



Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179, Rotterdam
Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam
Internet: www.rotterdam.nl

Telefoon: 14 010
E-mail: bbo@rotterdam.nl

Uw kenmerk: 22bb3937, 22bb3938, 22bb3941,
22bb3943, 22bb3944, 22bb3947, 22bb5706,
22bb5796, 22bb005797, 22bb007256,
21bb16203, 19bb11411
Ons kenmerk: M2211-5441 / D2211-191222

Onderwerp: Luchthaven Rotterdam The Hague
Airport

Datum: B&W 29 november 2022

Aan de gemeenteraad

Op welke gronden deze brief?/Waarom nu voorgelegd?

Op 15 november jl. heeft u het "Eindproduct Participatietraject" (EPP) ontvangen. Daarmee is het participatietraject beëindigd en ontvangt u een afdoeningsvoorstel van de daarop betrekking hebbende moties en toezeggingen:

- Motie Ssstt....Stil is ook echt stil (22bb3937) van de leden S. Becker (VVD), B. van Drunen (Leefbaar Rotterdam) en F. Achbar (DENK), aangenomen in uw raadsvergadering van 2 juni 2022;
- Motie Geluidscontouren 9 – 21 (22bb3938) van de leden S. Becker (VVD), B. van Drunen (Leefbaar Rotterdam) en F. Achbar (DENK), aangenomen in uw raadsvergadering van 2 juni 2022;
- Motie Vlieg niet over participatie heen (22bb3941), van de leden I van Wifferen (D66), E. Verkoelen (50 PLUS), M de Jong (BIJ1), I Elfilali (Volt), S van de Peppel (PvdD) en T. Vonk (CU), aangenomen in uw raadsvergadering van 2 juni 2022;
- Motie Bewoners weer aan tafel (22bb3943) van de leden S. Becker (VVD), B. van Drunen (Leefbaar Rotterdam) en F. Achbar (DENK), aangenomen in uw raadsvergadering van 2 juni 2022;
- Motie Aanvliegroutes recht door (22bb3944) van de leden S. Becker (VVD), B. van Drunen (Leefbaar Rotterdam) en F. Achbar (DENK), aangenomen in uw raadsvergadering van 2 juni 2022;
- Motie Blijf in gesprek (22bb3947) van de leden S. Becker (VVD), B. van Drunen (Leefbaar Rotterdam) en F. Achbar (DENK), aangenomen in uw raadsvergadering van 2 juni 2022;
- Motie Raadskader toehoorder voor de goede verstaander (22bb5706), van de leden M. Biljoen (GroenLinks), R. Segers-Hoogendoorn (CDA), R. van der Velden (PvdD), T. Vonk (CU), M. de Jong (BIJ1), I. Elfilali (Volt) en I. van Wifferen (D66), aangenomen in uw raadsvergadering van 8 september 2022;
- Toezegging RTHA – zienswijze (19bb11411);
- Toezegging ambtelijk contact bewonersvertegenwoordigers (22bb005797);
- Toezegging Participatieproces bewonersorganisaties RTHA (22bb007256);
- Toezegging Reactie initiatiefvoorstel "Een nieuwe toekomst van Zestienhoven Van Grijs vliegveld naar groene stadswijk" (21bb16203).



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

- Coalitieakkoord 'Één Stad';
- Brief aan de raad (12 april, kenmerk 22bb003065), over "Voorlopig Pakket Participatietraject luchthavenbesluit RTHA";
- Brief aan de tijdelijke commissie Fysiek (9 juni 2022, kenmerk 22bb004096) over "Reactie op VPP"; en
- Brief aan de commissie MHEK (7 september 2022, kenmerk 22bb005640) over "participatietraject RTHA";
- Brief aan de commissie MHEK (15 november 2022, kenmerk 22bb007661) over "Uitkomsten participatietraject RTHA".

Toelichting

De luchthaven houdt de gemoederen flink bezig. En met goede reden. Rotterdam The Hague Airport (RTHA) is het derde vliegveld van Nederland na Schiphol en Eindhoven Airport. In 2021 waren er bijna 9.000 vluchten van groothandelsverkeer en zijn ruim 760.000 passagiers vervoert. Daarmee lag het aantal passagiers en vluchten van groothandelsverkeer lager dan de voorgaande jaren als gevolg van de covid pandemie. Ondanks dat de gemeten hoeveelheid geluid nagenoeg gelijk bleef, steeg toch het aantal meldingen van overlast.

Veel omwonenden geven aan hinder te ervaren. Overdag maar in het bijzonder aan de randen van de dag en in de nacht geven veel omwonenden aan geluidsoverlast te ervaren. Veelal gaat dit gepaard met een slechte nachtrust. Ook is er sprake van (zorgen over) gezondheidsproblemen, zowel als gevolg van de onderbroken nachtrust als van de emissies van de vliegtuigmotoren. Daarbij komt dat de inwoners van de wijken rondom de luchthaven de afgelopen jaren een toenemende druk op hun leefklimaat ervaren, onder andere als gevolg van de aanleg en de toekomstige ingebruikname van de A13/A16.

Het college hecht zeer aan de mening en ervaring van Rotterdammers. RTHA heeft een participatietraject uitgevoerd, voorafgaande aan de aankomende aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit, waarvan de resultaten op 15 november jl. openbaar zijn geworden (22bb007661). Wethouder Karremans stelt vast dat verschillende deelnemers uit het participatietraject zijn gestapt en bewoners zich onvoldoende vertegenwoordigd hebben gevoeld. In aanvulling op het participatietraject heeft wethouder Karremans in de afgelopen periode daarom een enquête uitgezet onder Rotterdammers en twee bijwonersbijeenkomsten gehouden. Daarnaast heeft wethouder Karremans gesprekken gevoerd met Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast (BTV), de bewonersvertegenwoordigers en met vertegenwoordigers van de omliggende wijkraden.

De uitkomsten van de enquête, de gesprekken die zijn gevoerd en de adviezen van de omliggende wijkraden die het college hebben bereikt, heeft het college meegenomen in onderstaande reactie op de uitkomst van het participatietraject en in de bijgevoegde voorgestelde reactie aan RTHA. De uitkomsten van de enquête en de verslaglegging van de bewonersavonden en gesprekken zijn bijgevoegd. Daarmee is toezegging "Participatieproces bewonersorganisaties RTHA" (22bb007256) gestand gedaan.

Ervaren overlast en het luchtvaarbesluit

Alvorens het college reageert op het eindproduct van het participatietraject, hecht het college eraan om te benoemen dat verschillende bronnen van overlast niet worden geregeld in het luchtvaarbesluit of zijn opgenomen in het eindproduct en dat de



gehanteerde systematiek onvoldoende in relatie staat tot de ervaren overlast. Zo wordt in het eindproduct en uiteindelijk in het luchthavenbesluit gesproken over de openingstijd van de luchthaven maar is het opwarmen en stationair draaien van vliegtuigmotoren voorafgaande aan de opening van het vliegveld niet gereguleerd. Ook is de geluidsruimte gebaseerd op gemiddelden en op basis van een model waarmee zeer beperkt rekening wordt gehouden met piekbelasting op de omgeving en de ervaren overlast als gevolg daarvan. Ook wordt de geluidsruimte bepaald op basis van een model wat uitgaat van geplande vliegroutes en daarmee geen rekening houdt met veel voorkomende afwijkingen van de vliegroutes. Het college roept de luchthaven in het bijgevoegde voorstel daarom op om bij de activiteiten op de luchthaven meer rekening te houden met de daadwerkelijk ervaren overlast.

Eindproduct participatietraject

De inzet van het college is een luchthavenbesluit dat voor bewoners een verbetering is ten opzichte van de huidige Omzettingsregeling (21bb4361). Een nieuw luchthavenbesluit moet waarborgen dat de hinder vermindert. Het college ziet in de uitkomsten van het participatietraject duidelijke verbeteringen ten opzichte van de huidige situatie. In het bijzonder onderschrijft het college:

- De vloot groothandelsverkeer van de grootste gebruikers moet tussen 2024 en 2035 worden vernieuwd met de stapsgewijze inzet van stillere vliegtuigen in de ochtend. De regeling is in het EPP concreet uitgewerkt en leidt op termijn tot een kleinere gebruiksruimte voor niet-spoedeisend verkeer en kleinere geluidscontouren. Hiermee kunnen bestaande plannen voor woningbouw doorgang vinden;
- Het aantal vertraagde vluchten na 23:00 uur moet met de helft afnemen en vóór 6:30 uur mogen er geen positievluchten van groothandelsverkeer landen; en
- Het aantal handhavingspunten moet worden uitgebreid zodat handhaving beter gewaarborgd wordt.

Gelet op de belangen van de gemeente Rotterdam en de uitkomsten van de enquête, gesprekken en bewonersavonden, concluderen wij dat naast deze verbeteringen, extra stappen nodig zijn om de ervaren overlast te verminderen. Voorafgaande aan de aanvraag van een nieuw luchthavenbesluit door RTHA, stelt het college met bijgevoegd raadsbesluit daarom voor deze in een reactie richting aan RTHA kenbaar te maken. Het gaat dan in het bijzonder om de openingstijden en de tijden van vluchten, de geluidsruimte en de ervaren geluidshinder en de grenswaarden van emissies.

Vervolg

Nu het participatietraject is geëindigd, volgt de wettelijke procedure voor een nieuw luchthavenbesluit. RTHA zal eind december aan de minister van Infrastructuur & Waterstaat (bevoegd gezag) het voornemen kenbaar maken voor het indienen van een aanvraag voor een luchthavenbesluit onder toevoeging van een concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de op te stellen milieueffectenrapportage (m.e.r.), waarmee de wettelijke procedure start. Het ministerie zal het voornemen en de NRD naar verwachting begin 2023 ter inzage leggen en advies vragen aan de Commissie voor de m.e.r. De gemeente Rotterdam zal op deze stukken een zienswijze indienen en uw raad hierbij als vanzelfsprekend betrekken. De door uw raad volgens het raadsvoorstel en ontwerpbesluit vast te stellen reactie aan de luchthaven is hiervoor de basis.

Op basis van zienswijzen en adviezen wordt door de minister een Nota van Antwoord opgesteld en wordt advies aan de luchthaven uitgebracht over het op te stellen m.e.r. en



over andere vereisten aan de procedure. Vervolgens worden door de luchthaven onderbouwende studies, waaronder een m.e.r. uitgevoerd. Daarna vraagt de luchthaven een luchthavenbesluit aan bij de minister. De minister stelt vervolgens een ontwerp luchthavenbesluit op, legt dit naar verwachting medio 2024 ter inzage, vraagt advies aan de Commissie voor de m.e.r. en wettelijke adviseurs en biedt het ontwerpbesluit in voorhang aan de Eerste en Tweede Kamer aan. De gemeente Rotterdam zal ook hier een zienswijze indienen en uw raad hierbij betrekken. De adviezen en reacties worden door het ministerie verwerkt en aan de Raad van State wordt om advies gevraagd. Tot slot wordt het luchthavenbesluit vastgesteld en treedt het in werking. Het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat is voornemens uiterlijk 31 december 2024 het nieuwe luchthavenbesluit in werking te laten treden.

Moties en toezeggingen

Afdoeningsvoorstel motie "Sssttt....Stil is ook echt stil" (22bb3937)

De motie roept het college op er voor te zorgen dat de nieuwe, stille vloot van Rotterdam The Hague Airport ook echt stil is en dus voldoet aan de nieuwe geluidsnormen.

De geluidsnormen worden vastgesteld in het luchthavenbesluit. Hierin kunnen bepalingen worden opgenomen waarmee de inzet van een 'stille' vloot zeker wordt gesteld. In het eindproduct van het participatietraject is opgenomen dat stillere vliegtuigen vanaf eind 2026 worden ingezet en dat het in de ochtend starten met 'stillere' vliegtuigen stapsgewijs over een periode van twee jaar verplicht wordt gesteld. Deze vliegtuigen moeten daarbij voldoen aan de criteria zoals die gelden voor de in het luchthavenbesluit op te nemen geluidsklassen. In het bijgevoegde voorstel voor de reactie aan RTHA, wordt deze uitkomst van het participatietraject onderschreven.

Afdoeningsvoorstel motie "Geluidscontouren 9 – 21" (22bb3938)

De motie roept het college op de groei van vliegtuigbewegingen, binnen de 50% van de vrijgekomen geluidsruimte, alleen tussen 9:00 en 21:00 in te plannen.

In het eindproduct van het participatietraject is opgenomen dat groei van het aantal vluchten groothandelsverkeer binnen de vrijgekomen geluidsruimte alleen is toegestaan tussen 9:00 en 21:00 uur en is een plafond aangehouden van 9.000 extra vliegbewegingen door groothandelsverkeer. Dit is 20.000 vliegbewegingen lager dan wat volgens de huidige gebruiksruimte maximaal mogelijk is. In het bijgevoegde voorstel voor de reactie aan RTHA, hebben wij dit punt expliciet genoemd.

Afdoeningsvoorstel motie "Vlieg niet over participatie heen" (22bb3941)

De motie verzoekt het college als Rotterdams college het voorkeursscenario niet te ondertekenen zijnde deelnemende partij.

De deelnemende partijen aan het participatietraject hebben geen overeenstemming bereikt over een Voorkeursscenario. Aan de deelnemende partijen wordt daarom niet gevraagd de uitkomst te ondertekenen. Het college stelt de raad wel voor om bijgevoegde reactie te sturen aan RTHA.

Afdoeningsvoorstel motie "Bewoners weer aan tafel" (22bb3943)

De motie roept het college op zich in te spannen om de bewonersgroepen die uit het traject zijn gestapt weer aan de participatie tafel komen zitten, zodat hun feedback wordt meegenomen in het uiteindelijke luchtvaartbesluit.



Bij de start van het participatietraject namen zowel twee bewonersvertegenwoordigers als de vereniging Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast (BTV) deel aan het traject. Al voordat door hen niet meer werd deelgenomen aan het participatietraject tot en met het (bijna) einde van het participatietraject, zijn er meerdere gesprekken geweest over een (hernieuwde) deelname.

Wij zijn een voorstander van de deelname van bewonersgroepen aan het participatietraject omdat we overtuigd zijn van de meerwaarde hiervan. De inspanningen die zijn verricht mochten helaas niet baten. De bewonersvertegenwoordigers en de BTV hebben niet besloten opnieuw deel te nemen aan het participatietraject.

Afdoeningsvoorstel motie "Aanvliegroutes rechtdoor" (22bb3944)

De motie roept het college op samen met de Inspectie Leefomgeving en Transport ervoor te zorgen dat de aanvliegroutes rechtdoor worden gehandhaafd en dat deze niet meer afwijken, om de hinder boven Hillegersberg, Schiebroek en Alexander te verminderen.

Vliegtuigen dienen de voorgeschreven route te volgen. Alleen op instructie van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) mag men van de voorgeschreven route afwijken. Instructies om af te wijken worden vrijwel alleen om veiligheidsredenen gegeven. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) handhaaft hierop en rapporteert hier jaarlijks over aan de minister van Infrastructuur & Waterstaat. De gemeente heeft hier geen bevoegdheden.

Een belangrijke bron van hinder wordt veroorzaakt door van de route afwijkende vliegtuigen als gevolg van interferentie met Schiphol-verkeer. In het Eindproduct Participatietraject onderschrijven alle deelnemers richting de luchtverkeersleiding en bevoegd gezag de noodzaak om de mogelijkheden tot beperken interferentie Schipholverkeer en RTHA-verkeer te laten onderzoeken, uitwerken en implementeren in de luchtruimherziening. In onze zienswijze op de luchtruimherziening (21bb001447) wezen wij eveneens op het voor Rotterdam specifieke belang voor het reduceren van de huidige interferentie tussen verkeer vanaf RTHA en verkeer landend op Schiphol en dat hebben wij ook weer gedaan in bijgevoegde concept reactie aan de RTHA op het EPP. Wij blijven hier ook bij de minister van Infrastructuur & Waterstaat aandacht voor vragen.

Afdoeningsvoorstel motie "Blijf in gesprek" (22bb3947)

De motie roept het college op om met Rotterdam The Hague Airport in gesprek te blijven om alle Rotterdamse belangen ten aanzien van de luchthaven zo goed mogelijk te borgen in een nieuw luchthavenbesluit.

RTHA werkt toe naar een aankondiging van een aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit uiterlijk december 2022, inclusief de indiening van een notitie reikwijdte en detailniveau voor het MER. Eind 2024 volgt een aanvraag inclusief MER bij het bevoegd gezag, de minister van Infrastructuur & Waterstaat. Voorafgaand hierop wil het college met bijgevoegd voorstel reageren op de uitkomst van het participatietraject richting de RTHA. Daarnaast zijn er de doorlopende contacten op ambtelijk en bestuurlijk niveau die luchthaven en gemeente gewoon zijn te onderhouden en is het college voornemens om zodoende in gesprek te blijven met RTHA.



Afdoeningsvoorstel motie "raadskader toehoorder voor de goede verstaander" (22bb5706)

De motie verzoekt het college als er een ambtenaar toch weer aan de participatietafel deelneemt hiervoor als kader te hanteren dat dit uitsluitend als toehoorder zal zijn of voor het sporadisch beantwoorden van een vraag, zonder enig onderhandelingsmandaat.

De gemeente is vanaf het moment dat de motie door de gemeenteraad is aangenomen aanwezig geweest bij bijeenkomsten van het participatietraject als toehoorder. Aan de overige deelnemers van het participatietraject is dit ook kenbaar gemaakt.

Toezegging RTHA – zienswijze (19bb11411);

De wethouder zegt toe als er een nieuwe aanvraag voor een luchthavenbesluit wordt ingediend, de commissie te betrekken bij het opstellen van een zienswijze.

Bij deze raadsinformatiebrief ontvangt u tevens een raadsvoorstel met ontwerpbesluit voor de reactie aan RTHA op het eindresultaat van het participatietraject luchthavenbesluit RTHA. Ook op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en het ontwerp luchthavenbesluit die later volgen, wordt een zienswijze voorafgaande aan indiening aan u voorgelegd.

Toezegging "Participatieproces bewonersorganisaties RTHA" (22bb007256);

De wethouder gaat na de uitkomst van het participatieproces (15 november) in gesprek met de bewonersorganisaties en stuurt een terugkoppeling van de gesprekken met de wijkraden en de bewonersorganisaties naar de raad.

Op 9 november jl. heb ik het participatietraject besproken met de wijkraden Overschie, Schiebroek en Hillegersberg. Op 18 november jl. heb ik overlegd met de vereniging Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast en op 25 november jl. met de bewonersvertegenwoordigers. Een verslag treft u als bijlage aan. Hierin wordt ook verslag gedaan van de twee bewonersavonden op 17 en 23 november jl.

Toezegging ambtelijk contact bewonersvertegenwoordigers (22bb005797);

De wethouder zegt toe na te gaan welke ambtelijke contacten met bewonersvertegenwoordigers er zijn geweest in het kader uitvoering motie: 'Bewoners weer aan tafel'.

Bijgevoegd vindt u een overzicht van de ambtelijke contacten met de bewonersvertegenwoordigers vanaf 3 juni 2022 t/m 12 oktober 2022 in het kader van het participatietraject luchthavenbesluit RTHA.

Toezegging "Reactie initiatiefvoorstel Een nieuwe toekomst van Zestienhoven Van Grijs vliegveld naar groene stadswijk" (21bb16203);

Het initiatiefvoorstel roept de gemeenteraad op het college opdracht te geven noodzakelijk voorbereidende stappen te zetten ten behoeve van de sluiting van de luchthaven en stappen die voorbereiden op de planontwikkeling ná een eventueel besluit tot sluiting.

Het initiatiefvoorstel behelst ontwikkelingen die complex en veelomvattend zijn en een lange doorwerking hebben. Een dergelijk besluit vraagt om meer inzicht in de financiële en personele consequenties en de relatie met eerder genomen besluiten en relevante beleidsterreinen. Deze elementen worden in het initiatiefvoorstel niet voldoende inzichtelijk. Daarom gaan wij niet in op de financiële aspecten en beperken we onze reactie tot de haalbaarheid op hoofdlijnen.



Wij komen tot de conclusie dat uitvoering van het initiatiefvoorstel om aanzienlijke inspanningen, financiële middelen en verandering van koers (Omgevingsvisie) en lobbystrategie vraagt, terwijl de uiteindelijke opbrengst onzeker is. Het college ontraadt daarom deze stappen en zal geen initiatieven hiertoe nemen. Wij lichten onze conclusie hieronder op verschillende punten toe en concentreren ons daarbij op de haalbaarheid van sluiting van de luchthaven.

Woningbouw

Voor de woningbouwopgave is het niet nodig om de luchthaven te sluiten. In de Omgevingsvisie 'De Veranderstad' en Strategische Verkenning Verstedelijking (2019) is het toevoegen van 50.000 tot 75.000 nieuwe woningen tot 2040 reeds voorzien op andere locaties.

Milieu

Het initiatiefvoorstel heeft een gunstig effect op het milieu als gevolg van de vermindering van de CO₂ uitstoot in de omgeving rondom de luchthaven en vermindering van geluidsemissies en dan vooral in de wijken Overschie, Hillegersberg en Schiebroek. Ook heeft het een gunstig effect op een lagere concentratie van fijnstof en ultrafijnstof op het niveau van de leefomgeving, al zal dit effect verhoudingsgewijs beperkter zijn.

Sluiting

Het opheffen van het luchthavenbesluit vereist de instemming van Tweede en Eerste Kamer op voorstel van het bevoegd gezag, de minister van Infrastructuur & Waterstaat. Er zijn geen aanwijzingen dat de minister van het huidige beleid (Luchtvaartnota 2020 – 2050) wil afwijken en RTHA zou willen sluiten. Bovendien bestaat de mogelijkheid dat RTHA dan een burgerluchthaven wordt waarvoor de Provincie Zuid-Holland bevoegd gezag is.

Lobby

Het college voert in opdracht van de gemeenteraad het coalitieakkoord uit. Daarin is opgenomen dat de luchthaven open blijft. Een lobby voor sluiting zou daar avenrechts op staan en wordt daarom niet gevoerd.

Erfpacht

Met het verwerven van gronden en het beëindigen van lopende erfpachtcontracten zijn hoge kosten gemoeid, overeenkomend met de waarde van hetgeen de erfpachter in overeenstemming met de erfpachtaakte heeft aangebracht. De gronden van de luchthaven zijn door de gemeente Rotterdam in erfpacht uitgegeven aan Rotterdam Airport B.V. en Rotterdam Airport Vastgoed B.V. Deze lopen tot en met eind 2050 met een verlengingsoptie voor de erfpachter. Tussentijdse beëindiging door de gemeente is alleen in minnelijk overleg mogelijk. Daarnaast is nabij het luchthaventerrein ook een bedrijventerrein gevestigd in particulier eigendom. Contractanten en eigenaren zullen alleen tegen een vergoeding, conform de Onteigeningswet, van hun (eigendoms)rechten afzien.

Maatschappelijk verkeer

Bij het sluiten van de luchthaven is ook een andere standplaats voor de trauma- en politieheliporter nodig. Uit een eerdere studie is gebleken dat er in de regio geen alternatieve locaties gevonden zijn (brief aan de gemeenteraad d.d. 11 december 2018, kenmerk 18bb11168). Dit brengt met zich mee dat een deel van het initiatiefvoorstel



sowieso niet gerealiseerd kan worden, onder andere als gevolg van de geluidbelasting als gevolg van het maatschappelijk verkeer.

Economie & innovatie

Wij zien ter vergroting van de economische meerwaarde en toenemende bedrijvigheid kansen voor een vewordere verbreding van de economische betekenis. De stichting RHIA werkt hieraan door de luchthaven in te zetten als operationele 'proeftuin' binnen een innovatieve regionale luchtvaartsector. Deze functie van de luchthaven zal bij sluiting komen te vervallen.

Gelet op het bovenstaande adviseert het college negatief op het initiatiefvoorstel "Een nieuwe toekomst van Zestienhoven Van Grijs vliegveld naar groene stadswijk" (21bb16203).

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben en stellen voor de verschillende moties als afgedaan te beschouwen.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

Aan de voorgestelde besluiten zijn momenteel geen financiële of juridische consequenties verbonden. De belangrijkste te verwachten juridische gevolgen van een nieuw luchthavenbesluit betreffen de doorwerking van het luchthavenbesluit als voorbereidingsbesluit voor bestemmingsplannen. Bij de kennisgeving van het ontwerp luchthavenbesluit en de vaststelling van het luchthavenbesluit door het ministerie zal blijken welke juridisch relevante vervolgacties voor de gemeente ontstaan.

De financiële consequenties van het nieuwe luchthavenbesluit zullen vooral kunnen ontstaan bij de noodzakelijke aanpassingen op bestemmingsplannen als gevolg van de ligging van de geluidscontouren waarvoor wettelijke beperkingen gelden. Op grond van hetgeen is opgenomen in het EPP, is de kans hierop klein, mede omdat bij het opstellen van het bestemmingsplan voor Park Zestienhoven hier al op is geanticipeerd en omdat de nieuwe contouren volgens het EPP de bestaande contouren niet zullen overschrijden.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

V.J.M. Roozen

De burgemeester,

A. Aboutaleb



Bijlage

1. Raadsvoorstel reactie eindresultaat participatietraject
2. Voorgestelde reactie aan RTHA
3. Uitkomst enquête onder Rotterdammers
4. Verslag van gesprekken met bewoners, bewonersorganisaties en wijkraden
5. Overzicht van de ambtelijke contacten met de bewonersvertegenwoordigers