

## Gevolgen van het al dan niet hebben actueel Luchthavenbesluit

In de laatste CRO vergadering is afgesproken dat ondergetekenden een notitie zouden opstellen naar aanleiding van de discussie over de gevolgen van het al dan niet hebben van een actueel luchthaven besluit.

Op basis van de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) moet op enig moment de thans vigerende omzettingsregeling vervangen worden door een nieuw vast te stellen luchthavenbesluit. De vigerende omzettingsregeling is ontstaan door een één op één omzetting van het laatste aanwijzingsbesluit op basis van de luchtvaartwet naar een tijdelijk en onvolledig luchthavenbesluit op basis van de wet luchtvaart. In een brief<sup>1</sup> van de minister aan de Tweede Kamer over het luchthavenbesluit van Rotterdam The Hague Airport worden twee scenario's aangegeven:

1. Er kan pas een nieuw luchthavenbesluit met significante groei worden vastgesteld als een nieuwe luchtvaartnota (planning 2019) en een nieuwe luchtruimindeling (planning 2023) zijn vastgesteld.
2. De minister verwacht medio 2019 een aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit, de proceduredtijd hiervan bedraagt circa 1 jaar. Deze zou dan medio/eind 2020 van kracht kunnen worden.

Er zijn een aantal redenen om vanuit het belang van de omgeving te pleiten voor een snelle besluitvorming over het Luchthavenbesluit:

### 1. Maatschappelijk noodzakelijk verkeer

Spoedeisend en maatschappelijk gewenst verkeer zoals de trauma- en politiehelikopters hebben een logische plek op luchthavens zoals Rotterdam The Hague Airport. Hier zijn immers alle faciliteiten aanwezig om bedoeld verkeer veilig af te handelen. Een alternatief voor het verplaatsen van de locatie van het maatschappelijk verkeer zoals door Schrijnen is bepleit is niet haalbaar gebleken.

Vanuit de Erasmus MC, Politie en luchthaven is tijdens een recente hoorzitting in de 2<sup>e</sup> kamer aangedrongen op meer zekerheid (juridische basis) voor het gebruik van de luchthaven voor maatschappelijk noodzakelijk verkeer. Ze pleiten voor het vastleggen van geluidsruimte voor dit Maatschappelijk Noodzakelijke verkeer in de het nieuwe luchthaven besluit. Ze dringen daarbij aan op tempo.

### 2. Relatie met hinder beperkende maatregelen

Het tijdspad waarop een nieuw luchthavenbesluit wordt vastgesteld heeft een directe invloed op de haalbaarheid van een groot aantal hinder beperkende maatregelen. Een groot aantal van de deze maatregelen is beter of slechts uitsluitend uitvoerbaar bij het vaststellen van een nieuw luchthavenbesluit. Het maakt daarom voor de verschillende maatregelen uit of een nieuw luchthavenbesluit in 2020 komt of pas na 2023. Dit geldt bijvoorbeeld (maar niet uitsluitend) voor het verder beperken van vliegtuigtypen, het wijzigen nachtrechtime of het vaststellen van een maximaal aantal nachtvluchten.

### 3. Ruimte door stillere vliegtuigen.

Door de ontwikkeling naar steeds stillere vliegtuigen ontstaat er vrije geluidsruimte. De vraag hoe hiermee om te gaan. Bij Schiphol (en andere luchthavens) werd gesproken over de zogenoemde 50/50 regel. Deze regel gaat er vanuit dat er twee grenzen zijn (aantal bewegingen én geluid). Als er meer bewegingen binnen dezelfde geluidsgrenzen kunnen plaatsvinden dan mag slechts de helft van deze vrijgekomen ruimte daadwerkelijk gebruikt worden. De andere helft wordt als milieuwinst aan de omwonenden gegeven waarmee de geluidszone feitelijk kleiner wordt. Er kan natuurlijk ook voor een andere verdeling gekozen worden.

Zolang er geen (nieuw) luchthavenbesluit genomen is geldt voor RTHA slechts één grens te weten een geluidsgrens (en geen aantal bewegingen). Dit betekent dat bij het stiller worden van de vloot zonder een nieuw luchthavenbesluit alle vrijkomende ruimte ten gunste komt van de luchtvaartmaatschappijen. In een nieuw luchthavenbesluit zouden hierover afwijkende afspraken gemaakt kunnen worden.

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 31936 nummer 488 d.d. 20 juni 2018

De komende jaren zullen er steeds meer vliegtuigen van de nieuwste generatie komen: deze zomer vloog Corendon een aantal vluchten met de Boeing 737MAX, sinds eind 2018 vliegt Pegasus structureel met de Airbus A320Neo naar Istanbul en inmiddels is de eerste Boeing 737MAX geleverd aan TUI Nederland. De verwachting is dat de productie van de Boeing 737NG waarmee Transavia nu vliegt in 2019 gestaakt wordt. Alle nieuwe Boeing 737's zullen dan van de stillere MAX-serie zijn. Transavia heeft aangegeven te verwachten om vanaf 2021 Boeing 737Max vliegtuigen toe te voegen aan haar vloot.

Hoe later een besluit genomen wordt hoe meer vliegtuigen in de tussentijd al vervangen zijn door stillere vliegtuigen zonder dat er de kans is dat een dergelijke regel van kracht is.

#### 4. Ruimtelijke ordening

Met de huidige omzettingsregeling zijn de ruimtelijke ordeningsbeperkingen ten behoeve van vliegveiligheid niet optimaal geregeld. Een nieuw luchthavenbesluit zal immers middels een voorbereidingsbesluit voor het eerste maal deze beperkingen "automatisch" opleggen aan de vigerende of nog vast te stellen bestemmingsplannen in een straal van circa 10 kilometer rondom de luchthaven. Nu moeten deze beperkingen nog "handmatig" worden bijgehouden.

#### Afsluitend

Volgens de experts kan de huidige omzettingsregeling uit 2013 die thans functioneert als luchthavenbesluit niet worden aangepast maar moet deze vervangen worden door een nieuw luchthavenbesluit.

Door de discussie over de toekomst van de luchthaven dreigt Rotterdam The Hague Airport de laatste luchthaven in Nederland te worden die nog niet beschikt over een volwaardig luchthavenbesluit. Dit lijkt het een herhaling van de periode 1971-2001 te worden waarbij Rotterdam The Hague Airport als laatste luchthaven in Nederland een nachtrecht en geluidzone kreeg omdat de betrokken partijen het niet eens konden worden over de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven.

Zolang er geen (nieuw) luchthavenbesluit wordt vastgesteld zijn diverse maatregelen voor hinderbeperkingen niet of beperkt uitvoerbaar en blijft er onzekerheid bij luchthaven, omwonenden en de regio over de verdere ontwikkeling van de luchthaven.

Rotterdam, 04-02-2019

Steven van der Kleij

Hans van der Vlist