

Vergaderjaar 2022–2023

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 1024

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 december 2022

Bij brief van 24 november jl. heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat verzocht om een reactie op een brief van 14 november jl. van de Vereniging Bewoners tegen Vliegtuigoverlast te Rotterdam (hierna: BTV). Hierbij ontvangt u de reactie op dit verzoek.

In de brief informeert de BTV mij over het participatietraject Rotterdam The Hague Airport (RTHA) en stelt dat het gefaald heeft, omdat de omwonenden van RTHA daarbij niet (afdoende) gehoord zouden zijn. De BTV benoemt daarbij onder meer het ontbreken van de commissie regionaal overleg (CRO) RTHA als deelnemer aan het participatietraject als oorzaak. Voorts stelt de BTV dat een gedegen participatietraject waarin omwonenden gelijkwaardig worden betrokken noodzakelijk is, voorafgaande aan de besluitvorming omtrent de aanvraag voor een nieuw Luchthavenbesluit. BTV vraagt mij hoe dit bewerkstelligd wordt.

Participatieproces Rotterdam The Hague Airport (RTHA)

In de Luchtvaartnota 2020–2050 is opgenomen dat luchthavens in voorbereiding op een nieuw Luchthavenbesluit samen met belanghebbenden de gewenste ontwikkeling van de luchthaven verkennen. Vanuit deze opgave, die overigens geen wettelijke status heeft, heeft RTHA door middel van het participatietraject een regionale verkenning uitgevoerd. Voor het participatietraject was RTHA derhalve als opdrachtgever verantwoordelijk. Het is daarom niet aan het ministerie om zich uit te laten over eventuele (individuele) deelnemers, de positie van bewonersvertegenwoordigers, of de procedurele aanpak, waaronder de in de brief van de BTV beschreven (on)mogelijkheid voor de BTV om als toevoerder aan het participatietraject deel te nemen. Ook wordt verwezen naar de brief aan de Kamer van 29 oktober 2021 over de klacht van de BTV tegen het

participatietraject RTHA en het verzoek van de BTV om (het vervolg van) dit traject te schorsen.¹

In de brief aan de Kamer van 15 november jl.² is aangegeven dat het participatietraject zijn waarde gehad heeft omdat het inzichtelijk gemaakt heeft wat de belangen en standpunten van participanten zijn. Het is duidelijk geworden dat deze helaas niet op alle punten met elkaar te verenigen zijn. Dat betekent dat nadere keuzes gemaakt moeten worden voor de toekomstige ontwikkeling van RTHA. Om daartoe te komen dient de luchthaven allereerst een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) bij het ministerie in. Hierin maakt de luchthaven onder meer kenbaar welke toekomstscenario's in de Milieueffectrapportage (MER) onderzocht worden. Voordat de Minister van IenW de NRD vaststelt, wordt deze in concept ter inzage gelegd, zodat ook (organisaties van) omwonenden daarover hun mening kunnen geven. Met het luchthavenbesluit, waar het MER onderdeel van is, maakt de Minister van IenW keuzes over de toekomstige ontwikkeling van RTHA. Het ontwerp van het luchthavenbesluit wordt net zoals de NRD ter inzage gelegd. Ook hierover kunnen (organisaties van) omwonenden hun mening geven.

In de brief aan de Kamer van 15 november jl. is tevens aangegeven dat bij de afweging die het ministerie maakt over de toekomstige ontwikkeling van RTHA gekeken wordt naar de publieke belangen uit de Luchtvaartnota, de effecten en het draagvlak. Naast het *Eindproduct Participatietraject Nieuw Luchthavenbesluit RTHA* van 15 november jl.³ en de reflecties van de deelnemers daarop, worden de zienswijzen daar uiteraard bij betrokken.

Commissie Regionaal Overleg (CRO)

In de brief haalt de BTV de Regeling commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis aan en stelt op basis van artikel 6 dat alleen bewoners aan de CRO mogen deelnemen die een bewonersorganisatie vertegenwoordigen en door deze organisatie worden voorgedragen. Deze stelling deel ik niet. Als uitwerking van artikel 8.59, tweede lid, jo. artikel 8.75, vierde lid, van de Wet luchtvaart zijn in de Regeling nadere regels vastgesteld. Hierin is onder meer opgenomen dat voor de omwonenden van de luchthaven, twee vertegenwoordigers deelnemen aan de CRO. Hieraan is niet de eis verbonden dat deze omwonenden lid zijn van een bewonersvertegenwoordiging. Als dat wel de bedoeling is, zou dat specifiek in de Regeling opgenomen moeten worden. In een brief van 21 november jl. aan de CRO-voorzitters is overigens voor de versterking van de bewonersvertegenwoordiging het idee geopperd een rol weg te leggen voor het college van Burgemeesters en Wethouders en de gemeenteraad. Met de verzamelbrief luchtvaart van 23 december jl. is de Kamer hierover geïnformeerd.⁴

De BTV stelt op basis van artikel 7 van de Regeling dat de CRO RTHA aan het participatietraject had moeten deelnemen en dat de voorzitter erop had moeten toezien dat de belangen van omwonenden van RTHA werden behartigd. Ook deze stelling deel ik niet. Zoals hierboven aangegeven, was deelname aan het participatietraject RTHA een verantwoordelijkheid van de projectorganisatie. In artikel 8.59, eerste lid van de Wet luchtvaart staat dat de CRO tot taak heeft om door overleg een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 890.

² Kamerstuk 31 936, nr. 999.

³ Eindproduct participatietraject Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport.pdf.

⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 1025.

van de betrokkenen. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de CRO om daar nader invulling aan te geven, zoals verwoord in artikel 7 van de Regeling. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt niet alleen bij de voorzitter. Het is daarnaast niet de taak van de (voorzitter van de) CRO om recht te doen aan het belang van één (groep van) betrokkene(n), zoals de BTV in de brief stelt.

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