



provincie **HOLLAND**
ZUID

STATEN

Lid Gedeputeerde Staten

A. Bom - Lemstra

Contact
070 441 70 87
aw.bom@pzh.nl

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum
29 mei 2018
Ons kenmerk
PZH2017-586091251
DOS2012-0001768
Uw kenmerk

Bijlagen
1

Provinciale Staten

Onderwerp
Beantwoording technische vragen en algemene
informatie luchtvaart

Geachte Statenleden,

Met dit bericht kom ik graag tegemoet aan uw verzoek om informatie over luchtvaart-ontwikkelingen, in het algemeen en meer specifiek op Rotterdam The Hague Airport. Als bijlage bij dit bericht ontvangt u een brief van de BRR aan de gemeenteraden van Rotterdam, Schiedam, Lansingerland en Provinciale Staten van Zuid-Holland. Hierin doe ik verslag van mijn recente gesprek met de minister, ook belicht ik de stand van zaken bij de aanpak van regiodoelen uit het advies van de BRR aan de minister.

Aangezien deze brief is opgesteld aan alle gemeenteraden, kon ik hierin niet ingaan op al uw technische vragen. In dit begeleidende bericht ontvangt u de antwoorden op technische vragen die voorafgaand aan de commissievergadering van 6 juni 2018 door u zijn gesteld over Rotterdam The Hague Airport. Daarnaast informeer ik u graag over enkele ontwikkelingen rond Schiphol.

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.

Schiphol

Schiphol bereikt dit jaar al haar plafond van 500.000 vliegbewegingen. Dit plafond staat tot en met 2020 vast, wat betekent dat Schiphol de komende twee jaar niet kan groeien in aantallen vliegbewegingen. De discussie over verdere groei ná 2020 moet nog gevoerd worden. De Omgevingsraad Schiphol (ORS) zal daartoe, op verzoek van (voormalige) staatssecretaris Dijkema, een advies uitbrengen. Om een goed advies te kunnen geven is het belangrijk dat eerst het MER beschikbaar komt waarin de (milieu) consequenties van verdere groei inzichtelijk worden gemaakt. De minister heeft aangegeven dat het MER nog voor deze zomer met de ORS zal worden gedeeld.



Volgens planning zal de ORS op 6 juli 2018 voor het eerst de resultaten van het MER gaan bespreken. Tot op dit moment hebben de leden van de ORS overigens nog geen kennis kunnen nemen van het MER. Het MER dient enerzijds om de akkoorden die tussen 2008 en 2018 in de ORS zijn gesloten in wet- en regelgeving vast te kunnen leggen, en anderzijds om in de ORS een zinvolle discussie te kunnen voeren over de toekomst van Schiphol en de verdere groei van het aantal vliegtuigbewegingen. Met name die laatste is voor de provincies en gemeenten in de ORS interessant.

De Commissie Verkeer en Milieu wil op 5 september 2018 spreken over de rol en inbreng van de provincie in de ORS. Ik heb daartoe reeds op 27 maart 2018 een brief aan de Staten gestuurd met enige achtergrondinformatie. Ik maak graag gebruik van de gelegenheid om op 5 september in gesprek met uw Commissie te gaan over dit onderwerp.

De Tweede Kamer voerde deze maand een evaluerend debat over Schiphol. Hierbij zijn enkele moties aangenomen die relevantie hebben voor de provincie. Zo pleit de Kamer bij het opstellen van de Luchtvaartnota voor integrale regie tussen de luchthavens van nationaal belang (29665 nr. 311), en voor een coördinerende rol voor de provincies (29665 nr. 312).

Zie: <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2018Z08781&did=2018D28559> en <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2018Z09187&did=2018D29431>.

Voorts verzoekt de Kamer de regering, ten behoeve van de Luchtvaartnota 2020–2040 een analyse te laten maken van de stand der techniek ten opzichte van eerder onderzoek naar het creëren van een mainport in de Noordzee (29665 nr. 317). De inhoud van deze motie sluit aan bij eerdere discussies in uw Staten.

Zie: <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2018Z08787&did=2018D28565>.

Technische vragen

Van de Staten ontving ik technische vragen van de leden Breitbarth, Potjer en Weide. Voor zover de beantwoording van uw vragen nog niet is meegenomen in de bijgevoegde BRR-brief aan de raden en Staten, ontvangt u hierna de antwoorden¹.

Aanvraag luchthavenbesluit

1. *Wanneer verwacht u dat RTHA een aanvraag zal doen voor een luchthavenbesluit?*

RTHA heeft aangegeven gebruik te maken van geluidsgegevens die door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn vastgesteld. Deze geluidsgegevens worden in opdracht van het ministerie (naar aanleiding van fouten bij Lelystad) gecontroleerd. Het ministerie heeft aan de luchthaven aangegeven dat zij verwacht de controle van deze geluidsgegevens voor de komende zomer te hebben afgerond. Afhankelijk van de uitkomsten hiervan zal het MER mogelijk op

¹ De nummering van de technische vragen is ontleend aan de vragen van de heer Potjer; vragen van de heren Breitbarth en Weide zijn ingevoegd, waarbij aan de nummering (*) is toegevoegd.

punten moeten worden herberekend. Hiervan is op dit moment nog geen inschatting te maken. De luchthaven heeft aangegeven een nieuw luchthavenbesluit aan te vragen als deze eventuele herberekening gereed is. Dit is op dit moment nog niet in te schatten.

2. *Wat verwacht u dat de inzet is van RTHA in haar aanvraag (en waarop baseert u dat)?*

Mijn verwachting is dat RTHA zich baseert op de scenario's in het MER. Dat baseer ik op het MER zelf.

3. *Zal de BRR voor die tijd naar uw verwachting nog een nieuw advies uitbrengen?*

Nee.

Herberekening MER

Naar aanleiding van de foutieve invoer van geluidgegevens van het MER Lelystad werkt RTHA al enige maanden aan de controle en herberekening van geluidsberekeningen.

4. *Wanneer verwacht u hier resultaat van?*

Zie antwoord vraag 1.

5. *Wanneer en hoe wilt u dit met de volksvertegenwoordigers bespreken?*

Wij zullen u informeren als de cijfers bekend zijn. De MER-toetsing en beoordeling gebeurt door de Minister.

6. *Wanneer en hoe wilt het bespreken met de volksvertegenwoordigers en de BRR om te bezien of aanpassing van het advies gewenst is?*

Er is vooralsnog geen reden voor aanpassing van het BRR advies. Zie hiervoor ook mijn brief aan de raden en staten van 28 mei 2018.

Ultrafijnstof

6* *Wat is de stand van zaken rondom mogelijke (ultra)fijnstofmetingen rondom RTHA, mede gelet op het onderzoek dat bij Schiphol is gestart?*

Om beter inzicht te krijgen in de mogelijke gezondheidseffecten voert het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) in opdracht van IenW een langjarig onderzoek uit naar ultrafijnstof rondom Schiphol. Het RIVM verwacht het onderzoek in 2021 af te ronden. Het RIVM zal in 2019 de eerste twee delen van het onderzoek afronden. Op het moment dat de tussenrapportage klaar is, zal de minister van IenW die aan de Tweede Kamer aanbieden.

Van het toenmalige ministerie van IenM ontving ik op 12 oktober 2016 de volgende reactie op mijn verzoek om metingen naar ultra-fijnstof ook uit te voeren rondom luchthaven RTHA²:

'Schiphol is door het RIVM aangewezen als geschikte onderzoekslocatie, vanwege de twee eerdere onderzoeken die al rond Schiphol zijn uitgevoerd en het grote aantal vliegtuigbewegingen.

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. Op basis van de begin dit jaar opgeleverde berekeningsresultaten van de luchtvaartbijdrage aan de ultrafijnstofconcentraties bij RTHA (ruwweg 5 tot 6 keer lager dan bij Schiphol), is het mogelijk om voor uw regio een parallel te trekken met de uitkomsten van het gezondheidkundig onderzoek bij Schiphol, zonder dat daarvoor aanvullend onderzoek rond RTHA noodzakelijk is'.

Route-afwijkingen

Uit de jaarrapportage meldingen RTHA blijkt dat er veel route-afwijkingen zijn.

7*. *De route-afwijkingen van met name inkomende vluchten bij zowel Rotterdam The Hague Airport als Schiphol blijven een punt van zorg, wanneer de vliegtuigen hierdoor lager gaan vliegen en mogelijke veiligheidsrisico's ontstaan. ILT heeft in een uitzending van EénVandaag aangegeven hier ook moeilijk op te kunnen handhaven. Is het college hierover in overleg met het Rijk en ILT, en welke mogelijkheden zijn er voor ons?*

Er bestaan afspraken die inhouden dat het vliegverkeer van Schiphol prioritair is boven de vliegbewegingen van RTHA. Wanneer vliegtuigen van Rotterdam vertrekken en daarbij het luchtruim doorkruisen wat landend verkeer voor Schiphol ook gebruikt, dan worden (voorafgaand aan de start) afspraken gemaakt tussen de verkeersleiders onderling over de overdracht. Mocht het nodig blijken dan zal één van de vliegtuigen een instructie krijgen om af te wijken van de koers, of naar een andere kruishoogte te klimmen/dalen. Hier zal veelal het startende verkeer uitwijken omdat het flexibeler is, landend verkeer moet tenslotte dalen naar een vast punt om het signaal van het automatisch landingssysteem op te pakken.

Een andere belangrijke reden voor route-afwijkingen is het zoveel mogelijk beperken van verstoringen voor Schiphol. Schiphol is erg druk. Een kleine verstoring kan de werklust voor een verkeersleider enorm verhogen. Op Rotterdam afwijken van de SID³ heeft dan een veel kleinere impact en heeft dus veiligheidshalve de voorkeur.

Daarnaast heeft de luchtverkeersleiding in zijn werkzaamheden de opdracht om vliegverkeer in het lage luchtruim van RTHA zo snel mogelijk het lage luchtruim te laten verlaten. Daar is een goede reden voor, namelijk het belang van veiligheid. Hoe minder vliegtuigen zich in het lage luchtruim bevinden, hoe groter het overzicht, en hoe kleiner de kans op ongevallen.

² Brief kenmerk IENM/BSK-2016/215379

³ SID: Standard Instrument Departure

Het leegmaken van het luchtruim gebeurt door vliegtuigen zo snel mogelijk te laten doorstijgen. Een aanzienlijk deel van de route-afwijkingen heeft zodoende te maken met de verklaring dat er geen bovenliggend vliegverkeer van of naar Schiphol in de lucht hangt, en dat de luchtverkeersleiding aan verkeer vanuit Rotterdam eerder opdracht geeft het lage luchtruim te verlaten.

Naast bovenstaande verklaringen geldt ook nog steeds dat afwijken ten behoeve van de veiligheid altijd tot de mogelijkheden behoort, ongeacht vliegtuigtype of vlieghoogte.

Over het gebruik van het luchtruim is de provincie niet het bevoegd gezag. Daarvoor is er de inspectie (ILT).

Op gezette momenten bespreekt de BRR de rapportages van DCMR met luchtverkeersleiding in de CRO. Daarin blijkt dat route-afwijkingen (vrijwel) altijd gebeuren op initiatief van de luchtverkeersleiding, en meestal als gevolg van interferentie met vliegverkeer van Schiphol.

In opdracht van RTHA heeft het adviesbureau TO70 hier in het verleden ook al onderzoek naar gedaan. Dit onderzoek ("Vliegpatronen en Vlieggedrag") maakt ook onderdeel uit van de set aan documenten die door de luchthaven in het kader van het aan te vragen Luchthavenbesluit zijn gepubliceerd. Het jaarrapport van de DCMR laat zien dat er een verband bestaat tussen routeafwijkingen en het aantal meldingen.

7. *Wordt in de herberekening rekening gehouden met de routeafwijkingen (zie jaarrapportage geluid)?*

Het is nog niet duidelijk of er voor RTHA een herberekening moet worden uitgevoerd. Hierover moet door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat nog uitsluitsel worden gegeven. Een eventuele herberekening richt zich op de gebruikte invoergegevens in het rekenmodel en staat los van routeafwijkingen.

8. *De route-afwijkingen hebben ook gevolgen voor andere zaken in het MER (veiligheid, luchtverontreiniging, klimaat), worden die ook herberekend en recht gedaan aan het maatschappelijk debat over de gezondheids- en veiligheids- en klimaateffecten van luchtvaart?*

Het MER zal moeten voldoen aan de eisen die de wet hier aan stelt. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is bevoegd gezag voor het besluit en beoordeelt of het MER voldoet aan de wettelijke eisen die eraan gesteld worden en of de informatie compleet is om het besluit op te kunnen nemen. Ik heb begrepen van het ministerie dat het MER zal worden voorgelegd aan de commissie voor de m.e.r. voor toetsing.

9. *Worden bij de correctie van het MER ook direct de klimaat- en biodiversiteitseffecten beter onderbouwd in het MER zodat voldaan wordt aan de regelgeving?*

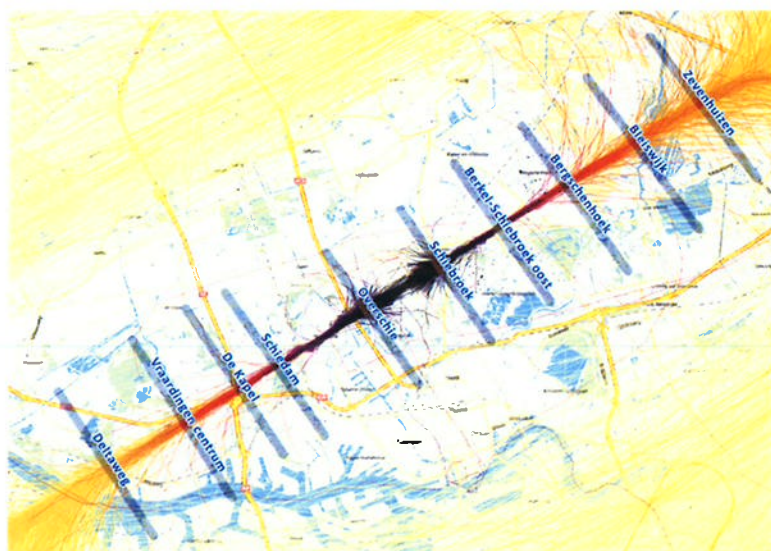
Zie antwoord vraag 8.

10. *Rondom Lelystad is er veel te doen rondom de vlieghoogte, kunt u in navolging van het bovenaanzicht van vliegroutes (incl. routeafwijkingen) in de jaarrapportage, in de brief de vlieghoogten een zijaanzicht van vliegroutes (inclusief afwijkingen, een dwarsprofiel) opnemen, zodat helder is op welke hoogte de aan- en uitvliegroutes van RTHA gevlogen worden?*

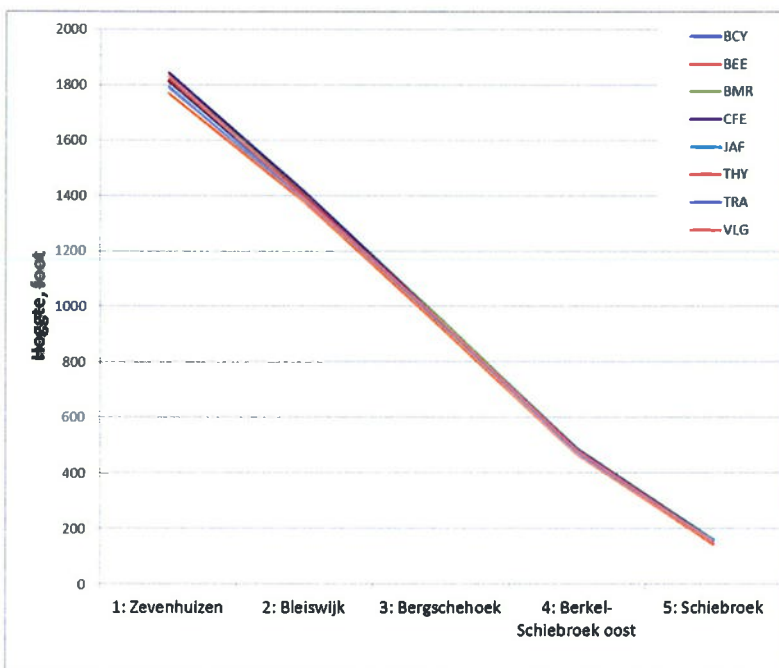
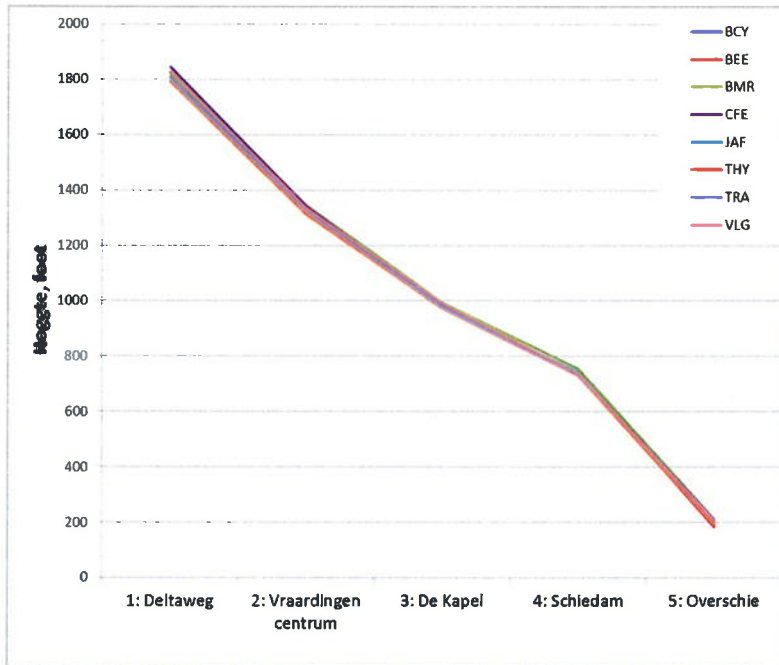
Het vertrekkend IFR-verkeer⁴ vanaf RTHA maakt gebruik van standaard vertekroutes die onder meer zijn vastgelegd in het Luchthavenbesluit. Tot een hoogte van tenminste 3000 ft wordt groot vliegverkeer op de route gehouden tenzij het vanuit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk is om het verkeer van de vertekroute te halen.

Voor naderend of aankomend verkeer zijn geen routes vastgelegd. Naderend verkeer wordt door de luchtverkeersleiding naar de landingsbaan begeleid door middel van instructies in koers, hoogte en snelheid. Omdat de verkeersleiding een zo standaard mogelijke werkwijze nastreeft ontstaan min of meer vaste patronen waarlangs het naderend verkeer naar de landingsbaan vliegt. Vanwege het ontbreken van vaste naderingsroutes zijn er ook geen regels vastgelegd voor het (toestaan van het) afwijken van naderingsroutes.

Naar aanleiding van meldingen van omwonenden over hinder ten gevolge van naderend verkeer, waarbij er tussen maatschappijen onderling verschillen zouden optreden qua vliegprocedure, is er door de DCMR in het jaarrapport 2016 onderzoek gedaan naar de hoogteprofielen zoals die door enkele maatschappijen worden gevlogen bij een nadering vanuit zuidwestelijk of noordoostelijke richting. De resultaten zijn hierna weergegeven.



⁴ IFR-verkeer: het vliegverkeer dat 'op instrumenten' vliegt heet IFR-verkeer, waarbij IFR staat voor Instrument Flight Rules.



1 ft (voet) is circa 0,3 meter

Overheveling slots

Op verzoek van RTHA zijn 1124 slots van de winter naar de zomer overgeheveld.

11. *Hoe wordt in de berekeningen rekening gehouden met seizoenseffecten (in de zomer is de overlast groter doordat ramen open staan, mensen buiten zijn en bovendien is er dan meer interferentie met Schiphol -waar in de zomer ook meer wordt gevlogen- met alle route-afwijkingen en geluids- en veiligheidseffecten die daarbij horen)?*

RTHA heeft aangegeven dat de overheveling van slots heeft plaatsgevonden omdat het aantal vluchten in de afgelopen winter relatief laag was. Het staat niet vast dat dit een volgend seizoen of enig ander seizoen wederom en op dezelfde schaal zal gebeuren. De spreiding van vluchten over de maanden wordt niet vastgelegd in een luchthavenbesluit.

Provinciale acties

Het belangrijkste maatschappelijke voordeel van uitbreiding is volgens de MKBA van RTHA het reistijdvoordeel, doordat reizigers op RTHA minder lang voor de vlucht op de luchthaven hoeven zijn. Het is onduidelijk waarop dat is gebaseerd aangezien de dominante vervoerder van RTHA, Transavia, dezelfde wacht/inchecktijden hanteert voor RTHA en Schiphol.

12. *Wat heeft de provincie gedaan om te achterhalen waarop het belangrijkste argument voor uitbreiding is gebaseerd?*

Het belangrijkste argument vóór uitbreiding van de geluidsruimte is dat de trendmatige groei van het maatschappelijk helikopterverkeer de geluidruimte voor het overige vliegverkeer terugdringt. Nu de totale geluidruimte nagenoeg volgevoerd wordt begint dit te knellen. Uitbreiding van de geluidsruimte is daarmee een instrument om bestaand gebruik van de luchthaven ook in de toekomst te kunnen accommoderen.

De BRR ziet in de regio overigens geen draagvlak voor uitbreiding van de geluidsruimte. Zie hiervoor het BRR-advies aan de Minister.

M.b.t. de MKBA en de wachttijd/inchecktijd: hierover is gesproken met de opstellers van de MKBA en met de luchthaven RTHA. Zie hiervoor de beantwoording van technische vragen 3259 en 3274.

Uitplaatsing helikopters

Naar aanleiding van het BRR advies heeft de gemeente Den Haag de BRR gevraagd de nooddiensten op RTHA te behouden.

13. *Geeft dit aanleiding om uitplaatsing van de helikopters te heroverwegen?*

Nee. Het door uw Staten geaccordeerde BRR advies is voor mij leidend. Het verkennen van mogelijkheden tot verplaatsing van het maatschappelijke helikopterverkeer maakt deel uit van het BRR-advies, en wordt momenteel uitgevoerd.

14. *Als uitplaatsing nog niet van de baan is, welke locaties zijn in beeld voor de uitplaatsing van de helikopters?*

Het onderzoek naar mogelijke alternatieve locaties loopt. Zie hiervoor de informatie in de bijgevoegde BRR-brief aan de raden en staten van 28 mei 2018

Onderzoek uitplaatsing RTHA

In Provinciale Staten werd breed gedragen dat de locatie van RTHA niet optimaal is voor vliegverkeer en dus op termijn een bestemmingswijziging gewenst is.

15. *Wat is de planning voor het onderzoek naar de mogelijkheden en effecten van zo'n bestemmingswijziging?*

Provinciale Staten hebben in hun besluit over het BRR-advies aan de Minister uitgesproken dat er draagvlak is voor de aanwezigheid van luchthaven RTHA. De aanwezigheid van luchthaven RTHA staat daarmee niet ter discussie.

Ik kan u meedelen dat de Tweede Kamer op 15 mei 2018 bij motie van de leden Paternotte (D66) en Van Brenk (50 Plus) besloten heeft tot nader onderzoek ten behoeve van een luchthaven in zee. (<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2018Z08787&did=2018D28565>).

Ik vertrouw erop u met deze informatie van dienst te zijn,

Hoogachtend,



Mevrouw A. Bom - Lemstra

Bijlagen:

- stand van zaken bericht BRR



Bestuurlijke Regiegroep
Rotterdam The Hague Airport

Voorzitter BRR

Contact
Dhr. K. de Jong
T 070 - 441 82 97
k.de.jong@pzh.nl

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum
28 mei 2018

Ons kenmerk
BRR-2018-006

Uw kenmerk
geen

Bijlagen
geen

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

Onderwerp
Stand van zaken ontwikkelingen RTHA

Geachte leden van de Raden en Staten,



Met deze brief stel ik u op de hoogte van de uitkomsten van het gesprek dat de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport (BRR)¹ op 10 april 2018 heeft gehad met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw C. van Nieuwenhuizen. Ik ben verheugd u te kunnen melden dat de minister het BRR advies op hoofdlijnen steunt.

Aanleiding voor het overleg met de minister was het verzoek van de BRR om haar advies over het te nemen luchthavenbesluit voor RTHA (d.d. 25 augustus 2017) toe te lichten. Omdat de toenmalige bewindsvrouw demissionair was, is besloten om dit gesprek over te laten aan de huidige minister.

Deze brief gaat in op de uitkomsten van het gesprek met de Minister. Aansluitend ga ik in op de voorlopige conclusies die de BRR hieraan verbonden heeft en op de stand van zaken met betrekking tot de aanpak van de regiedoelen.

Advies BRR

De belangrijkste conclusie in het BRR advies is dat er draagvlak bestaat voor de aanwezigheid van de luchthaven en de huidige vergunde geluidsruimte, maar dat er geen draagvlak is voor groei van de luchthaven buiten de vergunde geluidsruimte. De BRR heeft in het advies tevens aangegeven dat uitplaatsing van maatschappelijk helikopterverkeer (trauma en politie) naar een locatie elders groeimogelijkheden binnen de bestaande geluidsruimte kan bieden voor RTHA, mits dit gekoppeld wordt aan realisatie van een aantal regiedoelen, zoals het nemen van hinderbeperkende maatregelen.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Tram 9 en bus 65
stoppen dichtbij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.



¹ De BRR bestaat uit de gemeenten Rotterdam, Schiedam, Lansingerland en de provincie Zuid-Holland.

Het gesprek met de minister

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.

De BRR maakt hieruit op dat de minister het BRR-advies op hoofdlijnen ondersteunt. De BRR heeft vertrouwen in de ingezette lijn van de minister, die gekenmerkt wordt door werken aan herstel van vertrouwen en het betrekken van de omgeving². De BRR wil de concrete uitwerking en gevolgen voor de komende 3 tot 5 jaar verder gaan bespreken met het ministerie en de luchthaven. In de uitkomsten van het gesprek met de minister ziet de BRR hiervoor voldoende grondslag. De BRR wil daarbij ook afspraken maken over de lange termijn ontwikkeling van de luchthaven en het vliegverkeer voor de periode vanaf de herindeling van het luchtruim.

Stand van zaken aanpak regiодоelen

Het BRR-advies aan de minister koppelt het verplaatsen van het maatschappelijk helikopterverkeer aan regionale doelen, die betrekking hebben op het vergroten van het aandeel zakelijke bestemmingen, het vergroten van de economische meerwaarde van RTHA voor de regio, het verder beperken van hinder, verbetering van de communicatie, verbetering van de leefomgevingskwaliteit en versteviging van de governance.

De BRR is van mening dat met het realiseren van deze doelen niet gewacht hoeft te worden op een mogelijk uitplaatsing van het maatschappelijk helikopterverkeer. In oktober 2017 is hiervoor een plan van aanpak opgesteld. Aansluitend daarop is gestart met de uitvoering.

Hieronder informeer ik u over de laatste stand van zaken.

a. Kwartiermaker benoemd en aan het werk

Uit het verkenningsproces van Joost Schrijnen³, uitgevoerd voorafgaand aan het BRR-advies aan de minister, kwam naar voren dat er in de regio behoefte is aan een onafhankelijk tussenpersoon die de communicatieve schakel is tussen de luchthaven en omwonenden. Iemand die aan de slag gaat met zaken die tussen wal en schip dreigen te belanden. Omdat deze functie geheel nieuw is, is besloten eerst een kwartiermaker aan te stellen. In het voorjaar van 2018 is een profielschets opgesteld voor de aanstelling van een

² De minister heeft dit ook verwoord in haar kamerbrief over Lelystad (IENW/BSK-2018/33069 [link](#))

³ Joost Schrijnen heeft in de periode 2016-2017 in opdracht van de BRR een verkenning uitgevoerd. Zijn aanbevelingen zijn een belangrijke basis voor het BRR-advies aan de minister.

kwartiermaker welke in de Commissie Regionaal Overleg Rotterdam (CRO) is gepresenteerd.

De kwartiermaker is een wegbereider voor de nieuwe functie van Omgevingsmanager RTHA. Begin maart 2018 is de heer Ewald van Vliet, oud burgemeester van Lansingerland, gestart als kwartiermaker. Zijn opdracht is om aan de hand van gesprekken in de regio en met de luchthaven een voorstel te doen aan de BRR over de invulling van de functie en het profiel van de omgevingsmanager. De heer van Vliet is voortvarend gestart en zal zijn definitieve advies in de zomerperiode uitbrengen aan de BRR.

b. Hinderbeperkende maatregelen

De BRR heeft het overzicht van mogelijke hinderbeperkende maatregelen geactualiseerd en begin maart 2018 gepresenteerd in de CRO. Het overzicht geeft ook inzicht in de haalbaarheid en uitvoeringstermijn van de maatregelen. Uiteindelijk wil de BRR komen tot een Programma Hinderbeperkende Maatregelen RTHA waarin de concrete aanpak voor de uitvoering van verbetervoorstellen is beschreven. Daarvoor neemt de BRR momenteel het voortouw om met inbreng van de leden van de CRO te komen tot een prioritering van verbetervoorstellen. De volgende stap is met belanghebbenden en primair betrokkenen te komen tot afspraken over noodzakelijke uitvoeringsvoorwaarden als eigenaarschap, financiering, taken en verantwoordelijkheden. De CRO blijft daarbij een belangrijk klankbord om te komen tot een realistisch programma. De BRR initieert de samenwerking en voert de regie over het proces. De ambitie is om voor het einde van 2018 te kunnen beschikken over een overzicht van maatregelen met uitvoeringsafspraken en uitvoerende partijen.

c. Economische meerwaarde

Voor het formuleren van een werkwijze om te komen tot meer economische meerwaarde zijn verkennende gesprekken gevoerd met de gemeente Den Haag en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Zij onderschrijven het belang van en de wens voor het vergroten van de economische meerwaarde. Het blijkt echter ook voor deze partijen lastig dit te vertalen in tastbare maatregelen, initiatieven of projectvoorstellen. Samen met de MRDH zal daarom dieper op dit vraagstuk worden ingegaan.

Een lopend programma is het project Rotterdam The Hague Innovation Airport (RHIA). Het programma is gericht op een nieuwe clustervorming van bedrijvigheid gerelateerd aan de luchthaven en de hieraan verbonden processen. Het programma behelst momenteel een veertiental projecten op gebied van duurzaamheid, bereikbaarheid, crisishulpverlening en arbeidsmarkt. RTHA en de gemeente Rotterdam hebben voor de verdere ontwikkeling van dit programma op 5 maart 2018 tijdens het symposium RHIA een intentieverklaring getekend. Het symposium markeert de start van het programma. RTHA en Rotterdam werken het komende jaar toe naar een samenwerkingsovereenkomst of verzelfstandiging van het programma om de continuïteit te borgen, waarbij verbreding van het programma met meerdere partijen wordt nagestreefd.

d. Locatie-onderzoek helikopters

Begin dit jaar is een adviseur gecontracteerd die een inventarisatie uitvoert naar mogelijke locaties voor uitplaatsing van het maatschappelijk helikopterverkeer. Het Traumacentrum Zuidwest Nederland en de Landelijke Eenheid van de politie zijn nauw betrokken bij de begeleiding van het onderzoek. Zij brengen hun eisen en wensen in, evenals praktische kennis die van nut is voor de uitvoering van het onderzoek. Momenteel wordt een programma van eisen en wensen opgesteld en een eerste ruwe inventarisatie van locaties. Een definitieve presentatie van mogelijke alternatieve locaties verwachten wij tegen het einde van dit jaar.

Vooruitblik

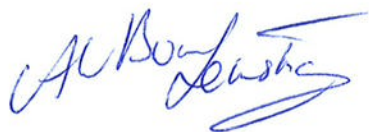
De BRR zet de aanpak van regio-doelen voort. In het najaar bespreken wij de bevindingen van de kwartiermaker en zijn aanbevelingen voor het inkleden van de functie van een omgevingsmanager. Ook maakt de BRR afspraken over hinderbeperkende maatregelen met relevante stakeholders.

Daarnaast verwachten wij voor eind 2018 de uitkomsten van het locatie-onderzoek voor het maatschappelijk helikopterverkeer.

Tot slot gaat de BRR met het Ministerie en de luchthaven RTHA de lange termijn ontwikkeling van de luchthaven en het vliegverkeer voor de periode vanaf de herindeling van het luchtruim bespreken.

Hoogachtend,

De Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport,



mw. Mr. A.W. Bom - Lemstra
voorzitter