

Aan Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directoraat-Generaal Milieu
Postbus 30945
2500 GX 'S-GRAVENHAGE

Van Gemeente Lansingerland

Onderwerp **Zienswijze op Notitie reikwijdte en detailniveau ten behoeve van de aanvraag van een luchthavenbesluit RTHA**

Datum 23 februari 2023

Ons kenmerk U23.00344

Geachte minister Harbers,

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van de Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) ten behoeve van een luchthavenbesluit van Rotterdam The Hague Airport (RTHA). Tot en met 8 maart 2022 worden wij in de gelegenheid gesteld een zienswijze te geven op de NRD. De gemeenteraad van Lansingerland maakt graag van deze mogelijkheid gebruik.

Eindproduct participatietraject onvoldoende bevonden

In de NRD wordt stilgestaan bij het participatietraject en het Eindproduct Participatietraject dat daaruit voort is gekomen. Daarbij wordt correct geconstateerd dat het participatietraject niet heeft geleid tot consensus onder de deelnemers. RTHA geeft daarbij desalniettemin aan dat de uitkomsten van het participatietraject, inclusief de verschillende reflecties, als basis gebruikt zijn voor de alternatieven in het MER.

De gemeenteraad van Lansingerland stelde op 22 december de reactie op het EPP vast. De conclusie over het EPP was hierbij duidelijk: het eindresultaat van het EPP is onvoldoende en wordt als geheel dan ook niet ondersteunt door de gemeenteraad van Lansingerland. Hierbij onderstrepen wij deze conclusie graag nogmaals. Met de uitwerking van de verschillende alternatieven waarbij het EPP als basis wordt gebruikt, kan ten onrechte de indruk ontstaan dat over deze aspecten consensus is bereikt in het EPP. In deze zienswijze benadrukken wij de formele standpunten van de gemeenteraad van Lansingerland indachtig onze reactie op het EPP.

Notitie reikwijdte en detailniveau vraagt om aanscherping

Gezondheid en geluid

- *Onderzoek mogelijkheden voor meetbare en handhaafbare geluidsnormen*

Wij constateren een groot verschil tussen de berekende geluidshinder en beleefde geluidshinder. Dit vraagt om een geschikte meetmethodiek waarmee meer aansluiting wordt gevonden bij de beleefde geluidshinder. Deze methodiek ontbreekt nog. Wij verzoeken u dit bij de onderzoeken te betrekken.

- *Stel de volksgezondheid centraal in de MER*

De gezondheid van onze inwoners staat voor ons centraal. Het beperken van de gevolgen van met name fijnstof en ultrafijnstof en gevolgen daarvan voor de gezondheid van onze inwoners dient daarbij centraal te staan. Groei is voor Lansingerland echter alleen verantwoord te verdienen als er niet alleen binnen de 56Lden geluidscontour wordt gebleven, er is ook een aanzienlijke reductie nodig van de emissies ten opzichte van gebruiksjaar 2019. Daarbij constateren wij dat er duidelijke en meetbare grenswaarden en definities van de emissies nodig zijn. Dit ontbreekt in de NRD.

- *Onderzoek specifiek de gevolgen voor de gezondheid van kinderen*

Naast het algemene belang van de volksgezondheid, vragen wij aandacht voor de gezondheid van kinderen. Het is van belang dat hier bij het onderzoeken van de gezondheidsaspecten specifiek aandacht aan wordt besteed.

- *Meer onderzoek nodig naar gevolgen groeiverdienmodel*

In de NRD worden verschillende scenario's uitgewerkt van het groeiverdienmodel. De maximale toename van 8.750 vliegbewegingen is volgens ons buitenproportioneel. Vanuit dat oogpunt ondersteunen wij dan ook de opname van een scenario waarbij de maximale toename van het aantal vliegbewegingen is gehalveerd. Echter, de exacte grenswaarden die hierbij gehanteerd worden ontbreken in de NRD. Dit is essentieel om de impact van het groeiverdienmodel inzichtelijk te maken. Zonder concrete grenswaarden is er geen verantwoorde maximale toename van het aantal vliegbewegingen vast te stellen.

- *Geluidsruimte is bepalend voor aantal vliegbewegingen*

Daarnaast wordt in de NRD gesteld dat verdergaande hinderbeperkingen kunnen leiden tot de inzet van zwaardere vliegtuigen en een lager tempo van de vlootvernieuwing. Wij willen daarbij benadrukken dat de inzet van grotere vliegtuigen niet alleen mogelijk is bij het alternatief van het krimpscenario. Ook bij de andere alternatieven kan dit plaatsvinden. Daarbij geldt dat de inzet van zwaardere vliegtuigen automatisch moet leiden tot een daling van het aantal vliegbewegingen. De grootte van de geluidsruimte is immers maatgevend.

- *Onderzoek een onderscheid tussen zaken- en privévluchten*

Graag zien wij in het MER de mogelijkheden onderzocht voor het opstellen van afzonderlijke regels en afspraken voor respectievelijk zaken- en privévluchten. Hierbij stellen wij een beperkend regime voor, gericht op het terugdringen van het aantal privévluchten.

- *Hinder door routeafwijkingen beperken*

Routeafwijkingen door interferentie van vliegverkeer van Schiphol zijn een belangrijke bron van hinder voor onze inwoners. Dit aspect valt buiten de kaders van het luchtvaarbesluit. Wij hechten er echter aan hierbij nogmaals voor pleiten beperkende maatregelen voor interferentie van Schiphol- en RTHA-verkeer te onderzoeken, en implementeren in de aanstaande luchtruimherziening.

Woningbouw

- *Harde garanties voor bescherming woningbouwlocaties nodig*

In de NRD wordt rekenschap gegeven aan ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de luchthaven, dit ondersteunen wij. Er zijn harde garanties nodig voor de realisatie van woningbouwplannen middels een gemaximeerde geluidscontour. Met het oog op de woningbouwopgave is het dan ook van groot belang dat de 56dB(A) Lden geluidscontour woningbouwontwikkelingen niet raakt. Wanneer uit de onderzoeken blijkt dat dit wel het geval is, dient er een nieuwe berekening te worden gemaakt die de geluidscontour daartoe beperken.

Openingstijden

- *Betrek een volledige nachtsluiting van 23:00 tot 07:00 in het MER*

In onze reactie op het EPP pleiten wij voor een volledige nachtsluiting van de luchthaven van 23:00 tot 07:00, inclusief business aviation. Het is positief dat er in de NRD een alternatief wordt onderzocht waarin business aviation in de nacht beperkt wordt, dit is echter onvoldoende. Gezien het grote belang van het vergroten van de nachtrust en de rust aan de randen van de dag verzoeken wij een volledige nachtsluiting te betrekken in een afzonderlijk te onderzoeken alternatief.

- *Betrek tijdsgebonden openingstijden en maximale aantallen vliegbewegingen*

Betrek de mogelijkheid van tijdsgebonden openingstijden en maximale aantallen vliegbewegingen bij de onderzoeken. Hiermee wordt seizoensgebonden piekbelasting verlaagd en geluidshinder in de weekenden en op feestdagen beperkt. Graag zien wij dit betrokken bij de te onderzoeken alternatieven.

Communicatie

- *Gemeente is niet verantwoordelijk voor communicatie en informatievoorziening*

Wij ondersteunen het belang van een goede informatievoorziening voor toekomstige bewoners en gebruikers die te maken kunnen krijgen met de effecten van de aanwezigheid van de luchthaven. Het is belangrijk dat inwoners een goede afweging kunnen maken van de impact hiervan op de leefomgeving. De gemeente kan hier echter niet de verantwoordelijkheid voor dragen zoals RTHA van ons verlangt, dit is onbespreekbaar. Hoewel dit buiten de kaders van de NRD en het MER valt, hechten wij eraan dit hierbij te benadrukken. Over andere samenwerkingsvormen om de communicatie te versterken gaan wij graag het gesprek met u aan.

Wij vragen u onze aandachtspunten in deze zienswijze te verwerken in de opzet en uitvoering van het MER en zien de uitkomsten hiervan met belangstelling tegemoet.

Met een vriendelijke groet,
gemeenteraad van Lansingerland

de griffier,

de voorzitter

drs. Eveline Hamelink-van Rens

drs. Pieter van de Stadt