DCMR ook een meetanalyse naar het aandeel van RTHA in de totale concentraties van ultrafijnstof in de omgeving van het vliegveld. In 2019 is door de gebiedscommissie

¹ Zie ook de beantwoording van de schriftelijke vragen van de raadsleden C.M. Zeegers (D66), T.J. Vonk (ChristenUnie-SGP), A.J. van Zevenbergen (SP), R. van der Velden (PvdD) en E. Koelen (SP over Ultrafijnstof bij Rotterdam The Hague Airport, 18bb7357, 2 oktober 2018.



Hillegersberg-Schiebroek gevraagd om ultrafijnstof (UFP) te meten in verband met de nabijheid van het vliegveld. Door de COVID pandemie kon dit lange tijd niet uitgevoerd worden. DCMR verwacht de rapportage begin februari te kunnen publiceren en ik zal deze uw commissie dan toesturen.

22bb008395; RTHA – krimpscenario

De wethouder komt terug op vraag onderzoeken krimpscenario (economische impact groei afgezet tegen de economische gevolgen van krimp) in relatie tot motie 'De vlucht vooruit' (19bb18836)

De motie 'de vlucht vooruit' verzoekt het college onder andere "bij een eventueel nieuw luchthavenbesluit ervoor te pleiten ook een krimpscenario mee te laten nemen in de benodigde MKBA". Op 28 mei 2020 heeft de gemeenteraad conform het advies van de commissie EDEM van 13 mei 2020 inzake het afdoeningsvoorstel (20bb3010, raadsinformatiebrief d.d. 28 april 2020), besloten de motie af te doen ("Mededeling van ingekomen stukken weken 17 tot en met 21 van het jaar 2020", 20bb6452). Op 2 juni is de motie "gelijk speelveld op het vliegveld" van de leden R. Segers-Hoogendoorn (CDA), N. Balwantsingh (PvdA) en I. Elfilali (Volt) verworpen. Deze motie draagt het college op "Als gemeente Rotterdam alleen akkoord te kunnen gaan met een toekomstig voorkeursscenario als daarin meegenomen is dat bij een nieuw luchthavenbesluit naast groeiscenario's ook krimpscenario's doorgerekend zijn".

22bb008396 ; RTHA – Meteotoeslag

De wethouder komt terug op effect Meteotoeslag op aantal vluchten

De meteotoeslag is een toeslag op het baangebruik, waardoor in de berekening van de milieueffecten rekening gehouden wordt met de maximaal te verwachten effecten die door jaar op jaar wisselende weersomstandigheden kunnen optreden.

Voor het handhaven van de gebruiksruidten wordt op een aantal punten de maximaal toegestane geluidsbelasting L_{den} bepaald. Dit zijn de grenswaarden waar de Inspectie Leefomgeving en Transport op handhaaft. Aan het eind van elk gebruiksjaar wordt de geluidsbelasting op deze handhavingspunten berekend op basis van de *werkelijke* vliegtuigbewegingen (aantallen, type toestellen, vliegroute). De berekende geluidsbelasting is daarbij afhankelijk van het aantal keren dat nabij een handhavingspunt wordt gevlogen, zoals die bijvoorbeeld op de uiteinden van de baan liggen. Dat aantal keren is afhankelijk van o.a. de windrichting omdat in de meeste gevallen tegen de windrichting in gestart en geland moet worden.

Bij het bepalen van de grenswaarden wordt uitgegaan van een vooraf bepaald aantal vluchten dat over een handhavingspunt mag komen. Daarvoor wordt uitgegaan van de gemiddelde duur dat de wind in een jaar uit een bepaalde richting komt. Het aantal vluchten bij een handhavingspunt is in werkelijkheid afhankelijk van de werkelijke duur dat wind gedurende een bepaald jaar uit een bepaalde richting komt. Veel zuidwesten wind betekent veel starts in zuidwestelijke richting over het desbetreffende (zuidelijke) handhavingspunt en ook veel landingen in zuidwestelijke richting juist over het (noordelijke) handhavingspunt, en vice versa bij een andere windrichting. In een bepaald jaar kan het voorkomen dat vaker dan gemiddeld in bijvoorbeeld noordoostelijke richting moet worden gestart en geland. Dan wordt er minder in zuidwestelijke richting gestart en geland, maar het totaal aantal starts en landingen blijft gelijk.



Om te voorkomen dat de grenswaarde voor de noordoostelijke richting dan toch overschreden zou worden, bevat de grenswaarde een marge. Die marge kan worden uitgedrukt in een extra aantal vluchten per vliegroute.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben en stel voor de verschillende moties als afgedaan te beschouwen.

Met vriendelijke groet,

Mr. Drs. V.P.G. Karremans
Wethouder Handhaving, Buitenruimte, Mobiliteit

Bijlagen (4):
ILT Handhavingsrapportages 2018 t/m 2021