



Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport

Stand van zaken Samenwerkingsagenda RTHA

Van: Bestuurlijke Regiegroep RTHA (BRR)

Aan: Provinciale Staten van Zuid-Holland, gemeenteraden van de gemeenten Rotterdam, Schiedam en Lansingerland.

1. Inleiding

De luchthaven Rotterdam The Hague Airport (hierna: RTHA) heeft al langere tijd de wens om uit te breiden. RTHA wil deze uitbreiding mogelijk maken met het aanvragen van een nieuw luchthavenbesluit. De toenmalige Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (hierna: lenM) heeft in 2013 aan de Bestuurlijke Regiegroep RTHA (hierna: BRR) advies gevraagd over bestuurlijk regionaal draagvlak voor deze uitbreidingsplannen van RTHA. De leden van de BRR zijn de gemeenten Rotterdam, Lansingerland en Schiedam en de provincie Zuid-Holland.

De BRR heeft vervolgens de heer J. Schrijnen als onafhankelijke 'verkenner' gevraagd om het draagvlak in de regio voor deze uitbreidingsplannen in beeld te brengen. Uit zijn verkenning (februari 2017) bleek dat er draagvlak is voor het optimaliseren van het commerciële verkeer binnen de huidige vergunde geluidsruimte door het verplaatsen van het maatschappelijk helikopterverkeer naar een locatie die minder hinder veroorzaakt, gekoppeld aan vijf regionale doelen.

In september 2017 heeft de BRR op basis van de genoemde verkenning het advies uitgebracht aan de toenmalige Staatssecretaris van lenM. Kernboodschap van dit advies is dat de BRR geen draagvlak ziet voor groei van de luchthaven buiten de huidige vergunde geluidsruimte.

Aansluitend heeft de BRR in oktober 2017 een Samenwerkingsagenda Regiodoelen RTHA (hierna: Samenwerkingsagenda) vastgesteld. In deze Samenwerkingsagenda staan de vijf regiodoelen die de BRR nastreeft in relatie tot de luchthaven RTHA. Tevens is besloten dat er een haalbaarheidsonderzoek plaatsvindt naar alternatieve locaties voor een helikopterhaven voor het maatschappelijk helikopterverkeer dat nu op RTHA gestationeerd is.

In deze notitie maakt de BRR de balans op met betrekking tot uitkomsten van de Samenwerkingsagenda én het haalbaarheidsonderzoek naar verplaatsing van het maatschappelijk helikopterverkeer. Daarbij gaan wij ook in op de relevante maatschappelijke ontwikkelingen en de positie van de BRR. Ook informeren wij u, naar aanleiding van een recente brief van de minister, over het meten versus het berekenen van geluid.

Tot slot treft u in de bijlagen een aantal onderzoeken aan die in het kader van de Samenwerkingsagenda is uitgevoerd. Voor alle onderzoeken zijn opleggers gemaakt. Iedere oplegger bevat een samenvatting, een duiding van de bevindingen en conclusies, en daar waar van toepassing, een overzicht van te ondernemen vervolgstappen.

2. Relevante maatschappelijke ontwikkelingen

De BRR constateert dat na het vaststellen van ons advies aan de toenmalige Staatssecretaris van lenM en het vaststellen van de Samenwerkingsagenda RTHA, er een aantal belangrijke ontwikkelingen is geweest die van invloed zijn op de Samenwerkingsagenda. Zo heeft de minister in het gesprek op 10 april 2018 met de voorzitter van de BRR, gedeputeerde A. Bom-Lemstra, aangegeven dat zij een nieuw luchthavenbesluit voor RTHA pas wil nemen na het gereed komen van een nieuwe Luchtvaartnota 2020-2050 en een herindeling van het luchtruim. De nieuwe Luchtvaartnota is voor het najaar van 2019 voorzien. Voor de Luchtruimherziening worden nu de plannen gemaakt. De herziening zelf start in 2021 en wordt in 2023 afgerond.

Het 'uitstel' van het luchthavenbesluit heeft tot gevolg dat de urgentie om met partijen in de regio op korte termijn tot afspraken te komen over de toekomst van luchthaven RTHA, minder groot is geworden. Ook is het aannemelijk dat de maatschappelijke discussie over luchthaven Lelystad en de groeiwens van Schiphol van

invloed is op de publieke opinie over de luchtvaart. Verder zijn er meer kritische geluiden over groei van het vliegverkeer en de negatieve effecten die dit met zich meebrengt. Deze discussie verbreedt zich ook naar andere milieuthema's dan alleen geluidshinder, met name het thema gezondheid, klimaateffecten en een eventuele substitutie van vliegverkeer door Hogesnelheidstreinen.

3. Positie BRR

Verder is de invloed en formele positie van de BRR om de vijf regiodoelen in en uit te (doen) voeren begrensd. Veel ontwikkelingen in de luchtvaart spelen zich op nationaal en internationaal niveau af, buiten de directe invloedssfeer van de BRR en de regio. De BRR ervaart dat dit kan leiden tot een discrepantie tussen wat bestuurlijk mogelijk is en wat andere partijen zoals omwonenden van de BRR verwachten. Daarnaast blijft er sprake van een belangenafweging met betrekking tot enerzijds het realiseren van een zo goed en gezond mogelijk leef- en woonklimaat en anderzijds het realiseren van een goede (economische) bereikbaarheid van de regio.

Als één van de zes luchthavens van nationale betekenis, is RTHA voor de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) van belang. De BRR heeft in deze context een adviserende rol. In die rol hebben wij de toenmalige Staatssecretaris van IenM vorig jaar geadviseerd dat er geen draagvlak is voor groei van de huidige vergunde geluidsruimte.

4. Samenwerkingsagenda

In de Samenwerkingsagenda zijn vijf regiodoelen opgenomen:

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. Versterking van de governance op RTHA.

Met betrekking tot het vierde regidoel (*Verbetering van de leefomgevingskwaliteit*) heeft de BRR al eerder aangegeven dit als onderdeel te beschouwen van het ruimtelijk omgevingsbeleid van de gemeenten en de provincie. Dit doel blijft hier buiten beschouwing.

In de Samenwerkingsagenda staat dat de BRR een aantal concrete maatregelen wil nemen die niet hoeven te wachten op een nieuw luchthavenbesluit en gezien worden als 'no regret'. Dit geldt ook voor het haalbaarheidsonderzoek naar alternatieve locaties voor maatschappelijk helikopterterverkeer.

Bovenstaande heeft geresulteerd in de volgende acties waarvan de uitkomsten nu bekend zijn:

- Het onderzoeken van alternatieve locaties voor een helikopterhaven voor maatschappelijk helikopterterverkeer;
- Het onderzoeken van de mogelijkheden voor sturing op zakelijk profiel/bestemmingen om de haalbaarheid hiervan te toetsen (regidoel 1)
- Het onderzoeken van de mogelijkheden om de economische meerwaarde van RTHA voor de regio te versterken (regidoel 2)
- Het opstellen van een plan van aanpak voor hinderbeperking in overleg met de leden van de Commissie Regionaal Overleg (hierna: CRO, regidoel 3a)
- Het onderzoeken van mogelijkheden tot het opnemen van emissienormen in het Luchthavenbesluit (regidoel 3a)
- Het instellen van een omgevingsmanager om zich te richten op klachten en verbetering van communicatie met omwonenden (regidoel 3b)
- Het versterken van de governance op RTHA via het continueren van de dialoog met het Ministerie van IenW, RTHA/de Schiphol Group en de CRO (regidoel 5).

5. Uitkomsten Samenwerkingsagenda

De afgelopen 12 maanden zijn de regiodoelen van de Samenwerkingsagenda opgepakt en de uitkomsten beschikbaar gekomen. Daarnaast is ook het haalbaarheidsonderzoek naar alternatieve locaties voor een helikopterhaven voor het maatschappelijk helikopterterverkeer afgerond.

De BRR constateert dat veel doelen of maatregelen lastig of niet uitvoerbaar blijken. Daarbij gaat het om alternatieve locaties voor het maatschappelijk helikopterterverkeer, sturen op (zakelijke) bestemmingen, de aanstelling van een omgevingsmanager en het opnemen van emissienormen in het luchthavenbesluit.

Wél zijn er vorderingen geboekt bij het opstellen van een plan van aanpak voor een jaarlijkse procedure voor het inbrengen en toetsen van maatregelen voor hinderbeperking. Dit in samenwerking met de CRO. Daarnaast geeft het programma Rotterdam The Hague Innovation Airport (RHIA) invulling 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.

Hieronder lichten wij resultaten en conclusies voor het ‘helikopteronderzoek’ en de regidoelen nader toe.

Onderzoek uitplaatsen maatschappelijk helikopterverkeer

De gemeente Rotterdam heeft namens de BRR eind 2017 opdracht gegeven tot het uitvoeren van de eerste (verkennde) fase van een onderzoek naar mogelijke alternatieve locaties in de regio voor een helikopterhaven voor het maatschappelijk helikopterverkeer (trauma en politie) dat nu vanaf RTHA plaatsvindt. Doel van het onderzoek was inzicht te krijgen in de eisen die gesteld worden aan een locatie voor helikopters en een overzicht van potentiële locaties die daaraan kunnen voldoen. Door verplaatsing van het maatschappelijk helikopterverkeer komt geluidsruimte vrij. Verder verkleint uitplaatsing de zone waarin nieuwbouw van woningen wettelijk niet is toegestaan.

In het eerder genoemde advies aan de toenmalige Staatssecretaris van IenM heeft de BRR aangegeven dat mocht verplaatsing haalbaar blijken, 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 en de invulling van de vrijkomende ruimte.

De uitkomst van het onderzoek (bijlage 1, Locatie-onderzoek helihaven) is dat er geen locaties zijn die aan de eisen en wensen van de belangrijkste betrokkenen voldoen. Deze betrokkenen zijn leden van de BRR, de gebruikers (Mobiël Medisch Team (trauma) en de Politie), de Luchtverkeersleiding Nederland (hierna: LVNL) en RTHA. Buiten de luchthaven zijn locaties te vinden die ruimtelijk inpasbaar zijn en tot minder gehinderden door geluid leiden. Deze voldoen echter niet aan de vliegveiligheids- en inzetbaarheidseisen van LVNL en de gebruikers Medisch Mobiël Team en Politie. Een verplaatsing op de luchthaven zelf levert wat betreft reductie van geluidshinder onvoldoende voordeel op - het aantal gehinderden neemt niet af en bij één locatie mogelijk zelfs toe - en gaat niet gepaard met een besparing van kosten. Er komt ook geen geluidsruimte vrij. Hierdoor heeft een verplaatsing op de luchthaven voor de gemeente Rotterdam en RTHA niet genoeg voordelen.

Conclusie

De BRR concludeert dat het onhaalbaar is om een alternatieve locatie voor het maatschappelijk helikopterverkeer te vinden. Verplaatsing van het helikopterverkeer is daarmee niet realistisch en wordt derhalve niet verder onderzocht. De BRR heeft niet de positie of instrumenten in handen voor alternatieven ter vermindering of regulering van hinder van maatschappelijk helikopterverkeer, al wil zij hieraan wel meewerken.

De BRR zal het onderzoek aanbieden aan de Minister van IenW en de CRO, en aandacht vragen voor deze problematiek.

Regidoel 1 Toename van het aandeel zakelijke bestemmingen voor RTHA

De BRR heeft de vraag bij de Minister van IenW neergelegd naar de mogelijkheden van toepassing van de ‘agglomeratieregeling’¹ op RTHA, waarmee zou kunnen worden gestuurd op welke vluchten en/of bestemmingen al dan niet worden toegelaten. Het Ministerie van IenW heeft bij brief van 1 juni 2018 (bijlage 4) aangegeven dat het toepassen van de agglomeratieregeling op RTHA vrijwel kansloos is omdat niet of nauwelijks aan de vereisten van de betreffende Europese verordening kan worden voldaan. De belangrijkste vereiste waar niet aan kan worden voldaan is dat er voor RTHA geen luchthaven is waar verkeer naartoe kan worden verplaatst. Daarnaast is het discrimineren naar bestemmingen of luchtvaartmaatschappij niet toegestaan volgens de Europese verordening.

Conclusie

De BRR heeft hieruit geconcludeerd dat sturen op (zakelijke) bestemmingen vanaf RTHA niet mogelijk is. Dit wordt derhalve niet meer als een te behalen regidoel nagestreefd.

¹ Het betreft hier de toepassing van Artikel 19, “verkeersverdeling tussen luchthavens en de uitoefening van verkeersrechten” van de Europese verordening 1008/2008.

Regiodoel 2 Toename economische meerwaarde RTHA voor de regio

De aanwezigheid van luchthaven RTHA heeft economische waarde voor de regio omdat het door de (internationale) verbindingen een vestigingsplaatsfactor is voor (internationale) bedrijven en directe en indirecte werkgelegenheid biedt. Het is de BRR gebleken dat het niet eenvoudig is om op regionale schaal vergroting van de economische meerwaarde van RTHA te vatten in concrete acties en projecten.

Om de economische meerwaarde voor de regio te vergroten, heeft de BRR aansluiting gezocht bij het programma Rotterdam The Hague Innovation Airport (RHIA), mede omdat het de bovengenoemde economische basis verbreedt. RHIA geeft niet alleen invulling aan economische-, maar ook aan innovatieve doelstellingen op het gebied van bijvoorbeeld duurzaamheid en klimaat, gerelateerd aan activiteiten op en rondom de luchthaven. In de loop van 2019 wordt vanuit dit programma gewerkt aan een verbreding met regionale partijen.

RHIA is een door gemeente Rotterdam en RTHA geïnitieerd programma gericht op de regio dat los staat van een nieuw luchthavenbesluit. Het programma is ook in de Roadmap Next Economy (RNE) opgenomen en geeft invulling aan de transitiepaden Smart Energy Delta en Next Society van de RNE. Kern van het programma is dat de aanwezigheid van de luchthaven de potentie heeft vormen van bedrijvigheid en economische activiteit aan te trekken die specifiek en uniek zijn, namelijk gerelateerd aan de processen en activiteiten op en rondom een luchthaven. Momenteel zijn er meerdere concrete projecten in ontwikkeling op het gebied van scholing, duurzaamheid, het klimaatneutraal maken van de luchthaven en het toepassen van schonere brandstoffen.

Conclusie

Het programma RHIA biedt concrete perspectieven voor een toename van de innovatieve en economische meerwaarde voor de regio. De BRR zal daarom voor de economische doelstelling de focus leggen op dit programma.

Regiodoel 3a Plan van aanpak Hinderbeperkende maatregelen

Op basis van een rapport uit 2016 (Rapportage Minimaliseren Geluidhinder Rotterdam The Hague Airport) werkt de BRR met de andere leden van de CRO aan een plan van aanpak hinderbeperkende maatregelen. Tevens wordt gewerkt aan het ontwerpen en implementeren van een jaarlijkse procedure voor het inbrengen en toetsen van maatregelen voor hinderbeperking. Vergelijkbare procedures bestaan rond de luchthavens Schiphol en Eindhoven.

De BRR stelt vast dat er al maatregelen ter beperking van de hinder zijn genomen. De verwachting is dat invoering van de resterende maatregelen uit het plan van aanpak minder eenvoudig realiseerbaar is omdat het de inzet en besluiten van meerdere partijen vergt en ook de nodige tijd (en mogelijk kosten) met zich brengt. Voor veel maatregelen beschikken de leden van de BRR niet over de bevoegdheid tot in- en uitvoering van deze maatregelen. Daarnaast zijn veel maatregelen afhankelijk van landelijke ontwikkelingen zoals de op te stellen Luchtvaarnota en de herindeling van het luchtruim, de luchthaven Lelystad en Schiphol, (inter-)nationale regelgeving, etc. Het scheppen van realistische verwachtingen is hierbij dus van belang.

Conclusie

De BRR gaat verder met een plan van aanpak en legt dit ter instemming voor aan de (andere) leden van de CRO. In ieder geval zal de BRR de CRO voorstellen om te starten met een jaarlijks procedure voor het inbrengen en toetsen van maatregelen voor hinderbeperking, onder te brengen bij de CRO. De BRR zal blijven pleiten voor de invoering van maatregelen bij de daarvoor benodigde partijen, en meewerken aan maatregelen die door anderen tot uitvoering moeten of kunnen worden gebracht.

Regiodoel 3a Opnemen emissienormen in het luchthavenbesluit

In het luchthavenverkeersbesluit voor Schiphol zijn normen opgenomen voor emissies door vliegverkeer van onder andere roet, fijnstof en NO_x. Dit was voor de BRR aanleiding in het voorjaar van 2018 de vraag bij de Minister van IenW neer te leggen naar de mogelijkheden voor het opnemen van emissienormen in het luchthavenbesluit RTHA. In reactie stelt het Ministerie bij brief van 1 juni 2018 (bijlage 4) dat voor de luchtkwaliteit in Nederland in het Besluit luchtkwaliteit 2005 normen zijn 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 de Minister geen aanleiding om emissienormen op te nemen in het luchthavenbesluit RTHA.

Conclusie

De BRR concludeert dat de Minister van IenW geen emissienormen zal opnemen in een toekomstig luchthavenbesluit voor RTHA.

Regiodoel 3b Verbetering van communicatie door het instellen van een omgevingsmanager

In maart 2018 heeft de BRR aan kwartiermaker de heer E. van Vliet gevraagd een advies uit te brengen over een omgevingsmanager. Hem is gevraagd om samen met de partijen uit de CRO en daarbuiten, inzicht te geven in wat er nodig is om de gevoelde lacune in de communicatie tussen de luchthaven en de omgeving op te vullen. Daarbij is ook gevraagd om een advies over de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de omgevingsmanager², de positie van de omgevingsmanager in het krachtenveld, een profiel voor de omgevingsmanager, een benaming van de functie en een voorstel voor eventuele ondersteuning.

In oktober 2018 heeft de kwartiermaker zijn advies afgerond. Hij plaatst zijn advies binnen de veranderende publieke opinie waarbij de discussie gaat over economie en daaraan gekoppeld het profiel van de luchthaven, duurzaamheid (CO₂), leefbaarheid (parkeerverlast) en gezondheid (geluidsoverlast, (ultra)fijnstof en NO_x). Dit leidde tot een conceptvoorstel voor een 'Omgevingsombudsman' met als belangrijkste vereisten dat deze Omgevingsombudsman onomstreden en onafhankelijk is.

Een draagvlakmeting onder alle betrokkenen over dit conceptadvies van de kwartiermaker gaf verdeelde reacties. De rode draad is dat er geen draagvlak is, omdat er te weinig bereidheid onder stakeholders is om zich te willen verbinden aan een Omgevingsombudsman. De kwartiermaker concludeert daaruit dat er geen basis is voor het aanstellen van een Omgevingsombudsman (bijlage 2, Eindadvies kwartiermaker, Omgevingsombudsman Rotterdam The Hague Airport). Deze uitkomst komt mede doordat volgens de kwartiermaker sprake is van de eerder genoemde gewijzigde publieke opinie over de luchtvaart sinds het advies Schrijnen. Daarnaast haalt het op de lange baan schuiven van een luchthavenbesluit door de minister, bij partijen het gevoel van urgentie weg om tot samenwerking en oplossingen te komen.

De BRR deelt de conclusies van de kwartiermaker en heeft tot haar teleurstelling geconcludeerd dat door onvoldoende draagvlak een Omgevingsombudsman op dit moment niet goed kan functioneren en onvoldoende toegevoegde waarde heeft. De BRR zal daarom nu geen Omgevingsombudsman instellen en ziet op dit moment geen goed alternatief om de gevoelde lacune in de communicatie op te vullen. Wel zal worden bekeken hoe om te gaan met de andere adviezen van de kwartiermaker ter verbetering van de communicatie. De BRR staat er voor open om op een later moment – wanneer er wel voldoende draagvlak lijkt te ontstaan - alsnog een Omgevingsombudsman aan te stellen.

Conclusie

De BRR zal nu geen Omgevingsombudsman instellen. Wel wordt bekeken hoe om te gaan met de andere adviezen van de kwartiermaker om te komen tot betere communicatie, zoals verwoord in het advies van de kwartiermaker.

Regiodoel 5 Versterken van de governance op RTHA via continueren van de dialoog

In mei 2018 is een landelijke evaluatie van de Commissies voor Regionaal Overleg afgerond (bijlage 3). Deze is uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van IenW. De evaluatie wordt nog besproken in de CRO. Uit de evaluatie komt naar voren dat de leden van de CRO het als een gemis voelen dat de CRO alleen functioneert als orgaan voor het delen van informatie. Op grond van de wettelijke regeling liggen er bij de CRO geen besluitvormingsbevoegdheid of -mogelijkheden. In dit kader constateert de kwartiermaker bovendien: "Vooralsnog is een situatie ontstaan, waarbij het huidige Luchthavenbesluit in stand blijft, waardoor er voor zowel voor- als tegenstanders van uitbreiding op dit moment geen concrete aanleiding is om te komen tot nadere afspraken." Het Ministerie stelt in de landelijke evaluatie van de CRO wel aan betrokkenen een open vraag of er behoefte is aan ruimere opdracht/bevoegdheden van de CRO.

De BRR herkent het gevoelde gemis van de andere leden van de CRO inzake de rol als adviesorgaan, maar benadrukt de toegevoegde waarde van de CRO als informatief orgaan. De BRR acht het van belang om tot verbetering van het functioneren van de CRO te komen. De BRR is daarbij wel van mening dat dit een

² Het doel van de BRR over een omgevingsmanager komt voort uit het advies van de heer J. Schrijnen. Hij spreekt van een 'bemiddelaar'. De kwartiermaker adviseert de benaming 'Omgevingsombudsman'.

verantwoordelijkheid is van alle partijen en dat het daarom essentieel is dat deze opgave gezamenlijk door de leden van de CRO wordt opgepakt en onderschreven. Het (participatie)traject van het Ministerie van IenW in het kader van de op te stellen Luchtvaartnota en Luchtruimvisie is een geschikte route om een wens tot uitbreiding van bevoegdheden in te brengen.

Daarnaast constateert de BRR dat de omgeving zich buiten de officiële gremia beter organiseert. Uitbreiding van de CRO met een adviesrol, zoals ook gebeurt rondom Schiphol, zou de betekenis van de CRO vergroten en de CRO meer autoriteit geven. Tot slot roept de BRR de leden van de CRO op om te verkennen op welke onderdelen wel overeenstemming kan worden bereikt, als ook om de adviezen van de kwartiermaker ten aanzien van het functioneren van de CRO te onderzoeken.

Naast de CRO heeft de BRR op regelmatige basis overleg met het Ministerie van I&W en RTHA. Zij nemen ook – indien de agenda dit toestaat – deel aan de BRR (zowel bestuurlijk als ambtelijk). De BRR ervaart dit overleg als waardevol en hecht belang aan een verdere continuering van de dialoog en afstemming met deze partijen.

Conclusie

De dialoog met de CRO, RTHA en het Ministerie van IenW functioneert goed. De BRR verwacht dat zich dit in de toekomst voortzet. Met betrekking tot het functioneren van de CRO ziet de BRR de gezamenlijk CRO als initiatiefnemer om bij de Minister van IenW tot uitbreiding van de opdracht/bevoegdheden van de CRO als adviesorgaan te verzoeken en te verkennen hoe het functioneren van de CRO kan worden verbeterd.

5. Meten en berekenen: Landelijk programma meten vliegtuiggeluid

Naar aanleiding van een recente kamerbrief van de Minister van IenW (bijlage 6), gaat deze notitie ook in op het meten (en berekenen) van vliegtuiggeluid. Dit onderwerp speelt namelijk landelijk en is ook voor RTHA relevant.

In de kamerbrief zegt Minister Van Nieuwenhuizen: “prognoses van luchtvaartgeluid kunnen niet gemeten, maar uitsluitend berekend worden. Het berekenen van geluid is daarnaast internationaal voorgeschreven.

Berekeningen zullen daarom de basis blijven voor besluiten over luchtvaart. Juist daarom vind ik het van groot belang dat berekeningen correct zijn en indien nodig worden verbeterd op basis van goede geluidmetingen, die herkenbaar en verklaarbaar zijn voor burgers die hinder ondervinden van vliegtuiggeluid.”

Om hieraan invulling te geven start de Minister een landelijke programmatische aanpak voor het meten van vliegtuiggeluid in samenwerking met het RIVM (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu), het KNMI (Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut) en het NLR (Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum). De aanpak richt zich op het verbeteren van zowel berekeningen als metingen en het onderling versterken van beide methodes. De nauwkeurigheid van beide is daarbij van belang. Het doel is om tot voor iedereen betrouwbare en herkenbare gegevens te komen op basis waarvan burgers goed geïnformeerd worden en weloverwogen beleidskeuzes kunnen worden gemaakt. Hierbij wil de Minister gebruik maken van de nieuwste wetenschappelijke en internationale inzichten, in een open proces met betrokkenen en deskundigen.

De Minister ziet de programmatische aanpak in eerste instantie als een aanvulling op de initiatieven bij de verschillende burgerluchthavens zoals die die er nu reeds zijn of worden ontwikkeld. Vliegtuiggeluid op/rondom RTHA wordt momenteel gemeten met behulp van zes meetposten, die in beheer zijn bij de DCMR Milieudienst Rijnmond. DCMR gebruikt de verkregen informatie om trends te signaleren in de ontwikkeling van geluid, en om te voorzien in een informatiebehoefte.

DCMR verkent de mogelijkheden om het meten van geluid dicht bij bewoners in de omgeving van de luchthaven te brengen, bijvoorbeeld in de vorm van een (groeiend) netwerk van geluidsensoren. Ook kijkt DCMR hoe bewoners meer betrokken kunnen worden bij het uitvoeren van de metingen. Er zijn in Rotterdam al ervaringen opgedaan met bestaande burgerinitiatieven op het gebied van ‘citizen-science’ voor het meten van luchtkwaliteit. DCMR wijst erop dat groei van verzamelde datagegevens met zich meebrengt dat extra inzet gevraagd wordt voor de analyse van nieuwe informatie.

Conclusie

Er wordt zowel op landelijk niveau als op regionaal niveau (DCMR) gewerkt aan het verkrijgen van voor iedereen betrouwbare en herkenbare gegevens over luchtvaartgeluid. De BRR onderschrijft het belang en ondersteunt wat reeds in gang is gezet. De BRR wil over deze ondersteuning en de rol van de DCMR in het verkrijgen van de gegevens, het gesprek met de DCMR aangaan.

6. Conclusie en vooruitblik

Conclusie

In deze notitie hebben wij de resultaten en conclusies van de onderdelen uit de Samenwerkingsagenda RTHA en het haalbaarheidsonderzoek naar verplaatsing van het maatschappelijk helikopterverkeer voor u uiteengezet, alsmede u geïnformeerd over de diverse (landelijke) ontwikkelingen in de luchtvaart.

Een aantal doelstellingen acht de BRR niet (meer) haalbaar en wordt niet meer nagestreefd:

- de verplaatsing van maatschappelijk helikopterverkeer
- de instelling voor een Omgevingsombudsman
- het sturen op (zakelijke) bestemmingen
- de invoering van emissienormen voor vliegtuigen, en
- de uitvoering van hinderbeperkende maatregelen waar de leden van de BRR geen bevoegdheden hebben.

De BRR zal wel het plan van aanpak voor hinderbeperkende maatregelen tot een afronding brengen en voor het versterken van de economische meerwaarde van RTHA de focus leggen op het RHIA programma.

Daarnaast zal de BRR bezien waar verbetering van communicatie mogelijk is en zal de BRR meewerken aan initiatieven en voorstellen hieromtrent. De BRR blijft ook open staan voor initiatieven en voorstellen tot verbetering van het functioneren van de CRO en de structurele samenwerking met RTHA. Verder gaat de BRR in gesprek met de DCMR, waarbij hun rol in het verkrijgen van voor iedereen betrouwbare en herkenbare gegevens specifiek de aandacht krijgt.

Tot slot zal de BRR bij de Minister van IenW haar kennis en inzichten inbrengen. Onze visie dat er geen draagvlak is voor groei buiten de huidige vergunde geluidsruimte, zal hierbij de insteek blijven.

Communicatie

Zorgen voor heldere communicatie is en blijft van cruciaal belang, vanwege de discrepantie tussen wat bestuurlijk mogelijk is en wat andere partijen zoals bewoners van de BRR verwachten. Dit geldt ook voor de belangenafweging over enerzijds een zo goed en gezond mogelijk leef- en woonklimaat en anderzijds het realiseren van een goede bereikbaarheid van de regio. Dergelijke strijdigheden zijn niet eenvoudig op te lossen, maar de BRR kan wel zorgen voor heldere communicatie.

Nieuw luchthavenbesluit

Aanleiding voor het advies van de BRR aan de toenmalige Staatssecretaris van IenW en de hieraan gerelateerde Samenwerkingsagenda, is een nieuw te nemen luchthavenbesluit voor RTHA. De Minister heeft dit nieuw te nemen luchthavenbesluit vooralsnog uitgesteld, in afwachting van de nieuwe Luchtvaartnota en de herindeling van het luchtruim (Luchtruimvisie). Een aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit is door de luchthaven dan ook nog niet gedaan en het is de BRR niet bekend wanneer deze plaats zal vinden.

RTHA heeft wel aangegeven dat door dit uitstel het gebruik van de luchthaven voor commercieel verkeer onder druk staat door de doorgaande groei van het maatschappelijk helikopterverkeer (trauma en politie). Het gevoel van urgentie bij partijen in de regio om tot samenwerking en oplossingen te komen is echter, zoals de kwartiermaker de heer E. van Vliet heeft geconstateerd, niet aanwezig. De BRR herkent dit. Desalniettemin staat de BRR open voor dialoog en initiatieven.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Bijlagen

Bij deze notitie hoort een aantal bijlagen:

1. Locatie-onderzoek Helihaven, Adecs Airinfra en Ecorys, november 2018;
2. Advies kwartiermaker, Omgevingsombudsman Rotterdam The Hague Airport, oktober 2018;
3. Evaluatie commissies regionaal overleg burgerluchthavens, SEO economische onderzoek, mei 2018;
4. Brief van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat inzake RTHA d.d. 1 juni 2018;
5. Strategische notitie 2030 & Werkplan Rotterdam The Hague Innovation Airport, december 2018.
6. Brief van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat inzake Meten van vliegtuiggeluid, d.d. 18 oktober 2018