



Aan de commissie(s)
Mobiliteit, Haven, Economie en Klimaat

Beste commissieleden,

Op 8 maart jl. is het initiatiefvoorstel voor een nieuwe toekomst voor Zestienhoven "Van grijs vliegveld naar groene stadswijk" (21bb016199) in de commissie MHEK besproken. Daarbij heb ik toegezegd (23bb001635):

1. Uit te zoeken of in essentie de grond gesaneerd zou moeten worden als je er zou willen bouwen en wat de kosten daarvan zijn, en
2. wat voor contracten of juridische aspecten er spelen waar we rekening mee moeten houden.

Ad 1. – inzicht in vervuiling en inschatting saneringskosten

Een betrouwbaar totaalbeeld van de mate van vervuiling ontbreekt en er kan geen inschatting gemaakt worden van saneringskosten. Gericht onderzoek hiernaar is niet beschikbaar of is niet bekend. Ik licht dit hieronder toe.

De historie van de luchthaven is op hoofdlijnen bekeken en er is gebruik gemaakt van openbaar beschikbare informatie van de DCMR. In het kader van de eigendomsoverdracht van de luchthaven is in of rond 1990 een inventarisatie gemaakt van mogelijke verontreinigingen. Vóór de in gebruik name van de luchthaven was het gebied polder en daarmee niet verdacht op het voorkomen van verontreinigingen. Niet bekend is of bij aanleg van de luchthaven materialen zijn gebruikt voor verharding of demping van sloten die verdacht zijn. Ongeveer in 1980 heeft een bodemsanering plaatsgevonden op het voorterrein van de luchthaven ter plaatse van de kerosineopslag vanwege overvulling van tanks. Of verontreinigingen zijn achtergebleven is niet bekend. Bij vergroting van het opstelplatform voor vliegtuigen en vergroting van de terminal zijn geen noemenswaardige verontreinigingen aangetroffen. Bij aanpassingen van de taxibaan naast de start-landingsbaan zijn PFAS-verontreinigingen aangetroffen ter plaatse van de huidige brandweeroefenplaats. Daarnaast is gekeken naar twee voormalige brandweeroefenplaatsen op de luchthaven. In één geval is ook hier PFAS aangetroffen. Op het naastgelegen bedrijventerrein is op een enkele plek een verontreiniging aangetroffen ten gevolge van opslag van brandstof.



Potentieel verdachte locaties in het gebied zijn o.a. brandstofopslag, brandstofoverslag, het werken met PFAS-houdend blusschuim en specifieke bedrijfsactiviteiten op de luchthaven en naastgelegen bedrijven waar gewerkt wordt met stoffen die potentieel bodembelastend zijn. Ook kunnen calamiteiten op de luchthaven geleid hebben tot (plaatselijke) bodemverontreiniging. Op luchthaven Schiphol bleken middelen voor *de-icing* en/of sneeuwbestrijding op start- en landingsbanen geleid te hebben tot verontreinigingen.

Door het ontbreken van betrouwbaar totaalbeeld kan niets gezegd worden over de omvang van de problematiek en kan geen inschatting gemaakt worden van saneringskosten. De al bekende PFAS-verontreiniging bij de voormalige en huidige brandweeroefenplaatsen hebben geleid tot verontreinigingen die nog niet in beeld zijn qua omvang. Hier loopt nog onderzoek naar. De DCMR geeft aan dat op basis van de reeds nu bekende omvang aan verontreinigingen dit mogelijk al leidt tot omvangrijke saneringskosten (inschatting enkele miljoenen op basis van huidige technieken).

Volgens de Wet Bodembescherming is de eigenaar of erfpachter – in dit geval Rotterdam Airport B.V. en Rotterdam Airport Vastgoed B.V. - van een terrein aansprakelijkheid voor bodemverontreiniging en in principe verantwoordelijk voor (de aanpak van eventuele) bodemverontreiniging op haar terrein.

Ad 2. - Lopende contracten en juridische aspecten

De gronden van de luchthaven zijn door de gemeente in erfpacht uitgegeven aan Rotterdam Airport B.V. en Rotterdam Airport Vastgoed B.V. en lopen tot en met eind 2050. Beide hebben een verlengingsoptie voor de erfpachter die de gemeente alleen op zwaarwegende gronden kan afwijzen en waarbij een vergoeding voor de erfpachter verschuldigd is. Tussentijdse beëindiging van de erfpacht door de gemeente op grond van het algemeen belang is in dit geval niet mogelijk omdat het niet vastgelegd is in de erfpachtakte. Tussentijdse beëindiging in minnelijk overleg kan wel, maar dan zal vergoeding van de waarde van hetgeen de erfpachter in overeenstemming met de erfpachtakte heeft aangebracht (een functionerende luchthaven en een functionerend bedrijventerrein) moeten plaatsvinden, evenals dat bij het einde van de erfpacht het geval zou zijn. De gronden zijn door Rotterdam Airport Vastgoed B.V. ook in ondererfpacht uitgegeven aan derden. De bovengenoemde vergoeding van de waarde betreft daarom ook de waarde die de ondererfpachters hebben aangebracht, zoals verschillende bedrijfsgebouwen, kantoren en hotels.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben en stel voor de toezegging als afgedaan te beschouwen.

Met vriendelijke groet,

Mr. Drs. V.P.G. Karremans
Wethouder Handhaving, Buitenruimte, Mobiliteit