

Aan Wesselink Van Zijst BV
Hoofdstraat 71
3971 KD DRIEBERGEN

Van Gemeente Lansingerland

Onderwerp **Voorlopig pakket participatietraject (VPP) LHB RTHA**

Datum 2 juni 2022

Ons kenmerk U22.02732

Uw brief van 12 april 2022

Geachte heer Van Zijst, Medema en Liebeek,

Op 12 april jl. ontvingen wij ter informatie en consultatie het voorlopig pakket participatietraject (VPP) in het kader van de procedure om te komen tot een nieuw Luchthavenbesluit voor RTHA. Met deze brief geven wij u graag onze reactie mee voor het vervolgetraject.

Belangen Lansingerland in participatieproces

In april 2021 heeft de raad met het college besproken welke gemeentelijke belangen worden ingebracht in het participatieproces. Samengevat: draagvlak bij raad en bewoners; geen ruimte voor groei van de geluidruimte bij splitsing van de geluidruimte voor commercieel en maatschappelijk verkeer; aantrekkelijk woonmilieu met een gezonde leefomgeving; belang van realisering van onze woningbouwopgave; kansen voor aanvullende en aan Luchthavenbesluit gekoppelde afspraken (bijv. ten aanzien van governance, omgaan met meldingen, gebruikmaken van citizen science e.d.).

Hoewel het VPP -bij een goede uitwerking- verbeteringen inhoudt ten opzichte van de referentiesituatie (rustiger in de nacht en aan de nachtranden en geleidelijke introductie van stillere vliegtuigen), wij beseffen dat vanuit de verschillende belangen de speelruimte om tot consensus te komen klein is en wij waardering hebben voor ieders inzet in het participatieproces, concluderen wij dat de resultaten op dit moment wat ons betreft veel te mager zijn en zeker nog niet op voldoende draagvlak kunnen rekenen, ook gehoord onze bewonersvertegenwoordigster. Dit geldt ten aanzien van luchtkwaliteit, volksgezondheid en geluidshinder. Zeker in het licht van de onduidelijkheid wat 50% groei van de vliegbewegingen concreet betekent bij de vlootvernieuwing (stillere en emissie-armere vliegtuigen). Dit aantal is nog niet bekend, bewoners hebben het over een toename 10.000 - 13.000 vliegbewegingen.

Ondanks onze teleurstelling vinden wij dat het participatietraject voortgezet moet worden en zien wij kansen om tot een gedragen definitief pakket te komen. Daarom geven wij u hieronder graag onze aandachtspunten voor het vervolgtraject mee.

Aandachtspunten voor het vervolgtraject

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

- de uitwerking van de afspraken in het pakket dient concreet en objectief meetbaar, toetsbaar en handhaafbaar te zijn;
- de uitwerking van de systematiek die moet leiden tot minder vertragingen in de nacht en minder positievluchten;
- de precieze uitwerking van de geluidscontouren waarbij de omvang van de geluidscontouren wordt geminimaliseerd met als uitgangspunt dat woningbouwplannen in ontwikkeling doorgang kunnen vinden;
- de uitwerking van de splitsing van de gebruikruimte voor maatschappelijk en commercieel verkeer; waarbij voor ons als belangrijk uitgangspunt geldt dat de som van de beide geluidsruimtes ten opzichte van 2019 niet mag leiden tot een grotere totale geluidsruimte en daardoor meer geluidshinder;
- de uitwerking van de afspraken over vlootvernieuwing en de impact hiervan op de geluidsruimte, luchtkwaliteit en klimaat (wat betekent de 50/50 regeling aan mogelijke toename van het aantal vliegbewegingen? Hoe wordt de verwachte geluidafname van stillere vliegtuigen ervaren op de grond nabij het vliegveld? Wordt de *berekende* afname van de geluidsbelasting per vliegtuig niet volledig ongedaan gemaakt of zelfs *ervaren* als een toename van de hinder als gevolg van de toename van het aantal mogelijke vliegbewegingen? Dit geldt ook voor de uitstoot van de in het VPP (blz. 14) genoemde schadelijke stoffen -en niet met name genoemde zoals stikstof ultrafijnstof, benzeen en toluen-. Door de vlootvernieuwing neemt de emissie per vliegbeweging af, maar wat betekent dit voor de totale emissie en effecten voor gezondheid en natuur in de omgeving van het vliegveld bij een toename van het aantal vliegbewegingen? Wij wensen dat de maximale emissies worden vastgelegd en worden gehandhaafd);
- het VPP (blz. 14) geeft aan dat voor elektrische en waterstofvliegtuigen geen restricties gelden om innovatie en een emissievrije vloot te stimuleren. Bij de uitwerking dient wel duidelijk te worden aangegeven zijn dat dit geen vrijbrief is om bijvoorbeeld geluidhinder te veroorzaken buiten de afgesproken nachtsluiting en ook duidelijk wordt dat deze vliegtuigen meetellen bij de benutting van de gebruikruimte;
- te zoeken naar mogelijkheden om de bewonersorganisaties/vertegenwoordigingen (alsnog) bij het vervolgtraject te betrekken om daarmee een breder draagvlak voor het vervolg van het participatietraject en het resultaat te bewerkstelligen;
- Voor het verdere traject is het ook dienstbaar dat feitelijke onjuistheden of verwarring zaaïende punten worden weg genomen, bijvoorbeeld door een lijst op te nemen met veel gestelde vragen en antwoorden;
- ter voorkoming van misverstanden over de interpretatie van teksten is het ook te overwegen, als er overeenstemming is tussen participanten over een definitief pakket, dit te onderwerpen aan een externe toetsing/second opinion vóór het wordt voorgelegd aan participanten voor raadpleging van de achterban.

Aanvullende hinder reducerende maatregelen voor definitief pakket

Als de hiervoor genoemde uitwerkingen zijn uitgevoerd wordt ook duidelijker wat dit concreet gaat betekenen voor de omgeving. In samenhang daarmee pleiten wij ervoor in het vervolgproces nogmaals aanvullende hinder reducerende maatregelen te formuleren, want zoals vermeld vinden wij dit VPP een te magere basis voor een definitief pakket c.q. voorkeursscenario voor de formele aanvraag Luchthavenbesluit.

Daarbij denken wij aan:

- een verdergaande volledige nachtsluiting voor commercieel verkeer (inclusief businessjets), in plaats van de voorgestelde 2.00-6.00 uur van 24.00 - 7.00 uur.
- Een verdergaand strafpuntensysteem dat leidt tot meer dan 50% reductie van het aantal vertragingen en positievluchten tussen 23.00 uur tot 24.00 uur (in het VPP wordt gesproken over een halvering).
- Een combinatie van maatregelen, waarbij ook kan worden betrokken kortere openingstijden een maximum aantal vluchten onderscheiden naar seizoenen en weekend en feestdagen (zoals eerder in het traject ook ingebracht).

Tot slot

Wij hopen hiermee een heldere bijdrage te hebben verleend en wensen u en alle participanten veel succes bij het vervoltraject. Wij zien het definitief pakket met belangstelling ter consultatie tegemoet.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), de Tweede Kamer commissie IenW en de provincie Zuid-Holland zenden wij een afschrift van deze brief.

Met een vriendelijke groet,
gemeenteraad van Lansingerland

drs. Bert Schouten
Griffier

Contactgegevens	Ruud Horijon
Team	Omgevingsrecht
Domein	Ruimte & Economie
Email	ruud.horijon@lansingerland.nl
Telefoon	14 010
Postbus 1	
2650 AA Lansingerland	
www.lansingerland.nl	