

# ANTWOORD

## VAN GEDEPUTEERDE STATEN OP VRAGEN VAN

(d.d. 22 juni 2018)

Nummer  
3412

Onderwerp  
Luchtvaartbrief

Aan de leden van Provinciale Staten

### *Toelichting vragensteller*

*Met de zogenaamde luchtvaartbrief van gedeputeerde Bom-Lemstra van 29 mei 2018 heeft het College heel snel een flink aantal vragen beantwoord. Desondanks blijft er wat onduidelijkheid bestaan. Met deze vragen willen wij het College vragen helderheid te verschaffen voorafgaand aan de bespreking van Rotterdam The Hague Airport in de commissie Verkeer en Milieu*

*Onze vragen aan het College:*

*“Het ministerie heeft aan de luchthaven aangegeven dat zij verwacht de controle van deze geluidsgegevens voor de komende zomer te hebben afgerond.” Pag. 2.*

1. *Hoe komt het dat het controleren van die geluidsgegevens zo lang duurt? Wordt bij de herberekening en modellering deze geïjkt met geluidsmetingen?*

### Antwoord

In haar recente brief aan de Tweede Kamer (20 juni 2018) zegt de Minister over RTHA: ‘Voor Groningen-Eelde en Rotterdam The Hague Airport ben ik in afwachting van de aanvraag voor een Luchthaven-besluit. Pas daarna kan ik het traject om te komen tot vaststelling van de luchthavenbesluiten voor deze luchthavens starten. Ik verwacht dat de start niet eerder dan eind 2018 of begin 2019 aan de orde is. Vooruitlopend daarop laat ik al wel de invoergegevens voor de uit te voeren geluidberekeningen voor Groningen-Eelde en Rotterdam The Hague controleren en valideren, in lijn met de aanpak die voor Lelystad en Maastricht is gevolgd’.

En later in dezelfde kamerbrief zegt de minister over RTHA:

*'Ik heb op 10 april 2018 een gesprek gehad met de voorzitter van de Bestuurlijke regiegroep Rotterdam (bestaande uit vertegenwoordigers van de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Rotterdam, Schiedam en Lansingerland) over haar advies over draagvlak voor de ontwikkeling van Rotterdam The Hague Airport. Strekking van het advies is dat er geen draagvlak voor groei is, maar dat ruimte voor groei van het commercieel verkeer gezocht kan worden binnen de bestaande gebruikruimte (bijvoorbeeld door uitplaatsing van de trauma- en politiehelikopter). In het gesprek hebben we het volgende afgesproken:*

*De minister koppelt de besluitvorming over de lange termijn ontwikkeling van RTHA aan de Luchtvaartnota 2020 – 2040 (gereed 2019) en aan de herziening van het Nederlands luchtruim (niet eerder dan 2023 gereed). Tot die tijd is de minister slechts bereid te bezien of een marginale toename van de geluidsruimte kan worden vergund indien er regionaal draagvlak is. De minister is daarbij voorstander van één geluidsruimte voor al het vliegverkeer - commercieel en maatschappelijk. Ook zullen dan eerst afspraken moeten worden gemaakt over de randvoorwaarden waarna bijstellingen van de geluidsruimte eventueel zouden kunnen worden verwezenlijkt. Zorgvuldigheid en betrokkenheid van de omgeving blijven daarbij van belang.*

*Dit is ook gedeeld met de directie van de luchthaven. Vanuit deze afspraak zal ik met de regio en de luchthaven bezien wat dit betekent voor het vast te stellen luchthavenbesluit.*

2. *Het College geeft aan dat RTHA waarschijnlijk de scenario's uit de MER RTHA zal aanvragen. Heeft het College enig idee welk scenario RTHA wil aanvragen? Zo ja, welke dan en waarop baseert het College dat? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord

Nee, de luchthaven heeft haar standpunt nog niet bekend gemaakt. De minister zegt erover in haar luchtvaartbrief aan de Tweede Kamer dat zij met de regio en met de luchthaven zal bezien wat het advies van de BRR en het standpunt van de minister betekenen voor het vast te stellen luchthavenbesluit.

3. *Het advies van de BRR is gebaseerd op de "oude" MER en aanvraag. Hoe gaat het College ermee om als het advies niet aansluit op de aanvraag of de nieuwe mer?*

Antwoord

In formele zin: er is een concept-MER RTHA, maar er is geen aanvraag voor een luchthavenbesluit.

Inhoudelijk: De beschreven situatie is op dit moment niet aan de orde, en niet in lijn met de uitspraak van de minister. Zie ook het antwoord op vraag 2.

*“Vanwege het algemene karakter van het onderzoekprogramma, kunnen op basis van de resultaten ook uitspraken gedaan worden over de gezondheidseffecten rondom andere luchthavens, zoals RTHA.” Pag. 4.*

4. *In het citaat van de Minister meldt zij dat op basis van het ultrafijnstof onderzoek op Schiphol ook de gezondheidseffecten rondom andere luchthavens kunnen worden bepaald. Deelt het College die mening?*
- a. *Zo ja, Zo ja, hoe gaat het College – gezien dat de uitspraak “ultrafijnstofconcentraties bij RTHA ruwweg 5 tot 6 keer lager dan bij Schiphol” een brede range betreft en de invloed van andere fijnstofbronnen niet genoemd worden – die vertaalslag maken?*
  - b. *Zo nee, wat gaat het College doen om de gezondheidseffecten van meer vluchten vanaf RTHA het toch te achterhalen?*

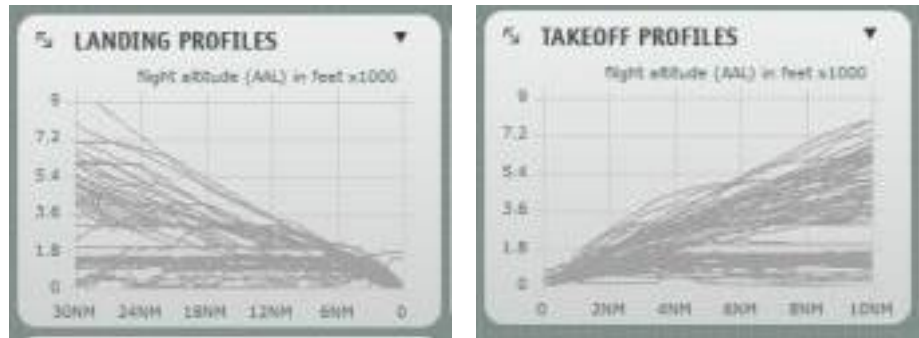
Antwoord

In opdracht van het ministerie verricht RIVM onderzoek naar ultrafijnstof op Schiphol. Het onderzoek is nog niet afgerond. De opzet van het onderzoek en de resultaten van het onderzoek zullen moeten uitwijzen of vertaling naar andere luchthavens mogelijk is. Het College is in afwachting van het rapport van RIVM en heeft vooralsnog geen reden om te twijfelen aan de woorden van de minister.

5. *In de DCMR rapportage over geluidsoverlast van RTHA zijn de vliegroutes van het vliegverkeer van 2017 weergegeven op het horizontale vlak. Kunnen wij ook een overzicht van de vliegroutes in het verticale vlak krijgen (tot onze provinciegrens, waar wij meldingen krijgen dat ze daar dagelijks nog onder de 1000 meter hoogte langskomen)?*
- a. *Zo nee, waarom niet?*
  - b. *Zo nee, kunt dan aangeven of er een minimale vlieghoogte is voorgeschreven voor vliegen boven bebouwd gebied?*
    - i. *Zo ja, welke is dat?*
    - ii. *Zo nee, wat zou volgens het College een veilige vlieghoogte zijn en wat gaat het College doen om dat in voeren?*

Antwoord

De informatie over vliegroutes in het verticale vlak is onderstaand weergegeven<sup>1</sup>.



De luchtverkeersleiding Nederland houdt zich bezig met het in goede banen geleiden van het luchtverkeer. Het college acht zich niet deskundig om een oordeel te geven over veilige vlieghoogten. Daarvoor is de luchtverkeersleiding de aangewezen partij.

Maatgevend voor de vliegroutes is de vliegveiligheid. Hierop zijn de routes ontworpen. Behalve wanneer het nodig is voor het starten of landen is het verboden op een zodanige hoogte aan het luchtverkeer deel te nemen dat het niet meer mogelijk is een noodlanding uit te voeren zonder personen of zaken op de grond in gevaar te brengen.

De in de wet vastgelegde minimale vlieghoogte boven bebouwd gebied is 1000 voet (circa 300 meter) boven het hoogste punt binnen een straal van 600 meter.

6. *Over de route-afwijkingen geeft het College aan dat het standaardprocedure is dat Rotterdamse vluchten wijken voor Schiphol en dat de mer hier geen rekening mee houdt. Wat gaat het College doen om te zorgen dat bij de besluitvorming rekening wordt gehouden met de werkelijke situatie waar de inwoners van Zuid-Holland mee te maken hebben?*

Antwoord

De concept-MER RTHA geeft altijd een modelmatige benadering, waarbij rekening wordt gehouden met een zekere spreiding rondom de (nominale) route van het grote verkeer. De Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) is belast met het toezicht; ILT controleert achteraf of aan de grenswaarden wordt voldaan, op basis van werkelijk gevlogen tracks door dit verkeer.

---

<sup>1</sup> Op deze beide profielen is slechts een gedeelte van de tracks van één dag weergegeven. Indien een grotere periode wordt beschouwd, zijn de individuele tracks niet meer te onderscheiden.

7. *Het overhevelen van 1124 slots naar de zomer (vakantieperiode) lijkt niet de beste manier om het zakelijk profiel van het vliegveld te versterken. Wat doet het College om te voorkomen dat de overheveling het zakelijk profiel van het vliegveld ondermijnt?*
8. *Hoe voorkomt het College dat de overheveling van slots van vorig jaar leidt tot overschrijding van de geluidsruimte van dit jaar?*

Antwoord 7 & 8:

Aan het overhevelen van slots kan het College niets doen. Het College heeft hiervoor geen middelen, noch bevoegdheden.

De overheveling vindt plaats binnen hetzelfde geluidsjaar. De Inspectie voor Leefomgeving en Transport houdt toezicht op de uitputting van de beschikbare geluidruimte.

9. *Uit de MKBA blijkt dat zonder het berekende reistijdvoordeel uitbreiding van Rotterdam The Hague Airport maatschappelijk nadelig is (zelfs zonder het meerekenen van gezondheids- en natuureffecten. Bij de grootste gebruiker van RTHA sluit de incheckbalie op Schiphol en op RTHA 45 minuten voor vertrek en volgens Schiphol kunnen passagiers binnen 5 minuten na aankomst per auto of trein aan de balie staan. Kunt u verklaren waarom de MKBA dan rekent met een processing time van 135 minuten voor Schiphol en 40 minuten voor RTHA?*
  - a. *Zo ja, kan het College die verklaring onderbouwen met concrete gegevens en berekeningen?*
  - b. *Zo nee, wat gaat het College doen om inzicht te krijgen en te geven (aan betrokkenen) in het maatschappelijk effect van de plannen van RTHA?*

Antwoord

Het College verwijst u naar haar antwoorden op eerdere statenvragen over dit onderwerp, nummers 3259 (ingediend 5/1/2017) en 3274 (ingediend 17/2/2017).

Zo bent u ermee bekend dat het College niet twijfelt aan de berekeningen in de MKBA en de daarop uitgevoerde second opinion door bureau Syconomy (beantwoording vragen 3259). Tevens veronderstellen wij bekend dat de voortoets op de economische onderbouwing constateert dat berekening van de reistijd is gedaan volgens de gebruikelijke kengetallen en de voorgeschreven methode (beantwoording 3274).

Uit de beantwoording van eerdere statenvragen over dit onderwerp is u tevens bekend dat de informatie over processing time aangeleverd is door de luchthavens.

