



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

# STATEN

Lid Gedeputeerde Staten

A. Bom - Lemstra

Contact  
070 441 70 87  
[aw.bom@pzh.nl](mailto:aw.bom@pzh.nl)

Postadres Provinciehuis  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag  
T 070 - 441 66 11  
[www.zuid-holland.nl](http://www.zuid-holland.nl)

Datum **11 JUL 2018**

Ons kenmerk  
PZH-2018-  
DOS-2007-0008481  
Uw kenmerk

Bijlagen

Provinciale Staten

Onderwerp

Stand van zaken brief luchtvaart

Geachte Statenleden,

In deze brief geef ik u een overzicht van actuele onderwerpen en een samenvatting van enkele brieven van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer over diverse luchtvaart gerelateerde onderwerpen.

U kunt deze brief, samen met mijn brieven van 27 maart 2018 en 28 mei 2018, betrekken bij het brede debat over luchtvaart in de Statencommissie Verkeer en Milieu van 26 september 2018.

Deze brief behandelt de volgende onderwerpen:

- Stand van zaken in het Schipholdossier
- Luchtvaartnota 2020 – 2050
- Luchtvaart in relatie tot internationaal treinvervoer
- Luchthaven in zee
- Aanpak verlagen aanvaringsrisico ganzen
- Luchtruimherziening
- Participatietraject Luchtvaartnota en Luchtruimherziening.
- Meten versus berekenen van vliegtuiggeluid
- Stand van zaken Rotterdam The Hague Airport

Bezoekadres  
Zuid-Hollandplein 1  
2596 AW Den Haag

Tram 9 en de buslijnen  
90, 385 en 386 stoppen  
dichtbij het  
provinciehuis. Vanaf  
station Den Haag CS is  
het tien minuten lopen.  
De parkeerruimte voor  
auto's is beperkt.

### Stand van zaken in het Schipholdossier

In aanvulling op mijn brief van 27 maart 2018 over actuele onderwerpen in het Schipholdossier kan ik u melden dat de minister op 4 juni 2018 aan de heer Hans Alders, voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol (ORS), het verzoek heeft gedaan tot het organiseren van een brede maatschappelijke consultatie als onderdeel van lopende adviesaanvragen over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol. De heer Alders zal deze zomer een plan van aanpak hiervoor presenteren. Belangrijke vraag daarbij is hoe dit consultatietraject zich verhoudt tot het participatietraject dat het ministerie gaat doorlopen voor de Luchtvaartnota en de luchtruimherziening.



Daarnaast heeft Schiphol aangegeven dat het MER voor Schiphol niet meer voor het zomerreces komt, maar eind augustus zal worden gepresenteerd. Dit heeft ermee te maken dat bij controleslagen toch nog onvolkomenheden zijn ontdekt in de rekenmodellen die gebruikt worden. De minister heeft in het Algemeen Overleg over luchtvaart van 26 juni 2018 aangegeven dat ze blij is dat Schiphol dit heel serieus neemt, en dat zorgvuldigheid wat haar betreft in deze boven snelheid gaat.

Het is nog onduidelijk wanneer de ORS kennis kan nemen van het MER. Dit betekent ook dat de ORS voorlopig nog geen standpunten kan en zal innemen over de groei van Schiphol. Ik hoop uiteraard dat ik u nog voor de Statencommissie van 5 september de belangrijkste hoofdlijnen van het MER kan geven zodat we een constructief gesprek kunnen voeren op basis van het feitenmateriaal.

### **Luchtvaartnota 2020 - 2050**

De Luchtvaartnota wordt een toekomstgerichte, integrale en richtinggevende kabinetsvisie op de Nederlandse luchtvaart. Kernvraag waarop in de Luchtvaartnota wordt ingegaan is hoe de luchtvaart zich kan ontwikkelen in balans met andere maatschappelijke belangen zoals veiligheid, duurzaamheid, klimaat, leefbaarheid en gezondheid. Ook de volgende onderwerpen komen in ieder geval aan de orde:

- luchtvaart in relatie tot internationaal treinvervoer,
- luchthaven in zee,
- aanpak verlagen aanvaringsrisico ganzen,
- en luchtruimherziening.

Ik ga daarop in de volgende alinea's nader in. De minister wil de Luchtvaartnota uitwerken in een participatieproces waarin breed de gelegenheid is voor alle belanghebbenden om inbreng te leveren. Deze fase waar een ieder inbreng kan leveren vindt plaats in het najaar van 2018. In de eerste helft van 2019 wordt de inbreng verder verdiept en uitgewerkt, waarop besluitvorming over de Luchtvaartnota in de zomer van 2019 volgt. De minister zal de Luchtvaartnota na de zomer 2019 aanbieden aan de Tweede Kamer. Parallel aan dit proces start ook het participatietraject voor de Luchtruimherziening.

### **Luchtvaart in relatie met internationaal treinvervoer**

Sinds enkele maanden is in Nederland een levendig debat ontstaan over de mogelijkheid om vervoer per vliegtuig over de korte afstand binnen Europa te vervangen door internationaal vervoer per trein, ook wel substitutie genoemd. In opdracht van het ministerie van IenW heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) een eerder onderzoek naar substitutiemogelijkheden geactualiseerd. Uit dit onderzoek blijkt dat Londen, Parijs, Frankfurt, Düsseldorf en Brussel kansrijk zijn wat betreft substitutie. Voor veel andere bestemmingen blijkt dat slechts een beperkte mate van substitutie denkbaar is van luchtvaart naar trein.

Naar aanleiding van het onderzoek van het KiM zal de staatssecretaris van IenW met prioriteit inzetten op het verbeteren van voornoemde vijf verbindingen, waarbij zeker voor Frankfurt en Parijs vooral inzet nodig is op het verleiden van transferpassagiers om een deel van hun reis per trein af te leggen. Vanaf 2019 rijden twee Thalys-treinen per dag tussen Schiphol en Paris CDG aeroport. Voor Londen is een inspanning nodig om de grenscontrole voor het Verenigd Koninkrijk

in Nederland te kunnen afwikkelen, zodat een oponthoud op de heenweg in Brussel niet meer nodig zal zijn. Om de gewenste verbetering van de concurrentiepositie van de internationale treinreis kosteneffectief en zo snel mogelijk te kunnen bereiken, zal de staatssecretaris inzetten op intensieve samenwerking tussen partijen. Via de OV en Spoortafel, en het Toekomstbeeld OV 2040, zullen de regionale bestuurders en de consumentenorganisaties daarbij betrokken worden.

#### **Luchthaven in zee**

Recentelijk is de optie voor een luchthaven in zee weer op de agenda gekomen, onder andere door Kamervragen van D66. De mogelijkheid hiervan is eind jaren negentig en begin deze eeuw al eens onderzocht. De onderzoeken toen wezen uit dat sprake is van een onbalans tussen de omvang van de benodigde investeringen en de omvang van de verwachte baten van een luchthaven in zee. Tot slot zijn er toen grote risico's voor de vliegveiligheid genoemd. Een luchthaven in zee werd daarom niet als realistisch alternatief voor verdere groei van de luchtvaart gezien. De minister heeft naar aanleiding van het debat van 15 mei 2018 toegezegd te kijken of de huidige stand van de techniek aanleiding geeft voor een hernieuwd onderzoek.

#### **Aanpak verlagen aanvaringsrisico ganzen**

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) heeft naar aanleiding van een noodlanding in 2010 van een passagiersvliegtuig op Schiphol na een vogelaanvaring met negen ganzen een advies uitgebracht. De OVV kwam tot de conclusie dat door de toename van het aantal ganzen en de groei van de luchtvaart de kans op aanvaringen onvermijdelijk was toegenomen en dat hierdoor de vliegveiligheid in het geding was. Het advies van de OVV is om de ganzenpopulatie terug te dringen. Het gebruik van koolstofdioxide waarbij ruiende ganzen worden gevangen en gedood - ook wel vangacties of ruivangsten genoemd - speelt daarin een onmiskenbare rol.

De ontheffingen voor de vangacties die ten behoeve van de vliegveiligheid door de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht worden afgegeven, zijn ook dit jaar weer aangevochten door dierenbelangen organisaties. Op 8 juni 2018 heeft de Rechtbank Midden-Nederland in een voorlopige voorziening besloten dat de ruivangsten in de provincies Noord-Holland en Utrecht door mogen gaan. Tevens is op 8 juni 2018 op verzoek van GS en de Fauna beheereenheid van de provincie Zuid-Holland, een eerder door de rechtbank Den Haag geschorst besluit voor ruivangsten, door de Raad van State bij wijze van voorlopige voorziening opgeheven. De geplande vangacties bij Schiphol en Rotterdam The Hague Airport kunnen hiermee alsnog worden uitgevoerd. Uiteraard zijn dit voorlopige uitspraken die gelden totdat in de bodemprocedure een uitspraak is gedaan.

#### **Luchtruimherziening**

Toenemende vraag en veranderende eisen en wensen ten aanzien van het luchtruim leiden er toe dat er conflicterende aanspraken worden gemaakt op dezelfde delen van het luchtruim. Dit leidt in toenemende mate tot schaarste en knelpunten, waarvan de gevolgen soms ook op de grond merkbaar zijn. Denk hierbij aan de actuele problematiek van de (laag)vliegroutes van en naar Lelystad Airport, maar ook aan vliegtuigen van RTHA die niet altijd de optimale routes kunnen volgen vanwege interferentie met het Schipholverkeer.

Optimalisering en vereenvoudiging van de luchtruiminrichting beoogt onder meer verkeerstromen structureel van elkaar te scheiden in ruimte en/of tijd en eisen te stellen aan luchtruimgebruikers voor het gebruik van delen van het luchtruim. Een luchtruim met aanzienlijk minder complexiteit is goed voor de vliegveiligheid, vermindert de werklast voor de luchtverkeersleiders en vergroot in de regel de beschikbare capaciteit in het luchtruim voor luchtverkeersstromen. Een herschikking van het luchtruim moet ook ruimte bieden voor het optimaler inpassen van routes van en naar luchthavens in het lagere luchtruim en zal aldus de negatieve effecten ervan op de grond verminderen.

Het Rijk koppelt aan de Luchtruimherziening een participatietraject dat deels gezamenlijk met de Luchtvaartnota doorlopen wordt waar onder andere de regio haar wensen ten aanzien van het luchtruim en de vliegroutes kenbaar kan maken. Zie hiervoor de volgende paragraaf.

#### **Participatietraject Luchtvaartnota 2020 – 2050 en Luchtruimherziening**

De minister gaat deze zomer met de provincies het participatieproces voor de Luchtvaartnota en de Luchtruimherziening vormgeven. De inzet is om per provincie te komen tot een kerngroep, met daarin een gedeputeerde namens het provinciebestuur en een wethouder van een relevante gemeente. Daarnaast zal de kerngroep bestaan uit een vertegenwoordiger namens de bewoners, het bedrijfsleven, een nader overeen te komen maatschappelijke organisatie, en de Ministeries van IenW en Defensie.

De exacte invulling kan worden toegespitst op de betreffende provincie of regio. De kerngroepen kunnen met gezag toezien op de totale participatie en dat er vanuit de genoemde geledingen in de regio voldoende inbreng op de inhoud van de Luchtvaartnota en de Luchtruimherziening kan worden geleverd. De kernteams zijn aanvullend op de bestaande overlegstructuren rond de luchthavens, zoals de ORS en de CRO's en initiëren geen activiteiten die al gebeuren.

In eerste fase, tot eind 2018, wil de minister onderzoeken welke issues en dilemma's aan de orde moeten komen in beide dossiers, de vorm en spelregels van de participatie verkennen en uitwerken en tevens een gedegen kennisbasis creëren. Hierbij wordt o.a. middels regionale- en themabijeenkomsten, internetconsultatie en focusgroepen een brede groep van luchtruimgebruikers, burgers, bestuurders, belangenorganisaties, natuur- en milieuorganisaties, wetenschappers, kennisinstellingen en andere belanghebbenden geconsulteerd. Het is de bedoeling in het najaar van 2018 één of enkele brede bijeenkomsten te hebben waar een ieder inbreng kan leveren en onderwerpen kan aandragen. Ik zal u nader informeren over het exacte moment waarop deze bijeenkomst(en) zijn.

Ook zal deze zomer de website van het ministerie gereed zijn waarop alle beschikbare en actuele informatie zal worden gedeeld. De website zal op termijn ook worden ingezet ter ondersteuning van brede meningsvorming.

#### **Metten versus berekenen van vliegtuiggeluid**

De minister heeft verschillende acties in gang gezet om een goed beeld te krijgen van wat potentieel kansrijke toepassingen zijn van het meten van vliegtuiggeluid. Zo heeft zij het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) opdracht gegeven om een trendvalidatie uit

voeren die meer inzicht geeft in de relatie tussen meten en berekenen van vliegtuiggeluid rondom luchthaven Schiphol. Ook inventariseert zij wat we kunnen leren van ervaringen bij luchthavens in het buitenland en in andere sectoren. Wanneer het rapport, de besprekingen en een peer-review zijn afgerond, zal de minister de Tweede Kamer informeren over potentiële kansrijke toepassingen ten aanzien van het meten van vliegtuiggeluid en de conclusies die zij daaraan verbindt. Hierbij zal de focus eerst liggen op Schiphol. Op basis daarvan beziet de minister vervolgens wat de consequenties zijn voor metingen rond regionale luchthavens.

### **Stand van zaken Rotterdam The Hague Airport**

De minister is in afwachting van een aanvraag voor een luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA). Ze verwacht dat de start niet eerder dan eind 2018 of begin 2019 aan de orde is.<sup>1</sup> In het gesprek dat ik op 10 april met de minister had<sup>2</sup> koppelde de minister een besluit over de lange termijnontwikkeling van RTHA aan de Luchtvaartnota 2020-2050 (gereed 2019) en aan de herziening van het Nederlands luchtruim (niet eerder dan 2023 gereed). Naar aanleiding van dit gesprek zegt de minister dat zij met de regio en de luchthaven zal bezien wat dit betekent voor het vast te stellen luchthavenbesluit.

De minister benoemt de vliegrelatie tussen luchthaven RTHA en Londen als een mogelijk kansrijke treinverbinding.<sup>3</sup> Voor RTHA is Londen een belangrijke zakelijke bestemming. Wat substitutie van vliegverkeer met Londen betekent voor het zakelijk profiel van luchthaven RTHA wil ik nader verkennen met de luchthaven, het ministerie en in de BRR.

Als voorzitter van de Bestuurlijke Regiegroep RTHA (BRR) heb ik enige tijd geleden de minister gevraagd om een schriftelijke reactie naar de mogelijke toepassing van een agglomeratieregeling, de opname van emissienormen in het luchthavenbesluit, vliegroutes en inzet door LVNL en controle op de invoergegevens voor geluidberekeningen van de milieueffectrapportage (MER) voor RTHA. Op 5 juni 2018 heb ik hierop een reactie ontvangen (de ontvangen reactie is bijgevoegd als bijlage bij deze brief).

Op 2 juli heeft de BRR de brief besproken en is afgesproken dat wij op het punt van de emissienormen het ministerie zullen verzoeken om een nadere onderbouwing. Wat betreft de agglomeratieregeling hebben wij geconstateerd dat de toelichting nog onvoldoende is om als BRR een oordeel te kunnen geven over het nut en de mogelijkheid van de toepassing van de agglomeratieregeling. Daarom zullen wij ook hierover nadere toelichting vragen.

De overige punten heeft de BRR voor kennisgeving aangenomen en zal ze betrekken bij de verdere besluitvorming over het luchthavenbesluit RTHA.

Kwartiermaker Ewald van Vliet komt in de zomerperiode met aanbevelingen voor het aanstellen van een omgevingsombudsman voor Rotterdam The Hague Airport. Na de zomer zal hij zijn bevindingen presenteren en toelichten aan Provinciale Staten (voorlopige datum: 3 oktober 2018).

<sup>1</sup> Dit meldt de minister in de luchtvaartbrief aan de Tweede Kamer (20 juni 2018).

<sup>2</sup> Op 10 april 2018 sprak ik de minister in mijn rol van voorzitter van de Bestuurlijke Regiegroep RTHA. Voor de inhoud van dit gesprek verwijs ik u naar de Statenbrief van 28 mei 2018.

<sup>3</sup> Zie de hiervoor aangehaalde brief van de minister over substitutie van vliegverkeer door internationaal treinverkeer (21 juni 2018).

Ik ga er vanuit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,



Mevrouw A. Bom - Lemstra



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> Retouradres

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

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

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

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

Geachte mevrouw Bom-Lemstra,

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

#### 1. Agglomeratieregeling

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

#### **Reactie**

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

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

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

## 2. Opnemen emissienormen in het luchthavenbesluit RTHA

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

### *Reactie*

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

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

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

### *Reactie*

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

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

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



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

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

#### *Reactie*

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

Ik ga ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,



drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga