

Achtergrondinformatie - Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport

Rotterdam The Hague Airport (RTHA) beschrijft haar missie en visie als volgt:

Missie: 'We verbinden mensen, bedrijven en innovaties met elkaar. Alles in het belang van de regio'

Visie: 'Rotterdam The Hague Airport is de trots van de regio en levert de ultieme passagiersbeleving. Wij zijn de verbindende factor door middel van innovatielabs op het gebied van ondernemerschap, duurzaamheid en onderwijs.

Luchthavenbesluit

RTHA is een luchthaven van nationale betekenis. Het Rijk is het bevoegd gezag voor het afgeven van de vergunning. Tot 1 mei 2013 functioneerde de RTHA op basis van een aanwijzingsbesluit vanuit de Luchtvaartwet. Op 1 mei 2013 is het aanwijzingsbesluit vervangen door een zogenaamde omzettingsregeling. Vanaf dat moment is het nieuwe stelsel voor burgerluchthavens, zoals dat is opgenomen in hoofdstuk 8 van de Wet Luchtvaart voor RTHA van kracht. Deze omzettingsregeling wordt vervangen door een geheel nieuw en volledig luchthavenbesluit op basis van de Wet Luchtvaart. Daarnaast dient de luchthaven te beschikken over andere vergunningen waaronder een veiligheidscertificaat, een milieuvergunning, een natuurwetvergunning en een omgevingsvergunning.

RTHA wil het proces naar een nieuw luchthavenbesluit benutten om het gesprek aan te gaan over de positie van de luchthaven in de regio. Enerzijds moet de luchthaven aansluiten bij de wensen van alle betrokkenen in de regio. Zo wil de luchthaven regionaal zijn verankerd en wil RTHA goed passen in de omgeving, zowel wat betreft economie, ruimtelijke ordening als (leef)milieu. Anderzijds behoort RTHA tot de luchthavens van nationale betekenis met een actieve rol in de verdere ontwikkeling van de landelijke luchtvaartvisie. In het luchthavenbesluit wordt vastgelegd waar een luchthaven ligt, hoe lang en breed de landingsbaan is en welk luchtverkeer gebruik maakt van de luchthaven. In een luchthavenbesluit staan ook de regels en grenswaarden waaraan de luchthaven zich bij de exploitatie moet houden. Handhaving van de regels en grenswaarden die in het luchthavenbesluit zijn opgenomen gebeuren overeenkomstig de Wet luchtvaart. In dit verband is het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat het bevoegd gezag. De bepalingen die in het luchthavenbesluit moeten worden opgenomen zijn voorgeschreven in het Besluit burgerluchthavens.

Procedure

RTHA kiest er voor om met het aan te vragen luchthavenbesluit een volledige MER uit te voeren. De MER¹-procedure omvat een procedure ter vaststelling van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) met advies van wettelijke adviseurs, terinzagelegging en een advies van de Commissie m.e.r. Hierna volgt een advies van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu aan de luchthaven met betrekking tot de uitvoering van de MER. Aansluitend volgt de procedure voor het luchthavenbesluit met bijbehorende MER met toetsing door het Ministerie, terinzagelegging en advisering van de Commissie m.e.r. Tot slot volgt voorhang van het luchthavenbesluit in Eerste en Tweede Kamer en advisering door de Raad van State. Na vaststelling vindt publicatie plaats in het Staatsblad. Bij een aanvraag voor een luchthavenbesluit worden onderbouwende studies als een M.E.R. en economische effecten of een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse toegevoegd.

Participatie

Als het op echte inspraak aankomt is het wettelijke proces met enkel een NRD, MER en aanvraag luchthavenbesluit vrij beperkt. Met een zorgvuldig participatietraject wil de luchthaven samen een toekomst voor RTHA onderzoeken met oog voor alle belangen. Voordat er gestart gaat worden met het wettelijk traject en de formele momenten van participatie organiseert de luchthaven daarom dit participatietraject. Met het oog op regionaal draagvlak en betere besluiten wil de luchthaven op deze

¹ Milieu Effect Rapportage

manier tijdig belangen, meningen en feiten op tafel krijgen en tot goede afwegingen komen met alle betrokkenen, een zogenoemd voorkeursscenario. VNO-NCW West is nauw betrokken bij dit participatieproces zo ook Rotterdam Partners, het Albeda College, Transavia, de omliggende gemeenten zoals Delft, Lansingerland, Schiedam en Rotterdam (voor 2.2% aandeelhouder van de Schiphol Group eigenaar van RTHA), het Erasmus Medisch Centrum, bedrijvenpark Hoog 16, Natuur en Milieu Federatie Zuid-Holland, ministerie Infrastructuur en Milieu etc. Belangrijk om te vermelden is dat de luchtvaartnota duidelijk maakt dat eventuele groei kan worden verdiend, indien de luchtvaart stiller en schoner wordt. In afwachting hiervan kan de impact op de leefomgeving eventueel begrensd worden door regels als een maximum aantal vliegtuigbewegingen of een maximum gedurende een bepaalde tijdsperiode. De luchtvaartnota vraagt om regionale verkenningen over de toekomstverwachting met het oog op een aanvraag van het luchthavenbesluit. De regio is aan zet om vast te stellen hoe regionale belanghebbenden de toekomst van de luchthaven zien. Het ministerie dringt dan ook aan op een uitspraak over het voorkeursscenario door regionale overheden. Dit wordt meegewogen door het ministerie wanneer er een besluit wordt genomen.

Rol van RTHA in de regio

- Verbind de metropool Rotterdam Den Haag met ruimt 50 bestemmingen in en rond Europa
- Thuisbasis voor hulpdiensten zoals trauma- en politieheliporters
- Medisch spoedverkeer en hulpverlening
- Zakenvliegtuigen van en naar de regio
- Overheidsverkeer van en naar Den Haag
- Centrum voor innovatie (Rotterdam The Hague Innovation Airport)
- Uitwijkvluchthaven voor o.a. Schiphol

Feiten en cijfers 2021

De luchthaven biedt direct werk aan zo'n 108 medewerkers en indirect aan zo'n 2.000 – 2.500 medewerkers. De luchthaven kende 46.139 vliegbewegingen waarvan 9.952 werden uitgevoerd door de categorie grote luchtvaart (vliegtuigen > 6 ton). Die vervoerde 764.061 passagiers waarvan 18% in de categorie 'zakelijk'. In 2019 waren dit er nog 2.133.976. Er werden 7.583 vluchten in de categorie 'speciaal' uitgevoerd. Denk hierbij aan 865 nachtvluchten, 104 uitwijkvluchten en 6.614 vluchten van de politie- en traumaheliporters.

Net als de haven van Rotterdam houdt ook de luchthaven geregeld een reputatieonderzoek onder de omwonenden. In 2021 kwam hieruit naar voren dat 80% van de omwonenden trots is op de luchthaven.

Voorlopig pakket participatietraject (VPP)

Met alle eerder genoemde voorbehouden zoals aanpassingen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu hebben partijen besloten om met de volgende aanpassingen terug te gaan naar hun betreffende achterban. Inzet vanuit VNO-NCW West is om o.a. bij te dragen aan de dubbele doelstelling om enerzijds de economische bedrijvigheid voor ondernemers te waarborgen echter ook om mee te denken hoe hinder welke op dit moment gepaard gaat met de sector versneld te minimaliseren. Hierbij hoort ook de bewaking van het wettelijk kader dat binnen de geluidscontour van 56 dB(A) geen geluidsgevoelige objecten gerealiseerd mogen worden. De risicocontouren zijn eveneens een grens voor woningbouw. Aangezien VNO-NCW West ook participeert in de Omgevingsraad van Schiphol is meegedacht hoe een toekomstig duurzaamheidsfonds bij RTHA gerealiseerd zou kunnen worden. Zo is de Stichting Leefomgeving Schiphol door de provincie Noord-Holland en de Luchthaven Schiphol opgericht. Het ministerie van I&W is in 2009 medefinancier geworden. De Stichting is opgericht vanuit de filosofie dat maatwerkoplossingen mogelijk het hoofd kunnen bieden aan de leefmilieuproblematiek in de directe omgeving van Schiphol. De Provincie

Noord-Holland, Luchthaven Schiphol en het Rijk hebben voor de periode 2008 – 2015 elk **10 miljoen euro** ter beschikking gesteld om de doelstelling van de Stichting te financieren. Ook voor de periode 2016-2020 hebben deze partijen elk **10 miljoen euro** beschikbaar gesteld. Het Doel van de stichting is het bevorderen van de kwaliteit van de woon- werk- en leefomgeving in de Schipholregio, alles in de ruimste zin van het woord. De missie van de stichting is om samen met bewoners en gemeenten een leefbare woonomgeving binnen de Schipholregio te creëren. Ook is er een voorbeeld gegeven rondom de aanleg van de Maasvlakte II en de compenserende impulsen op het gebied van leefomgevingskwaliteit die hiervoor gerealiseerd zijn. De deelnemers hebben het volgende vastgesteld:

- Het PP bevat meerwaarde ten opzichte van de huidige situatie. Alle geïdentificeerde belangen hebben een plek gekregen in het voorlopige document.
- Het voorlopige pakket bevat geen absolute breekpunten voor deelnemers.
- Het VPP geeft een basis voor een voorkeursscenario voor de formele aanvraag Luchthavenbesluit door RTHA.
- Het VPP is het resultaat van een intensieve dialoog en uiteindelijk het best haalbare resultaat voor de betrokken partijen, rekening houdend met alle belangen aan tafel.

VPP samengevat

Hinderreductie centraal

- Volledige nachtsluiting commercieel verkeer tussen 02.00 en 06.00 uur
- Puntensysteem met als doel
 - o 1) om vertragingen te halveren na 23.00 uur
 - o 2) het minimaliseren van het aantal positievluchten voor 07.00 uur
- Positievluchten pas vanaf 06.30
- Alleen nog spoedeisend verkeer in de nacht
- Tussen 21.00 en 23.00 uur alleen nog landende vliegtuigen voor groothandelsverkeer
- Tussen 07.00 en 08.30 uur alleen nog stijgende vliegtuigen voor groot handelsverkeer
- Start en landing uitsluitend in 1 richting, indien mogelijk en o.b.v. de windrichting
- Alleen de stilste vliegtuigen in de ochtend, met een ingroeimodel
- Optimaliseren vliegroutes (voorkomen van scherpe bochten i.v.m. dalend vliegverkeer van Schiphol)
- Groei pas mogelijk na hinderreductie. Vrijgekomen ruimte vanuit vlootvernieuwing verdelen o.b.v. 50% sector, 50% omgeving.
- Gebruiksruimte maatschappelijk verkeer o.b.v. prognose 2035 (o.b.v. capaciteitsdeclaratie 2019). Inzet op hinderreductie door vlootvernieuwing en routeoptimalisatie.
- Voor het nieuwe luchthavenbesluit is het uitgangspunt dat de woningbouwplannen die nu in ontwikkeling zijn, doorgang kunnen vinden.

Transavia, de grootste gebruiker van het vliegveld, heeft aangekondigd in de nabije toekomst de huidige vloot te vervangen door nieuwe modellen die significant minder geluid produceren.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Robert Tieman tieman@vno-ncwwest.nl