



Aan de Gemeenteraad

Onderwerp:

Initiatiefnotitie "De vlucht vooruit" van raadslid R. Seegers-Hoogendoorn (CDA)

Op welke gronden deze brief?/Waarom nu voorgelegd

De initiatiefnotitie "De vlucht vooruit" van raadslid Seegers-Hoogendoorn (18bb11309) is 23 januari 2019 ingebracht in de commissie EDEM in het kader van de behandeling van Rotterdam The Hague Airport.

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/begroting/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:

- Advies van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 28 augustus 2017 (bijlage bij brief aan de gemeenteraad d.d. 25 oktober 2017 kenmerk 17bb7696 inzake moties in het kader van een nieuw luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport);
- Beantwoording van de schriftelijke vragen d.d. 18 mei 2018 van het raadslid R.T.J. van der Velden (Partij voor de Dieren) over Zwakheden maatschappelijke kosten-batenanalyse Rotterdam The Hague Airport (18bb6479).
- Beantwoording van de schriftelijke vragen d.d. 29 mei 2018 van het raadslid R.T.J. van der Velden (Partij voor de Dieren) over Tijd voor bindende afspraken vliegverkeer RTHA (18bb3687).
- Brief aan de gemeenteraad d.d. 11 december 2018 over de uitkomsten samenwerkingsagenda regiodoelen Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport (BRR; 18bb010463).

Toelichting:

De initiatiefnota roept op om opnieuw "een richtinggevend besluit te nemen waar stad en vliegveld een paar decennia mee vooruit kunnen". Startpunt voor zo'n besluit is volgens de nota het bekijken van "de rol van RTHA op zichzelf en zoals het bedoeld is".

Het college waardeert de inzet van de initiatiefnemer op dit onderwerp en deelt veel van de zorgen die de nota adresseert. De regelgeving rondom de luchthaven ligt echter grotendeels bij andere overheden. Dit maakt het onmogelijk om nu volledig aan deze oproep te voldoen, maar wij gaan graag en welwillend in op de genoemde discussiepunten.

Wat betreft de rol van RTHA en een te nemen besluit hierover, wordt het gebruik van de luchthaven voor een belangrijk deel bepaald door het luchthavenbesluit, waarvoor de minister van infrastructuur en waterstaat bevoegd gezag is. De regio, bij monde van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport (BRR), heeft augustus 2017 de minister van Infrastructuur en Waterstaat hierover geadviseerd. De minister heeft aangegeven belang te hechten aan dit advies. Desalniettemin is het aan haar om een besluit te nemen.

Samengevat moet volgens de initiatiefnota eerst worden vastgesteld wat de regio nodig heeft en wat het belang van RTHA voor de regio is als het gaat om de toekomstvisie op RTHA. Deze toekomstvisie moet de uitkomst van een discussie zijn tussen de verschillende belanghebbenden in de regio.

Vanaf de publicatie van de concept MER en MKBA van de luchthaven maart 2016 heeft het college in samenwerking met de colleges van Lansingerland, Schiedam en provincie Zuid-Holland de handschoen om een toekomstvisie op te stellen opgepakt. Het doorlopen proces zien wij als de invulling van de opgave om partijen bij elkaar te brengen. Een onafhankelijk verkenner heeft in opdracht van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport (BRR) uiteenlopende betrokkenen in de regio gehoord en geconsulteerd, waaronder de toenmalige commissie Economie, Haven, Mobiliteit en Duurzaamheid en leden van de Commissie Regionaal Overleg waarin uiteenlopende belanghebbenden zitting hebben. Vervolgens heeft deze verkenner februari 2017 de BRR geadviseerd over het draagvlak voor een nieuw luchthavenbesluit. Zijn rapportage is de basis van het advies van de BRR aan de toenmalige staatssecretaris van infrastructuur en milieu, echter pas nadat een concept advies in de maanden mei en juni van 2017 in de gemeenteraden van eerder genoemde gemeenten en provinciale staten is besproken en de uitkomsten hiervan in het definitieve advies verwerkt (bijlage brief college aan gemeenteraad kenmerk 17bb7696 d.d. 25 oktober 2017). Mede gelet op de uitgebreide procedure en brede consultatie ziet het college met dit advies het gemeenschappelijk standpunt van de regio over de toekomst van de luchthaven verwoord.

Het advies aan de toenmalige staatssecretaris luidt de huidige totale vergunde geluidsruimte niet te verruimen omdat er "draagvlak bestaat voor de aanwezigheid van de luchthaven met zijn regionale functies en de instandhouding van de huidige totale vergunde geluidsruimte, maar dat er geen draagvlak is voor groei van de luchthaven met verruiming van de vergunde geluidsruimte." Daarnaast is het advies extra handhavingspunten op te nemen, het aantal nachtvluchten te begrenzen en emissienormen in het luchthavenbesluit op te nemen. In haar advies geeft de BRR tevens aan regiodoelen geformuleerd te hebben en onderzoek uit te (laten) voeren naar de haalbaarheid van alternatieve locaties voor een helikopterhaven voor het maatschappelijk helikopterverkeer dat nu op Rotterdam The Hague Airport gestationeerd is. Aansluitend is een Samenwerkingsagenda Regiodoelen RTHA door de leden van de BRR opgesteld.

Over de uitkomsten hebben wij u december 2018 geschreven (brief aan de raad kenmerk 18bb010463, d.d. 11 december 2018). Het advies van de BRR van augustus 2017 is hierin onveranderlijk gebleven. Er zijn naar ons oordeel tot op heden namelijk geen feiten of inzichten geweest die aanleiding geven voor een aanpassing van dit advies.

Het hierboven geschetste proces zien wij als de invulling van de opgave om als regionale overheden partijen bij elkaar te brengen. Ook de Commissie Regionaal Overleg (CRO) is als wettelijk ingesteld orgaan de plek "om omwonenden, vliegveld en ondernemers aan tafel te krijgen en hen te begeleiden naar een gezamenlijk kader." Maar zoals de BRR aangaf (bijlage bij brief aan de raad kenmerk 18bb010463, d.d. 11 december 2018) constateert zij tegelijkertijd, en helaas, dat de wensen en behoeften van de leden van de CRO te veel uiteenlopen om tot dit gemeenschappelijk kader te komen.

Over de MKBA hebben wij u 18 mei 2018 (kenmerk 18bb6479) geschreven dat een nieuwe MKBA zal moeten worden opgesteld, wettelijk door de luchthaven als initiatiefnemer. Het is ons nog niet bekend welke scenario's hierin worden meegenomen. Wij zullen voor onze oordeelsvorming ook kennisnemen van de bevindingen van de externe toetsing en *second opinions* en altijd nog de mogelijkheid hebben zelf extern advies in te winnen. Wij leggen de prioriteit bij het verminderen van hinder. Krimp van de luchthaven is in het kader van milieu- en klimaateffecten van vliegverkeer niet langer ondenkbaar. De mogelijkheid van een krimpscenario willen wij opnieuw binnen de BRR bespreken in het kader van een nog te bepalen zienswijze over een nieuw luchthavenbesluit.

Het nieuwe luchthavenbesluit dat door de minister van infrastructuur en waterstaat genomen wordt, is bepalend voor de toekomst van de luchthaven. In de afweging die de minister daarbij zal maken spelen naar verwachting ook de belangen van de luchthaven en de nationale belangen een rol. De in de notitie onder 'breder perspectief' genoemde duurzaamheidsdoelstellingen en het verminderen van hinder behoren volgens de minister tot de doelstellingen van de luchtruimherziening. Wij delen de mening dat duidelijkheid over het nationale beleid en de herindeling van het luchtruim nodig is en vinden het verstandig dat de minister met een luchthavenbesluit hierop wacht. Beide zijn omvangrijke operaties die de nodige tijd en voorbereiding vragen mede vanwege de complexiteit van de materie en de reikwijdte van deze besluiten. Wij verwachten daarom niet dat dit versneld kan worden of een nieuw luchthavenbesluit voor RTHA een aanleiding hiervoor zal zijn. De minister heeft overigens december 2017 aangegeven zich bewust te zijn van de urgentie van de herindeling (brief aan de Tweede Kamer d.d. 18 december 2017, kenmerk IenW/BSK-2017/311176.01; <https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/herziening-luchtruim/documenten/herziening-luchtruim/default.aspx#folder=1222802>)

In het kader van nationaal beleid en de vrees voor RTHA als overloop van Schiphol, merken wij op dat het helaas niet lukt op bestemming, vluchten of luchtvaartmaatschappijen te sturen; noch door de minister van infrastructuur en waterstaat, noch door de exploitant of eigenaar van een luchthaven. Het feit dat de minister haar voorgestelde verkeersverdeelregel tussen Schiphol en Lelystad voorlopig heeft ingetrokken, illustreert dit (brief aan de Tweede Kamer d.d. 14 december 2018 kenmerk IENW/BSK-2018/275846;

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/12/14/toelichting-op-intrekking-notificatie-verkeersverdelingsregel-schiphol-lelystad-airport>). Dit betekent overigens ook dat het niet mogelijk is op gewenste (zakelijke) bestemmingen te sturen. De BRR heeft deze conclusie getrokken, nadat zij kritisch heeft gekeken naar de ruimte die nationale en Europese wetgeving daarbij biedt (bijlage bij brief aan de raad kenmerk 18bb010463, d.d. 11 december 2018).

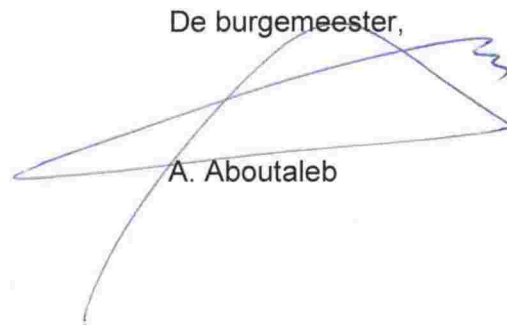
Financiële en juridische consequenties/aspecten

Er zijn geen financiële en juridische consequenties

De secretaris,

V.J.M. Roozen

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De burgemeester,

A. Aboutaleb

Bijlage(n): geen