



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> Retouradres

Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam-The Hague Airport  
T.a.v. de voorzitter, mevr. mr. A.W. Bom-Lemstra  
Zuid-Holland Plein 1  
2596 AW Den Haag

**Bestuurskern**  
Dir. Luchtvaart  
Afd. Luchtruim en regionale  
luchthavens

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2018/108690

Datum            - 1 JUNI 2018  
Betreft          Uw vragen tav het luchthavenbesluit RTHA

Geachte mevrouw Bom-Lemstra,

In uw hoedanigheid als voorzitter van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam-The Hague Airport (BRR) heeft u mij een viertal vragen voorgelegd ten aanzien van een toekomstig luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA). U heeft mij gevraagd om een schriftelijke reactie ten behoeve van informatievoorziening aan Provinciale Staten van Zuid-Holland en gemeenteraden van Lansingerland, Schiedam en Rotterdam. Het betreft de toepassing van een agglomeratieregeling, opname emissienormen in het luchthavenbesluit, vliegroutes en inzet LVNL en controle op de invoergegevens voor geluidberekeningen van de milieueffectrapportage (MER) voor RTHA. Hieronder wordt op de afzonderlijke onderwerpen ingegaan.

#### 1. Agglomeratieregeling

U hebt mij gevraagd te verkennen of een agglomeratieregeling voor RTHA kan worden gemaakt waardoor de luchthaven een meer zakelijk profiel krijgt.

#### *Reactie*

Tijdens de bijeenkomst met de BRR d.d. 22 september 2017, waarin u uw advies over draagvlak aan de DG Bereikbaarheid heeft aangeboden, heeft het ministerie erop gewezen dat een dergelijke regeling lastig is, omdat RTHA geen back-up-luchthaven heeft waar mogelijk uitwijkend vakantieverkeer dat op RTHA zou worden geweerd naartoe kan worden verplaatst. Het uitgangspunt van een verkeersverdelingsregel is dat verkeer terecht kan op een andere luchthaven. Dit is een harde vereiste op basis van de Europese verordening 1008/2008. Bovendien moet die luchthaven voldoen aan de vereisten die eveneens in de verordening zijn opgenomen. De luchthaven moet bijvoorbeeld binnen 90 minuten bereikt kunnen worden en via frequent, betrouwbaar en efficiënt openbaar vervoer bediend worden. Zonder een dergelijke luchthaven waarnaar vluchten van RTHA kunnen uitwijken, is een verkeersverdelingsregel niet mogelijk. Ook indien een dergelijke luchthaven er wel is, moet onder meer worden voldaan aan vereisten van proportionaliteit en non-discriminatie. Uiteindelijk is de Europese Commissie bevoegd om te beoordelen of aan die vereisten is voldaan. Een eventuele verkeersverdelingsregel kan niet worden toegepast zonder voorafgaande

goedkeuring van de Europese Commissie. De mogelijkheden voor een verkeersverdelingsregel voor RTHA lijken op basis van het bovenstaande op het eerste gezicht dan ook beperkt.

**Bestuurskern**  
Dir. Luchtvaart  
Afd. Luchtruim en regionale  
luchthavens

## 2. Opnemen emissienormen in het luchthavenbesluit RTHA

U hebt gevraagd of emissienormen kunnen worden opgenomen in het luchthavenbesluit RTHA.

### *Reactie*

Op grond van artikel 8.44, tweede lid van de Wet luchtvaart kunnen in een luchthavenbesluit grenswaarden voor luchtkwaliteit worden opgenomen. In de Memorie van Toelichting bij het wetsvoorstel Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) is aangegeven dat het niet noodzakelijk wordt geacht dat het Rijk extra regels voorschrijft voor luchtkwaliteit of de emissies van luchtverontreinigende stoffen door het luchthavenluchtverkeer. Wat betreft de luchtkwaliteit in Nederland zijn in het Besluit luchtkwaliteit 2005 namelijk normen opgenomen. De gebieden rondom luchthavens zullen, net als rondom alle andere bedrijven in Nederland, aan deze eisen moeten voldoen. Deze eisen zijn feitelijk een uitdrukking van het beschermingsniveau dat het Rijk voor luchtkwaliteit minimaal voorschrijft. Uit het MER RTHA van februari 2016 blijkt dat RTHA binnen de grenswaarden voor luchtkwaliteit blijft. Daarmee is er voor mij geen aanleiding om emissienormen op te nemen in het luchthavenbesluit RTHA.

## 3. Vliegroutes en de inzet van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

Vliegroutes en afwijkingen hiervan zijn veelvuldig onderwerp van discussie in de Commissie Regionaal Overleg RTHA en een vaak gehoorde klacht. Het vinden van geluidsarmere routes en het beperken van afwijkingen van de voorgeschreven route is een veel gestelde vraag. De BRR vraagt aandacht voor voldoende capaciteit bij de LVNL. De BRR wil hiertoe in overleg met de LVNL en vraagt steun op dit punt van de minister.

### *Reactie*

Wegens veiligheidsoverwegingen wijken vanaf RTHA op last van luchtverkeersleiders veel vluchten bij vertrek af van de voorgeschreven route. Het aantal vliegtuigen dat over woonwijken in de omgeving van de luchthaven vliegt is hierdoor de afgelopen jaren toegenomen.

De stijging van het luchtverkeer boven Rotterdam is ook toe te schrijven aan meer drukte in het luchtruim. Vliegverkeer vanaf Schiphol vliegt ook boven Rotterdam en dat verkeer heeft voorrang. Daardoor kunnen (operationele) beperkingen optreden in de verkeersafhandeling van andere luchthavens en vliegvelden, bijvoorbeeld met betrekking tot het realiseren van optimale vluchtprofielen.

Het ministerie zal dit onderwerp bespreken in het bestuurlijke proces op weg naar de aanvraag van een luchthavenbesluit en dit vraagstuk zal ook worden gezien in de luchtruimherziening. Voor aanpassing van vliegroutes vooruitlopend op de luchtruimherziening zie ik echter weinig mogelijkheden, gezien de complexiteit en drukte van het luchtruim ter plaatse.

#### 4. Controle van de invoergegevens voor het MER

De BRR wordt graag geïnformeerd over de actualisatie en validatie van de invoergegevens die zijn gebruikt voor de geluidberekeningen voor het MER RTHA en verneemt graag wat dit betekent voor het MER.

#### *Reactie*

Op dit moment worden de invoergegevens voor de geluidsberekeningen van RTHA geactualiseerd door het NLR. NLR verwacht de resultaten in de loop van de zomer 2018 aan het ministerie op te leveren. Daarna worden die geactualiseerde gegevens in opdracht van het ministerie gevalideerd door een derde partij. Dit betekent dat RTHA niet eerder dan na de zomer van 2018 verder kan met zijn MER ter onderbouwing van de aanvraag van het luchthavenbesluit.

Ik ga ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

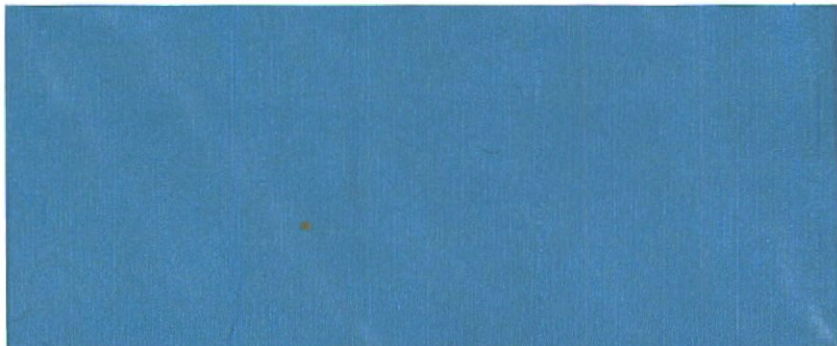
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,



drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga



PostNL  
Port Betaald  
Port Payé  
Pays-Bas



R02CC #1666C1A#35#0101#

