

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum
19 april 2022

Ons kenmerk
PZH-2022-803132839
DOS-2012-0001768

Bijlagen
3

Aan Provinciale Staten

Onderwerp

Voorlopig Pakket Participatietraject RTHA (VPP).

Geachte Statenleden

Ruim 30 deelnemers aan het participatietraject van Rotterdam The Hague Airport (RTHA) hebben een voorlopig pakket participatietraject (VPP) opgesteld. In de maanden april en mei gaan deelnemers in gesprek met hun achterbannen over dit voorlopige product. Gedeputeerde Staten leveren hierbij aandachtspunten voor een reactie namens PS. U kunt daar desgewenst op aanvullen.

Aanleiding en totstandkoming VPP

Tot 1 mei 2013 functioneerde RTHA op basis van een aanwijzingsbesluit vanuit de Luchtvaartwet. Deze wet is in 2013 vervangen door de Wet Luchtvaart (hierna: de Wet). Sinds 1 mei 2013 opereert RTHA op basis van een tijdelijke omzettingsregeling. Deze omzettingsregeling moet nu vervangen worden door een heel nieuw en compleet Luchthavenbesluit (hierna: Lhb) conform de Wet. Omdat het Lhb een set aan maatregelen bevat die gaan over de operatie en spelregels op de luchthaven raakt dit de belangen van veel partijen op en rond de luchthaven. De Minister verwacht van RTHA dat de luchthaven in voorbereiding op een nieuw luchthavenbesluit, met de belanghebbenden in hun regio de gewenste ontwikkeling verkent.

RTHA heeft de ambitie om een Lhb aanvraag in te dienen bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: ministerie) dat kan rekenen op de grootst mogelijke steun van de omgeving. Hiervoor heeft RTHA een participatietraject opgezet.

Het participatietraject heeft als doel te komen tot een voorkeursscenario voor RTHA. Dit scenario kan vervolgens dienen als basis voor een aanvraag Lhb door RTHA bij het ministerie.

In het najaar van 2020 zijn er 30 organisaties geïdentificeerd die een groot belang hebben. Op basis van voorbereidende interviews, is een passagierslijst opgesteld. Hierin staan per belanghebbende de mogelijke knelpunten, kansen en belangen. De formele start van het proces vond plaats op 8 december 2020.

Omdat belangen niet altijd gelijk zijn en soms haaks op elkaar staan is er tijd genomen om elkaar beter te leren kennen, elkaars belang te begrijpen en om het onderling vertrouwen te verbeteren en versterken. Deelnemers hebben met elkaar afgesproken te streven naar het best mogelijke resultaat waarin de belangen van een ieder herkenbaar zijn. Zij streven gezamenlijk naar een goed resultaat; dit betekent soms geven, maar ook krijgen.

Na de eerste fase van kennismaking, volgde een fase van onderzoek: de Joint Fact Finding fase. Vooral bedoeld om de deelnemers qua kennis en kunde op een gelijkwaardig niveau te brengen. Met de uitkomsten van het joint fact finding rapport zijn de deelnemers na de zomer van 2021 begonnen met het maken van een voorlopig pakket participatietraject (VPP). Deelnemers hebben in meerdere brainstormsessies onderwerpen en ideeën bedacht voor het voorlopig pakket.

Gedurende de rit zijn twee deelnemers aan het participatietraject uitgestapt; dit betreft de BTV en de Rotterdamse bewonersvertegenwoordiger¹. GS betreuren dit verlies aan inbreng. Tegelijkertijd zien wij dat circa 30 deelnemers met zeer uiteenlopende achtergronden, waaronder ook vertegenwoordigers van bewonersbelangen, gekomen zijn tot een voorlopig resultaat.

Resultaat: het Voorlopig Pakket Participatietraject

De afgelopen 6 maanden is door de deelnemers gewerkt aan een pakket dat rekening houdt met alle geïdentificeerde belangen. Dat was een complex en intensief proces. Een aantal belangen en doelen worden gedeeld, maar er zijn ook belangen die tegengesteld zijn.

Er is gesproken over krimp en zelfs sluiting van de luchthaven, maar ook over een groeiverdienmodel voor de vliegsector. Dit heeft geleid tot het resultaat dat voor ligt: het VPP. De deelnemers hebben gezamenlijk het volgende vastgesteld:

- Het VPP bevat meerwaarde ten opzichte van de huidige situatie. Alle geïdentificeerde belangen hebben een plek gekregen in dit voorlopige document.
- Het voorlopige pakket bevat geen absolute breekpunten voor de deelnemers.
- Het VPP geeft een basis voor een voorkeursscenario dat wordt betrokken bij de formele aanvraag Luchthavenbesluit door RTHA.

¹ Plaatsvervangers hebben in het participatietraject geen formele status of inbreng. Met het terugtreden van de bewonersvertegenwoordiger uit Rotterdam verviel ook de positie van de Rotterdamse plaatsvervanger. In Lansingerland stapte een plaatsvervanger uit het participatieproces, terwijl de bewonersvertegenwoordiger aanbleef.

- Het VPP is het resultaat van een intensieve dialoog en uiteindelijk het best haalbare resultaat voor de betrokken partijen, rekening houdend met alle belangen aan tafel.

Bovenstaande betekent niet automatisch dat iedereen het hartgrondig eens is met alle beschreven keuzes. Of dat dit pakket voor elke individuele participant het beste pakket is. Het betekent wél dat deelnemers met elkaar inzien dat gezien alle belangen aan tafel, het VPP het maximaal haalbare pakket is binnen de context van de breedst mogelijke steun.

Het VPP is een tussenresultaat, waarin vooral de afspraken over de instrumenten en de methodiek worden vastgelegd. Soms op hoofdlijnen, soms meer concreet. Meerdere zaken, getallen, hoeveelheden, jaartallen, vragen tijd voor nadere uitwerking. Dat betekent dat het pakket op sommige punten nog kwalitatief is beschreven. In de volgende fase wordt gewerkt aan een pakket regioafspraken dat concreter is: toetsbaar, handhaafbaar, objectief meetbaar. Bij dit pakket zal dan ook een rekenkundige uitwerking van de belangrijkste effecten worden gevoegd (aantallen vliegtuigbewegingen, geluidscontouren etc.). Echter nog niet in de vorm van een M.E.R. of MKBA. Dit volgt later tijdens het formele aanvraagproces van RTHA.

Het vervolgproces

In de periode april en mei hebben deelnemers de ruimte om het VPP te bespreken met hun achterban. Zoals met het directieteam, de gemeenteraad, of in een bewoners-bijeenkomst. Tijdens die besprekingen wordt opgehaald hoe de achterban aankijkt tegen het VPP. Dit gebeurt ter voorbereiding op de laatste dialoogronde in juni 2022. Tijdens de laatste dialoogronde worden de reacties besproken en zo goed mogelijk verwerkt in het definitieve pakket, wederom rekening houdend met alle belangen aan tafel. Dat definitieve pakket wordt na de zomer gepubliceerd. Ook het definitieve pakket wordt besproken met de achterban.

In november wordt vervolgens het participatietraject afgesloten, met enerzijds een inhoudelijk product – het definitieve pakket en anderzijds een inventarisatie hoe participanten tegen het pakket aankijken. Dat geheel wordt door het participatietraject opgeleverd aan de initiatiefnemer, RTHA. Zij gaat op basis daarvan aan de slag met de formele procedure voor de aanvraag van een Luchthavenbesluit.

Participanten en (niet-participanten) behouden het recht om, na afronding van het participatietraject alsnog een eigen zienswijze in te dienen tijdens het formele traject van het Lhb door RTHA.

Ter consultering

Het VPP heeft een voorlopige status en is nog niet het finale eindproduct. Dit wordt u na de zomer aangeboden in de vorm van een Voorkeursscenario. Het VPP wordt u aangeboden ter informatie en consultatie.

Gedeputeerde Staten hebben een reactie op het VPP vastgesteld. De bevoegdheid om op de aanvraag van RTHA te beslissen ligt bij de minister van I&W. Deze reactie laat de wettelijke bevoegdheden van de provincie onverlet.

In de reactie van GS is de hiernavolgende informatie verwerkt. Gedeputeerde mevrouw de Zoete kan op basis van de bespreking in uw commissie desgewenst extra aandachtspunten verwerken in haar reactie aan de projectorganisatie.

Bij aanvang van het participatietraject heeft de provincie haar belang omschreven. Het provinciale belang richt zich primair op vermindering van hinder voor de omgeving. Andere belangen als economie, woningbouw, klimaat, stikstof en innovatie spelen ook. De aanwezigheid en inzet van de traumahelikopter is eveneens belangrijk voor de gehele provincie. Voorts ziet de provincie de campusontwikkeling en innovaties naar duurzamere luchtvaart op de luchthaven als een kans.

Herkenbare punten in het VPP zijn voor de provincie:

- Minder hinder:
 - o Een volledige nachtsluiting voor commercieel verkeer,
 - o Het tegengaan van positievluchten en overige vliegbewegingen in de dagranden,
 - o Alleen nog de stilste vliegtuigen in de vroege ochtend, en ook het optimaliseren van vliegroutes.
 - o Deze maatregelen resulteren direct bij inwerkingtreding van het te nemen Luchthavenbesluit in een krimp van de geluidcontour voor commercieel verkeer met aantoonbaar minder hinder en meer rust.
- Groei verdienen:
 - o Groei verdienen is mogelijk, maar pas na hinderreductie (vlootvernieuwing als voorwaarde).
 - o Gebruiksruimte die vrijkomt bij de inzet van stillere vliegtuigen mag voor 50% gebruikt worden voor extra vliegbewegingen; de resterende gebruiksruimte vervalt.
 - o Deze maatregelen maken bescheiden groei voor de luchtvaartsector mogelijk, maar vooral op die momenten die voor de omgeving het minst hinderlijk zijn.
- Woningbouw:
 - o Voor het nieuwe luchthavenbesluit is het uitgangspunt dat de woningbouwplannen die nu in ontwikkeling zijn, doorgang kunnen vinden.
- Klimaat/milieu
 - o Om de CO₂ uitstoot substantieel te verlagen zal de sector zich maximaal inspannen om de productie en het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen boven het wettelijk minimum te stimuleren.
- Traumahelikopter:
 - o De traumahelikopter krijgt een eigen geluidsruimte; dit komt de handhaafbaarheid van afspraken over verschillende verkeersstromen ten goede.

- Innovatie:
 - o RTHA is de proeftuin voor innovatie. Om een emissievrije vloot te stimuleren en omdat er nog weinig bekend is over de ontwikkeling van elektrische en waterstof vliegtuigen gelden er geen restricties voor deze categorieën.

Op het gebied van CO₂ is nog geen sprake van een vigerend landelijk beleidskader. Om deze reden zijn in het VPP nog geen concrete afspraken over CO₂ opgenomen. Wel spreekt RTHA reeds nu de ambitie uit om zich maximaal in te spannen ten opzichte van een toekomstig wettelijk minimum.

Aandachtspunten die verdere uitwerking vragen:

- De ligging van geluidscontouren heeft grote impact op de ruimtelijke ordening. De verwachting dat de gebruikruimte krimpt zien wij in de uitwerking graag gestaafd met zichtbare contouren. Daarbij is voor de provincie van essentieel belang dat verschuiving van contouren niet nadelig mag uitpakken voor bestaande bouwplannen.
- Aan ambities op het gebied van CO₂ en stikstof worden in het VPP nog geen expliciete invulling gegeven. Wij begrijpen dat deze onderwerpen, die een nadrukkelijke relatie hebben met hinderbeleving, landelijk beleid vragen. Daarvoor is het nu nog te vroeg. De provincie respecteert deze keuze voor dit moment, maar dringt bij het ministerie tegelijkertijd aan op regelgeving.
- Het VPP lijkt voornamelijk geënt op het bestaand gebruik van luchthaven RTHA. Binnen de tijdshorizon van het aan te vragen Lhb voorziet de provincie nieuwe ontwikkelingen, zoals ten aanzien van drone verkeer en vertiports (verticaal landen en opstijgen). Reeds nu inventariseert de provincie met IPO, koplopergemeenten, het ministerie en marktpartijen welke beleidsvragen op ons afkomen om toekomstig droneverkeer te faciliteren en in goede banen te leiden. Wij vragen ons af in hoeverre het VPP ruimte laat aan luchtvaart-innovaties als omschreven. De provincie zou het een gemiste kans vinden indien het VPP en haar opvolgers een rem zetten op luchtvaartinnovaties.

In algemene zin komt het VPP herkenbaar tegemoet aan de onderwerpen van provinciale inbreng. In combinatie met de aandachtspunten die hier zijn meegegeven ziet de provincie met belangstelling uit naar het eindresultaat.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

secretaris,

voorzitter,

drs. H.M.M. Koek

drs. J. Smit

Bijlagen:

- Brief GS aan WesselinkVanZijst
- Voorlopig Pakket Participatietraject RTHA 4 april 2022
- Routekaart stap 3 en 4 Participatietraject RTHA 15 februari 2022