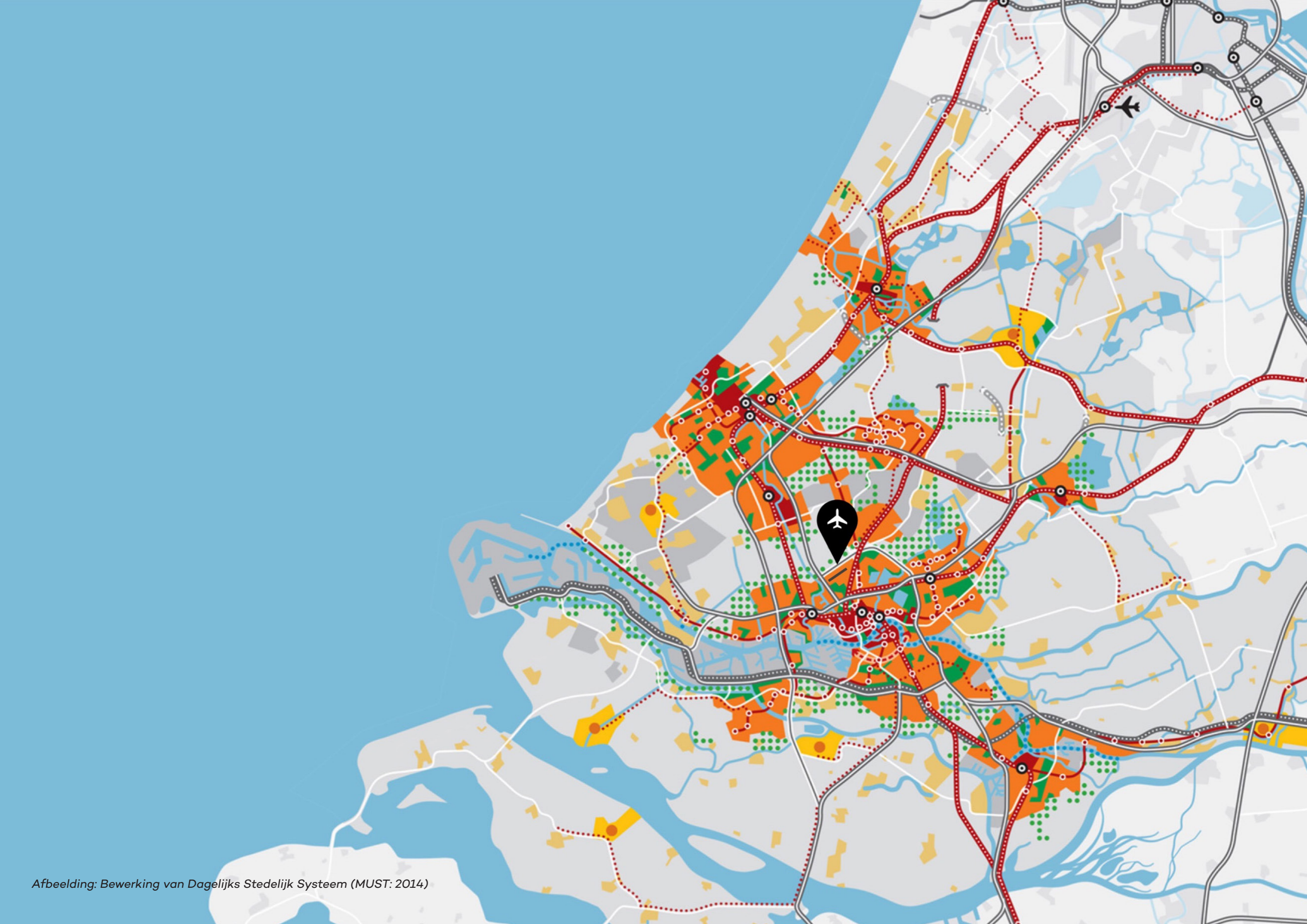


**ADVIES OVER  
DRAAGVLAK  
LUCHTHAVENBESLUIT**

**ROTTERDAM**

**THE HAGUE**

**AIRPORT**



Afbeelding: Bewerking van Dagelijks Stedelijk Systeem (MUST: 2014)

# ADVIES OVER DRAAGVLAK VOOR EEN NIEUW LUCHTHAVENBESLUIT ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT

Geachte leden van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport,

Vlak voor de zomer van 2016 benoemde u mij als onafhankelijk verkenner om te toetsen of er draagvlak is voor een nieuw luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA) en aan te geven onder welke voorwaarden dit draagvlak bestaat. Een nieuw luchthavenbesluit is nodig in verband met nieuwe wetgeving. Bovendien heeft RTHA in het voorjaar van 2016 de resultaten gepubliceerd van onderzoeken (MER, MKBA) naar verschillende alternatieven voor de ontwikkeling van RTHA. De luchthaven ziet een toenemende regionale vraag naar nieuwe verbindingen en kansen voor stimulering van de economie van de regio. Daarbij heeft RTHA een voorkeur uitgesproken voor verruiming van de milieuruimte rond de luchthaven, ten behoeve van een groeiscenario gericht op 2,9 miljoen passagiers in het jaar 2025 (nu 1,7 miljoen).

Het benoemen van een verkenner was mede ingegeven door de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (IenM) van 26 april 2013, aan u als BRR. De staatssecretaris vertegenwoordigt het Bevoegd Gezag dat het luchthavenbesluit voor RTHA zal nemen. In deze brief schrijft zij, in de wetenschap dat RTHA voornemens is een aanvraag in te dienen voor een luchthavenbesluit: "Wanneer deze aanvraag een gewijzigd gebruik van de luchthaven bevat hecht ik

zeer aan regionaal bestuurlijk draagvlak." Verder stelt de staatssecretaris vast, dat de BRR de regie wenst te voeren bij de regionale voorbereiding van besluitvorming door het Bevoegd Gezag: "Ik heb u daarop laten weten dat het me nuttig lijkt dat er gezamenlijk vanuit de regio wordt opgetrokken in het besluitvormingsproces over de luchthaven. Ik vind het van belang dat de behoeftestelling en urgentie voor een eventuele groei ook vanuit de regio komt en dat hier ook op regionaal niveau bestuurlijk draagvlak voor is."

Uw opdracht om het draagvlak te onderzoeken voor een nieuw luchthavenbesluit, inclusief de voorwaarden waaronder dat draagvlak bestaat, heb ik in onafhankelijkheid aanvaard en uitgevoerd in samenwerking met adviesbureau Twynstra Gudde. Ik heb gesprekken gevoerd met gebruikers van de luchthaven, de eigenaar van de luchthaven, maatschappelijke organisaties, (vertegenwoordigers van) omwonenden en met leden van gemeenteraden en Provinciale Staten. Ik heb een inloopavond voor omwonenden van de luchthaven georganiseerd, informatieavonden bijgewoond, relevante rapporten, brieven en onderzoeken verzameld en gepubliceerd<sup>1</sup>, vragen geïnventariseerd en ervoor gezorgd dat deskundige instanties deze vragen hebben beantwoord<sup>2</sup>. Velen hebben mij ook per e-mail benaderd om hun vragen, meningen en zorgen kenbaar te maken. Een belangrijke kanttekening hierbij is, dat u heeft aangegeven dat het daadwerkelijk verwerven van draagvlak is voorbehouden aan de luchthaven. Mijn opdracht richtte zich op het verkennen van draagvlak en de voorwaarden waaronder dat bestaat.

Aan het einde van fase 1 van mijn onderzoek, de informatiefase, heb ik daartoe het informatiedocument gepubliceerd en de vragen opgehaald. Nu heb ik voor u, als slot van de consultatiefase, dit advies opgesteld ten behoeve van de politieke besluitvorming. Parallel aan het advies publiceer ik het Antwoorddocument.

<sup>1</sup> Zie het informatiekader op [www.zuid-holland.nl/verkenner-rtha](http://www.zuid-holland.nl/verkenner-rtha)

<sup>2</sup> 'Antwoorddocument – Antwoorden op vragen gesteld aan de Verkenner', zie [www.zuid-holland.nl/verkenner-rtha](http://www.zuid-holland.nl/verkenner-rtha)

Het is mij een genoegen u hierbij mijn advies aan te bieden. **De kern van mijn advies is dat ik draagvlak zie voor het versterken van het zakelijke profiel van de luchthaven binnen de huidige vergunde milieuruimte.** Ik verwacht dat dit draagvlak zal toenemen, naar gelang op meerdere fronten tegelijkertijd actie wordt ondernomen. Ik adviseer u daarom aan de staatssecretaris voor te leggen om het nemen van een luchthavenbesluit voor RTHA te koppelen aan een regionaal besluit over een nieuwe helikopterhaven. Het regionale besluit moet er toe leiden dat het maatschappelijke helikopterverkeer op zo kort mogelijke termijn op een andere locatie dan RTHA kan worden afgewikkeld. Tevens adviseer ik u om die koppeling zo in te richten dat, gedurende het traject om te komen tot een nieuwe helikopterhaven, de directie van RTHA kan werken aan de aanpassing van het gebruik van RTHA in de richting van het gewenste zakelijke profiel. Gelijktijdig kan de regio voortvarend inzetten op betere communicatie, in het bijzonder over geluidhinder, door het aanstellen van een bemiddelaar.

Daar waar de staatssecretaris vergunningverlener is en doelen (zoals het zakelijke profiel van RTHA) in het verlengde van haar luchtvaartbeleid liggen, mag verwacht worden dat zij zich inspant om het bereiken van die doelen te ondersteunen.

Tijdens mijn verkenning heb ik vastgesteld dat het ontbreekt aan draagvlak voor forse groei van de luchthaven, terwijl er wel begrip is in de regio voor het gegeven dat de luchthaven er nu eenmaal ligt en aan regionale functies tegemoetkomt.

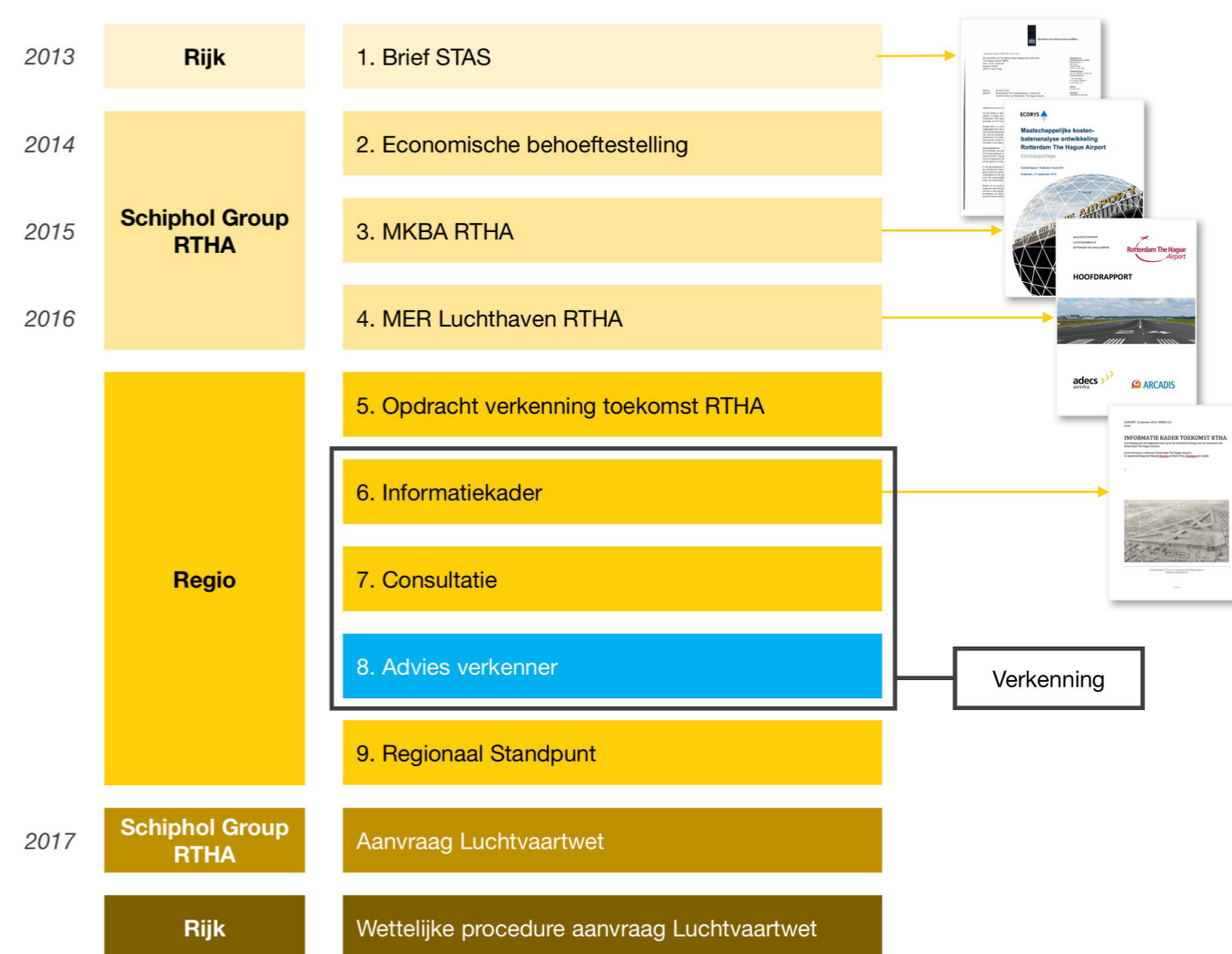
In mijn advies reik ik verder diverse aspecten aan die voortkomen uit mijn verkenning en die op korte of langere termijn een bijdrage kunnen leveren aan draagvlakvergroting. Om dit te bereiken is het nodig om over (onder meer) deze aspecten een duurzame dialoog te starten tussen alle betrokken. Op die manier worden gesprekken gevoerd met, in plaats van over de luchthaven.

Ik hoop dat dit advies een bruikbare bijdrage vormt aan uw voorstellen aan gemeenteraden en Provinciale Staten en aan het door u op te stellen advies aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Joost Schrijnen, verkenner RTHA

In samenwerking met Maatje Nooren en Niels Vrije, Twynstra Gudde

24 februari 2017



Afbeelding: De verkenning in het proces van aanvraag Luchthavenbesluit RTHA

# ADVIES OVER DRAAGVLAK VOOR EEN NIEUW LUCHTHAVENBESLUIT ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT

<b>A</b>	<b>GOVERNANCESTRUCTUUR EN POSITIES VAN PARTIJEN</b>	<b>6</b>
<b>B</b>	<b>ADVIES</b>	<b>19</b>
<b>C</b>	<b>TOELICHTING OP ACTIES</b>	<b>27</b>

## A

### GOVERNANCESTRUCTUUR EN POSITIES VAN PARTIJEN

---

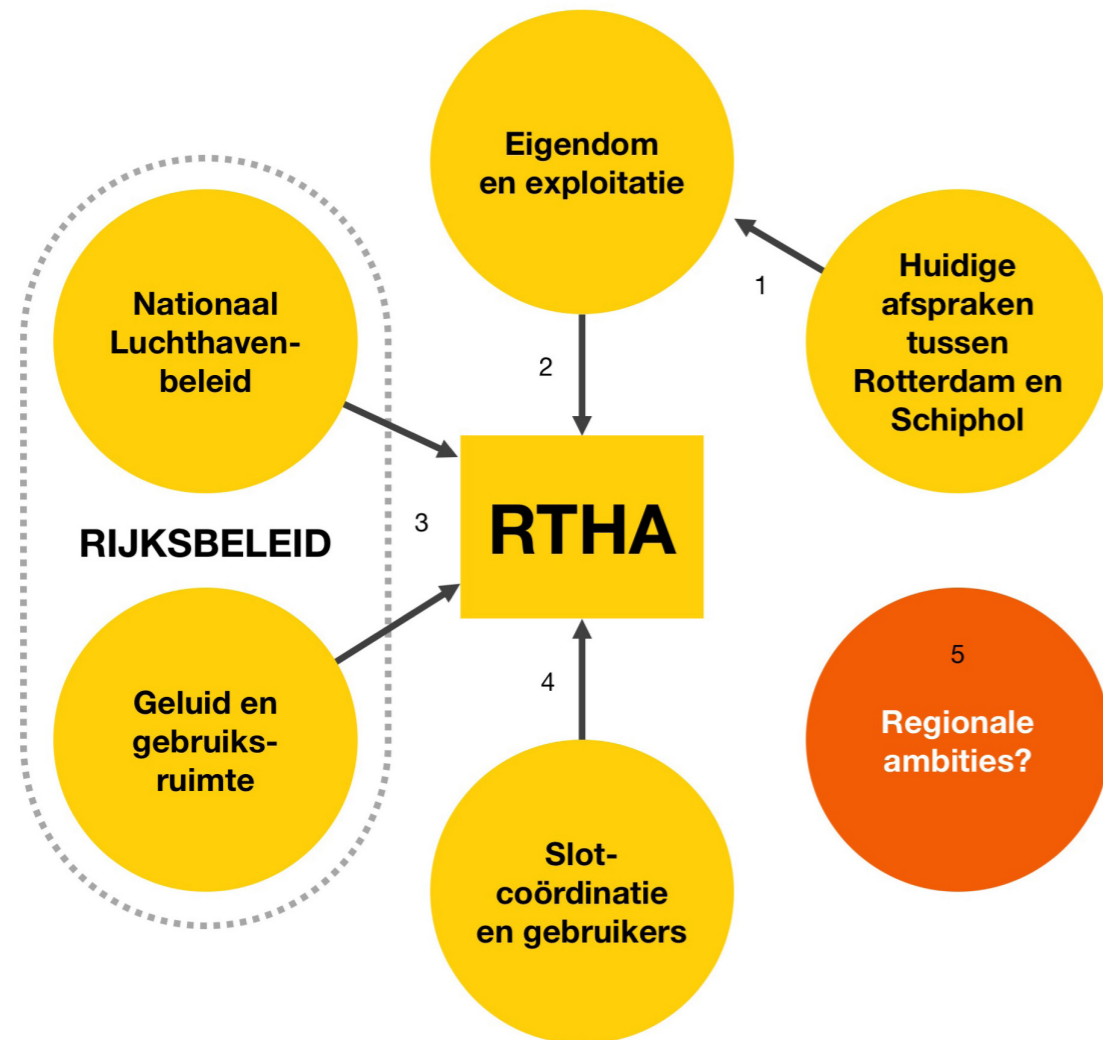
---

De verkenner heeft in de informatiefase van het draagvlakonderzoek geconstateerd dat de vraag naar (regionaal bestuurlijk) draagvlak voor een gewijzigd gebruik van de luchthaven samenhangt met de mate waarin partijen invloed willen en kunnen uitoefenen op dat gebruik en op het regionaal profijt en de hinderbestrijding van de luchthaven. Met het oog hierop heeft de verkenner een analyse gemaakt van de huidige governancestructuur rond RTHA. Vervolgens is de verkenner in de consultatiefase van zijn verkenning in gesprek gegaan met deze en andere partijen over de toekomst van de luchthaven. In die gesprekken heeft hij verkend wat daarin voor deze partijen belangrijk is.

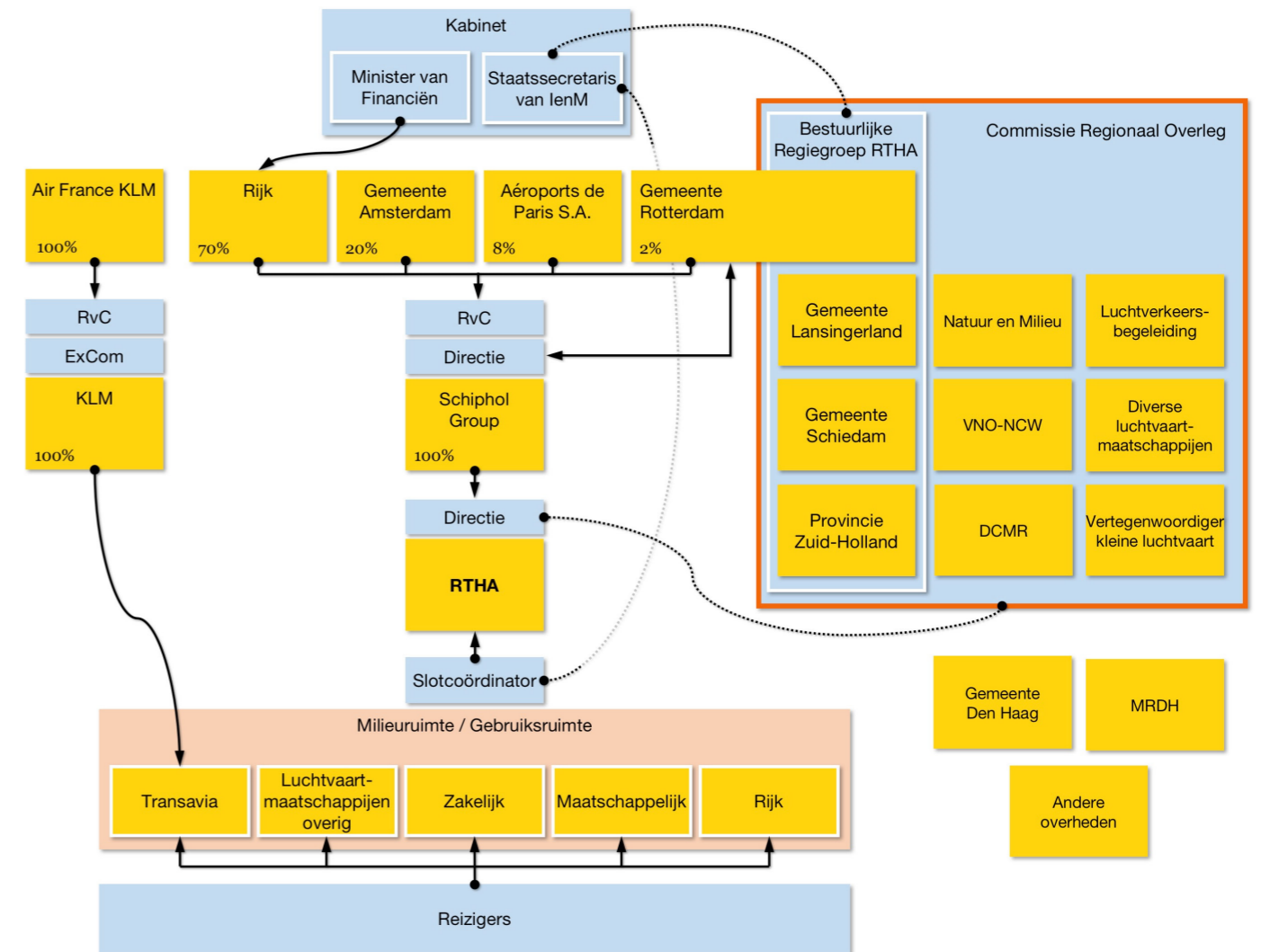
Dit deel A beschrijft de analyse van de governance van RTHA en de positie van partijen. Het volgende figuur geeft een indruk van de bij RTHA betrokken partijen en hun (mogelijkheden om) invloed (uit te oefenen) op het gebruik van de luchthaven.

De vijf hoofdelementen van de governance zijn:

1. Onderhandelaarsakkoord en overeenkomst tussen gemeente Rotterdam en Schiphol Group over gebruik en exploitatie luchthaventerrein;
2. Positie RTHA binnen Schiphol Group;
3. Beleidsmatige positionering en vergunningverlening door het Rijk;
4. Rol van de slotcoördinator;
5. De regio



Afbeelding: Elementen van de governance



Afbeelding: De uiteengerafelde governance structuur van RTHA

## **1. Onderhandelaarsakkoord en overeenkomst tussen gemeente Rotterdam en Schiphol Group over gebruik en exploitatie luchthaventerrein**

Het Onderhandelaarsakkoord d.d. 12 februari 1998 tussen de gemeente Rotterdam en NV Luchthaven Schiphol spreekt over “de inrichting van Rotterdam Airport als zakenluchthaven”. De aansturing en werkwijze tussen de gemeente Rotterdam en NV Luchthaven Schiphol/Rotterdam Airport BV zijn beschreven in de door deze partijen in februari 2007 gesloten (aanvullende) overeenkomst, met als titel ‘Overeenkomst betreffende Ontwikkeling Rotterdam Airport tot zakenluchthaven’. Daarin is ook opgenomen een lijst met relevante bestemmingen. Het Onderhandelaarsakkoord was onderdeel van de afspraken over de overdracht van het eigendom en de exploitatie van RTHA door de gemeente Rotterdam aan Schiphol.

De verkenner constateert op basis van de gevoerde gesprekken dat een aantal condities die verondersteld waren in de onderhandelaarsakkoorden die de grondslag vormen van de exploitatie van RTHA, zijn veranderd. Belangrijk is dat door de liberalisatie van de Europese luchtvaart eind jaren negentig, de luchtvaart in Europa en daarmee op RTHA blijvend is veranderd. De gevolgen van deze ontwikkelingen waren ten tijde van het vaststellen van de overeenkomsten niet te voorzien. Het aanbod van luchtvaartmaatschappijen is verschoven naar grotere vliegtuigen. Chartervluchten bestaan nog maar beperkt en lijndiensten vliegen zowel naar steden als naar zonnige en winter bestemmingen. Van deze diensten maken zowel zakelijke reizigers als anderen (afhankelijk van de route) gebruik.

De verkenner is van mening dat de overeenkomsten tussen de gemeente Rotterdam en NV Luchthaven Schiphol/RTHA aan actualisatie toe zijn. Denkbaar is dat de in het contract genoemde Raad van Advies voor RTHA wordt geactiveerd. Ook het voorziene regulier overleg tussen het Rotterdamse College van BenW, Schiphol Group en RTHA kan nieuw leven worden ingeblazen.

## **2. Positie RTHA binnen Schiphol Group**

RTHA is voor 100 procent eigendom van Schiphol Group, maar voert een eigen beleid en strategie richting luchtvaartmaatschappijen. Op hoofdlijnen is de strategie van RTHA om aan de hand van marketing en prijsstrategie te sturen op een zakelijk kwaliteitsproduct. De prijsstrategie houdt in dat RTHA als relatief dure luchthaven wordt gepositioneerd ten opzichte van Schiphol, Lelystad en Eindhoven. De inhoudelijke onderbouwing van het profiel van RTHA ligt echter wat complexer. Het rapport ‘Economische onderbouwing groeiambitie’, dat Schiphol Group/RTHA heeft opgesteld met het oog op het luchthavenbesluit, geeft hierover beperkte informatie <sup>3</sup>.

In dit rapport plaatst Schiphol Group/RTHA zelf al kanttekeningen bij de mogelijkheden om te sturen op het gewenste zakelijke profiel van RTHA.

RTHA spreekt zich uit voor het creëren van ruimte voor het gewenste zakelijk profiel en wil de verwachte groei accommoderen “enerzijds voor het commercieel verkeer naar economisch relevante steden en regio’s binnen Europa en anderzijds voor een toenemende vraag van maatschappelijk relevant verkeer”. RTHA constateert een regionale vraag naar nieuwe verbindingen die niet binnen de vigerende omzettingsregeling (zie verderop) geacommodeerd kan worden. Om de discussie hierover mogelijk te maken heeft RTHA onderzoeken (MER, MKBA) uitgevoerd naar de gevolgen van diverse alternatieven. Dit om te komen tot een gedragen aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit. RTHA heeft bij de verkenner aangegeven bereid te zijn de revenuen van de groei in te zetten voor regionale doelen, waaronder de exploitatie van een nieuwe helikopterhaven.

<sup>3</sup> Op pag. 15 van dit rapport is opgenomen: “Visie 2025. RTHA profileert zich - als onderdeel van het stelsel van samenwerkende luchthavens binnen Schiphol Group - als sterke, primair op Europese bestemmingen met een zakelijk karakter georiënteerde luchthaven met een groeiend netwerk van verbindingen met voor de regio belangrijke bestemmingen, werkend in het krachtenveld van de mainport en zoveel mogelijk complementair aan het bestemmingennetwerk van Schiphol. RTHA ondersteunt en bevordert hiermee de regionale economische ontwikkeling, het vestigingsklimaat en het internationale imago van de metropoolregio Rotterdam-Den Haag.”

Schiphol Group heeft in een gesprek met de verkenner aangegeven dat het RTHA steunt in het neerzetten van haar eigen zakelijke profiel. Zoals hiervoor uiteengezet, stuurt RTHA hierop met marketingbeleid en prijsstrategie. Schiphol ziet RTHA niet als oplossing voor de groeibeperking die geldt voor Schiphol.

### 3. Beleidsmatige positionering en vergunningverlening door het Rijk

Het Rijk is het Bevoegd Gezag voor RTHA. Het luchthavenbesluit wordt genomen door de minister (in kabinet-Rutte II: de staatssecretaris) van Infrastructuur en Milieu. In de Luchtvaartnota (2009) is vastgelegd dat voor de groei van de luchtvaart in Nederland ruimte moet worden gecreëerd. Daarbij is, naast Schiphol, gekozen voor Lelystad en Eindhoven. Daarmee heeft RTHA, anders dan Eindhoven Airport en Lelystad Airport, geen rol in de opvang van niet mainportgebonden verkeer dat niet op Schiphol wordt geacommodeerd. Dit beleid wordt onderschreven in de adviezen van de Alderstafel (nu: Omgevingsraad Schiphol). In de Luchtvaartnota (pag. 69-70) is de rol van RTHA als volgt beschreven: “Rotterdam Airport is als gespecialiseerde zakenluchthaven van regio-overstijgend belang, niet alleen voor de Zuidvleugel van de Randstad, maar voor heel West- en Zuidwest-Nederland. Rotterdam Airport is als zakenluchthaven van grote betekenis voor de (activiteiten rondom de) mainport Rotterdam evenals voor de internationale functies van Den Haag. Sinds regerings- en militaire vluchten niet meer kunnen worden uitgevoerd vanaf Marinevliegkamp Valkenburg, verzorgt Rotterdam Airport een groot deel van deze vluchten. Gegeven de beperkte milieucapaciteit van de luchthaven in deze dichtbevolkte regio zal het beleid van de exploitant zich primair moeten richten op het optimaliseren van de operatie binnen de geldende contour. Dit proces zal plaats moeten vinden in goede afstemming met omwonenden, regionale (bestuurlijke) partners en het Rijk.”

#### *Huidige wettelijke situatie: Omzettingsregeling*

Op dit moment is voor RTHA een omzettingsregeling van kracht. “De omzettingsregelingen vormen een soort overgangsbesluiten tussen de aanwijzingsbesluiten die in

het verleden op grond van de Luchtvaartwet zijn vastgesteld en de luchthavenbesluiten die voor luchthavens op grond van de nieuwe regelgeving moeten worden vastgesteld. Artikel XIII van de wet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) noemt als termijn waarbinnen een luchthavenbesluit moet worden vastgesteld een periode van 5 jaar na inwerkingtreding van de wet RBML”.<sup>4</sup>

Het luchthavenbesluit dat nu nog geldt voor RTHA is dus een vervolg op een eerdere vaststelling van 17 oktober 2001 (dat is gewijzigd op achtereenvolgens 14 juli 2004 en 22 september 2010) en dat op 19 april 2013 is omgezet “in bepalingen omtrent het luchthavenluchtverkeer uit het aanwijzingsbesluit van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport, in verband met de vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens (Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport)”.

### 4. Rol van de slotcoördinator

De slotcoördinator is een zelfstandig bestuursorgaan dat bevoegd is volgens bepaalde regels de beperkte ruimte op een luchthaven toe te wijzen aan luchtvaartmaatschappijen. De toewijzing van slots verloopt nu als volgt:

- Luchtvaartmaatschappijen vragen per zomer- en winterseizoen slots aan. Slots zijn tijdvakken om te starten en te landen. Het is de taak van de slotcoördinator om de slots niet-discriminatoire en transparant toe te wijzen.
- Een maatschappij die 80 procent of meer van de toegewezen slots heeft gebruikt, heeft in het volgende seizoen opnieuw recht op 100 procent.
- Bij nieuwe aanvragen krijgt een maatschappij die het hele seizoen vliegt, voorrang boven een maatschappij die gedurende een deel van het seizoen vliegt.
- Dit betekent dat RTHA, net zoals andere luchthavens, nauwelijks invloed heeft op de bestemmingen waarnaar wordt gevlogen. Wel kan

<sup>4</sup> IENM/BSK-2013/72460



de luchthaven actieve acquisitie (marketing) plegen en prijsbeleid voeren, waardoor het voor aanbieders van zeer goedkope vluchten niet of nauwelijks nog interessant is om slots aan te vragen voor RTHA.

- In de situatie dat alle slots zijn 'volgevlogen', kan een slotcoördinator voorrang geven aan bijvoorbeeld stillere vliegtuigen. Dit biedt de slotcoördinator beperkte sturingsmogelijkheden.

De verkenner acht het van belang dat in overleg tussen de directie RTHA en de luchtvaartmaatschappijen (slotgebruikers, in het geval van RTHA is dat in toenemende mate Transavia/KLM), de gerichtheid op het bereiken van regionale doelen <sup>5</sup> wordt verzilverd. De verkenner heeft die bereidheid niet getoetst bij de luchtvaartmaatschappijen. Daar waar RTHA niet bestemd is voor de overloop van Schiphol, is op termijn een groter aanbod van zakelijke bestemmingen op de bescheiden luchthaven RTHA zowel in nationaal als regionaal belang.

## 5. De regio

Voor het overleg van de regio met en over de luchthaven bestaan twee organen: de Bestuurlijke Regiegroep RTHA (BRR) en de Commissie Regionaal Overleg (CRO). De Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport (BRR) bestaat uit de betrokken gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland en de drie betrokken wethouders van de gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam. De BRR bestaat sinds maart 2012 <sup>6</sup>.

De staatsecretaris heeft de BRR in 2013 om adviesgevraagd, in de wetenschap dat de BRR de regie wenst te voeren bij de regionale voorbereiding van besluitvorming door het Bevoegd Gezag. Daarmee ligt er een cruciale vraag bij de regio.

<sup>5</sup> Zie voor deze regionale doelen deel B, het advies van de verkenner

<sup>6</sup> De BRR is ingesteld in vervolg op de activiteiten van de commissie-Van Heijningen. Deze commissie heeft vanaf het jaar 2007 het draagvlakvraagstuk rond RTHA verkend, ter voorbereiding van een toen te nemen luchthavenbesluit. In overleg met het Bevoegd Gezag heeft de commissie-Van Heijningen destijds maatregelen voorgesteld ter minimalisering van de geluidhinder. In het 'Voorstel voor een uitvoeringsplan' uit maart 2012 en dat voortkomt uit dat overleg, is aangegeven dat behoefte bestaat aan een gestructureerd overleg in de regio en met het Bevoegd Gezag. Dat heeft vervolgens vorm gekregen door middel van de BRR.

De leden van de BRR zien de functie van zakelijk gebruik van RTHA (i.v.m. de vestigingsplaatsfactor voor internationaal opererende bedrijven en instellingen) als belangrijk voor de regionale economie. Daarbij streven zij ernaar de hinder voor omwonenden te beheersen en waar mogelijk te verminderen. Ook zien zij het gebruik van RTHA door regering en door maatschappelijk verkeer als een noodzakelijk gegeven. De formele standpunten van de bestuurlijke partners zijn als volgt samen te vatten:

### *Coalitieakkoord Rotterdam*

Naast de haven noemt dit akkoord RTHA als belangrijk logistiek knooppunt. Er wordt ingezet op versterking van het zakelijk profiel van RTHA. Groei is mogelijk binnen de huidige geluidzone. Er komen niet meer nachtvluchten bij.

### *Coalitieakkoord Lansingerland*

RTHA heeft een regionale functie. De geluidscontouren en de geluidslimieten van het vliegveld mogen niet verder worden opgerekt. Aan uitbreiding van het huidige nachtrecht wordt niet meegewerkt. Wanneer vliegtuigen in de toekomst minder lawaai maken, mag deze milieuwinst voor maximaal 50 procent worden ingevuld met meer vluchten.

### *De gemeente Schiedam*

De huidige geluidscontouren en het huidige nachtrecht van RTHA mogen niet worden uitgebreid.

### *Hoofdlijnenakkoord Provincie Zuid-Holland*

Bij een internationale topregio hoort een internationale luchthaven. RTHA wordt belangrijker voor de Zuid-Hollandse economie, mede met het oog op werkgelegenheid. De coalitiepartijen willen het zakelijke profiel van de luchthaven verder versterken. Daarvoor zijn uitbreiding van het aantal vluchten en veranderingen in vertrek- en aankomsttijden binnen de huidige milieuruimte mogelijk. De coalitiepartijen houden

de geluidsoverlast en uitstoot bij vliegvelden scherp in de gaten. Daarvoor zien zij erop toe dat de regels voor geluidhinder rond vliegvelden worden nageleefd. Bij overschrijding van de geldende normen treden zij direct handhavend op.

Binnen de gemeente Rotterdam loop op dit moment de procedure voor het Ontwerpbestemmingsplan RTHA. Dit bestemmingsplan regelt uitsluitend de ruimtelijke ontwikkeling van de luchthaven op de grond, niet de groei van de luchtvaart. Het Ontwerpbestemmingsplan benoemt de ambitie van RTHA om zakenluchthaven te zijn <sup>7</sup>. In het bestemmingsplan wordt ook verwezen naar het Programma Mobiliteit van de Provincie Zuid-Holland (zie Ontwerpbestemmingsplan, p. 15): “Programma Mobiliteit. In het programma is als operationeel doel opgenomen het zakelijk profiel van de luchthaven te versterken. In 2020 vliegt minimaal 50% van de passagiers naar een zakelijke bestemming. (...)”.

De Commissie Regionaal Overleg (CRO) is in 2012 van start gegaan. Wettelijk is bepaald dat voor iedere luchthaven, dus ook voor RTHA, een CRO moet bestaan, onder leiding van een onafhankelijk voorzitter. De vergaderingen van de CRO zijn openbaar. Het is de taak van de CRO om “door overleg tussen (...) betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen”. De CRO is een overlegorgaan, geen adviesorgaan. Van de CRO zijn lid: de gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam, de provincie Zuid-Holland, de luchthavendirectie RTHA, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), vertegenwoordigers van de kleine en grote luchtvaart, bewonersvertegenwoordigers benoemd door de gemeenteraden van de deelnemende gemeenten, de Natuur- en Milieuorganisatie Zuid-Holland en de Dienst Milieubeheer Rijnmond. Agendalid is

<sup>7</sup> Ontwerpbestemmingsplan RTHA, november 2015, p. 24: “Ambitie: RTHA als zakenluchthaven in integraal AirportCity concept. RTHA wil de komende 10 jaar uitgroeien tot dé zakenluchthaven van de Zuidvleugel met een versterking van het netwerk van (point to point) zakelijke bestemmingen in Europa. De belangrijkste markten voor het zakenverkeer zijn: internationale handel, dienstverlening en gouvernementele centra en kennisintensieve sectoren. De primaire functie als zakenluchthaven wordt aangevuld door maatschappelijk verkeer zoals trauma en politievluchten en andere overheidsvluchten, Europese vakantiebestemmingen, inkomend toerisme en uitwijkverkeer.

de vereniging Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast (BTV). Gezien de diversiteit van de leden van de CRO, is het niet goed mogelijk om te spreken van één eensluidende positie t.o.v. (de ontwikkeling van) RTHA.

De verkenner constateert dat de regionale overheden, behoudens op het vlak van de ruimtelijke ordening, maar beperkt middelen hebben om te sturen op het bereiken van doelen voor inbedding van de luchthaven in de regio. De bol ‘Regionale ambities’ in de figuur aan het begin van dit deel A staat los van de andere bollen. De gemeente Rotterdam heeft nog enige stuurmogelijkheden binnen de privaatrechtelijke afspraken tussen Rotterdam en Schiphol Group. Daarnaast is Rotterdam aandeelhouder van Schiphol Group.

De regionale overheden hebben op dit moment geen formele zeggenschap over de ontwikkeling van RTHA. In het verlengde hiervan stelt de verkenner vast dat regionale doelen alleen kunnen worden gerealiseerd in een duurzame dialoog met alle partijen.

De verkenner heeft niet alleen gesproken met de gemeenten die zijn vertegenwoordigd in de BRR en niet alleen met partijen die lid zijn van de CRO. Hij heeft het begrip ‘regio’ breed opgevat.

In de gesprekken met gemeenten die niet zijn vertegenwoordigd in de BRR heeft hij standpunten vernomen, die het midden houden tussen enerzijds het belang van een vliegveld dat op een positieve manier bijdraagt aan de economische kracht en vestigingsplaatskwaliteit van de regio en anderzijds het belang van het voorkomen of beperken van overlast. Een aantal gemeenten ligt in de aanvlieg- en opstijgroutes van het vliegveld. Zij maken zich zorgen over de overlast bij toenemend vliegverkeer. Tegelijkertijd wordt het belang van de luchthaven voor de economische ontwikkeling van de regio positief geduid. Sommige bestuurders noemen ook het belang van inkomende passagiersstromen, in verband met de groeiende belangstelling voor de Zuidvleugel van de Randstad als toeristische bestemming en als congreslocatie.

De gemeente Den Haag neemt een bijzondere positie in onder de gemeenten die niet zijn vertegenwoordigd in de BRR. De gemeente is mede-naamgever van de luchthaven en beschouwt zich nadrukkelijk als medebelanghebbend bij het functioneren van de luchthaven. Den Haag hecht aan goede toegankelijkheid van de stad via het luchtruim, gezien de verwachte en gewenste groei in de gemeente van (elders uit Europa afkomstige) inkomende toeristen, zakelijke reizigers, congresbezoekers, bezoekers/werknemers van internationale instituties en gezien de functie van Den Haag als bestuurlijk centrum van Nederland. Een luchthaven die dit faciliteert, in combinatie met goede verbindingen met die luchthaven over de weg en per openbaar vervoer, acht Den Haag van groot belang.

De standpunten van een aantal belangengroepen en van individuele bewoners variëren van negatief, met betrekking tot het hebben van een luchthaven in deze dichtbevolkte omgeving en op deze plaats (midden in stedelijk gebied en nabij belangrijke natuur- en recreatiegebieden), tot uitgesproken voorstanders van de luchthaven vanuit economisch perspectief of om omwille van het gemak en de korte afhandelingstijden op RTHA. Daar tussenin staat een positie van op zoek gaan naar een maatschappelijke dialoog over de wijze waarop tot gedeeld doelbereik zou kunnen worden gekomen.

De vereniging Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast (BTV) streeft naar beperking van het aantal vliegbewegingen.

Uit tientallen reacties aan het mailadres van de verkenner en uit de vele enquêtes die de laatste jaren zijn gehouden over RTHA, blijkt dat er een meerderheid (in wisselende omvang, mede afhankelijk van afstand waarop de ondervraagde woont ten opzichte van de luchthaven) positief tot neutraal staat tegenover de aanwezigheid van RTHA. Wel zijn er grote zorgen over de (geluid)hinder die wordt veroorzaakt en over de effecten van vliegverkeer op de gezondheid ((ultra)fijnstof, slaapverstoring e.d.).

Bovenstaande feiten en observaties, de weergegeven posities van partijen en de grote hoeveelheid aan informatie die de verkenner heeft verzameld tijdens zijn traject (zie onder meer het Informatiekader op [www.zuid-holland.nl/verkenner-rtha](http://www.zuid-holland.nl/verkenner-rtha)), vormen de grondslag voor het advies van de verkenner zoals dat is opgenomen in deel B.

# B

## ADVIES

---

---

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (IenM) heeft het voornemen een nieuw luchthavenbesluit te nemen voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA). Daarvoor zal RTHA een aanvraag indienen bij het ministerie van IenM. De staatssecretaris heeft de regio gevraagd of er bestuurlijk draagvlak is voor een nieuw luchthavenbesluit en onder welke condities groei (“gewijzigd gebruik”) eventueel mogelijk is. De verkenner is van mening dat de staatssecretaris hiermee een cruciale vraag neerlegt bij de regio. De verkenner heeft het draagvlak voor een nieuw luchthavenbesluit onderzocht, waarbij hij een open houding heeft aangenomen (het stond eenieder vrij de verkenner te benaderen). De verkenner komt tot het volgende advies aan de Bestuurlijke Regiegroep RTHA (BRR).

De verkenner ziet draagvlak voor **het versterken van het zakelijke profiel van de luchthaven binnen de huidige vergunde milieuruimte**. De verkenner heeft grote bestuurlijke consensus aangetroffen om een zakelijk profiel van RTHA te realiseren en over het instandhouden van de huidige milieugebruiksruimte, met zo mogelijk verminderd nachtelijk gebruik. Deze consensus klinkt ook door in privaatrechtelijke overeenkomsten tussen de gemeente Rotterdam en Schiphol Group, in het nationaal luchthavenbeleid en in diverse coalitieakkoorden van gemeenten en provincie. De verkenner constateert ook dat het handelen naar deze consensus complex is en tot dusver in onvoldoende mate gebeurt.

Het draagvlak voor het versterken van het zakelijke profiel van de luchthaven binnen de huidige vergunde milieuruimte kan naar de mening van de verkenner groter worden, naar gelang op meerdere fronten tegelijkertijd actie wordt ondernomen. Omgekeerd is de verkenner ervan overtuigd dat, indien betrokkenen de komende jaren niet overgaan tot actie, de toegevoegde waarde van RTHA vermindert. Ook acht de verkenner het aannemelijk dat, als actie uitblijft, het vertrouwen van omwonenden in (het bereiken van) voldoende leefomgevingskwaliteit rond RTHA afneemt. De aansluiting tussen (de betekenis van) de luchthaven en de ruimere regio en de omgang met klachten van gehinderden vragen om verbetering.

De verkenner is van mening dat de noodzaak voor RTHA om te groeien moet aansluiten op het bereiken van specifiek geformuleerde regionale doelen. Dan gaat het niet zozeer om groei, maar om kwaliteitsontwikkeling van het ‘product’ RTHA en om de internationale bereikbaarheid van de Zuidvleugel/MRDH voor internationaal georiënteerde bedrijven en instellingen. De verkenner ziet dan ook een kans om door middel van het creëren van ruimte binnen de bestaande vergunde milieuruimte, de luchthaven verder te ontwikkelen en de toegevoegde waarde voor de regio te vergoten. De urgentie daarvoor blijkt uit de brede bestuurlijke consensus om de internationale bereikbaarheid van de MRDH te verbeteren. In de huidige situatie is daarvoor geen ruimte meer beschikbaar op RTHA.

De verkenner adviseert daarom aan de BRR om aan de staatssecretaris voor te leggen om het nemen van een luchthavenbesluit voor RTHA te koppelen aan een regionaal besluit over een nieuwe helikopterhaven. Het regionale besluit moet er toe leiden dat het maatschappelijke helikopterverkeer op zo kort mogelijke termijn op een andere locatie dan RTHA kan worden afgewikkeld. Tevens adviseert de verkenner aan de BRR om die koppeling zo in te richten dat, gedurende het traject om te komen tot een nieuwe helikopterhaven, de directie van RTHA kan werken aan de aanpassing van het gebruik van RTHA in de richting van het gewenste zakelijke profiel. Gelijktijdig kan de regio voortvarend inzetten op betere communicatie, in het bijzonder over geluidhinder, door het aanstellen van een bemiddelaar.

#### **Van 'zakenluchthaven' naar 'zakelijke bestemmingen'**

Iedere luchthaven in Europa kent een combinatie van zakelijke en recreatieve reizigers. De verdeling tussen deze twee groepen varieert, maar over het algemeen ligt het percentage zakelijke reizigers tussen de 20 en 30 procent. Sinds 1998 is RTHA in uiteenlopende documenten aangemerkt als een zakenluchthaven met een functie voor de regio. Daarbij zijn ook bestemmingen genoemd die relevant zijn voor zakelijk verkeer. Maar wat is een zakenluchthaven? Er is geen algemeen geaccepteerde of gekwantificeerde definitie van het dit begrip, in de zin van 'X procent van de passagiers reist vanuit zakelijk oogpunt'.

De verkenner stelt vast dat het begrip 'zakenluchthaven' niet goed hanteerbaar is. Beter is het te spreken van een 'luchthaven met een zakelijk profiel' en 'vluchten naar zakelijke bestemmingen'. Een vlucht naar Londen of Milaan valt wel onder die noemer, een vlucht naar bijvoorbeeld Antalya niet.

#### **Groei, krimp, opheffing of verplaatsing van de luchthaven**

De verkenner constateert dat voor het realiseren van een forse groeiambitie voor RTHA door verruiming van de hinderzones op dit moment geen draagvlak bestaat. De politiek-bestuurlijke ruimte hiervoor ontbreekt. Uit tientallen reacties aan het mailadres van de verkenner en uit diverse enquêtes die de laatste jaren zijn gehouden over RTHA, blijkt dat er wel draagvlak bestaat voor de aanwezigheid van RTHA. Het verkennen van opties voor verplaatsing of zelfs opheffing van de luchthaven RTHA is in de ogen van de verkenner dan ook niet aan de orde. Eerdere pogingen daartoe in de jaren tachtig en negentig van de vorige eeuw zijn bestuurlijk niet haalbaar gebleken. De luchthaven is een gegeven. Hij ligt waar hij ligt, middenin het stedelijk gebied. Dat brengt beperkingen voor het gebruik met zich mee. Wensen tot sluiting of verplaatsing van de luchthaven heeft de verkenner wel gehoord in de vele gesprekken, mails en brieven aan de verkenner, maar deze zijn in de minderheid in de discussie rond de toekomst van de luchthaven.

De wens van sommigen om de ruimte voor het gebruik van de luchthaven te verkleinen staat haaks op het gegeven dat er sprake is van een aan RTHA en de luchtvaartmaatschappijen vergunde milieugebruiksruimte, die vervolgens ook de ruimtelijke ontwikkeling van de omgeving bepaalt.

Kortom optimalisatie binnen de vergunde ruimte is aan de orde.

### **Vijf regionale doelen**

Door het maatschappelijke helikopterverkeer dat nu wordt afgehandeld op RTHA uit te plaatsen naar een alternatieve locatie met substantieel minder gehinderden, komt geluidruimte beschikbaar op RTHA. Het gebruik van deze ruimte dient in de ogen van de verkenner nadrukkelijk te worden gekoppeld aan het nastreven van regionale doelen. Alleen het uitplaatsen van de helikopters zorgt voor onvoldoende maatschappelijk resultaat en draagt niet bij aan het gewenste profiel. De verkenner onderscheidt de volgende vijf regionale doelen:

1. Toename van het aandeel zakelijke bestemmingen;
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.

Een samenhangende invulling van deze doelen is van belang. In de huidige situatie leidt het vrijkomen van een deel van de beschikbare geluidruimte (meestal doordat een luchtvaartmaatschappij zijn vluchten staakt), tot 'opvulling' van die slots door de eerst biedende luchtvaartmaatschappij. Een toets op de mate waarin die nieuwe bestemmingen bijdragen aan een (regionaal) doel, is daarbij niet mogelijk. De verkenner is van mening dat alle mogelijke instrumenten moeten worden aangewend, die eraan bijdragen dat de bestemmingen kunnen worden beïnvloed (marketing, prijsbeleid, benutten mogelijkheden EU-verordening, etc.).

Aandacht voor gehinderden en de leefomgevingskwaliteit is hiermee onlosmakelijk verbonden. De luchthaven zorgt voor overlast. Deze overlast is voor een groot deel een gegeven. Het nemen van (reeds geïntariseerde) maatregelen voor hindervermindering en een verbeterde, meer empathische omgang met gehinderden

kan de situatie voor omwonenden verbeteren. Daarbij hoort ook het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in meer ruime zin, zoals aandacht voor (kansen voor) de ruimtelijke ontwikkeling van de regio en de mogelijkheden die deze ontwikkelingen bieden voor het vergroten van leefomgevingskwaliteit.

Ook de governance op RTHA (de sturingsmogelijkheden door betrokkenen) vergt aandacht.

### **Invulling van doelen door concrete actie**

Het advies van de verkenner is om nu werk te maken van het uitplaatsen van het maatschappelijk helikopterverkeer in combinatie met het realiseren van de vijf genoemde regionale doelen. Hiervoor acht de verkenner het nodig om op korte termijn een start te maken met de volgende acties, die samenhangen met deze doelen:

## Actie

1		Plaats het maatschappelijke helikopterverkeer uit	Ga op zoek naar een alternatieve locatie voor het maatschappelijk helikopter verkeer  Vind een exploitant voor de nieuwe locatie
2		Ontwikkel RTHA tot een luchthaven gericht op (met name) zakelijke bestemmingen in Europa	Verken de mogelijkheden voor het toepassen van regelgeving op basis van de EU-verordening voor luchthavens binnen één agglomeratie  Verbind Transavia/KLM aan de inzet op (meer) zakelijke bestemmingen  Zet in op gerichte acquisitie en marketing in de regio en in Europa, in combinatie met prijsbeleid
3		Vergroot de economische meerwaarde voor de regio	Versterk de economische potentie van RTHA met de directe omgeving  Veranker RTHA steviger in het zakelijke netwerk van de zuidelijke Randstad / MRDH
4		Blijf alert op geluidshinderbeperkende mogelijkheden en verbeter de omgang met gehinderden	Kijk met frisse blik naar ideeën en mogelijkheden om geluidhinder te beperken  Besteed aandacht aan de communicatie rond geluidhinder en stel een bemiddelaar aan

## Actie

5		Werk aan verbeteringen van de leefomgevings kwaliteit	Inventariseer de suggesties die de verkener in zijn ronde door het gebied heeft gehoord en die kunnen leiden tot een verbetering van de leefomgevingskwaliteit.  Doe dat in de context van de grote infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen die aan de orde zijn in de Noordrand van de Rotterdamse regio.  En orden dat naar korte termijn, middellange termijn en lange termijn maatregelen.
6		Verstevig de governance op RTHA en ga aan de slag met bovenstaande acties	Start een duurzame dialoog tussen alle betrokkenen.  Ontwikkel daarin een agenda van acties en een actieprogramma, inclusief middelen, termijnen, actiehouders, aansturing en afspraken over monitoring/evaluatie.  Werk een procesplanning uit voor de te starten procedure voor het luchthavenbesluit voor RTHA en voor de te maken afspraken en procedures voor een nieuwe helikopterhaven.

In deel C worden deze acties nader toegelicht.

# C

## TOELICHTING OP ACTIES

Onderstaande mogelijke acties komen voort uit de vele gesprekken die de verkenners heeft gevoerd. In het nu volgende besluitvormingsproces over het advies van de verkenners kunnen deze acties nader worden geconcretiseerd en aangevuld. Bij de uitwerking daarvan zal sprake zijn van een breed palet van mogelijke actiehouders.

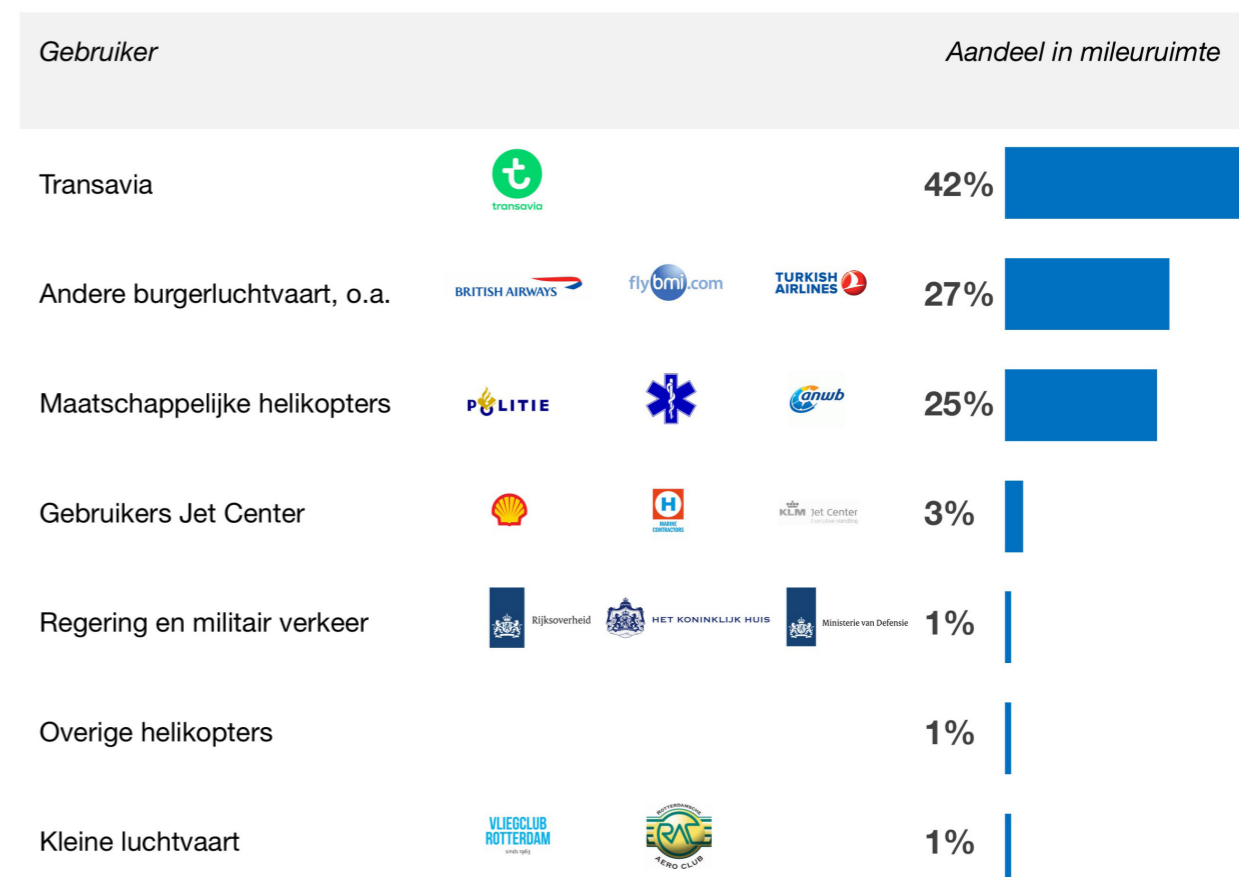
### Actie 1

**Verplaats het helikopterverkeer voor maatschappelijke vluchten naar een locatie die minder hinder veroorzaakt.**

**Actie 1a** Ga op zoek naar een alternatieve locatie voor het maatschappelijk helikopterverkeer.

**Actie 1b** Vind een exploitant voor de nieuwe locatie.

Volgend schema toont het aandeel per gebruiker van de gegeven geluidruimte, naar de toestand van 2016. (bron RTHA).



Afbeelding: Aandeel van gebruikers in milieurimte

Maatschappelijk helikopterverkeer verdringt bij gelijkblijvende geluidruimte in toenemende mate het commerciële vliegverkeer. Bovendien veroorzaakt het hinder binnen de 20KE/48Lden-zone, boven de woonwijk Park 16hoven. De verkenners constateert dat op dit moment zo'n 25 procent van de geluidruimte (en dit aandeel is groeiende) wordt gebruikt door maatschappelijke helikopterverkeer. Een groot deel van de nachtvluchten betreft helikopters.

De functie van RTHA en het accommoderen van maatschappelijk helikopterverkeer zijn niet aan elkaar verbonden. Het is mogelijk om de twee functies van elkaar te scheiden en het maatschappelijk helikopterverkeer te verplaatsen naar een andere locatie. Daarvoor dient een locatie gevonden te worden waar het aantal gehinderden substantieel minder is dan bij de huidige locatie op RTHA.



Een aantal jaar geleden is onderzoek gedaan naar uitplaatsing van helikopterkeer naar een alternatieve locatie ten zuiden van de Nieuwe Maas. Dat lijkt te passen bij het gegeven dat het helikopterkeer is gericht op geheel Zuidwest-Nederland. Of deze locatie(s) geschikt worden bevonden, hangt af van technische, ruimtelijke, bestuurlijke en financiële afwegingen.

In het onderzoek naar mogelijke alternatieve locaties kan ook de locatie in de oksel van het Prins Clausplein worden betrokken (GAVI-kavel, gemeente Den Haag). Voor deze locatie wordt op dit moment een luchthavenregeling voorbereid, de locatie wordt op dit moment aangelegd. Een aandachtspunt bij deze locatie is de geschiktheid voor traumahelikopters, gezien de ligging ervan ten opzichte van het bedieningsgebied van de traumahelikopters (geheel Zuidwest-Nederland) en de mate waarin de locatie in staat is om de huidige en toekomstige aantal vliegbewegingen van het helikoptervliegverkeer te accommoderen.

Naast het vinden en realiseren van een locatie waarnaar het helikopterkeer kan worden uitgeplaatst, met alle daarvoor benodigde voorzieningen (zoals brandweer), gaat het ook om het vinden van een exploitant voor de nieuwe locatie.

Het uitplaatsen van helikopterkeer maakt een andere invulling van het gebruik van RTHA mogelijk, te weten een gebruik dat beter aansluit op de genoemde regionale doelen. Deze actie hangt daarom nauw samen met het bereiken van overeenstemming over en het tot uitvoer brengen van de andere acties.

## Actie 2

### Ontwikkel RTHA tot een luchthaven gericht op (met name) zakelijke bestemmingen in Europa

- Actie 2a** Verken de mogelijkheden voor het toepassen van regelgeving op basis van de EU-verordening voor luchthavens binnen één agglomeratie.
- Actie 2b** Verbindt Transavia/KLM aan de inzet op (meer) zakelijke bestemmingen.
- Actie 2c** Zet in op gerichte acquisitie en marketing in de regio en in Europa, in combinatie met prijsbeleid.

De verkenner constateert dat er mogelijk een opening is in de Europese wetgeving om te sturen op bestemmingen, zonder dat dit ingaat tegen de non-discriminatoire regels waardoor vliegtuigmaatschappijen en/of bestemmingen niet mogen worden geweigerd.

Mogelijk kan voor het cluster Schiphol – Lelystad – RTHA de ‘Verordening (EG) Nr. 1008/2008 van het Europese Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap’ worden toegepast. Toepassing van deze verordening (met name artikel 19) maakt het mogelijk om op het niveau van een luchthavensysteem te selecteren op bestemmingen en daardoor anders om te gaan met de toewijzing van slots. Het gaat voor RTHA dan niet om het herplaatsen van verkeer vanuit RTHA naar een andere luchthaven, maar om het sturen op de toelating van vluchten bij vrijgekomen ruimte –in het bijzonder na uitplaatsing van het helikopterkeer.

De verkenner is, op grond van gesprekken met diverse experts, van mening dat de mogelijkheden voor toepassing van deze EU-regelgeving op RTHA verder moeten worden verkend. Er moet het nodige werk worden verzet om dit voor elkaar te krijgen. Deze acties liggen primair bij de directie van RTHA. Het ministerie van IenM heeft desgevraagd aangegeven dat het niet eenvoudig is om toepassing van

deze regelgeving op RTHA te realiseren. Toch is dit in de ogen van de verkenner de inspanning meer dan waard. Bedoeld instrument kan bij uitstek bijdragen aan het sturen op een specifiek profiel voor RTHA (meer zakelijke bestemmingen).

Op dit moment wordt overigens door het ministerie van IenM bekeken of toepassing van de EU-verordening mogelijk is op de combinatie Schiphol - Lelystad Airport (zie 'Verzamelbrief Schiphol' van de staatssecretaris aan de Tweede Kamer, d.d. 17 november 2016).

Indien het toepassen van deze EU-regelgeving op RTHA mogelijk is, moet deze toepassing aansluiten bij de eerder gemaakte afspraken tussen partijen, bij de huidige standpunten van partijen over het gewenste profiel van RTHA en bij doelen voor RTHA zoals opgenomen in de Luchtvaartnota.

Een tweede actie die bijdraagt aan het inrichten van RTHA als kwaliteitsluchthaven met vooral zakelijke bestemmingen, is het betrekken (committeren) van Transavia/KLM hierbij. Transavia, een dochteronderneming van KLM, is de luchtvaartmaatschappij die het meest gebruik maakt van RTHA. KLM is in staat invloed uit te oefenen op de bestemmingen die Transavia aanvliegt vanaf RTHA en de frequentie waarmee dat gebeurt (c.q. welke slots Transavia aanvraagt op RTHA). De verkenner constateert dat KLM, als moedermaatschappij, zo via indirecte weg invloed heeft op de slotaanvragen bij RTHA.

Het nationaal luchthavenbeleid richt zich op Schiphol met uitplaatsing naar Lelystad en Eindhoven van niet mainportgebonden verkeer. Die groei kan niet op RTHA worden geacommodeerd. De ontwikkeling van een specifieke positie van RTHA binnen die groeiende vraag naar vliegverkeer is dan ook van belang.

Vermeldenswaard zijn nog de afspraken die zijn gemaakt aan de Alderstafel voor de groei van de luchthaven Eindhoven. Daar is afgesproken dat minstens 75

procent van de bestemmingen gericht moet zijn op zogenaamde combi/zakelijke lijndienstbestemmingen. Ook zijn daar afspraken gemaakt over de monitoring daarvan. Een dergelijke afspraak is hier ook wenselijk.

Als derde actie om te komen tot RTHA als kwaliteitsluchthaven, ziet de verkenner (het doorgaan met) gerichte acquisitie en marketing in de regio en in Europa. Dit in combinatie met een prijsbeleid dat RTHA als relatief dure luchthaven positioneert ten opzichte van Schiphol, Lelystad en Eindhoven.

Tot slot merkt de verkenner in het licht van het gewenste zakelijke profiel van RTHA op, dat, conform de afspraken uit diverse overeenkomsten, in de loop der jaren door prijsbeleid en door de hoge kosten van vlieglessen, de general aviation op RTHA is afgenomen van 100.000 tot 28.000 vluchten. De verkenner beveelt voortzetting van dat beleid aan, daar waar eerdere pogingen tot volledige uitplaatsing niet zijn gelukt.

## Actie 3

### Vergroot de economische meerwaarde voor de regio

**Actie 3a** Versterk de economische potentie van RTHA met de directe omgeving.

**Actie 3b** Veranker RTHA steviger in het zakelijke netwerk van de zuidelijke Randstad / MRDH.

De verkenner ziet mogelijkheden om de werkgelegenheidspotentie van RTHA sterker met de regio te verbinden. In de MKBA worden vooral de werkgelegenheidseffecten en de bijdrage van RTHA aan arbeidsplaatsen weergegeven, die direct zijn gekoppeld aan het functioneren van de luchthaven. Ondanks het voortdurende gesprek over de precieze omvang hiervan, is dit hoe dan ook een belangrijke bijdrage aan de werkgelegenheid in de regio.

De luchthaven kan echter ook betekenis hebben voor regionale economische

doelen. De verkenner adviseert om deze betekenis nader te onderzoeken. In de vele gesprekken die hij heeft gevoerd heeft hij tal van initiatieven aangetroffen die hieraan een bijdrage leveren of zouden kunnen leveren. Daarbij kunnen verschillende schaalniveaus worden onderscheiden: de directe omgeving van de luchthaven en het gebied van de zuidelijke Randstad / Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Bij de directe omgeving van RTHA gaat het o.a. om het voorterrein, de zuid- en oostzone van de luchthaven en de omgeving van Hoog - en Laag Zestienhoven. Voor deze gebieden kan een uitgiftebeleid worden gevoerd, met een profiel passend in de ambities van de MRDH. Er zijn initiatieven voor een Rotterdam Emergency Airport, voor intensivering van de relatie met de TU Delft aan de hand van bijvoorbeeld Field Labs en voor andere concepten. Verbinding kan worden gemaakt met de roadmap 'Next Economy' van de MRDH <sup>9</sup>. Een gezamenlijke aanpak en acquisitie van RTHA, Schiphol Real Estate (als eigenaar van de bedrijfsgronden) en de gemeente Rotterdam is vereist om dit te verzilveren.

De 'voorwaartse indirecte effecten', (zoals prof.dr. P.P. Tordoir stelt, zie zijn bijdrage aan het Antwoorddocument <sup>9</sup>) zijn van belang voor het vestigingsmilieu in de zuidelijke Randstad/MRDH. Hierbij gaat het om het intensiveren van het zakelijke netwerk van RTHA met bedrijven, onderwijsinstellingen, internationale instellingen en ngo's in de MRDH-regio, die waarde hechten aan een luchthaven met zakelijke bestemmingen en RTHA ook daadwerkelijk benutten voor hun Europese zakelijke reizen. Het verdient aanbeveling de (potentiële) betekenis van RTHA voor dit netwerk van bedrijven en instellingen te verkennen. Dit zal, naar verwachting van de verkenner, inzichten opleveren die benut kunnen worden voor de gewenste ontwikkeling van nieuwe zakelijke bestemmingen vanuit RTHA. Daarbij gaat het ook om, zoals in actie

<sup>8</sup> Zie hiervoor <http://mrdh.nl/RNE>

<sup>9</sup> Zie op [www.zuid-holland.nl/verkenner-rtha](http://www.zuid-holland.nl/verkenner-rtha) het Antwoorddocument 'Antwoorden op vragen gesteld aan de Verkenner RTHA', onder het thema 'Economische onderbouwing' de vraag 'Wat is het economische belang van RTHA voor de economie van de regio?'

2 gesteld, marketing in Europa voor RTHA, ten behoeve van het aantrekken van reizigers van elders uit Europa naar de zakelijke bestemmingen in MRDH. Zo wordt de verbinding met het zakelijke en het ngo-netwerk binnen MRDH geactiveerd en het begrip 'zakelijke Europese bestemmingen' geoperationaliseerd.

Een ander punt van aandacht is de wens van de MRDH om bij te dragen aan de klimaatdoelen van Parijs te realiseren en het hiervoor noodzakelijke gesprek over de positie van luchthaven daarin. Daarvoor is een pad nodig op weg naar een duurzame luchthaven ontwikkeling, op weg naar CO2-neutraliteit.

## Actie 4

### **Blijf alert op geluidshinderbeperkende mogelijkheden en verbeter de omgang met gehinderden**

**Actie 4a** Kijk met een frisse blik naar ideeën en mogelijkheden om geluidhinder te beperken.

**Actie 4b** Besteed aandacht aan de communicatie rond geluidhinder en stel een bemiddelaar aan.

Vanuit de regio worden ongeveer 20.000 klachten per jaar ingediend bij de DCMR. Daarvan gaan er 7.000 over vliegverkeer. De helft van deze 7.000 klachten is afkomstig van enkele personen die veelvuldig klachten melden. DCMR maakt rapportages van het klachtenpatroon en indien gewenst wordt bij de klager aangegeven op welke afstand en op welk tijdstip het vliegtuig is overgevlogen.

In de huidige situatie bestaat slechts in enkele gevallen een relatie tussen klachten en het wettelijk toegestane gebruik van de luchthaven, zo blijkt uit de jaarlijkse rapportages van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Dit betekent dat het vliegverkeer zich in het overgrote deel van de gevallen aan de wet houdt en aanwijzingen van de luchtverkeersleiding opvolgt. Dan is er geen grondslag voor handhavend optreden.

In het verleden zijn onderzoeken verricht naar de mogelijkheden om overlast door vliegverkeer weg te nemen of te beperken. Belangrijk hierin was de Commissie-Van Heijningen, ingesteld in 2007 op verzoek van de minister van IenM. De rapportages van deze commissie zijn opgenomen in het informatiekader <sup>10</sup>. Vervolgens is in april 2016 het rapport 'Minimaliseren Geluidhinder Rotterdam The Hague Airport - Concretiseren voorstellen' gepubliceerd, opgesteld door bureau To70 in opdracht van de provincie. De verkenner constateert dat veel van deze hinderbeperkende maatregelen inmiddels zijn uitgevoerd. Van de maatregelen die (nog) niet zijn uitgevoerd, is een groot deel pas op langere termijn realiseerbaar. Voorbeelden daarvan zijn maatregelen die samenhangen met een (eventuele) herziening van de visie op het Nederlandse luchtruim, zoals het aanpassen van vliegroutes en specifieke routesegmenten of het aanpassen van vliegprocedures.

Dat neemt niet weg dat het in de ogen van de verkenner verstandig is om nog eens met een frisse blik naar mogelijkheden voor geluidhinderbeperkende maatregelen te kijken. Wellicht zijn er inmiddels nieuwe ideeën of mogelijkheden ontstaan, die tot dusver buiten beeld zijn gebleven. De MER voor de ontwikkeling van de luchthaven doet daarvoor suggesties. En bovendien zijn bij de verkenner uiteenlopende ideeën aangedragen om hinder te verminderen. Veelgenoemd zijn het beperken van de openingstijden van de luchthaven (langer nachtrechtime) in algemene zin of op bepaalde dagen, of bijvoorbeeld de suggestie voor een andere spreiding over de dag voor reguliere vluchten. Verder is sturen op een maximaal aantal vluchten in combinatie met spreidingsbeleid genoemd. Over de wenselijkheid en haalbaarheid hiervan wordt overigens verschillend gedacht. Sommige omwonenden zijn blij met de rustige vensters in het gebruik van de luchthaven, anderen zouden juist meer spreiding willen zien.

---

10 [www.zuid-holland.nl/verkenner-rtha](http://www.zuid-holland.nl/verkenner-rtha)

Structurele vermindering van het nachtelijk gebruik van de luchthaven is een algemene wens onder omwonenden, inclusief afspraken over de handhaving hiervan. Dat laatste blijkt wettelijk problematisch te zijn. Het uitplaatsen van de helikopters speelt daarin ook een rol (in 2016 betrof het 1.029 nachtvluchten van alle soorten verkeer, waarvan 43 procent spoedeisend). Een structurele verlaging van het aantal nachtvluchten lijkt bij uitplaatsing dan tot de mogelijkheden te behoren.

Stillere vliegtuigen zijn pas op langere termijn aan de orde. De komst van stillere toestellen is afhankelijk van de beschikbaarheid van nieuwe toestellen bij de leverancier en vervolgens van de afschrijvingstermijnen van de huidige vloot (zie de antwoorden van de staatssecretaris op vragen van de SP in de Tweede Kamer <sup>11</sup>). Op termijn zou dat, zoals gesteld in de adviezen van de Commissie-Van Heijningen en vergelijkbaar met de afspraken in de Aldersakkoorden voor Schiphol, moeten leiden tot een bijdrage aan de vermindering van de milieubelasting voor omwonenden.

Waar in ieder geval nog veel winst is te behalen, is op het gebied van communicatie rond geluidhinder. Het komt de verkenner voor dat er een discrepantie bestaat tussen enerzijds de reële mogelijkheden om geluidhinder te beperken en anderzijds de beelden die bestaan over die mogelijkheden. De klachtenpatronen laten enkele frequente klagers zien. Met name voor deze groep lijkt een persoonlijke benadering op z'n plaats. In het protocol voor de registratie van de klachten is een waarborg van anonimiteit opgenomen. Deze anonimiteit verzet zich ertegen dat de luchthaven zelf rechtstreeks contact kan opnemen met gehinderden en klagers.

Als bijdrage aan een oplossing stelt de verkenner voor een bemiddelaar in te stellen voor klachten over geluidhinder rond RTHA. In het buitenland bestaan hiermee goede ervaringen. Het lijkt goed om van de verschillende varianten die in omloop zijn te leren. In Australië is bijvoorbeeld een Ombudsman aangesteld voor (klachten over)

---

11 [www.zuid-holland.nl/verkenner-rtha](http://www.zuid-holland.nl/verkenner-rtha)

vliegverkeer. In de East Midlands wordt succesvol een vrijwillig regulier noise action plan gehanteerd. Ook kan worden onderzocht of de formule die bij Schiphol wordt gevolgd, kansrijk is voor RTHA. De verkenner ziet een bemiddelaar voor zich die proactief zijn oor te luisteren legt in de regio waar het gaat om klachten, die invloed kan uitoefenen tussen de partijen om beter met klagers om te gaan en die voorstellen kan doen om de leefkwaliteit voor omwonenden te verbeteren. De bemiddelaar heeft geen beslissende bevoegdheden, maar vervult de rol van 'frontoffice' voor de communicatie over en aanpak van klachten. De klachtenregistratie zelf blijft een taak van de DCMR. 'Keukentafelgesprekken' en gesprekken op straat- en buurtniveau kunnen hierbij een grote bijdrage leveren, zoals bleek uit de ontmoetingen die de verkenner heeft gehad met bewoners en instanties.

Naast de vele aspecten met betrekking tot gezondheidsvraagstukken in verband met geluidhinder en slaapverstoring, zijn veel omwonenden en betrokkenen bezorgd over de (ultra)fijnstofproblematiek. De staatssecretaris heeft over dit onderwerp een groot onderzoek geëntameerd voor de omgeving van Schiphol. Inmiddels heeft de DCMR in overleg met de GGD een groot meerjarig onderzoek aangekondigd voor de (ultra)fijnstofproblematiek in de regio Rijnmond. In die vraagstelling is ook het vraagstuk van de luchthaven en het vliegverkeer begrepen <sup>12</sup>. De resultaten van deze grote onderzoeken zullen pas over enkele jaren beschikbaar zijn. Intussen zou gesproken kunnen worden over het toepassen van zwavelvrije kerosine.

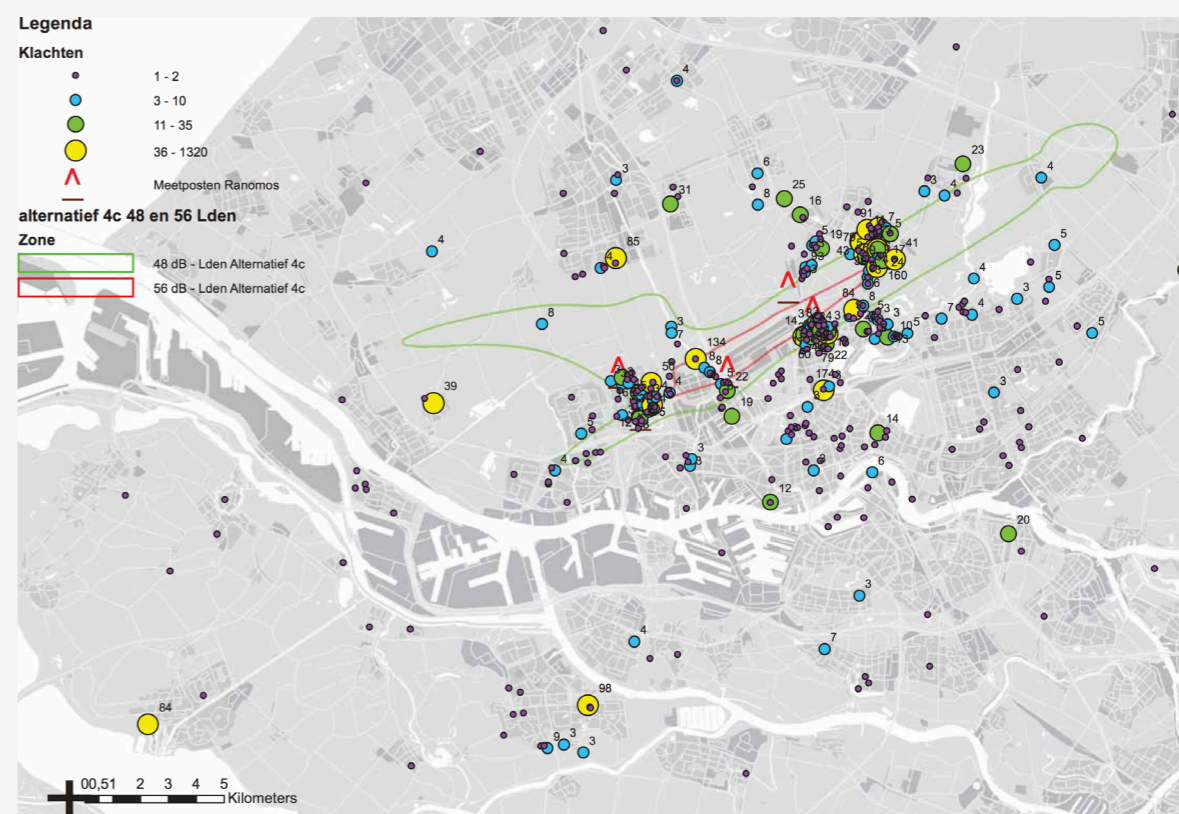
<sup>12</sup> Meer informatie over gezondheid, geluidhinder en (ultra)fijnstof is te vinden in het Antwoorddocument.

## Klachten over geluidhinder

De geluidcontouren waarbinnen de exploitatie van RTHA mag plaatsvinden zijn achtereenvolgens vastgelegd in een Luchthavenbesluit (september 2010, op basis van de Luchtvaartwet) en een omzettingsbesluit (april 2013, op basis van de Wet Luchtvaart). Dit laatste besluit is een tussenstap naar het nieuw te nemen Luchthavenbesluit.

Maatschappelijk verkeer (politievluchten, traumahelikopter, orgaanvluchten) en regerings- en militaire vluchten mogen altijd opstijgen en landen op RTHA, ook 's nachts en zijn niet slotplichtig.

Klachten over geluidhinder kunnen worden ingediend bij DCMR, maar deze instelling heeft geen bevoegdheid om handhavend op te treden richting RTHA, piloten of luchtvaartmaatschappijen. Wel kan de DCMR de ILT inschakelen om de feitelijke situatie rond een klacht te onderzoeken. Daarnaast ziet de ILT toe op de geluidcontouren en het nachtgeregime (aan de hand van handhavingpunten) en op de veiligheid van het luchtverkeer.



Afbeelding: Spreidingsbeeld klachtenrapportage (DCMR: 2e kwartaal 2016)

## Actie 5

### Werk aan verbeteringen van de leefomgevingskwaliteit

- Actie 5a** Inventariseer de suggesties die de verkenner in zijn ronde door het gebied heeft gehoord en die kunnen leiden tot een verbetering van de leefomgevingskwaliteit.
- Actie 5b** Doe dat in de context van de grote infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen die aan de orde zijn in de Noordrand van de Rotterdamse regio.
- Actie 5c** Orden dat naar kortetermijn-, middellangetermijn- en langetermijnmaatregelen.

Er doen zich verschillende ruimtelijke veranderingen voor in de noordrand van de Rotterdamse regio. De verkenner doelt hierbij onder andere op de volgende projecten, waarover reeds afspraken bestaan:

- Aanleg van de Rijkswegverbinding A13/A16 met nieuwe stadsentrees voor Lansingerland en Rotterdam;
- De verstedelijking van Wilderszijde en Park 16hoven en de ontwikkelzones ter weerszijden van de Van Hogendorpweg en de Fair Oaksbaan;
- Hinderbestrijding van de hogesnelheidslijn.

Daarnaast is een aantal ontwikkelingen in voorbereiding, in onderzoek of deze staan op de agenda voor de langere termijn:

- Mogelijkheden voor fundamentele (lucht)kwaliteitsverbetering in Overschie/langs de A13, zodra de Rijkswegverbinding A13/A16 is gerealiseerd.
- Viersporigheid Schiedam-Delft met station Kethel;
- Opties voor RandstadRail tussen Zoetermeer en Rotterdam;
- Opties voor verbetering van de bereikbaarheid van RTHA per openbaar vervoer;
- Opties voor een bedrijventerrein in een deel van de polder Schieveen.

*Afbeelding rechtsboven : Huidig beeld netwerk  
Afbeelding rechtsonder : Toekomstig beeld netwerk*



Tegelijkertijd is in de vele contacten die de verkenner heeft gehad met bewoners en met de gebiedscommissies van Hillegersberg-Schiebroek en Overschie een reeks van lokale verbeterinitiatieven ter sprake gekomen. Het gaat dan om zaken die op korte termijn kunnen worden aangepakt, zoals afscheidende beplanting, het afmaken van een geluidwal, parkeerbeleid in de wijken rondom de luchthaven, het onderling verbinden van fietspaden en het aanbieden van vervoer op maat voor reizigers van en naar de luchthaven door concepten rond 'mobility as a service'. Ook is aandacht gevraagd voor het gesprek over effecten op de kwaliteit van de natuurgebieden in de nabijheid van de luchthaven.

Verder vraagt de verkenner aandacht voor het beleid voor nieuwe woningbouwlocaties. Geen enkel vliegveld bestaat zonder hinder voor zijn omgeving. Wel kan worden gewerkt aan het voorkomen van een verdere toename van het aantal gehinderden, door een goed woningbouwlocatiebeleid in combinatie met kwaliteitsmaatregelen in brede zin die niet zozeer de hinder kunnen wegnemen, maar wel de kwaliteit van de woon- en leefomgeving positief beïnvloeden. De verkenner constateert dat afspraken over woningbouwlocaties rondom RTHA zijn vastgelegd in de provinciale Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM, opvolger van het Streekplan RR 2020 waarin dit al is beslecht) en vigerende bestemmingsplannen van betrokken gemeenten. Dit ontslaat de overheden niet van de verantwoordelijkheid om toekomstige bewoners van deze locaties voor te bereiden op hinder. De verkenner adviseert voor woningen op deze locaties een kettingbeding op te nemen bij de verkoop, waarin de koper wordt gewezen op de nabijheid van de luchthaven en de effecten daarvan op (onder meer) het geluidsniveau. De verkenner stelt vast dat ingevolge nieuwe wetgeving voor het ontwikkelen van nieuwe woningbouwlocaties voorbij de afspraken uit de VRM en RR2020 in de 20KE/48Lden-zone, opnieuw een afweging dient plaats te vinden.

## Actie 6

### Verstevig de governance op RTHA en ga aan de slag met bovenstaande acties

- Actie 6a** Start een duurzame dialoog tussen alle betrokkenen.
- Actie 6b** Ontwikkel daarin een agenda van acties en een actie-programma, inclusief middelen, termijnen, actiehouders, aansturing en afspraken over monitoring/evaluatie.
- Actie 6c** Werk een procesplanning uit voor de te starten procedure voor het luchthavenbesluit voor RTHA en voor de te maken afspraken en procedures voor een nieuwe helikopterhaven.

De verkenner acht het van groot belang dat een duurzame dialoog wordt gestart tussen de betrokken instanties over bovengenoemde onderwerpen. Dit concept 'duurzame dialoog' is ingebracht door de Zuid-Hollandse Milieufederatie, naar het succesvolle voorbeeld van zo'n aanpak rond de Rotterdamse Haven. Deze duurzame dialoog is in eerste aanleg een open overleg, en een open inventarisatie om de wensen die leven bij verschillende partijen op verschillende schaalniveaus te inventariseren en te ordenen.

Niet iedereen hoeft vervolgens bij de voorbereiding en uitvoering van alle acties betrokken te zijn. Maar voor het slagen van het actieprogramma en voor het vertrouwen van diverse partijen in het te doorlopen proces, is het noodzakelijk om gezamenlijk deze inventarisatie ter hand te nemen. Het gaat hierbij nadrukkelijk om meer zaken dan alleen over hinder.

Tegelijkertijd dient een procesplanning te worden uitgewerkt voor de te starten procedure voor het luchthavenbesluit voor RTHA. (Aan de reeds opgestelde MER en MKBA moet een nieuw alternatief worden toegevoegd, indien wordt gekozen voor het volgen van dit advies van de verkenner, dat uitgaat van optimalisatie binnen

de vergunde milieugrenzen). Ook voor de nieuwe helikopterhaven dienen locaties te worden vergeleken, (milieu)onderzoeken te worden verricht en procedures te worden doorlopen. Deze twee trajecten van een nieuw luchthavenbesluit voor RTHA en een vergunning voor een nieuwe helikopterhaven hangen met elkaar samen en vragen om afstemming van de twee 'tjdiijnen' hiervoor.

Daarbij acht de verkenner het van belang dat niet wordt 'afgewacht' tot de nieuwe helikopterhaven is gerealiseerd, maar dat al vooruitlopend daarop door RTHA voortvarend wordt ingezet op het verkennen van mogelijkheden en het maken van afspraken over het vergroten van het aantal zakelijke bestemmingen dat wordt aangevlogen vanuit RTHA.

# COLOFON

24 FEBRUARI 2017

[WWW.ZUID-HOLLAND.NL/VERKENNER-RTHA](http://WWW.ZUID-HOLLAND.NL/VERKENNER-RTHA)

**VERKENNER RTHA**  
Joost Schrijnen

**IN SAMENWERKING MET**  
Maatje Nooren en Niels Vrije, Twynstra Gudde

**CREATIEVE PRODUCTIE**  
Factual Design  
Posad

Icons made by [Madebyoliver; Freepik; Bogdan Rosu; Baianat] from [www.flaticon.com](http://www.flaticon.com)



