



Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam
The Hague Airport

Voorzitter BRR

Contact
Dhr. K. de Jong
T 070 - 441 82 97
k.de.jong@pzh.nl

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

Datum
25 augustus 2017

Ons kenmerk
BRR-2017-008
Uw kenmerk

Bijlagen
3

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
t.a.v. de Staatssecretaris mevrouw S.A.M. Dijksma
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Onderwerp
Advies regionaal draagvlak te nemen luchthavenbesluit
Rotterdam The Hague Airport

Geachte mevrouw Dijksma,

Hierbij bieden wij u het advies aan van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport (hierna: BRR) betreffende het door u te nemen luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport (hierna: RTHA). RTHA is voornemens om medio 2017 een luchthavenbesluit aan te vragen. In de aanloop hier naartoe hebben wij, conform het verzoek van uw voorgangster, verkend wat het regionaal bestuurlijk draagvlak is voor de diverse scenario's van luchthaven RTHA.

De BRR vervult een bestuurlijke regierol en adviseert gevraagd en ongevraagd het bevoegd gezag inzake RTHA. Daarnaast is de BRR de bestuurlijke schakel tussen RTHA en regionale partijen. Deelnemers zijn de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Schiedam, Lansingerland en Rotterdam.

De BRR constateert dat er draagvlak bestaat voor de aanwezigheid van de luchthaven en de huidige vergunde geluidsruimte, maar dat er geen draagvlak is voor groei van de luchthaven buiten de vergunde geluidsruimte. Hieronder lichten wij ons advies aan u toe.

Aanleiding

Als gevolg van de invoering van de Wet Luchtvaart zal voor RTHA een nieuw luchthavenbesluit worden genomen. RTHA heeft aangegeven om dit door u te nemen nieuwe luchthavenbesluit te willen aanwenden voor het realiseren van uitbreidingsplannen. In dit kader is op 26 april 2013 (brief kenmerk IENM/BSK-2013/81298) door de toenmalige staatssecretaris aan de BRR aangegeven dat zij, alvorens te besluiten over het luchthavenbesluit, zeer hecht aan regionaal bestuurlijk draagvlak met betrekking tot deze uitbreidingsplannen van RTHA.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Tram 9 en bus 65
stoppen dichtbij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.



Uw voorgangster heeft aangegeven dat er gezamenlijk vanuit de regio moet worden opgetrokken in het besluitvormingsproces over de luchthaven. Ook vond zij het van belang dat de behoeftestelling en urgentie voor een eventuele groei van de luchthaven vanuit de regio zou komen en dat hier op regionaal bestuurlijk niveau draagvlak voor zou zijn.

Verkenningproces RTHA

De luchthaven RTHA heeft op 15 maart 2016 de concepten van de MER, MKBA en economische onderbouwing openbaar gemaakt. Betrokkenen en belanghebbenden hebben hiermee inzicht gekregen in de effecten van een eventuele groei van de luchthaven, zowel ten aanzien van milieu als de economische potentie van de luchthaven voor de regio. De BRR heeft vervolgens Joost Schrijnen als onafhankelijke 'verkenner' gevraagd het draagvlak in de regio voor het nieuwe luchthavenbesluit in beeld te brengen, welke voorwaarden daar aan verbonden zouden moeten worden en over welke onderwerpen de regio en de luchthaven met elkaar in overleg kunnen treden.

Op 24 februari jl. heeft de verkenner zijn advies gepubliceerd, samen met de antwoorden op de vragen die hem gesteld zijn (www.zuid-holland.nl/verkenner-rtha). U treft beide documenten aan in de bijlagen van deze brief. Onderstaand lichten wij kort de hoofdpunten uit het advies van de verkenner toe.

Advies verkenner

Uit het verkenningproces blijkt dat er draagvlak is voor het optimaliseren van het commerciële verkeer¹ binnen de huidige vergunde geluidsruijmt. Dit kan bereikt worden met het verplaatsen van het maatschappelijk helikopterterkeer² naar een locatie die minder hinder veroorzaakt, gekoppeld aan de volgende vijf regionale doelen:

1. Toename van het aandeel zakelijke bestemmingen voor RTHA;
2. Toename van de economische meerwaarde van RTHA voor de regio;
3. Verder beperken van de hinder en verbetering van de communicatie met de gehinderden;
4. Verbetering van de leefomgevingskwaliteit;
5. Versteving van de governance op RTHA.

Het advies van de verkenner zien wij als een gewogen pakket op basis van gesprekken met vele belanghebbenden en de luchthaven. Het advies scheidt een balans tussen de baten en lasten voor de luchthaven en de omgeving. De leden van de BRR hebben in het advies van de verkenner de basis gevonden voor het hierna beschreven gemeenschappelijke advies.

BRR advies

Een belangrijk onderdeel van het BRR-advies is de verplaatsing van het maatschappelijk helikopterterkeer. Daarom maken wij onderscheid tussen de periode vóór en de periode ná deze verplaatsing. Daarnaast doen we algemene aanbevelingen voor beide periodes.

¹ Onder commercieel verkeer wordt verstaan al het vliegverkeer dat op de luchthaven RTHA wordt afgewikkeld anders dan het trauma- en politiehelikopterterkeer.

² Onder maatschappelijk helikopterterkeer wordt verstaan het trauma- en politiehelikopterterkeer.

Advies deel 1**Periode tot eventuele verplaatsing van het maatschappelijk helikopterverkeer****1. *Draagvlak voor het continueren van de huidige totale vergunde geluidsruimte***

De BRR constateert dat er draagvlak bestaat voor de aanwezigheid van de luchthaven met zijn regionale functies en de instandhouding van de huidige totale vergunde geluidsruimte, maar dat er geen draagvlak is voor groei van de luchthaven met verruiming van de vergunde geluidsruimte. De BRR adviseert daarom de huidige totale vergunde geluidsruimte niet te verruimen.

Onder de huidige totale vergunde geluidsruimte verstaan wij één set van grenswaarden op de handhavingspunten voor al het vliegverkeer. Deze set van grenswaarden dient nog wel bepaald te worden met toevoeging van de extra gewenste handhavingspunten (zie hierna) en met toepassing van de meest actuele rekenmethoden waarbij de afgelegde vliegpaden van al het vliegverkeer waarheidsgetrouw worden gemodelleerd.

Wij onderkennen dat één geluidsruimte betekent dat in de toekomst commercieel vliegverkeer mogelijk verder terug wordt gedrongen door de groei van het maatschappelijk helikopterverkeer. De onzekerheid over de omvang van het toekomstige maatschappelijk helikopterverkeer weerhoudt ons ervan u twee gescheiden geluidsruimtes te adviseren. Aangezien er geen handhaving plaats vindt van maatschappelijk helikopterverkeer zou dit namelijk betekenen dat de totale geluidsruimte feitelijk groeit.

Het belang van de inzet van trauma- en politiehelikopter is voor ons evident. Tegelijkertijd wil de BRR de ogen niet sluiten voor het aandeel in de geluidshinder die de toenemende inzet van dit verkeer met zich mee brengt. De BRR vindt het daarom van belang dat er oplossingen gevonden worden om een verdere toename van deze hinder te begrenzen. Er moet voor gezorgd worden dat het aanwezige draagvlak voor dit verkeer behouden blijft. Bovendien mag de groei van dit verkeer géén wissel trekken op de doorontwikkeling naar een sterkere economische positie van de luchthaven en op reeds lopende ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de luchthaven. In het belang van de economische positie van de luchthaven gaan wij er vanuit dat u samen met ons en andere belanghebbenden een actieve rol neemt in het zoeken naar alternatieve locaties voor het maatschappelijk helikopterverkeer.

De BRR is verder van oordeel dat geactualiseerde prognoses in de MER moeten worden opgenomen, inclusief de nieuwe routes voor het maatschappelijk helikopterverkeer die door de luchthaven, de Medical Air Assistance traumaheli en de Luchtverkeersleiding Nederland zijn afgesproken.

2. *Het opnemen van extra handhavingspunten naast de handhavingspunten aan de baankoppen*

De BRR vindt het noodzakelijk om extra handhavingspunten in het luchthavenbesluit op te nemen naast de reeds bestaande handhavingspunten. Hiermee is spreiding van de vliegbewegingen op de relevante locaties waarheidsgetrouw te monitoren en te handhaven. In de bijlagen is een kaart opgenomen met zowel de gewenste extra handhavingspunten als ook de bestaande handhavingspunten.

3. *Begrenzen en handhaven van het aantal vliegbewegingen in de nachtperiode*

De BRR heeft geconstateerd dat beperking en handhaafbaarheid van nachtvluchten voor omwonenden en andere partijen zwaar telt. Momenteel wordt niet gehandhaafd op aantallen vliegbewegingen in de nacht. Het verkeer in de nachtperiode wordt alleen gemonitord. Gebleken is dat het aantal nachtvluchten, met uitzondering van het maatschappelijke verkeer, de afgelopen jaren gestaag is gedaald en zich de laatste jaren ruim onder het streefgetal van 849 vliegbewegingen bevindt. De BRR verzoekt u daarom een maximum aantal vliegbewegingen in de nachtperiode (23:00 – 07:00 uur) vast te leggen in het nieuwe luchthavenbesluit, zodat dit aantal ook kan worden gehandhaafd. Het nachtelijk verkeer voor maatschappelijke vluchten kan hiervan uitgezonderd worden. Wij stellen een handavingsniveau voor van circa 600-650 commerciële nachtvluchten. Dit komt overeen met het gemiddelde over de periode november 2014 t/m oktober 2016.

4. *Normen voor emissies*

In het luchthavenverkeersbesluit voor Schiphol zijn bovenwettelijke normen opgenomen over emissies van onder andere roet, fijnstof en NOx. Aangezien de BRR gemerkt heeft dat het onderwerp luchtvervuiling veel omwonenden van de luchthaven zorgen baart, stelt de BRR voor om met u in gesprek te gaan over het mogelijk opnemen van vergelijkbare normen voor luchtkwaliteit in het nieuwe luchthavenbesluit van Rotterdam The Hague Airport.

Advies deel 2

Periode vanaf de eventuele uitplaatsing van het maatschappelijk helikopterverkeer

Ten behoeve van de periode na een eventuele uitplaatsing van het maatschappelijk helikopterverkeer, is voor zowel een nieuwe helikopterhaven als voor RTHA gelijktijdig een nieuw luchthavenbesluit noodzakelijk, waarbij nieuwe afspraken gemaakt worden over de inhoud en condities.

5. *Het verplaatsen van maatschappelijk helikopterverkeer*

De BRR wil dat de haalbaarheid en de effecten als gevolg van de verplaatsing worden onderzocht. Belanghebbenden worden bij dit onderzoek betrokken, mede om er zorg voor te dragen dat de terzake doende aspecten worden meegenomen.

Verplaatsing biedt enerzijds een kans om de betekenis van de luchthaven voor de economie en internationale bereikbaarheid te vergroten en vooral nachtelijke hinder te verminderen, anderzijds zal sprake zijn van een toename van commercieel verkeer hetgeen consequenties heeft voor de omgeving. Voordat verdere afweging en besluitvorming hierover plaats kan vinden, wil de BRR eerst goed inzicht hebben in de haalbaarheid en de milieu-, hinder- en gezondheidseffecten van een dergelijke verplaatsing van de helikopterhaven, voor zowel de huidige als de toekomstige locatie.

Wij realiseren ons dat de gewenste verplaatsing van het maatschappelijk helikopterverkeer niet op korte termijn gerealiseerd zal zijn. Wij beseffen dat iedereen, met name RTHA en omwonenden, gebaat is bij snelle duidelijkheid. Reden waarom het onderzoek naar eventuele verplaatsing voortvarend en zorgvuldig moet worden opgepakt.

Mocht verplaatsing haalbaar blijken, dan zullen nieuwe afspraken gemaakt moeten worden over de inhoud en de condities voor het wederom te nemen nieuwe luchthavenbesluit voor RTHA. Deze afspraken kunnen onder meer betrekking hebben op hinderbeperkende maatregelen als spreiding van vluchten in de randen van de nacht, aanpassen van het nachtrecht, aanpassing van vliegroutes, (extra) isolatie van woningen, verplaatsing van kleine recreatieve luchtvaart, de effecten van stillere vliegtuigen en de invulling van de vrijkomende ruimte.

Bij de verdeling van de geluidsruijme die vrijkomt op RTHA met de verplaatsing, wil de BRR evenwicht bereiken tussen meerdere belangen. Aan de ene kant spelen de belangen van de commerciële exploitatie van RTHA, economische baten en internationale bereikbaarheid van de regio, aan de andere kant de belangen van omwonenden, natuur en milieu door het verbeteren van de leefkwaliteit en het verminderen van hinder. De bandbreedte ligt hierbij tussen de volgende twee uitersten: minimaal de geluidsruijme van het gerealiseerde commerciële verkeer in 2016 en maximaal de huidige vergunde ruijme.

Advies deel 3

Algemene aanbevelingen

6. Regio aan zet

De verkenner koppelt de eerder in deze brief genoemde vijf regionale doelen aan de verplaatsing van het helikopterverkeer. De BRR is van mening dat met het nastreven van deze doelen niet gewacht hoeft te worden. Hiervoor is de regio nu aan zet. De BRR ziet in de dialoog die op gang is gekomen het momentum om met RTHA en regionale partijen afspraken te maken hoe deze doelen te bereiken. Het gaat hierbij om zaken als hinderbeperkende maatregelen, routeaanpassingen, versterking van het zakelijk (kwaliteits-)profiel, verbeteren van het overleg met de luchthaven. Daarnaast zetten wij in op het verbeteren van de communicatie, de klachtenbehandeling en de omgang met omwonenden/gehinderden door onder meer het instellen van een bemiddelaar.

De BRR ziet als eerste stap om in overleg met RTHA en de regionale partijen deze doelen uit te werken in een Plan van Aanpak, waarin zowel concrete en haalbare doelen als prioriteiten worden gesteld.

7. Samenwerking met I&M

De BRR wil graag de samenwerking met uw ministerie intensiveren, in het bijzonder wat betreft de vaststelling van een nieuw luchthavenbesluit en het onderzoek naar de verplaatsing van het maatschappelijk helikopterverkeer naar een andere locatie dan RTHA.

Daarnaast is uw ministerie een schakel in het realiseren van hinderbeperkende maatregelen, zoals routewijzigingen en het onderzoek naar de gezondheidseffecten van ultrafijnstof rond luchthavens. Verder overleggen we graag met u over hoe te sturen op het zakelijk profiel op basis van EU-regelgeving.

8. Governance

De intensieve dialoog tussen belanghebbenden over RTHA, die door het verkenningproces op gang is gekomen, ervaren wij als waardevol en willen wij graag vasthouden. Daarom wil de BRR graag met uw ministerie in gesprek over de vorm en structuur van het overleg tussen de luchthaven en de regionale partijen, waaronder de omwonenden. Wij worden in dit kader graag betrokken bij het evaluatieonderzoek dat uw ministerie medio mei van dit jaar start naar het functioneren van alle Commissies Regionaal Overleg (CRO) in Nederland.

Tot slot

Vliegverkeer heeft positieve effecten zoals economische meerwaarde en werkgelegenheid en negatieve effecten op het gebied van milieu en gezondheid, zoals geluidshinder en luchtvervuiling. Alles overwegende, bevestigt dit ons standpunt dat een verdere groei van de luchthaven RTHA moet plaatsvinden binnen de huidige totale vergunde geluidsruimte en verzoeken wij u ons advies te betrekken in het nieuwe luchthavenbesluit voor RTHA.

Wij stellen het op prijs ons advies toe te lichten in een persoonlijk gesprek.

Hoogachtend,

Namens de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport,



mw. Mr. A.W. Bom - Lemstra
Voorzitter

Bijlagen:

- 1 Advies verkenner van 24 februari 2017
2. Antwoorddocument verkenner van 24 februari 2017
3. Tekening met handhavingspunten