

Vergaderjaar 2021–2022

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 934

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 april 2022

Per brief van 3 november 2021 (Kamerstuk 31 936, nr. 892) is uw Kamer geïnformeerd over de laatste stand van zaken met betrekking tot het participatieproces voor de luchthaven Rotterdam The Hague Airport (RTHA). Dit proces wordt in opdracht van de luchthaven uitgevoerd door twee onafhankelijke bureaus (procesbegeleiding). Doelstelling van het proces is om met belanghebbenden uit de omgeving toe te werken naar een gewenste ontwikkelrichting voor de luchthaven, waarin zoveel mogelijk betrokken belangen een plek hebben. Deze ontwikkelrichting kan vervolgens door de luchthaven worden gebruikt voor de aanvraag van een Luchthavenbesluit. Inmiddels is in het proces door de participanten een zogenoemd «*Voorlopig pakket participatieproces RTHA*» vastgesteld¹. Met deze brief bied ik u dit pakket aan en schets ik u het vervolgproces.

Het voorlopig pakket is een tussenresultaat uit het participatieproces. De deelnemende participanten² hebben in het participatieproces aan elkaar aangegeven dat dit pakket meerwaarde bevat ten opzichte van de huidige situatie, geen absolute breekpunten bevat, een goede basis geeft voor uitwerking tot een voorkeursscenario en het best haalbare resultaat voor de betrokken partijen is gegeven alle belangen aan tafel. Gelet hierop is tussen de participanten afgesproken dat zij dit voorlopig pakket in de periode april – mei 2022 voorleggen aan hun eigen achterban. Op die manier wordt inzichtelijk of het pakket kan rekenen op regionale steun en draagvlak. Vanaf juni vindt dan onder regie van de procesbegeleiding een nieuwe dialoogronde met de participanten plaats om te komen tot een

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Opgemerkt moet worden dat de bewonersvertegenwoordiger van de gemeente Rotterdam als ook de Vereniging Bewoners tegen Vliegtuigoverlast Rotterdam Airport (BTV) niet meer deelnemen aan het proces, omdat zij zich niet konden verenigen met de spelregels van het proces en/of onvoldoende vertrouwen hadden dat hun belangen op een goede manier inhoudelijk gediend zouden worden in het proces.

definitief voorkeursscenario, dat de luchthaven kan gebruiken als basis voor de aanvraag van een Luchthavenbesluit.

Voorlopig pakket participatieproces RTHA

Het voorlopig pakket is opgezet langs drie hoofdlijnen.

1. Reduceren van de hinder

Er worden maatregelen voorgesteld om het verkeer in de nacht te verminderen (bijvoorbeeld door minder ruimte te bieden voor vertraagd verkeer buiten de reguliere openingstijden, door business aviation niet meer toe te staan tussen 02.00 en 06.00 uur en een maximum te stellen aan de hoeveelheid businessverkeer in het restant van de nacht). Ook wordt voorgesteld om het verkeer aan de randen van de dag te bevrozen op het niveau van gebruiksjaar 2019 en de eis te stellen dat – op basis van een ingroeimodel – alleen de stilste vliegtuigen tussen 07.00 en 08.30 mogen starten vanaf de luchthaven.

2. Het gebruik van de luchthaven

Voorgesteld wordt dat de gebruiksruijnte op de luchthaven wordt gesplitst in een deel regulier verkeer en een deel voor spoedeisende hulpverlening en politietaken. Daarnaast wordt voorgesteld dat vlootvernieuwing gedeeltelijk kan worden ingezet voor extra vliegtuigbewegingen, maar alleen tussen 08.30–21.00 uur (op momenten dat de hinder geringer is). Uitgegaan wordt van een 50/50 verdeling tussen sector en omgeving.

3. Overige afspraken

Het gaat in dit geval over het verminderen van emissies om de luchtkwaliteit rond de luchthaven te verbeteren en om de doelstellingen op het gebied van CO₂ te realiseren. Daarnaast wordt ingezet op afspraken over de ruimtelijke ordening (hoe gaan gemeenten om met woningbouw in de omgeving van de luchthaven) en innovatie (voortzetten Rotterdam The Hague Innovation Airport).

Reactie ministerie

Op dit moment bezie ik dit voorlopig pakket primair vanuit de publieke belangen zoals die in de Luchtvaartnota 2020 – 2050 zijn opgenomen (Kamerstuk 31 936, nr. 820). In dat kader is voor de regionale luchthavens een aantal concrete opgaven relevant, zoals:

- Luchthavens moeten zorgen voor een reductie van geluid(hinder).
- Luchthavens moeten zorgen voor het verminderen van de uitstoot van CO₂ en schadelijke stoffen.
- Luchthavens kunnen groei verdienen, indien de hinder aantoonbaar omlaag wordt gebracht.
- Aan luchthavens wordt gevraagd om een regionale verkenning uit te voeren naar de gewenste toekomstontwikkeling van de luchthaven, met betrokkenheid van regionale stakeholders.

Met het voorlopig pakket dat voor ligt lijkt op hoofdlijnen aan deze opgaven te worden voldaan. Als perspectief is bijvoorbeeld neergezet dat nachtvluchten moeten worden teruggebracht en dat de randen van de dag moeten worden ontzien. Ook komt er een aparte gebruiksruijnte voor spoedeisende hulpverlening en politietaken.

Echter, een definitief oordeel kan ik – vanuit mijn rol als bevoegd gezag voor het vast te stellen Luchthavenbesluit voor RTHA – pas geven als het voorlopig pakket verder is geconcretiseerd en is omgezet in een aanvraag voor een Luchthavenbesluit door de luchthaven. Immers, op dat moment ontvang ik ook onderbouwende documenten van de luchthaven, zoals een economische onderbouwing (inclusief een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse) en een Milieueffectrapport. Tevens heb ik dan inzicht in de mate waarin het pakket draagvlak heeft onder de belanghebbenden.

Vervolgproces

In april en mei 2022 raadplegen de deelnemende participanten hun eigen achterban om reacties op het voorlopig pakket te horen. Parallel zullen de deelnemende participanten verder werken aan het concretiseren van de opgenomen afspraken en bezien in hoeverre afspraken ook uitvoerbaar en handhaafbaar zijn. In juni 2022 vindt dan onder regie van de procesbegeleiding een tweede gespreksronde plaats over het voorlopig pakket met als doel te komen tot een voorkeursscenario, dat uiterlijk in november 2022 wordt opgeleverd. Spoedig daarna verwacht ik van de luchthaven dat zij start met het traject om te komen tot een aanvraag voor een Luchthavenbesluit, inclusief de uitvoering van onderbouwende studies zoals een Milieueffectrapport. In lijn met de Uitvoeringsagenda van de Luchtvaartnota is de planning er daarna op gericht dat het ministerie als bevoegd gezag het Luchthavenbesluit uiterlijk eind 2024 vaststelt.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers