

GS-Voorstel

Besluitnummer
PZH-2023-826208165
DOS-2012-0001768

Status	Datum vergadering Gedeputeerde Staten	Eindtermijn
Openbaar	21 februari 2023	n.v.t.

Onderwerp

Zienswijze NRD LHB RTHA

Advies

1. Vast te stellen de brief aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met de Zienswijze 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau Luchthavenbesluit Rotterdam the Hague Airport'.
2. Vast te stellen de publiekssamenvatting – Zienswijze 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau Luchthavenbesluit Rotterdam the Hague Airport'.
3. Mandaat te verlenen aan gedeputeerde mevrouw De Zoete om nagekomen inbreng, zoals vanuit Provinciale Staten, te verwerken in de zienswijze.

Besluit GS

Vastgesteld met een machtiging voor de portefeuillehouder om aan de zienswijze toe te voegen:

- Dat de provincie van mening is dat er elders een extra standplaats voor een traumahelikopter dient te komen om RTHA te ontlasten danwel de gebruikte geluidsruimte van de traumahelikopter te verrekenen met de geluidsruimte van het volgende jaar;
- Dat de provincie voorstander is van een ongescheiden geluidsruimte en dat een dubbele geluidsruimte voorkomen dient te worden.

Bijlagen

- Concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau Luchthavenbesluit Rotterdam the Hague Airport (ter kennisname).
- Zienswijze Notitie Reikwijdte en Detailniveau Luchthavenbesluit Rotterdam the Hague Airport (ter vaststelling).

1 Toelichting voor het College

Tot en met 8 maart wordt een ieder in de gelegenheid gesteld tot het indienen van een zienswijze op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Luchthavenbesluit (LHB) Rotterdam the Hague Airport (RTHA). De NRD is een eerste stap naar het nemen van een Luchthavenbesluit, en is bepalend voor de kaders van varianten die in het Luchthavenbesluit worden onderzocht.

De concept-zienswijze is tot stand gekomen op basis van bespreking in PS Commissie Bereikbaar en Energie, consultering van beleidsafdelingen, en afstemming met partners Bestuurlijke Regiegroep RTHA (BRR). Tevens is aansluiting gezocht bij de inbreng vanuit wethouder Karremans (gemeente Rotterdam), mede in het licht van zijn recente openbare reactie op het participatietraject, en de sympathie die deze reactie opriep in GS.

Ook is geput uit inbreng die vanuit de provincie geleverd is in het participatietraject RTHA. Dit traject ging vooraf aan de aanvraag van het Luchthavenbesluit.

Inhoudelijke toelichting bij gemaakte keuzen:

- De oproep om extra maatregelen is een ondersteuning van het Rotterdamse pleidooi voor het opnemen van een extra variant.
- Het gedeelte over spoedeisend verkeer is eveneens afgestemd met de gemeente Rotterdam (motie), en sluit ook aan bij provinciale afspraken in het coalitieakkoord.
- Het gedeelte over de geluidsruimte is technisch, maar zeer relevant. RTHA is tot op heden een geluidgestuurde luchthaven. De hoeveelheid geluid bepaalt hoeveel er gevlogen mag worden. Nu nieuwe vliegtuigen fors stiller worden is het voorstel om de totale geluidsruimte kleiner te maken. Daarvoor zijn verschillende varianten bedacht, variërend van een beetje kleiner, tot veel kleiner. Wat de NRD doet is dat per variant een hoeveelheid vliegbewegingen is gedefinieerd.
- De bijlage maakt inzichtelijk dat de samenstelling van de vloot heel bepalend is voor de totale hoeveelheid geluid. Zou er bij een gelijk aantal vliegbewegingen vaker gevlogen worden met grote zware vliegtuigen, dan kan de hoeveelheid geluid toenemen. Om te voorkomen dat dit effect kan optreden hechten we er belang aan dat de hoeveelheid geluid een constante is, en dat het aantal vliegbewegingen daar in alle situaties een afgeleide van dient te zijn.
- De passage over de Luchtruimherziening gaat over kansen om interferentie van vliegverkeer vanaf RTHA met vliegverkeer van Schiphol te voorkomen (eerder ingebracht vanuit de provincie). Daarmee willen we bereiken dat vliegtuigen vanaf RTHA minder vaak hoeven af te wijken van de route. Verder willen we dat het Luchthavenbesluit voor RTHA toekomstbestendig is, en voldoende rekening houdt met toekomstige ontwikkelingen op het gebied van Urban Air Mobility.
- De verstedelijkingsopgave is een provinciale prioriteit. Bestaande plannen voor woningbouw mogen niet gehinderd worden. Wij pleiten voor kleinere geluidscontouren.
- Gehoord de Statencommissie pleit de provincie voor doortastend optreden van de minister ten aanzien van emissies van stikstof, CO₂ en fijnstof. Ook op deze vlakken willen wij een trend zien naar minder overlast, gestaafd met heldere kaders.
- De provincie wijst de minister tot slot op het Bijzonder Provinciaal Landschap, en doet een beroep op de minister om de regeling voor gevelisolatie bij Schiphol ook open te stellen voor RTHA, en dezelfde verantwoordelijkheid te nemen tegenover omwonenden als het gaat om het verbeteren van de gezondheid en de leefomgevingskwaliteit.

Financieel en fiscaal kader

Totaalbedrag excl. BTW	: € 0,00
Programma	: Ambitie 2 - Bereikbaar Zuid-Holland
Financiële risico's	: Er zijn geen financiële risico's.

Juridisch kader

De provincie geeft haar zienswijze in een procedure van het Rijk. Met haar zienswijze geeft de provincie uitdrukking aan de belangen die zij relevant acht.

2 Voorafgaande besluitvorming

Aan de procedure in het kader van het Luchthavenbesluit RTHA ging een participatietraject vooraf. De provincie heeft als lid van de Klankbordgroep bijdragen geleverd aan de participatie, zoals door het kenbaar maken van provinciale belangen en een reactie op het Voorlopig Product van het Participatietraject (VPP) (reactie begin zomer 2022).

Provinciale Staten hebben in de zomer van 2022 eveneens door middel van een aangenomen motie besloten dat zij het participatietraject beschouwen als mislukt. De reden daarvoor ligt in de wijze waarop bewoners hun inbreng konden leveren.

De participatie heeft in het najaar van 2022 geleid tot een Eindproduct van de participatie (EPP), waarin duidelijk werd dat op veel punten overeenstemming is bereikt, maar niet op alle onderdelen. Het EPP is niet vastgesteld, maar is wel een gezamenlijk product van de deelnemers.

De NRD respecteert de uitkomsten van het EPP, en laat op de onderdelen waarover de overeenstemming ontbrak scenario's zien die onderdeel uitmaken van het Luchthavenbesluit. De Luchthaven presenteert deze scenario's als gelijkwaardige equivalenten, zonder hierin een voorkeur uit te spreken.

3 Proces

Het bevoegd gezag voor het nemen van een Luchthavenbesluit berust bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

De NRD is de eerste stap in het traject voor een Luchthavenbesluit. Hierna volgen studies als een Milieu Effect Rapport (MER) en Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). Deze zullen op een later tijdstip in de procedure worden vrijgegeven voor zienswijzen. Naar verwachting gebeurt dit niet eerder dan het voorjaar van 2024.

4 Participatie en rolneming

In deze procedure is de provincie deelnemer in de consultatie van het Rijk. GS worden geadviseerd hun inbreng te geven via de bijgevoegde zienswijze.

5 Communicatiestrategie

Er wordt niet voorzien in een persbericht.