

Vergaderjaar 2022–2023

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 999

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 november 2022

Sinds eind 2020 wordt in opdracht van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport door een onafhankelijke projectorganisatie gewerkt aan een regionale verkenning inclusief een participatietraject waarin met belanghebbenden uit de omgeving wordt toegewerkt naar een ontwikkelrichting voor de luchthaven. Uw Kamer is periodiek geïnformeerd over de stand van zaken van het proces.¹ Op 12 april 2022 is een tussentijds resultaat van het participatieproces in de vorm van een «*Voorlopig pakket participatieproces RTHA*» gedeeld.²

Met deze brief wordt uw Kamer geïnformeerd over de afronding van het participatieproces, ontvangt uw Kamer de daarvoor opgestelde einddocumenten en wordt het vervolgproces richting vaststelling van een Luchthavenbesluit geschetst.

Participatieproces

Na het opleveren van het voorlopig pakket op 12 april jl. hebben de deelnemende participanten in de periode april-mei het pakket voorgelegd aan hun eigen achterban. Aan het einde van die periode bleek dat de belangen en standpunten van de verschillende participanten op bepaalde punten te ver uiteenliepen om tot een ontwikkelrichting van de luchthaven te komen, die door alle participanten kon worden onderschreven. In de periode juni tot en met oktober is de situatie besproken, is door participanten besloten om het participatieproces af te ronden en is gewerkt aan het documenteren van de resultaten. Dit heeft geleid tot de oplevering van een vijftal documenten, waarmee het participatieproces wordt afgerond:

¹ Meest recent op 31 mei 2022, Kamerstuk 31 936, nr. 939.

² Kamerstuk 31 936, nr. 934.

1. Een oplegger met uitleg over opgeleverde einddocumenten;
2. Een eindproduct participatieproces (EPP) waarin de bereikte inhoudelijke uitkomsten worden beschreven (en waarin ook helder wordt over welke punten verschil van inzicht bestaat);
3. Een cijfermatige doorrekening van het EPP (onder andere over geluid);
4. Een bundel met reflecties van participanten op het voorliggende EPP;
5. Een verslag van het doorlopen proces.

Deze documenten bied ik uw Kamer hierbij aan.

Inhoudelijke voorstellen

Het EPP bevat verschillende voorstellen om de hinder voor de omgeving te reduceren, zowel in de nachtperiode (23.00–07.00 uur) als aan de randen van de dag. Het gaat dan om voorstellen zoals het halveren van het aantal vertraagde vluchten na 23.00 uur (extensieregeling), het verminderen van de hoeveelheid klein zakelijk verkeer (*business aviation*) in de nacht, het regelen dat tussen 07.00 en 08.30 uur alleen de stilste toestellen mogen vliegen en het bevroeren van het aantal vluchten in de ochtend- en avondpiek op het niveau van 2019. Ook wordt voorgesteld om de gebruiksruimte te splitsen in een deel regulier verkeer en een deel spoedeisend maatschappelijk verkeer. Tot slot is een voorstel uitgewerkt waarbij onder voorwaarden (zoals het verminderen van de geluidbelasting) in de periode tussen 09.00 en 21.00 uur extra vliegtuigbewegingen geacommodeerd kunnen worden.

Reactie ministerie

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: ministerie) is de luchthaven erkentelijk voor het opzetten van de regionale verkenning met een uitgebreid participatieproces. De uitvoering van de verkenning sluit aan bij wat in de Luchtvaartnota 2020–2050 is gevraagd³. Het proces heeft zijn waarde gehad en inzichtelijk gemaakt wat de belangen en standpunten van participanten zijn. Ook is duidelijk geworden dat deze niet op alle punten met elkaar te verenigen zijn. Dat betekent dat nadere keuzes gemaakt moeten worden voor de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven. In eerste instantie is dat aan de luchthaven, die (als initiatiefnemer) op basis van de uitkomsten van het participatieproces tot een aanvraag voor een Luchthavenbesluit moet komen. Vervolgens is het aan het ministerie (als bevoegd gezag) om een afweging te maken voor het vast te stellen Luchthavenbesluit. In die afweging zal worden gekeken naar de publieke belangen uit de Luchtvaartnota, de inhoudelijke effecten van de aanvraag en de mate waarin er draagvlak in de regio is voor deze aanvraag. Relevant is ook de verlening van een natuurvergunning door LNV. Voor het ministerie speelt het reduceren van de hinder rond de luchthaven een belangrijke rol. Enkele voorstellen uit het EPP kunnen daar invulling aan geven, bijvoorbeeld door het verminderen van het gebruik van de luchthaven gedurende de nacht en door te regelen dat alleen de stilste vliegtuigen in de vroege ochtend mogen starten.

Vervolgproces

De luchthaven RTHA is nu als initiatiefnemer aan zet om de procedure tot aanvraag van een luchthavenbesluit in gang te zetten. Het ministerie verwacht dat de luchthaven daarbij de uitkomsten van het participatieproces en de reflecties van participanten als uitgangspunt neemt. De procedure start met het aan het bevoegd gezag (Ministerie van IenW) kenbaar maken van het voornemen om een luchthavenbesluit aan te

³ Kamerstuk 31 936, nr. 820.

vragen. De luchthaven heeft laten weten dat het onder andere een Milieueffectrapport (MER) zal opstellen ter onderbouwing van de aanvraag. Daarom zal bij het voornemen ook een concept Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) voor het op te stellen MER worden bijgevoegd. De verwachting is dat het voornemen eind 2022 bij het ministerie wordt ingediend. Het bevoegd gezag zal het voornemen en de NRD vervolgens ter inzage leggen (zienswijzen) en advies vragen aan de Commissie voor de m.e.r. Dit zal naar verwachting begin 2023 plaatsvinden.

Op basis van zienswijzen en adviezen wordt een Nota van Antwoord opgesteld en wordt formeel advies aan de luchthaven uitgebracht over het op te stellen MER en over andere vereisten aan de procedure. Vervolgens volgt een fase waarin door de luchthaven onderbouwende studies worden uitgevoerd. Deze fase wordt afgesloten met de formele aanvraag van een Luchthavenbesluit bij het bevoegd gezag. De aanvraag wordt beoordeeld, waarbij zowel naar inhoudelijke effecten als naar het draagvlak wordt gekeken. Ook de verlening van een natuurvergunning door LNV is daarbij van belang. Daarna wordt een ontwerp Luchthavenbesluit opgesteld en in procedure gebracht (naar verwachting eerste helft van 2024). Dat betekent dat opnieuw zienswijzen worden gevraagd, dat advies aan de Commissie voor de m.e.r. en wettelijke adviseurs wordt gevraagd en dat het ontwerpbesluit in voorhang aan de Eerste en Tweede Kamer wordt aangeboden. Na deze fase worden adviezen en reacties verwerkt en wordt de Raad van State om advies gevraagd. Tot slot wordt het luchthavenbesluit vastgesteld en treedt het in werking. Planning is om dit uiterlijk eind 2024 te realiseren, in lijn met de ambities uit de Luchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 820).

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