

De leden van de Gemeenteraad
Postbus 1
2650 AA BERKEL EN RODENRIJS

Van	College van B&W
Onderwerp	Voorlopig pakket Participatietraject Luchthavenbesluit RTHA (VPP)
Datum	12 april 2022
Ons kenmerk	U22.01565

Geachte raadsleden,

In december 2020 is het participatieproces gestart om te komen tot een voorkeursscenario voor een nieuw Luchthavenbesluit RTHA. Lansingerland neemt hieraan deel, samen met 36 andere belanghebbende partijen, waaronder ook de bewonersvertegenwoordigers van de gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam. Het proces wordt geleid door de onafhankelijke projectorganisatie Wesselink van Zijst/Viridis in opdracht van RTHA. De gemeente Lansingerland is in het proces ambtelijk vertegenwoordigd samen met de ambtelijk vertegenwoordigers van de gemeente Rotterdam en Schiedam. De namens de gemeente in het traject ingebrachte belangen zijn verwoord in de brief aan de gemeenteraad d.d. 21 april 2021 (U21.02458).

De raad is regelmatig via voortgangsrapportages en beeldvormende avonden op de hoogte gehouden van de voortgang van het participatieproces. Overeenkomstig de planning van het traject is nu een fase afgerond met de aanbidding van het voorlopig pakket participatietraject (VPP) namens de participanten door de projectorganisatie. Het VPP is vandaag, 12 april, openbaar geworden en is geplaatst op: : <https://www.luchthavenbesluit.nl/praktische-zaken-participatietraject/nieuwsoverzicht/>

Door middel van deze brief informeren wij u over het VPP, het verdere proces en de wijze waarop wij u willen consulteren.

Aard en doel van het VPP

Het nu aangeboden Voorlopig Pakket Participatietraject (VPP) is een tussenstand op weg naar het eindresultaat: het voorkeursscenario. Deze tussenstand bevat vooral de principe-afspraken; afspraken over de instrumenten en de methodiek vastgelegd op hoofdlijnen. 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 en objectief meetbaar. Bij dat pakket zal nog geen milieu-effectenrapportage, maar wel een rekenkundige uitwerking van de belangrijkste effecten worden

gevoegd (aantallen vliegtuigbewegingen, geluidscontouren etc). De projectorganisatie concludeert t.a.v. het nu gepresenteerde VPP dat alle participanten het nu voorliggende VPP zien als het best haalbare resultaat met zo groot mogelijk draagvlak.

Het VPP, afspraken over gebruiksruimte, hinderreductie e.d

In onderstaande tabel uit het VPP is samengevat aangegeven wat is afgesproken over hinderreductie, gebruiksruimte e.d. ten opzichte van de huidige omzettingsregeling.

SAMENVATTING IN TABEL

Onderwerp	Referentie situatie (omzettingsregeling)	Voorlopig pakket participatieproces
Gebruiksruimte Totaal	Eén gebruiksruimte voor alle verkeer	Twee gebruiksruimtes voor (i) Maatschappelijk verkeer en (ii) Overig verkeer
Gebruiksruimte Maatschappelijk Verkeer	Geen eigen ruimte	Gebaseerd op zichtjaar 2035
Gebruiksruimte Overig Verkeer	Geen eigen ruimte	- Groothandelsverkeer o.b.v. capaciteitsdeclaratie gebruiksjaar 2019 - Business aviation o.b.v. realisatie gebruiksjaar 2019 - General aviation o.b.v. oorspronkelijk invoerset omzettingsregeling 2013
Handhaving middels handhavingpunten (hhp)	1 set hhp o.b.v. wettelijke eis	2 sets hhp o.b.v. wettelijke eis + extra hhp in overleg met omgeving
Openingstijden	Volledig operationeel vanuit rol uitwijk luchthaven	Volledig operationeel vanuit rol uitwijk luchthaven
Ochtend / avond piek (groothandelsverkeer)	Geen restricties	- Huidige vloot mag pas starten vanaf 07:15 in werking treding LHB, 07:45 in 2029 en 08:30 in 2033. Alleen de stilste vliegtuigen zijn nog eerder toegestaan - Starten en landen in één richting 07:00-08:30 alleen starten, 21:00 – 23:00 aan landen
Maatschappelijk Verkeer	Geen restricties	Geen restricties
Groot Handelsverkeer	07:00-23:00 + 23:00-24:00 met uitloop tot 01:00	07:00-23:00u
General aviation	07:00-23:00	07:00-23:00u
Business aviation	Geen restricties	06:00 – 02:00u + begrenzing
Positievluchten	Vanaf 06:00	Vanaf 06:30
Extensieregeling	23:00-01:00	Vertragsuitloop met handhaafbaar puntensysteem. Uitgangspunt is dat het aantal vertraagde vluchten daalt ten opzichte van gebruiksjaar 2019, dit wordt verder uitgewerkt.
Begrenzing vliegtuigbewegingen randen van de dag	Geen	Huidige aantal slots 07:00-08:30u & 21:00-23:00u bevroren
Overige emissie grenswaarden		In lijn met landelijke trajecten zoals Akkoord duurzame luchtvaart

NB: Deze bovenstaande tabel is een beknopte samenvatting. Voor de nuance wordt verwezen naar de volledige tekst die voor de samenvatting staat. De volledige tekst is leidend, niet deze samenvatting.

Belangrijk is verder dat als er geluidsruimte ontstaat door stillere vliegtuigen, deze zal worden gevuld met 50% nieuwe slots (=vliegtuigbewegingen). De overige 50% blijft ongebruikt.

Eerste reactie van het college

Het college neemt kennis van de conclusies dat dit VPP het maximum haalbare is. Het is prijzenswaardig dat er nu consensus is over het VPP. Het VPP voldoet op veel onderdelen aan de voorbedeelde belangenbrief aan de raad d.d. 21 april 2021, maar dit neemt niet weg dat het college op meer had gehoopt. Daarbij dient wel in aanmerking te worden genomen dat vanaf de aanvang van het participatietraject duidelijk is dat de speelruimte om tot consensus te komen niet groot is. Zoals aangegeven bevat het VPP nog diverse voorbehouden die in de vervolgfase dienen te worden uitgewerkt

Voor de uitwerking naar het definitief Voorkeursscenario zien wij als voornaamste aandachtspunten:

- de uitwerking van de systematiek 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 te berekenen;
- de uitwerking van de splitsing van de gebruiksruimte voor maatschappelijk en commercieel verkeer;
- de uitwerking van de afspraken over vlootvernieuwing.

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

- Er is geen onderzoek gedaan naar een krimpscenario. De voornaamste reden hiervoor is dat er onder de deelnemers voorshands geen draagvlak was voor krimp van het aantal vliegbewegingen. Zoals hierboven aangegeven voorziet het VPP in groei van het aantal vliegtuigbewegingen als gevolg van stiller wordende vliegtuigen (voor 50 % van de ontstane geluidsruimte).
- Verdergaande geluidhinder beperkende maatregelen, bij voorkeur via beperking van de openingstijden, waarvoor we ons met de bewonersvertegenwoordigster van onze gemeente -die zoals bekend eveneens participeert in het traject- sterk hebben gemaakt.

Consultatie van uw raad

De projectorganisatie legt dit VPP voor aan de participanten met het verzoek dit te bespreken met de eigen achterban voor feedback, vanuit de volgende argumentatie dat het VPP:

- Meerwaarde bevat ten opzichte van de huidige situatie. Alle geïdentificeerde belangen hebben een plek gekregen in dit voorlopige document;
- Geen absolute breekpunten bevat voor participanten;
- Een goede basis geeft voor de uitwerking tot voorkeursscenario dat wordt betrokken bij de formele aanvraag Luchthavenbesluit door RTHA.

De bespreking/consultatie van uw raad, die wij in dit kader beschouwen als onze achterban, willen wij als volgt vormgeven:

14 april beeldvormende raad

Het VPP wordt toegelicht en verhelderende vragen kunnen worden gesteld.

19 mei commissie Samenleving

Wij zullen daarvoor een bespreekstuk opstellen aan de hand van wat we hebben opgehaald in beeldvormende raad en tijdens de te houden bewonersbijeenkomst op 20 april a.s. georganiseerd door de bewonersvertegenwoordigster van onze gemeente in het participatietraject.

2 juni raad

Besluitvorming over reactie.

Vervolg proces

De reacties van participanten worden ingebracht in het vervolg van het traject dat zal worden uitgewerkt tot een Voorkeursscenario. Aan de hand van het oordeel van alle participanten aan het participatietraject kan RTHA vaststellen of er draagvlak is voor het voorkeursscenario.

De planning voor het vervolgtraject kunt u raadplegen op: <https://www.luchthavenbesluit.nl/wp-content/uploads/2022/02/220215-Routekaart-stap-3-en-4-Participatietraject.pdf>

Een voorkeursscenario met breed draagvlak is voor de luchthaven het uitgangspunt voor een aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit. Het is echter niet uit te sluiten dat de participanten niet tot een voorkeursscenario kunnen komen of dat het ontbreekt aan een breed draagvlak. 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 participanten staat dan alleen 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 onzeker en aan de minister van infrastructuur en waterstaat.

Met een vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Lansingerland



Mickel Beckers
Gemeentesecretaris



drs. Pieter van de Stadt
Burgemeester

Bijlagen:

- Voorlopig Pakket Participatietraject RTHA 12 april 2022 (I22.05194)
- Belangenbrief aan de raad 21 april 21 (U21.02458)