



**Gemeente
Rotterdam**

Bezoekadres: Stadhuis Coolsingel 40
3011 AD Rotterdam
Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl
E-mail: bbo@rotterdam.nl

Portefeuillehouder: Bokhove
Cluster: Stadsontwikkeling
Ons kenmerk: BS22/00331 - 22bo002989
Uw kenmerk: --

Aan de Gemeenteraad

Datum: B&W 12 april 2022

Betreft: Voorlopig Pakket Participatietraject
luchthavenbesluit RTHA

Onderwerp: Voorlopig Pakket Participatietraject luchthavenbesluit RTHA

Op welke gronden deze brief?/Waarom nu voorgelegd?

In het participatietraject voor een nieuw luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA) zijn de belanghebbenden tot een tussenresultaat gekomen. Dit tussenresultaat is 12 april gepubliceerd. Vanaf de maand juni zal dit tussenresultaat door de belanghebbenden uitgewerkt worden tot een eindresultaat. Het college wil daarom de gemeenteraad over dit tussenresultaat informeren.

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

- Zienswijze van de gemeente Rotterdam op de concept Luchtvaartnota 2020 – 2050 (gemeenteraad d.d. 1 september 2020, kenmerk 20bb009095 met bijlage d.d. 9 juli 2020, kenmerk 20bb8891);
- Afdoeningsvoorstel motie “De Vlucht vooruit” (28 april 2020, kenmerk 20bb3010);
- Afdoeningsvoorstel motie “van groei verdienen naar overlast verminderen” (30 april 2021, kenmerk 21bb4359);
- Brief aan de gemeenteraad over “aanpak traject luchthavenbesluit RTHA” (27 oktober 2020, 20bb015195);
- Brief aan de raad inzet participatietraject (30 april 2021, kenmerk 21bb4361);
- Brief aan de raad over “Participatietraject luchthavenbesluit RTHA uitkomsten Joint Fact Finding” (4 oktober 2020, kenmerk 21bb012195).

Toelichting:

Aanleiding: een nieuw luchthavenbesluit

Tot 1 mei 2013 functioneerde RTHA op basis van een aanwijzingsbesluit uit 2010 welke verankerd was in de Luchtvaartwet. Vanaf 1 mei 2013 is de omzettingsregeling van kracht, een tijdelijke regeling.

Deze dient vervangen te worden door een nieuw Luchthavenbesluit op basis van de Wet Luchtvaart. De luchthaven vraagt dit luchthavenbesluit aan bij het bevoegd gezag, de minister van infrastructuur en waterstaat.

Voor dit nieuwe luchthavenbesluit koos de luchthaven ervoor om als initiatiefnemer de uitgangspunten en andere afspraken in het kader van een nieuw luchthavenbesluit in samenwerking met haar omgeving op te stellen. Op 27 oktober 2020 hebben wij uw raad hierover geïnformeerd (20bb015195). Dit is conform de Luchtvaartnota 2020 – 2050 (d.d. 20 november 2020) waarvan de minister van infrastructuur en waterstaat de definitieve status recent heeft bevestigd (brief aan Tweede Kamer d.d. 11 maart 2022 kenmerk IENW/BSK-2022/45310). Hierin geeft het Rijk aan dat zij verwacht van de burgerluchthavens dat zij in voorbereiding op een nieuw luchthavenbesluit, met de belanghebbenden in hun regio de gewenste ontwikkeling verkennen.

De inzet van het college is een luchthavenbesluit dat een verbetering is ten opzichte van de huidige Omzettingsregeling, met zo breed mogelijke steun binnen Rotterdam. Een nieuw luchthavenbesluit moet waarborgen dat de hinder vermindert. Dit is in lijn met de door de gemeenteraad aangenomen moties "De Vlucht vooruit" (9 juli 2019, 19bb18836) en "van groei verdienen naar overlast verminderen" (2 juli 2020, 20bb8801).

Participatietraject en Voorkeursscenario

Het participatietraject is gericht op het opstellen van een 'voorkeursscenario' dat wordt ondersteund door de belanghebbenden. Dit Voorkeursscenario bevat alle afspraken over, en in het kader, van een nieuw luchthavenbesluit. Dit scenario is ook het uitgangspunt voor de op te stellen milieueffectrapportage (MER) en maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA). Hiervoor is RTHA is met belanghebbenden tot overeenstemming gekomen over de inrichting van een participatietraject onder begeleiding van een onafhankelijke projectorganisatie. De gemeente Rotterdam heeft eerder aangegeven deze aanpak te ondersteunen (brief aan de commissie EDEM d.d. 27 oktober 2020, 20bb015195), maar draagt geen verantwoordelijkheid voor het participatietraject.

Formele procedure

Het participatietraject gaat vooraf aan de formele procedure voor een nieuw luchthavenbesluit die start met de procedure voor de Nota Reikwijdte en Detailniveau en de aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit. De mogelijkheden voor het indienen van zienswijzen in de MER procedure en de procedure voor het luchthavenbesluit liggen wettelijk vast en staan ook na het doorlopen van het participatietraject open voor de gemeente Rotterdam en de andere deelnemende partijen van het participatietraject. Na (eventuele) behandeling in de Eerste en Tweede Kamer en advisering door de Raad van State, stelt de minister het besluit vast. Het luchthavenbesluit is een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) op grond van artikel 8.70 Wet luchtvaart. Beroep bij de Raad van State is daarom niet mogelijk.

Voorgaande periode

Eerder zijn de volgende stappen in dit participatietraject doorlopen, samengevat:

Joint Fact Finding

Deze stap resulteerde in een gedeelde set van definities, een feitenbasis en duidelijkheid over rollen en verantwoordelijkheden. Daarvoor zijn de onderzoeksvragen, definities en benodigde feitenbasis door de deelnemende partijen opgesteld en beantwoord. Ook werden afspraken gemaakt over de opzet van de dialoogtafel in de volgende stap.

Opties genereren voor voorkeursscenario

In deze stap zijn de verschillende discussiepunten en vraagstukken door de deelnemende partijen ingebracht en vervolgens de mogelijke opties, wensen en oplossingen om de verschillende discussiepunten en vraagstukken op te lossen, nog zonder dat partijen zich eraan zouden verbinden of over zouden uitspreken.

Voorkeuren samenstellen voor voorkeursscenario

Dit is de fase waarvan het Voorlopig Pakket Participatietraject het resultaat is en dat aan u wordt voorgelegd. In deze fase zijn door de vertegenwoordigers van de deelnemende partijen gezamenlijk voorkeuren gezocht op basis van de eerder opgestelde opties. Daarbij is gesproken over uiteenlopende opties, van krimp en sluiting van de luchthaven tot aan een groei(verdienmodel) voor de luchtvaartmaatschappijen.

Aard en doel van het Voorlopig Pakket Participatietraject

Het Voorlopig Pakket Participatietraject (VPP) is een tussenstand op weg naar het eindresultaat: het Voorkeursscenario. Deze tussenstand bevat vooral de principeafspraken, dat wil zeggen afspraken op hoofdlijnen met de in te zetten instrumenten en de methodieken in het luchthavenbesluit. Dat betekent dat sommige onderdelen nog kwalitatief zijn beschreven. Want hoewel gestreefd is naar zo concreet mogelijke afspraken, vragen meerdere onderdelen meer tijd voor nadere (kwantitatieve) uitwerking. In de volgende fase moet deze uitwerking resulteren in een pakket afspraken dat concreter is: toetsbaar, handhaafbaar, objectief meetbaar. Bij dit pakket zal nog geen milieueffectenrapportage, maar wel een rekenkundige uitwerking van de belangrijkste effecten worden gevoegd (aantallen vliegtuigbewegingen, geluidscontouren etc.).

Weging van de hoofdpunten

In de bijlage geven wij een overzicht van de eerder geformuleerde inzet en relevante moties en toezeggingen. Het college ziet ten opzichte van de huidige situatie, de omzettingsregeling, als voornaamste verbeteringen:

- De vloot groothandelsverkeer van de grootste gebruikers wordt tussen 2024 en 2035 stapsgewijs vernieuwd met als eerste in de ochtend de inzet van stillere vliegtuigen. De helft van de geluidsreductie wordt niet voor vliegbewegingen benut en komt toe aan de omgeving;

- De openingstijden voor commercieel verkeer worden 1 uur bekort, van 07:00 – 24:00 uur naar 07:00 – 23:00 uur.
- Volledige nachtsluiting tussen 02:00 en 06:00 uur voor al het verkeer, met uitzondering van spoedeisend verkeer, en het begrenzen van het aantal nachtvluchten van businessjets tussen 23:00 en 07:00 uur.
- Aantal vertraagde vluchten na 23:00 uur neemt af.
- Het aantal positievluchten¹ vóór 07:00 wordt kleiner en deze zijn vóór 6:30 uur niet toegestaan.

Verder zal het aantal vluchten in de dagranden (07:00 – 8:30 en 21:00 – 23:00 uur) niet verder toenemen (t.o.v. gebruiksjaar 2019). Door vlootvernieuwing is er ruimte voor een zekere mate van groei van het aantal vliegbewegingen, maar met de beperking dat dit alleen tussen 09:00 en 21:00 uur mogelijk is. Het aantal handhavingspunten² wordt uitgebreid zodat handhaving beter gewaarborgd wordt.

Voor de uitwerking naar het definitief Voorkeursscenario ziet het college als voornaamste aandachtspunten:

- De uitwerking van de regeling die moet leiden tot minder vertragingen in de nacht en minder positievluchten;
- De uitwerking van de geluidscontouren waarbij de omvang van de geluidscontouren wordt geminimaliseerd met als uitgangspunt dat woningbouwplannen in ontwikkeling doorgang kunnen vinden. Op dit moment is nog niet alle informatie beschikbaar om de geluidscontouren goed te berekenen.
- De uitwerking van de afspraken over vlootvernieuwing en de daarmee samenhangende afname van de gebruikruimte (de totale jaarlijks geproduceerde hoeveelheid vliegtuiggeluid);

De voornaamste punten waar volgens het college niet aan tegemoet is gekomen, zijn:

- er is geen onderzoek gedaan naar de (maatschappelijke) kosten en baten van een krimpscenario. De voornaamste reden hiervoor is dat er onder de belanghebbenden geen steun was voor krimp van het aantal vliegbewegingen en zij geen toegevoegde waarde zien in het onderzoeken van een scenario dat wat hun betreft niet in het Voorkeursscenario wordt uitgewerkt. Ook het doorrekenen van een krimpscenario is daardoor geen beleidsalternatief meer in een bij de aanvraag van een luchthavenbesluit op te stellen MKBA.
- Uitgangspunt is dat bestaande ontwikkelingsplannen voor woningbouw doorgang kunnen vinden. Onzeker en mogelijk niet haalbaar is het verder verminderen van de beperkingen voor woningbouw (door geluidscontouren).

¹ Het komt voor dat vluchten met bestemming en standplaats RTHA 's avonds moeten uitwijken naar een andere luchthaven. Omdat deze toestellen 's morgens weer vanaf RTHA moeten starten, komt het enkele tientallen keren per jaar voor dat deze vanaf bijvoorbeeld Schiphol geruime tijd vóór 07:00 uur op RTHA landen.

² Een handhavingspunt is een geografische locatie waar wordt getoetst of de totale jaarlijks geproduceerde hoeveelheid vliegtuiggeluid, de norm ter plaatse niet overschrijdt.

Draagvlak

Het college en de andere belanghebbenden hebben geconstateerd dat dit het geheel van uitgangspunten zijn die, rekening houdend met alle belangen, de grootste kans maken op een zo breed mogelijke steun onder belanghebbenden. De steun van belanghebbenden kan echter pas vastgesteld worden als het einddocument beschikbaar is. De belanghebbenden informeren en consulteren hun achterban over het VPP mede ten behoeve van de uitwerking naar het einddocument, het definitieve Voorkeursscenario.

Het college legt uw raad dit VPP ter informatie en voor reactie voor. De uitkomsten zullen wij betrekken bij het overleg in het participatietraject over de uitwerking naar een definitief Voorkeursscenario. Ook zullen wij de wijkraden van Hillegersberg, Overschie en Schiebroek informeren en reacties betrekken bij het verdere overleg. Gezien de zoektocht naar breed gedragen opties die al heeft plaatsgevonden, achten we de kans dat het Voorkeursscenario fundamenteel zal afwijken van het VPP beperkt.

Vervolg

Het Voorlopig Pakket Participatie zullen de belanghebbenden van het participatietraject uitwerken tot een Voorkeursscenario. Conform onze toezegging (d.d., kenmerk) zullen wij na het zomerreces het definitieve Voorkeursscenario aan de gemeenteraad voorleggen. Wij zullen de gemeenteraad dan vragen of zij dit Voorkeursscenario ondersteunt. Aan de hand van het oordeel van alle belanghebbenden aan het participatietraject kan RTHA vaststellen of er steun is voor het Voorkeursscenario.

Een Voorkeursscenario met brede steun is voor de luchthaven het uitgangspunt voor een aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit. Het is echter niet uit te sluiten dat de belanghebbenden niet tot een Voorkeursscenario kunnen komen of dat het ontbreekt aan een brede steun. In dat geval is het aan de initiatiefnemer, RTHA, en het bevoegd gezag, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, of en hoe zij de uitkomsten van het participatietraject meenemen naar de aanvraag respectievelijk ontwerp luchthavenbesluit. Voor alle belanghebbenden staat dan de mogelijkheid nog open zienswijzen op het ontwerp luchthavenbesluit kenbaar te maken als onderdeel van de wettelijke procedure. Of deze zienswijze meegenomen wordt in het definitieve luchthavenbesluit is aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Bewonersvertegenwoordiger Rotterdam

Zoals de wethouder MJT aan uw raad heeft bericht (d.d. 11 februari 2022, kenmerk 22bb001626), heeft de bewonersvertegenwoordiger van Rotterdam zijn deelname aan het participatietraject beëindigd tijdens de laatste fase van opties kiezen, omdat hij er niet meer voldoende vertrouwen in had dat verder overleg zou leiden tot een einduitkomst die aanvaardbaar zou zijn voor zijn achterban.

De omwonenden hebben meer vertrouwen in de formele wettelijk vastgelegde procedure naar het Ministerie en de eventuele gang naar de bestuursrechter. Zij geven aan dat verder deelname hierbij een belemmering zou kunnen vormen voor de beoordeling van hun zienswijze.

Met het beëindigen van de deelname van de bewonersvertegenwoordiger aan het overleg van het participatietraject is hierin geen directe inbreng meer van de meningen en standpunten van omwonenden uit Rotterdam door tussenkomst van een eigen vertegenwoordiger en is er bij de andere belanghebbenden in het participatietraject ook minder inzicht in deze inbreng. Wel zijn de belangen van omwonenden van Rotterdam nog vertegenwoordigd in het participatietraject waar deze gelijk zijn aan belangen van andere deelnemende partijen. Ook de gemeente Rotterdam blijft de belangen van de omwonenden behartigen en de bewonersvertegenwoordigers op praktisch gebied ondersteunen. De gemeente zal bijvoorbeeld eerder gehouden bewonersavonden blijven faciliteren. Separaat ontvangt uw raad een brief van de wethouder MJT met betrekking tot de toezegging uw raad te informeren over de uitkomsten van gesprekken met de buurgemeenten, de provincie en de projectorganisatie over het beëindigen van de deelname van de bewonersvertegenwoordiger Rotterdam aan het participatietraject RTHA (22bb1922) die nader ingaat op beëindiging van de deelname van de bewonersvertegenwoordiger van Rotterdam.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

De secretaris,

V.J.M. Roozen

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De burgemeester,

A. Aboutaleb

Bijlage(n):

- Voorlopig Pakket Participatietraject RTHA;
- Overzichtstabellen Voorlopig Pakket Participatietraject luchthavenbesluit RTHA;
- Lijst met deelnemende partijen.