

Gedeputeerde Staten

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

Datum
Zie verzenddatum linksonder

Ons kenmerk
PZH-2026-889367495
DOS-2024-0004193

Minister van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. dhr. V. Karremans
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Onderwerp:

Zienswijze provincie Zuid-Holland op het ontwerp
Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport

Geachte heer Karremans, uwe excellentie,

Wij hebben met belangstelling kennisgenomen van het ontwerp Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport (RTHA). Bij deze maakt de provincie Zuid-Holland graag gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Deze zienswijze sluit ook aan op het eindproduct van het participatietraject in december 2022 en onze zienswijze op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (PZH-2023-826208165). In deze brief lichten wij onze zienswijze verder toe.

Belang van luchthaven RTHA voor de provincie

Het maatschappelijk en economisch belang van de luchtvaart is groot. RTHA vervult een belangrijke regionale functie voor de provincie en haar inwoners. Tegelijkertijd geldt dat omwonenden hinder ervaren van de activiteiten op en rond de luchthaven. Het gaat om vliegtuiggeluid, slaapverstoring en zorgen over de gevolgen voor de gezondheid. De provincie erkent deze problemen. We werken daarom aan een goede balans: minder hinder voor omwonenden, met behoud van de luchthaven als internationaal knooppunt en als voorziening voor regionale en nationale hulpverlening.

Ook de sector zelf zet stappen. Zij investeert in innovaties en zet in op stillere en schonere vliegtuigen. Op termijn kan hierdoor geluidsruimte vrijkomen. Die ruimte maakt het mogelijk om meer vluchten toe te voegen. De uitgangspunten om vrijgekomen geluidsruimte te benutten vinden wij echter nog onvoldoende onderbouwd. Wij vragen om nadere onderbouwing.

We zien in het ontwerp van het luchthavenbesluit een verbetering ten opzichte van de huidige 'Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport'. Deze stap is echter pas betekenisvol als de winst voor omwonenden daadwerkelijk wordt gerealiseerd en merkbaar wordt in de feitelijke leefomgeving.

Wij ondersteunen in onze zienswijze de ambities van het ontwerp luchthavenbesluit. Op belangrijke punten biedt het meer perspectief voor omwonenden. Wel vragen wij nadrukkelijk aandacht voor drie onderdelen. Hieronder lichten wij onze zienswijze toe aan de hand van deze drie hoofdlijnen.

1. Vermindering van hinder en terugdringen van nachtvluchten

Uit het participatietraject blijkt dat omwonenden vooral hinder ervaren in de nacht, tussen 23:00 en 07:00 uur. Wij ondersteunen daarom een vrijwel volledige sluiting van de luchthaven in de nachtperiode van 23:00 tot 07:00 uur. Uitzonderingen hierop zijn noodzakelijk maatschappelijk verkeer, calamiteiten en vertraagde vluchten van het handelsverkeer tot uiterlijk 00:00 uur.

De uitzondering voor 20 intercontinentale zakelijke landingen tussen 00:00 en 07:00 uur vinden wij verdedigbaar. Deze sluit aan bij het economische belang en de internationale bereikbaarheid van de metropoolregio Rotterdam en Den Haag.

Het aantal positievluchten is beperkt tot maximaal 48 per gebruiksjaar en pas na 6:30 uur toegestaan. Wij achten dit verantwoord en voldoende om de dienstregeling te houden.

Het beperken van het aantal starts en landingen tussen 07:00 en 09:00 uur en tussen 21:00 en 23:00 uur, draagt bij aan minder geluidshinder. Wij ondersteunen daarom de gefaseerde verplichting om in ochtend stillere vliegtuigen in te zetten. Daarnaast ondersteunen wij het verbod op landingen van handelsverkeer vóór 09:00 uur. In lijn met de aanvraag zien we graag de toevoeging dat na 21:00 uur geen starts meer plaatsvinden.

Het terugbrengen van de vertragingsuitloop van 01:00 uur naar uiterlijk 00:00 uur ondersteunen wij. Ook steunen wij het vervallen van gronden voor vertraagd landen, waarbij wij vinden dat het niet relevant is hoe deze vertraging is ontstaan. Dit maakt handhaving eenvoudiger en vergroot de duidelijkheid voor de omgeving. Wij onderschrijven het bevriezen van het handelsverkeer op 17.860 vliegbewegingen per jaar, overeenkomstig het niveau van 2019, in combinatie met het vastleggen van grenswaarden voor geluid. Voor spoedeisende hulpverlening staan wij positief tegenover een maximum van 7.540 vluchten per gebruiksjaar. Hoewel voor maatschappelijk verkeer geen geluidsgrenswaarden gelden, vinden wij het wenselijk dat dit verkeer wel wordt meegenomen in de evaluatie.

Het militair medegebruik wordt uitgewerkt in een ministeriële regeling. Gezien de huidige geopolitieke ontwikkelingen begrijpen en ondersteunen wij het accommoderen van militair verkeer. Dit past bij de regionale functie van de luchthaven. Wij onderschrijven bovendien het voorstel om militair verkeer expliciet uit te sluiten.

2. Benutting geluidsruijnte voor innovatie

Vijf jaar na inwerkingtreding van het luchthavenbesluit volgt een evaluatie van de mogelijke inzet van vrijgekomen geluidsruijnte. Die evaluatie vinden wij essentieel. We zien daarom graag dat:

- de evaluatiemethodiek beter wordt onderbouwd;
- de omvang van de krimp concreet wordt onderbouwd;
- de effecten van vlootvernieuwing expliciet worden beschreven;
- de evaluatie en het bijbehorende beslismoment expliciet, bindend en juridisch verankeren

Door de inzet van stillere en schonere vliegtuigen krimpt de geluidsruijnte, wat zowel de luchthaven als de sector ruijnte biedt om extra vluchten toe te voegen om zo verduurzaming en innovatie te stimuleren.

Wij onderschrijven het belang van innovatieruijnte, maar stellen daar graag duidelijke voorwaarden aan zoals hierboven beschreven. Pas na de evaluatie mag eventueel vrijgekomen geluidsruijnte worden benut tot een maximum van 4.380 vliegbewegingen per jaar en alleen worden ingezet voor fossielvrije luchtvaart, zoals waterstof- en elektrisch vliegen, of voor vluchten die volledig op duurzamere brandstoffen worden uitgevoerd. Het mag geen automatisme zijn dat geluidsruijnte opnieuw wordt opgevuld. Benutting is alleen aanvaardbaar als de hinder aantoonbaar afneemt.

3. Gezondheid en perspectief voor omwonenden

Emissies

Wij benadrukken dat de stikstofdepositie en de uitstoot van broeikassen en fijnstof moeten blijven afnemen, binnen het bestaande recht en de grenzen van de maatwerkvoorschriften. Dit is een positief voor de omgeving.

Handhavingspunten

Wij ondersteunen het toevoegen van extra handhavingspunten voor geluid rond de luchthaven. Hiermee kan beter worden toegezien op naleving

Beperkingengebieden

De beperkingengebieden maken onderdeel uit van het ontwerp luchthavenbesluit. Wij begrijpen het belang van vliegveiligheid en het vastleggen van hindercontouren. Tegelijkertijd wijzen wij erop dat deze beperkingen een belemmerende werking kunnen hebben op provinciale ontwikkelingen. Het gaat daarbij onder meer om woningbouw en om plannen die natuur-en vogel aantrekkende gebieden raken of doorkruisen.

Woningbouw en contouren

Wij vragen nadrukkelijk rekening te houden met de grote woningbouwopgave in onze provincie. Uit onze inventarisatie blijkt dat circa 3.900 woningen, opgenomen in het door ons college vastgestelde Regionaal Woningbouwprogramma 2026 t/m 2035, binnen de

48 dB contour liggen. Het betreft dertien woningbouwplannen in vier gemeenten: Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen en Lansingerland.

Gezien deze woningbouwopgave, de afspraken in het ruimtelijke arrangement en bestaande woningbouw, willen we ervanuit kunnen gaan dat de huidige afspraken voor realisatie van woningbouw kunnen worden gehandhaafd. Wij willen de zekerheid dat het nieuwe luchthavenbesluit en de bijbehorende geluidscontouren niet leiden tot aanvullende of verzwarende beperkingen in de toekomst.

Het is daarbij een gemis dat momenteel geen kaartmateriaal beschikbaar is met voldoende detailniveau. Wij ontvangen graag actuele en gedetailleerde kaarten, zodat wij het aantal woningen binnen de contouren concreet en zorgvuldig kunnen bepalen.

Gezondheid en belangenafweging

In algemene zin vinden wij dat gezondheid een centralere plaats moet krijgen in de belangenafweging. Grenswaarden hebben een beschermende functie, maar het ontwerp maakt onvoldoende duidelijk hoe die bescherming concreet wordt vormgegeven. Ook blijft onduidelijk welke gezondheidsimpact acceptabel wordt geacht en hoe de grenswaarden dat borgen. Wij vragen om een expliciete onderbouwing hiervan. Daarbij vragen wij tevens om toe te lichten hoe wordt voldaan aan het principe van 'fair balance', zoals aan de orde gesteld in de uitspraak van 20 maart 2024 (RBV vs de Staat). Dit principe geldt onverminderd ook voor de omwonenden van Rotterdam The Hague Airport.

Tot slot

Excellentie, Zuid-Holland kiest voor een evenwichtige balans en steunt de ambities van het voorliggende ontwerpbesluit. Met deze zienswijze willen we bijdragen aan een luchthavenbesluit dat in grote mate bijdraagt aan het terugdringen geluidshinder en emissies en daarmee ook daadwerkelijk leidt tot een verbeterde situatie en minder hinder voor onze inwoners.

Wij hopen daarmee dat het luchthavenbesluit zal bijdragen aan een betere balans tussen de luchtvaart, de belangen van de leefomgeving, bescherming van gezondheid van omwonenden en de verschillende ruimtelijke opgaven zoals woningbouw, natuur en daarmee herstel van vertrouwen van omwonenden en de omgeving.

We zijn belangstellend naar uw reactie op onze zienswijze.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

secretaris,

voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

mr. A.W. Kolff

Wij verzoeken u in uw correspondentie altijd het DOS-nummer (DOS-2024-0004193) te vermelden. Meer informatie www.zuid-holland.nl/contact