

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3584

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat Rotterdam The Hague Airport straffeloos het afgesproken aantal nachtvluchten kan overschrijden* (ingezonden 20 juni 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 8 augustus 2019).

Vraag 1

Kent u de berichten «Luchthaven kan ongestraft maximaal aantal nachtvluchten overschrijden» en «Bezwaar tegen toegenomen nachtvluchten Rotterdam The Hague Airport ongegrond»?^{1 2}

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Erkent u dat het per convenant tussen rijk, gemeenten, luchthaven en bewoners afgesproken maximaal aantal nachtvluchten vanaf Rotterdam The Hague Airport (maximaal 849 starts en landingen tussen 23.00 uur en 7.00 uur) ruimschoots wordt overschreden en er daardoor nu inmiddels sprake is van circa 1.300 nachtvluchten per jaar? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 2

In de toelichting op het Aanwijzingsbesluit Rotterdam The Hague Airport uit 2010 is aangegeven dat voor wat betreft het nachtverkeer op de luchthaven een strak afsprakenkader geldt. Er zijn meerdere acties uitgevoerd om hieraan invulling te geven. Zo wordt de omvang van het nachtverkeer door de luchthaven maandelijks gemonitord, zijn de luchthaventarieven in de nacht verhoogd en gaat de rijksoverheid zeer terughoudend om met gebruik van de luchthaven in de nacht. De afspraak is gemaakt om voor de nacht uit te gaan van 849 vluchten. Deze zijn dan ook (als onderdeel van de invoerset voor het MER) meegenomen bij het bepalen van de totale gebruiksruimte die de luchthaven vergund heeft gekregen. En op deze totale gebruiksruimte wordt door de Inspectie Leefomgeving en Transport gehandhaafd. Afgelopen jaren

¹ Website Algemeen Dagblad, 7 juni 2019 (<https://www.ad.nl/rotterdam/luchthaven-kan-ongestraft-maximaal-aantal-nachtvluchten-overschrijden~a414fcdc/>)

² Website Omroep West, 7 juni 2019 (<https://www.omroepwest.nl/nieuws/3853220/Bezwaar-tegen-toegenomen-nachtvluchten-Rotterdam-The-Hague-Airport-ongegrond>)

hebben meer nachtvluchten plaatsgevonden dan deze streefwaarde voor het aantal nachtvluchten. De oorzaak daarvan is gelegen in het feit dat sinds 2011 de traumahelikopter gedurende de gehele nacht ingezet mag worden en het gebruik daarvan flink is toegenomen. Zo vonden in 2018 in totaal 477 nachtvluchten plaats voor redding en hulpverlening (met name door de traumahelikopter). Ten tijde van de totstandkoming van de bestuurlijke afspraak was nog niet duidelijk dat de traumahelikopter ook 's nachts ingezet mocht worden. Het toegenomen nachtelijk gebruik dient volledig plaats te vinden binnen de totale gebruiksruimte die aan de luchthaven is vergund. Die totale ruimte wordt door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) gehandhaafd. Indien sprake is van een overschrijding van de vergunde ruimte, dan zal de ILT onderbouwd een maatregel opleggen.

Vraag 3

Hoe verklaart u de grove overschrijding van het per convenant afgesproken maximaal aantal nachtvluchten vanaf Rotterdam The Hague Airport?

Antwoord 3

Zie mijn antwoord op vraag 2.

Vraag 4

Welke extra uitstoot van schadelijke stoffen en gassen is er tot nu toe gepaard gegaan met de overschrijding van het per convenant afgesproken maximaal aantal nachtvluchten vanaf Rotterdam The Hague Airport?

Antwoord 4

De uitstoot van schadelijke stoffen en gassen als gevolg van het nachtelijk verkeer op Rotterdam The Hague Airport (RTHA) wordt niet specifiek in kaart gebracht. Een permanente controle op het naleven van de landelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit vindt plaats zowel op basis van metingen (zie <https://www.lml.rivm.nl/meetnet/index.php> en <https://www.luchtmeetnet.nl/>) als heel gedetailleerd op basis van een combinatie van metingen en berekeningen (zie www.nsl-monitoring.nl). In Nederland gelden landelijke wettelijke grenswaarden voor stoffen uit de Wet Milieubeheer (o.a. stikstofdioxide en fijnstof). Deze worden in het geval van RTHA niet overschreden.

Vraag 5

Erkent u dat burgers verwachten dat er bij overschrijding van een per convenant afgesproken maximaal aantal nachtvluchten zal worden ingegrepen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is daarop uw inzet?

Antwoord 5

Het ministerie heeft de afgelopen jaren op meerdere momenten contact gehad met de luchthaven en de regionale overheden (verenigd in de Bestuurlijke regiegroep Rotterdam, BRR) over deze situatie. Door de luchthaven wordt conform afspraak de omvang van het nachtelijk verkeer ook gemonitord. Verder is door het ministerie in contacten met de vereniging Bewoners Tegen Vliegoverlast (BTV) uiteengezet hoe de situatie rond het aantal nachtvluchten is ontstaan en hoe daarmee wordt omgegaan. Daarbij is aangegeven dat de hoeveelheid nachtverkeer op de luchthaven de afgelopen jaren is toegenomen en uitkomt boven de streefwaarde van 849. Deze stijging komt voort uit een stijging van het gebruik van de traumahelikopter. Dit type vluchten is van dusdanig maatschappelijke belang dat hiervoor volgens het ministerie altijd voldoende gebruiksmogelijkheden moeten zijn. In 2017 heb ik de BRR gevraagd naar haar standpunt ten aanzien van het aantal nachtvluchten, gelet op de toename boven het streefgetal. De BRR heeft toen aangegeven in het advies over draagvlak voor de ontwikkelingsplannen van de luchthaven hierop terug te komen. In dat advies heeft de BRR aangegeven om in het toekomstige luchthavenbesluit een maximum aantal vliegtuigbewegingen in de nachtperiode (23:00 – 07:00 uur) door het ministerie te laten vastleggen, zodat dit aantal ook kan worden gehandhaafd. Het nachtelijk verkeer voor maatschappelijke vluchten (waaronder vluchten met de traumahelikopter) kan hier volgens de BRR van uitgezonderd worden. Ik zal deze optie dan ook serieus bezien. Verder zie ik in de Luchtvaartnota

hoe met de gebruiksmogelijkheden van maatschappelijk verkeer in relatie tot het commerciële verkeer moet worden omgegaan.

Vraag 6

Erkent u dat door niet te handhaven op de ruimschootse overschrijding van het per convenant afgesproken maximaal aantal nachtvluchten op Rotterdam The Hague Airport veel mensen het vertrouwen in dergelijke afspraken totaal hebben verloren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Zie mijn antwoord op vraag 5.

Vraag 7

Deelt u de mening dat er bij overschrijding van een per convenant afgesproken maximaal aantal nachtvluchten zou moeten worden ingegrepen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is daarop uw inzet?

Antwoord 7

Zie mijn antwoord op vraag 5. Verder verdient vermelding dat het niet mogelijk is om te handhaven op een maximum aantal nachtvluchten indien daarvoor geen basis is in regelgeving. Dit is ook bevestigd in een uitspraak van de rechtbank³ en de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State⁴.

Vraag 8

Wat is in uw ogen de waarde van een dergelijk convenant als de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) niet kan handhaven op schending van de afspraken?

Antwoord 8

De bestuurlijke afspraak tussen ministerie en regionale overheden is destijds gemaakt na een uitgebreid traject van onderzoek naar mogelijke hinderbeperkende maatregelen. De afspraak heeft ertoe geleid dat de luchthaven maandelijks rapporteert over het nachtelijk verkeer en dat Rijk, provincie, gemeenten en luchthaven in overleg zijn en blijven over de omvang van het nachtelijk verkeer. Tegelijkertijd constateer ik de wens om gemaakte afspraken ook handhaafbaar te maken. Daarom zal ik die optie ook serieus bezien in het kader van het vast te stellen Luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport.

Vraag 9

Hoever bent u nog bereid om deze overschrijding van het per convenant afgesproken maximaal aantal nachtvluchten vanaf Rotterdam The Hague Airport verder te laten oplopen, voordat er naar uw inzicht alsnog moet worden ingegrepen?

Antwoord 9

Zie mijn antwoorden op de vragen 5 en 8.

Vraag 10

Ziet u het uitblijven van handhaving op de ruimschootse overschrijding van het per convenant afgesproken maximaal aantal nachtvluchten op Rotterdam The Hague Airport als politiek-bestuurlijke dwaling? Zo nee, waarom niet? Zo ja, in welke mate komen omwonenden van Rotterdam The Hague Airport in aanmerking voor een schadevergoeding?

Antwoord 10

Nee, zie mijn antwoord op vraag 8 hierover.

Een schadevergoeding is niet aan de orde, omdat een toename van het nachtelijk verkeer binnen de algemene gebruiksruimte moet worden geacommodeerd, die is vastgelegd in regelgeving. Die totale ruimte wordt door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) gehandhaafd. Indien

³ Rechtbank Rotterdam, 23 januari 2018, ECLI:NL:RBROT:2018:347.

⁴ Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, 7 juni 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1912.

sprake is van een overschrijding van de vergunde ruimte, dan zal de ILT een maatregel opleggen.

Vraag 11

Hoe verhoudt het in stand houden van structurele geluidsoverlast zich tot de nationale en internationale grondrechten, zoals de artikelen 6 en 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens en het Europees Handvest van de grondrechten van de Europese Unie?

Antwoord 11

De hoeveelheid gebruiksruimte is vastgelegd in de Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam. De rechtmatigheid van de Omzettingsregeling staat niet ter discussie. Het gebruik moet binnen de vastgelegde grenswaarden voor de geluidbelasting blijven en indien deze grenswaarden overschreden worden, dan kan hierop worden gehandhaafd.

Ook moet worden benadrukt dat toegang tot de rechter verzekerd is. Een rechterlijke uitspraak met betrekking tot dit onderwerp, waaraan al gerefereerd wordt in mijn antwoord op vraag 7, bevestigt dit.

Vraag 12

Kunt u inzichtelijk maken wat de juridische mogelijkheden zijn die de Bewoners tegen Vliegtuigoverlast (BTV) nu nog hebben?

Antwoord 12

De rechtmatigheid van regelgeving kan ter discussie worden gesteld bij de civiele rechter. Ook kan bij de ILT een verzoek om handhaving worden ingediend (zie mijn antwoord op vraag 11). Tegen de afwijzing hiervan kunnen bestuursrechtelijke rechtsmiddelen worden aangewend.

Vraag 13

Kunt u inzichtelijk maken welke kosten er ongeveer gepaard zullen gaan met het zetten van deze stappen?

Antwoord 13

Dat is onder meer afhankelijk van omvang of waarde van de civiele vordering die wordt ingesteld en wie de eiser, een natuurlijk- of een rechtspersoon, is. Voor de kosten hiervan kan ik verwijzen naar de (bijlage bij de) Wet griffiezzaken burgerlijke zaken. In een civiele procedure geldt een verplichte procesverteenwoordiging, tenzij het om een zaak bij de kantonrechter gaat. Ook voor het instellen van bestuursrechtelijke rechtsmiddelen wordt griffierecht geheven. Daarvoor kan ik verwijzen naar de Algemene wet bestuursrecht. Voor beroep en hoger beroep gelden verschillende tarieven. In een bestuursrechtelijke procedure geldt geen verplichte procesverteenwoordiging. Op www.rechtspraak.nl staan alle tarieven vermeld en wordt een toelichting verstrekt bij de kosten die gepaard gaan met het aanwenden van rechtsmiddelen.

Vraag 14

Erkent u dat er stevige financiële barrières bestaan om deze laatste juridische stappen te zetten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 14

Het klopt dat het zetten van juridische stappen financiële consequenties heeft, maar ik heb geen aanwijzingen dat dit leidt tot barrières voor de toegang tot de rechtsgang.

Vraag 15

Deelt u de mening dat het burgers niet (schier) onmogelijk gemaakt zou mogen worden om hun gelijk te halen bij de rechter? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 15

Zie mijn antwoord op vraag 14.

Vraag 16

Bent u bereid om financiële ondersteuning te organiseren voor de juridische strijd van burgergroepen, zoals de BTV bij het zetten van dergelijke juridische stappen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 16

In Nederland bestaat een systeem van gesubsidieerde rechtsbijstand. Onder bepaalde voorwaarden kan hier aanspraak op gemaakt worden. Ik zie geen aanleiding om aanvullend op dit systeem in financiële ondersteuning te voorzien.

Vraag 17

Kent u de berichten «ILT: last onder dwangsom voor Maastricht Aachen Airport» en «Overschrijdingen late vluchten Maastricht Aachen Airport vaak door Corendon»?^{5 6}

Antwoord 17

Ja.

Vraag 18

Hoe verhoudt de situatie op Rotterdam The Hague Airport zich tot de berichtgeving dat de ILT een last onder dwangsom heeft opgelegd aan Maastricht Aachen Airport voor een ten onrechte toegestane nachtvlucht?

Antwoord 18

Maastricht Aachen Airport is tussen 23.00 uur en 06.00 uur gesloten. Op grond van de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht gelden hiervoor twee uitzonderingen:

- Gedurende de hele dag en nacht kunnen vliegtuigen die in nood verkeren of die ten behoeve van reddingsacties, hulpverlening of regeringsvluchten worden ingezet gebruik maken van de luchthaven.
- Verder geldt er op Maastricht Aachen Airport een extensieregeling voor startend en landend verkeer. Tussen 23.00 en 24.00 uur kunnen onder strikte voorwaarden (bijvoorbeeld vanwege vertraging op de laatste vlucht door een technische storing of door extreem meteorologische omstandigheden) nog vliegtuigen landen of starten.

De ILT heeft in 2018 een overtreding van de extensieregeling geconstateerd. Hierop heeft de ILT handhavend opgetreden. Een en ander is opgenomen in de recent gepubliceerde «Handhavingsrapportage Maastricht Aachen Airport gebruiksjaar 2018».

Op Rotterdam The Hague Airport zal ook gehandhaafd worden indien er wordt gevlogen in de nacht terwijl dit op grond van de Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam niet is toegestaan. In de Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam zijn meerdere uitzonderingen geformuleerd op grond waarvan vliegtuigen in de nacht mogen vliegen. Net als op Maastricht geldt bijvoorbeeld een uitzondering voor vluchten in nood of vluchten ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening.

Vraag 19

Hoe verhouden de afspraken over nachtvluchten op Rotterdam The Hague Airport zich tot de afspraken over nachtvluchten op de andere Nederlandse luchthavens (tijdstippen, aantallen vluchten, juridische afdwingbaarheid, aantal overschrijdingen en aard van de overschrijdingen)?

Antwoord 19

RTHA kent net als de andere luchthavens openingstijden en uitzonderingen daarop. Voor alle luchthavens gelden de uitzonderingen, zoals in antwoord 18 voor Maastricht Aachen Airport zijn beschreven. RTHA kent echter meer uitzonderingen voor gebruik in de nacht dan de andere luchthavens, omdat RTHA de formele uitwijkvluchthaven voor Schiphol is. Al deze uitzonderingen

⁵ Transport Online, 17 juni 2019 (<https://www.transport-online.nl/site/nl/104465/ilt-last-onder-dwangsom-voor-maastricht-aachen-airport/>)

⁶ Website De Limburger, 17 juni 2019 (https://www.limburger.nl/cnt/dmf20190617_00110384/overschrijdingen-late-starts-maa-vaak-door-corendon)

zijn in de Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam opgenomen. Op het gebruik van de uitzonderingen wordt door de ILT getoetst en indien nodig handhavend opgetreden. Uiteraard geldt op RTHA net als voor de andere luchthavens een bepaalde maximale gebruiksruiimte. De voorschriften hierover zullen dwingend door de ILT worden gehandhaafd. Het ontbreken van een maximum aantal nachtvluchten is niet ongebruikelijk. Op de luchthavens Maastricht en Eelde geldt een dergelijk maximum eveneens niet.

Vraag 20

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 20

De vragen zijn in volgorde beantwoord.