

Vergaderjaar 2018–2019

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 576

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 januari 2019

Tijdens het Algemeen Overleg Luchtvaart d.d. 5 december 2018 (Kamerstuk 31 936, nr. 573) heb ik uw Kamer toegezegd haar te informeren zodra er meer bekend is over mogelijke alternatieve locaties voor politie- en traumaverkeer op Rotterdam The Hague Airport (RTHA). Bij dezen doe ik u het onderzoeksrapport over mogelijke alternatieve locaties toekomen. Het rapport is reeds openbaar.¹

Aanleiding onderzoek

Het onderzoek heeft plaatsgevonden naar aanleiding van het eerder door de Bestuurlijke Regiegroep RTHA (BRR), die bestaat uit de provincie Zuid-Holland en de gemeentes Lansingerland, Rotterdam en Schiedam, aan mijn ambtsvoorganger uitgebrachte advies d.d. 25 augustus 2017 over het regionaal bestuurlijk draagvlak voor een vast te stellen luchthavenbesluit RTHA.² Uit dat advies blijkt dat er geen regionaal bestuurlijk draagvlak is voor een verruiming van de vergunde geluidsruimte, maar dat groei alleen kan worden verwezenlijkt door optimalisatie van het commerciële zakelijke luchtverkeer binnen de huidig vergunde geluidsruimte. Omdat in de afgelopen jaren het gebruik van de vergunde ruimte door het maatschappelijk verkeer is gegroeid, heeft de BRR geadviseerd te verkennen of er een alternatieve locatie gevonden kan worden waardoor er op RTHA groeimogelijkheden zouden ontstaan voor groot commercieel verkeer binnen de vergunde ruimte.

In het najaar van 2017 heeft de gemeente Rotterdam namens de BRR een extern en onafhankelijk adviseur opdracht gegeven tot het uitvoeren van de eerste (verkennde) fase van een onderzoek naar mogelijke alternatieve locaties in de regio voor een helikopterhaven voor het maatschap-

¹ https://www.zuid-holland.nl/algemeen/zoeken/?s=0&filter=0&getfields=*%&hl=nl&q=locatie+helihaven

² <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/luchtvaart/rotterdam-the-hague/>

pelijk verkeer (in casu de trauma- en politiehelikopter) dat vanaf RTHA plaatsvindt. Doel van het onderzoek is de informatie voor de belanghebbenden ten aanzien van een eventueel besluit over verplaatsing van het maatschappelijke helikopterverkeer van RTHA naar een alternatieve locatie beschikbaar te maken. Dit is gedaan door inzicht te bieden in de eisen die gesteld worden aan een locatie voor helikopters en of potentiële locaties daaraan voldoen.

Uitkomsten onderzoek en conclusies BRR

De BRR constateert dat er geen locaties zijn die aan de eisen en wensen van alle betrokkenen voldoen: de gemeenten en provincie in de BRR, gebruikers (Mobiel Medisch Team, Nationale Politie), Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Rotterdam The Hague Airport. Buiten de luchthaven zijn locaties te vinden die ruimtelijk inpasbaar zijn en tot minder gehinderden door geluid leiden. De onderzoekers oordelen dat die echter niet voldoen aan de vliegveiligheids- en inzetbaarheidseisen van LVNL en van de gebruikers, te weten het Medisch Mobiel Team en de Nationale Politie. Een verplaatsing op de luchthaven zelf levert wat betreft reductie van geluidshinder onvoldoende voordeel op – het aantal gehinderden neemt niet af en bij één locatie mogelijk zelfs toe – en gaat niet gepaard met een besparing van kosten. Ten slotte komt er bij een verplaatsing op de luchthaven geen geluidsruimte vrij waardoor dit voor RTHA niet genoeg voordelen biedt. BRR heeft besloten verder geen vervolgonderzoek te doen naar alternatieve locaties.

Vervolg lenW

Ten overvloede wijs ik u er op dat er geen nationale capaciteitsopgave voor RTHA is. In de Luchtvaartnota 2009 (Kamerstuk 31 936, nr. 1) is opgenomen dat de luchthaven moet groeien binnen de contouren die zijn vastgelegd. lenW constateert echter dat sinds het uitkomen van de Luchtvaartnota onder meer is besloten tot inzet van de traumahelikopter op RTHA gedurende het gehele etmaal. Dit gebruik is sindsdien fors toegenomen, evenals het gebruik van de politiehelikopter. De toename van dit maatschappelijk verkeer heeft geleid tot een afname van de beschikbare ruimte voor het groot commercieel verkeer.

Ik onderken de problematiek van het maatschappelijk verkeer op RTHA. In de Luchtvaartnota 2020–2050 zal ik een nadere visie opnemen over de rol van general aviation op Nederlandse luchthavens, waaronder het maatschappelijk verkeer.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga