



provincie **HOLLAND**
ZUID

GS brief aan Provinciale Staten

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

Datum
Zie verzenddatum linksonder

Ons kenmerk
PZH-2018-671959595
DOS-2012-0001768

Bijlagen
10

Aan Provinciale Staten

Onderwerp
Samenwerkingsagenda Rotterdam The Hague Airport.

Geachte Statenleden,

In september 2017 heeft de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport (BRR) een advies uitgebracht aan de toenmalige Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de ontwikkeling van Rotterdam The Hague Airport (RTHA). Naar aanleiding van dit advies heeft de BRR in oktober 2017 een Samenwerkingsagenda Regiodoelen RTHA vastgesteld met daarin de doelen die de BRR nastreeft in relatie tot de luchthaven RTHA. Het afgelopen jaar zijn de doelstellingen van de samenwerkingsagenda opgepakt en uitkomsten beschikbaar gekomen. Tot deze uitkomsten behoren onder andere het advies van de kwartiermaker voor een Omgevingsombudsman en de uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek naar alternatieve locaties voor een helikopterhaven. Hierbij ontvangt u een integraal beeld van de adviezen en de resultaten.

Op basis van alle beschikbare informatie heeft een brede afweging in de BRR plaats gehad. De uitkomsten zijn verwoord in deze brief en bijgevoegde notitie van de BRR.

Aanleiding en voorgeschiedenis

RTHA heeft al eerder de wens geuit om uit te breiden bij een nieuw luchthavenbesluit. De toenmalige Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (hierna: IenM) heeft in 2013 aan de BRR advies gevraagd over bestuurlijk regionaal draagvlak voor deze uitbreidingsplannen van RTHA. De BRR heeft de heer J. Schrijnen als onafhankelijke 'verkener' gevraagd voor dit advies het draagvlak in de regio in beeld te brengen.

In september 2017 heeft de BRR op basis van bovengenoemde verkenning, een advies uitgebracht aan de toenmalige Staatssecretaris IenM over de ontwikkeling van RTHA. Kernboodschap van dit advies is dat de BRR geen ruimte ziet voor groei van de huidige vergunde geluidsruimte.

Aansluitend hebben de leden van de BRR in oktober 2017 een Samenwerkingsagenda Regiodoelen RTHA vastgesteld met de doelen die de BRR nastreeft in relatie tot de luchthaven RTHA:

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 (a) en verbetering van de communicatie met de gehinderden (b);
4. Verbetering van de leefomgevingskwaliteit;
5. Versteving van de governance op RTHA.

Gelijktijdig met het vaststellen van de Samenwerkingsagenda is in oktober 2017 besloten dat er een onderzoek plaatsvindt naar de haalbaarheid van alternatieve locaties voor een helikopterhaven voor het maatschappelijk helikopterverkeer dat nu op Rotterdam The Hague Airport gestationeerd is.

Uitkomsten

In de bijgevoegde notitie maakt de BRR de balans op over de Samenwerkingsagenda van de BRR voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA) en het haalbaarheidsonderzoek naar verplaatsing van het maatschappelijk helikopterverkeer. Per ondernomen actie gaat de notitie in op aanleiding en doel, uitkomsten en de hieraan verbonden conclusies. Daarnaast informeert de BRR u over het meten versus het berekenen van geluid. Hiermee geven wij invulling aan de toezegging van gedeputeerde mevrouw Bom-Lemstra in uw Statencommissie van 3 oktober 2018. Ook gaat de notitie in op relevante ontwikkelingen als de (veranderende) maatschappelijke en bestuurlijke context sinds het verschijnen van het advies van de verkenner, het effect van uitstel door de minister van IenW van het luchthavenbesluit en de rol en positie van de BRR. Voor meer toelichting op de uitkomsten verwijs ik naar de notitie van de BRR.

Samengevat zijn er doelen en maatregelen die lastig of niet uitvoerbaar blijken:

- Het verplaatsen van het maatschappelijk helikopterverkeer omdat geen alternatieve locatie is te vinden die voldoet aan de eisen en wensen van de meest direct belanghebbenden (RTHA, BRR, Luchtverkeersleiding, Traumacentrum Zuidwest Nederland, Politie);
- Het sturen op (zakelijke) bestemmingen omdat (Europese) regelgeving dit niet mogelijk maakt;
- De aanstelling van een Omgevingsmanager omdat het draagvlak noodzakelijk voor een goed functioneren, onder regionaal betrokkenen momenteel niet aanwezig blijkt;
- Het opnemen van emissienormen in het luchthavenbesluit door de minister van IenW;
- Het op korte termijn ter hand nemen van verdere hinderbeperkende maatregelen, mede omdat dit om besluiten en handelingen van derden vraagt en deze maatregelen vaak relatief hoge kosten met zich mee brengen en de nodige doorlooptijd vergen.

Wél zijn er vorderingen geboekt bij:

- Het opstellen van een plan van aanpak voor hinderbeperkende maatregelen en een jaarlijkse procedure voor het inbrengen en toetsen van maatregelen voor hinderbeperking. Dit in samenwerking met de Commissie Regionaal Overleg (CRO);

- Het programma Rotterdam The Hague Innovation Airport (RHIA) dat invulling geeft aan de doelstelling de economische meerwaarde van de luchthaven voor de regio te versterken. In de loop van 2019 wordt vanuit dit programma gewerkt aan een verbreding met regionale partijen.

Relevante context en ontwikkelingen

De BRR ziet dat de maatschappelijke en bestuurlijke context sinds eind 2017 veranderd is. Allereerst is de publieke opinie door de maatschappelijke discussie over luchthaven Lelystad en de groeiwens van Schiphol gewijzigd. Daarnaast heeft de minister een nieuw luchthavenbesluit voor RTHA uitgesteld tot na het gereed komen van een nieuwe Luchtvaartnota 2020-2050 in 2019 en een herziening van het luchtruim in de periode 2021 - 2023. De BRR herkent de waarneming van de kwartiermaker voor de Omgevingsombudsman dat dit 'uitstel' in combinatie met de veranderende publieke opinie tot gevolg heeft dat het gevoel van urgentie bij regionale partijen momenteel afwezig lijkt om tot samenwerking te komen over de toekomst van luchthaven RTHA. Ook wijst de BRR er op dat de mogelijkheden van de BRR om maatregelen in en uit te (doen) voeren begrensd zijn, omdat veel ontwikkelingen en besluiten in de luchtvaart zich op nationaal en internationaal niveau afspelen, buiten de bevoegdheden en directe invloedssfeer van de BRR en de regio. De BRR ervaart dat dit nog wel eens leidt tot een discrepantie tussen wat (bestuurlijk) mogelijk is en wat andere partijen zoals omwonenden van de BRR verwachten. Goede communicatie is en blijft volgens de leden van de BRR daarom belangrijk.

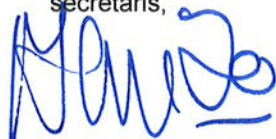
Resumé

Resumerend constateren wij met de BRR dat veel doelen en maatregelen die onderzocht zijn, lastig of niet uitvoerbaar blijken. Dat neemt niet weg dat wij voor de BRR nog steeds een rol en positie zien in het regionale veld van betrokkenen en richting het bevoegd gezag. Ondanks een eventueel en al dan niet tijdelijk gemis aan urgentiegevoel bij regionale partijen, blijft de BRR open staan voor dialoog en initiatieven.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,



drs. H.M.M. Koek

voorzitter,



drs. J. Smit