

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

3740

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het aantal toegenomen vluchten op Rotterdam The Hague Airport (RTHA)* (ingezonden 3 augustus 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 22 augustus 2022).

Vraag 1

Ken u het bericht «Monstervertraging: boze passagiers weigerden Rotterdam Airport te verlaten»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kent u het bericht van de Project Director Airport Development RTHA aan Mr. Thomassen, Manager Slot Coordination Netherlands (onderdeel van Coordination Committee Netherlands, CCN), over het plotseling toegenomen geluid?²

Antwoord 2

Ja. De toename van het geluid is een gevolg van de beslissing van RHTA om de ongebruikte (slot)capaciteit van het winterseizoen over te hevelen naar het zomerseizoen in combinatie met meer noord/noord-oosten wind waardoor handhavingspunt 6 dat ter hoogte van Schiedam ligt, overschreden dreigt te worden.

Op 14 februari 2022 is via een addendum op de oorspronkelijke aanvraag van september 2021 voor het zomerseizoen 2022 een hoger aantal slots voor het zomerseizoen aangevraagd om daarmee niet gebruikte slots uit het winterseizoen 2021–22 te mogen gebruiken. Er was toen nog geen sprake van overname van vluchten van Schiphol. Vanwege een dreigende overschrijding van het handhavingspunt 6 heeft RTHA op 26 juli 2022 een tweede addendum opgesteld voor de slotcoördinator om terug te keren naar het oude

¹ <https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/artikel/5323080/rotterdam-airport-vertraging-corendon-vliegveld>.

² <https://slotcoordination.nl/wp-content/uploads/2022/07/Addendum-2-Capacity-Declaration-RTM-S22.pdf>.

niveau (de aanvraag van september 2021 ten behoeve van het zomerseizoen van 2022).

De Nederlandse slotcoördinator (ACNL) is – samen met het Ministerie van IenW – waarnemer in het Coordination Committee Netherlands (CCN). In het CCN hebben de (vertegenwoordigende organisaties van) luchtvaartmaatschappijen zitting die van één of meerdere gecoördineerde luchthavens in Nederland gebruik maken. Verder nemen de luchtverkeersdienstverlening en de luchthavenexploitanten deel. De taken van het CCN volgen uit de slotverordening, en zien hoofdzakelijk op het geven van advies en het doen van voorstellen met betrekking tot de capaciteit van een luchthaven. Vaststelling van de capaciteitsdeclaratie kan op grond van de slotverordening pas plaatsvinden na bespreking in het coördinatiecomité. Dat is de reden waarom RTHA het CCN heeft geraadpleegd alvorens het besluit te nemen en daar in zijn brief naar verwijst.

Vraag 3

Herkent u dat het aantal vluchten op RTHA aanzienlijk is toegenomen?

Antwoord 3

Er is geen sprake van een uitbreiding; ongebruikte capaciteit uit het winterseizoen is doorgeschoven naar het zomerseizoen. De totale (slot)capaciteit in het gebruiksjaar is ongewijzigd. Zie verder ook het antwoord op vraag 8.

Vraag 4

Kunt u zich voorstellen dat RTHA werd overvallen door de plotselinge toename van geluid zoals in het bericht van de Project Director Airport Development RTHA staat vermeld? Zo ja, hoe kan dat gebeuren, terwijl de problemen al lang bekend zijn? Zo nee, vindt u dat het luchtvaartstelsel in Nederland goed voorbereid is op zijn taak?

Antwoord 4

In het tweede addendum van RTHA van 26 juli 2022 op de capaciteitsdeclaratie aan ACNL (zie verder onder vraag 5) heeft RTHA geconstateerd dat er bovengemiddeld gebruik gemaakt wordt van de landingsbaan 06 (vanuit het zuidwesten) over Schiedam door bovengemiddelde wind uit noordelijke en oostelijke richtingen. Om te voorkomen dat een handhavingpunt wordt overschreden heeft RTHA op 6 mei baansturing ingesteld. Deze ontwikkeling heeft plaatsgevonden voordat de capaciteitsproblemen op Schiphol ontstonden en staat hier los van. Het gegeven dat de luchthaven tijdig maatregelen instelt om een overschrijding te voorkomen geeft aan dat het systeem werkt.

Vraag 5

Vindt u het de normale praktijk dat door slotcoördinatoren -kennelijk- luchthavens voor voldongen feiten kunnen komen te staan? Zo ja, op welke afspraken is dat gebaseerd? Zo nee, wat ging hier niet goed?

Antwoord 5

De slotcoördinator geeft slots uit aan luchtvaartmaatschappijen op basis van de capaciteit die de luchthaven heeft vastgesteld in de capaciteitsdeclaratie. Deze capaciteit wordt uitgedrukt in een vast aantal slots. Een slot is hierbij de toestemming van de slotcoördinator om op een bepaalde dag en tijd te landen of te vertrekken op een luchthaven (in dit geval RTHA).

De capaciteitsdeclaratie is de operationele weergave van alle beschikbare capaciteit (in slots) op een gecoördineerde luchthaven, rekening houdend met operationele, technische en milieubeperkingen. De luchthavenexploitant moet bij de vaststelling van de beschikbare capaciteit dus ook rekening houden met de beschikbare geluidsruimte. In de capaciteitsdeclaratie staat hoeveel slots in een seizoen verdeeld kunnen worden op de betreffende luchthaven. De Nederlandse slotcoördinator gaat enkel over de verdeling van de gedeclareerde capaciteit.

De capaciteitsdeclaratie voor het zomerseizoen is in september 2021 vastgesteld. Vanwege het spoedige herstel van de luchtvaartsector heeft RTHA op 14 februari 2022 een addendum op de capaciteitsdeclaratie van het zomerseizoen 2022 vastgesteld waarin de beschikbare capaciteit werd opgehoogd met een deel van de ongebruikte wintercapaciteit. RTHA heeft op 26 juli 2022 een tweede addendum op de capaciteitsdeclaratie van het

lopende zomerseizoen vastgesteld waarin de beschikbare capaciteit weer is teruggebracht naar het oude niveau van de aanvraag van september 2021 ten behoeve van het zomerseizoen van 2022.

Vraag 6

Hangt dit samen met het overnemen van honderden extra vluchten van Schiphol?

Antwoord 6

Nee, de beslissing door RTHA om de niet gebruikte wintercapaciteit over te hevelen naar het zomerseizoen is in het voorjaar van 2022 genomen. Er was toen nog geen sprake van het overnemen van honderden extra vluchten van Schiphol. De beslissing van RTHA van eind juli om de capaciteit weer terug te brengen naar het oude niveau is gedaan om overschrijding van een handhavingspunt als gevolg van afwijkend baangebruik te voorkomen. Zie ook het antwoord op vraag 4.

Vraag 7

Hoe ziet de wekelijkse monitoring tussen de slotcoördinator en RTHA er op dit punt uit? En wanneer besloot RTHA dat er drastische maatregelen nodig waren?

Antwoord 7

De slotcoördinator deelt slots uit op basis van de capaciteit die de luchthaven heeft vastgesteld. De slotcoördinator speelt geen rol in de vaststelling van de beschikbare capaciteit, de handhaving van de omzettingsregeling of het toezicht daarop. De luchthaven heeft op 20 juli jongstleden besloten op basis van de laatste informatie over de ontwikkeling van handhavingspunt 6 dat de (her)uitgifte van slots tot nader order gestaakt diende te worden. Het verzoek is gedaan op 22 juli jongstleden zoals in de brief vermeld is.

Vraag 8

Bent u het eens met RTHA die in de media stelt dat deze uitbreiding van RTHA met extra (tijdelijke) vluchten van andere luchthavens past binnen de geldende normen?³ Zo ja, op welke gronden? Zo nee, wat gaat u hieraan doen?

Antwoord 8

Het is de verantwoordelijkheid van de luchthaven om binnen de normen te blijven die in de Omzettingsregeling zijn gesteld. De Inspectie Leefomgeving en Transport ziet hierop toe, op basis van rapportages van de luchthaven. Er is in dit geval geen sprake van een uitbreiding; ongebruikte (slot)capaciteit uit het winterseizoen is doorgeschoven naar het zomerseizoen. Beide seizoenen maken deel uit van hetzelfde gebruiksjaar. De totale (slot)capaciteit in het gebruiksjaar is ongewijzigd.

Uitbreiding van het aantal vliegtuigbewegingen is in een gebruiksjaar mogelijk zolang het gebruik binnen de grenswaarden in de handhavingspunten blijft. Indien onverhoopt een grenswaarde in een van de handhavingspunten wordt overschreden kan de Inspectie Leefomgeving en Transport maatregelen opleggen.

Vraag 9

Wat zijn de wettelijke grenzen op geluid op dit punt en op welke wijze werden of worden deze overschreden?

Antwoord 9

Het huidig toegestane gebruik is vastgelegd in de Omzettingsregeling Rotterdam The Hague Airport (Staatscourant 2013, nr. 11153). Hierin worden alle beperkingen vastgelegd voor de operaties van de luchthaven, waaronder de grenswaarden voor geluid in de handhavingspunten. De Inspectie voor

³ <https://www.transport-online.nl/site/140892/rotterdam-kan-enkele-vluchten-per-dag-overnemen-van-schiphol/> en <https://leefbaar3b.nl/rtha-is-geen-overloop-van-schiphol/> en <https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/3/airports/rotterdam-airport-liever-geen-charters-van-schiphol.>

Leefomgeving en Transport ziet toe op het gebruik van de luchthaven en rapporteert daarover in openbare handhavingsrapportages die ook aan de Kamer worden aangeboden.

Vraag 10

Kunt u de onderliggende berekeningen en bronvermeldingen hiervan overleggen? Indien deze berekeningen niet beschikbaar zijn, op grond van welke geldende criteria passen de extra vluchten aantoonbaar binnen de geluidsnormen?

Antwoord 10

Onderliggende documenten inzake de berekeningen zijn in mei 2021 openbaar gemaakt naar aanleiding van een wob-verzoek over informatie en gegevens, aannames en feiten die de grondslag hebben gevormd voor de berekeningen van de zes handhavingspunten rondom Rotterdam The Hague Airport. Via de link in de voetnoot kunnen deze gegevens worden verkregen.⁴

Vraag 11

Waarom wordt er alleen gesproken over landende vliegtuigen? Wordt het punt qua geluidsbelasting niet overschreden door stijgende vliegtuigen?

Antwoord 11

Bij Schiedam is er een bijzondere situatie voor het verkeer van Rotterdam The Hague Airport. Om hinder te beperken ligt de vertrekroute in een bocht langs de noordkant van Schiedam. De landingsroute dient (als gevolg van veiligheid) in een rechte lijn in het verlengde van de baan te liggen. Hierdoor wordt de geluidsbelasting op handhavingspunt 6 (waar de krapte zich nu voor doet) vrijwel uitsluitend veroorzaakt door landend verkeer. Het vertrekkende verkeer bij Schiedam bevindt zich over het algemeen te ver weg van het handhavingspunt.

Vraag 12

Klopt het dat RTHA aan de CCN op 22 juli 2022 gevraagd heeft om de intentie om te stoppen met het uitgeven van slots te delen met de gebruikers van de luchthaven RTHA?

Antwoord 12

Ja. RTHA heeft op 22 juli 2022 de secretaris van het CCN verzocht om de CCN-leden te informeren over het voornemen om maatregelen te treffen om een mogelijke overschrijding van de geluidsnorm van een van de handhavingspunten rond de luchthaven te voorkomen. De secretaris van het CCN heeft de leden op maandag 25 juli per e-mail geïnformeerd. Op 26 juli heeft RTHA een tweede addendum op de capaciteitsdeclaratie van het lopende zomerseizoen vastgesteld waarin de beschikbare capaciteit is teruggebracht naar het oude niveau. ACNL heeft het tweede addendum op 27 juli gepubliceerd op haar website⁵.

Vraag 13

Klopt het dat er van deze vraag geen melding gemaakt is bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)? Lag dat niet voor de hand, bij zo'n drastische vraag? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 13

Er was op 22 juli nog geen sprake van een zogenoemde «dreigende overschrijding». Een dreigende overschrijding bepaalt de exploitant op basis van een berekening over het hele gebruiksjaar (realisatie en toekomstprognose).

Was dit wel het geval geweest dan had de luchthaven dit moeten melden aan ILT. Het is dan aan de luchthaven om te voldoen aan grenzen die gesteld zijn in de Omzettingsregeling en daar actie op te ondernemen. RTHA heeft op

⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/wob-verzoeken/2021/05/26/besluit-wob-verzoek-geluidsnormen-rotterdam-the-hague-airport>.

⁵ [https://slotcoordination.nl/slot-allocation/declared-capacity/Declared Airport Capacity | ACNL](https://slotcoordination.nl/slot-allocation/declared-capacity/Declared%20Airport%20Capacity%20I%20ACNL) (slotcoordination.nl).

25 juli jongstleden bij de ILT aangegeven dat de maatregelen uit het beheersplan voor gebruiksjaar 2019 ook nu in 2022 worden toegepast en dat de geluidsbelasting in handhavingspunt 6 op dat moment de 97% gepasseerd was. Dit betekende dat de luchthaven maatregelen moest treffen en heeft besloten de beschikbare capaciteit naar het oude niveau terug te brengen. Bij het aanbieden van de derde kwartaalrapportage van gebruiksjaar 2022 op 4 augustus jongstleden is door de luchthaven gemeld dat de uitgifte van slots door de slotcoördinator gestaakt is.

Vraag 14

Is er wel of geen sprake geweest van overschrijding van (virtuele) geluidspunten? Zo ja, welke en vanaf welk moment?

Antwoord 14

De geluidsberekeningen kunnen alleen op weekbasis berekend worden. Bij de meest recente berekening tot en met 7 augustus was er geen grenswaarde in een handhavingspunt overschreden. Dit is ook gemeld door de luchthaven aan de ILT.

Vraag 15

Is er in de capaciteitsdeclaratie zomer 2022 RTHA rekening gehouden met het overnemen van vluchten van Schiphol? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke manier?

Antwoord 15

Nee. De capaciteitsdeclaratie voor het zomerseizoen 2022 is in september 2021 vastgesteld. Vanwege het spoedig herstel van de luchtvaartsector heeft RTHA op 14 februari 2022 een addendum op de capaciteitsdeclaratie van het zomerseizoen 2022 vastgesteld waarin de beschikbare capaciteit is opgehoogd met (een deel van) de ongebruikte wintercapaciteit. Reden hiervoor was dat er op dat moment al meer vraag was naar slots dan de vastgestelde (slot)capaciteit.

Vraag 16

Klopt het dat door RTHA gemeld is dat, nadat TUI en Corendon hun rechten hadden geclaimd, de «capaciteit nu vol zit»?⁶

Antwoord 16

Zodra alle beschikbare (slot)capaciteit door de slotcoördinator is gealloceerd kunnen er geen slots meer vergeven worden. De luchthavenexploitant stelt de beschikbare (slot)capaciteit vast en de slotcoördinator verdeelt die (slot)capaciteit.

Vraag 17

Hoe is het mogelijk dat vervolgens ook Norwegian Air, Air Malta en Royal Air Maroc van RTHA gebruik hebben kunnen maken?⁷

Antwoord 17

De slotcoördinator geeft slots uit voor zover dit mogelijk is binnen de capaciteitsdeclaratie.

Vraag 18

Kunnen de onderbouwde/onderliggende berekeningen getoond worden die zijn gebruikt om deze extra vervuiling en overlast te rechtvaardigen binnen het geldende omzettingsbesluit?

Antwoord 18

De luchthaven is verantwoordelijk dat het gebruik binnen de grenswaarden van de handhavingspunten blijft en dient zich daarvan te vergewissen. De ILT controleert of de grenswaarden voor geluid in de handhavingspunten zijn

⁶ <https://www.deondernemer.nl/actueel/slotco%C3%B6rdinator-denkt-dat-klm-vooral-europese-vluchten-schrapt-3998344>.

⁷ <https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/2/airlines/royal-air-maroc-verplaatst-vluchten-van-schiphol-naar-rotterdam>.

overschreden. De exploitant (beheerder) van een luchthaven levert aan de ILT gegevens over de ontwikkeling van het geluidsniveau gedurende het gebruiksjaar en of deze naar verwachting gaat leiden tot een overschrijding. Bij dreigende overschrijdingen dient de exploitant ervoor te zorgen dat met extra maatregelen toch aan de norm wordt voldaan. Voor de milieuemissies verwijs ik naar mijn antwoord op vraag 19.

Vraag 19

Op elke manier worden de extra uitstoot van geluid, ultrafijnstof, lachgas, stikstof en CO₂ door deze extra ingelaste vluchten gecompenseerd? En wanneer wordt de overmatige overlast gecompenseerd?

Antwoord 19

De jaarlijkse capaciteit van de luchthaven is niet gewijzigd. Als gevolg van COVID-19 is er in het winterseizoen minder gevlogen. De ongebruikte slots zijn overgeheveld naar het zomerseizoen. Nu de jaarlijkse capaciteit niet is gewijzigd, is aannemelijk dat RTHA niet wezenlijk meer stoffen heeft uitgestoten.

Zolang een toename van geluid binnen de grenswaarden in de handhavingspunten blijft is dit geoorloofd en is geen compensatie benodigd. Voor wat betreft stoffen is in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) aangegeven dat het niet noodzakelijk wordt geacht dat het Rijk extra regels voorschrijft voor luchtkwaliteit of de emissies van luchtverontreinigende stoffen door het luchthavenluchtverkeer. Wat betreft de luchtkwaliteit in Nederland zijn in het Besluit luchtkwaliteit 2005 namelijk normen opgenomen. De gebieden rondom luchthavens zullen, net als rondom alle andere bedrijven in Nederland, aan deze eisen moeten voldoen. Deze eisen zijn feitelijk een uitdrukking van het beschermingsniveau dat het Rijk voor luchtkwaliteit minimaal voorschrijft.

Dat betekent overigens niet dat er geen beleidsinzet is op verdere reductie van stoffen. In de Luchtvaartnota 2020–2050 is meegedeeld dat in de vast te stellen luchthavenbesluiten, onder andere die van RTHA, er oog moet zijn voor reductie van stoffen. In dezelfde nota is er de nodige aandacht voor verbetering van luchtkwaliteit waarbij de sector moet werken aan een reductie van uitstoot van stoffen (o.a. CO₂, stikstof en (ultra)fijn stof).

Vraag 20

Hoe passen deze extra vluchten binnen het kader van de huidige stikstofcrisis en internationale afspraken om opwarming van de aarde tegen te gaan, indien compensatie niet mogelijk is?

Antwoord 20

De jaarlijkse capaciteit van de luchthaven is niet gewijzigd. Als gevolg van COVID-19 is er in het winterseizoen minder gevlogen. De ongebruikte slots zijn overgeheveld naar het zomerseizoen.

Vraag 21

Vindt u het ook niet correct dat, hoewel RTHA in tal van media zegt «doorlopend met de burens» in gesprek te zijn en de overlast tot een minimum te beperken, het toevoegen van honderden extra vluchten nooit met de omwonenden besproken is? Zo ja, kan dan gesteld worden dat de overlast eenzijdig is toegevoegd? Zo nee, hoe vindt u dit wel een correcte manier van «met de burens omgaan»?

Antwoord 21

Zoals in vorige antwoorden aangegeven is de jaarlijkse capaciteit van de luchthaven is niet gewijzigd. Ten aanzien van de overname van vluchten van Schiphol gedurende het zomerseizoen heeft RTHA in de vergadering van de Commissie Regionaal Overleg RTHA d.d. 16 juni 2022 meegedeeld dat er overplaatsing van vluchten van Schiphol naar RTHA zou kunnen gaan plaatsvinden. Destijds is aangegeven dat het om 2 à 3 vluchten per dag extra zou kunnen gaan en dat die buiten de randen van de dag zouden plaatsvinden. Deze overplaatsing is het gevolg van de buitengewone omstandigheden op Schiphol waardoor reizigers groot nadeel ondervinden van uitvallende vluchten. RTHA heeft bijgedragen aan een oplossing daarvoor.

Vraag 22

Klopt het dat de Airbus 330-toestellen die ingezet worden meer geluid produceren dan nieuwere toestellen? En klopt het dat deze machines een relatief groot roetspoor achterlaten tijdens het starten?

Antwoord 22

Een Airbus A330 is een vliegtuig van dezelfde generatie als de Boeing 737NEO en Airbus A320XLR die van RTHA gebruik maken. Wel is de Airbus A330 groter en zwaarder en zal daardoor meer emissies en geluid tot gevolg hebben dan de kleinere vliegtuigen die normaal van RTHA gebruik maken. De mate waarin een individueel toestel geluid produceert, zegt weinig over de jaargemiddelde geluidbelasting ter plaatse van een handhavingpunt of woning. Deze geluidbelasting is afhankelijk van meer dan de geluidproductie van een vliegtuigtype, ook het tijdstip, vliegprocedure, positie, en vliegtuig-aantallen zijn van belang. Ten slotte zijn voor roetsporen geen normen beschikbaar om te kwalificeren of het relatief groot of klein is.

Vraag 23

Klopt het dat in het verleden (omstreeks 2007) RTHA een vergelijkbare actie heeft uitgevoerd, waarmee in de zomermaanden de volledige geluidsruimte voor het hele jaar werd verbruikt en dat toen de belofte is gedaan dat deze overlast en uitstoot in het najaar zouden worden gecompenseerd en dat dit nooit gebeurd is?

Antwoord 23

De situatie in gebruiksjaar 2022 is uniek als gevolg van de reisbeperkingen als gevolg van COVID-19 en het snelle herstel van de luchtvaart toen deze beperkingen werden opgeheven. Dit maakt een vergelijking met eerdere jaren niet zinvol.

Vraag 24

Hoe lang vindt u het nog verantwoord dat RTHA – bedoeld als zakelijk vliegveld⁸ – inmiddels op 600 meter van een woonwijk ligt en circa 800 meter van een stilte- en vogelbroedgebied waar recentelijk een Boeing vanaf RTHA een dodelijk ongeval met een ooievaar veroorzaakte?⁹

Antwoord 24

In de Luchtvaartnota 2020–2050 is meegedeeld dat de luchtvaart moet zorgen voor minder hinder en uitstoot van vervuilende stoffen. Bij de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart moeten de negatieve effecten op mens, natuur en milieu verminderen. Luchtvaartveiligheid staat daarbij voorop. RTHA is veilig, hetgeen blijkt uit de beschikking over een veiligheidscertificaat. De afweging van belangen vindt plaats in het participatieproces RTHA. Vogelaanvaringen kunnen met alle typen vliegtuigen plaatsvinden en het risico hierop wordt zoveel als mogelijk gereduceerd. Of het een zakelijk vliegveld is of niet maakt daarbij niet uit. Als gevolg van Europese regelgeving is het onderscheid maken in het verkeer op een luchthaven (ook niet om een bepaald profiel na te streven) niet (meer) toegestaan sinds eind jaren '90 van de vorige eeuw.

Vraag 25

Hoe lang vindt u het nog verantwoord om de geldende «omzettingsregeling» uit 2013 steeds van kracht te laten zijn? Zeker omdat juist binnen deze tijdelijke regeling ruimte zou zijn voor zoveel extra vluchten als thans worden toegevoegd, terwijl überhaupt een natuurvergunning nog ontbreekt?¹⁰

⁸ <https://www.trouw.nl/economie/de-discussie-laait-weer-op-moet-vliegveld-rotterdam-plaatsmaken-voor-een-woonwijk~b1ec1ca7/>
<https://www.rotterdamthehagueairport.nl/luchthaven-en-ik/organisatie/nieuws/item/british-airways/>
<https://www.btv-rotterdam.nl/uit-de-media/mediaberichten/805-masterplan-rotterdam-the-hague-airport-einddoel-is-in-zicht>.

⁹ <https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/2/airlines/transavia-vlucht-uit-rotterdam-wijkt-uit-naar-schiphol-vanwege-aanvaring-met-ooievaar>.

¹⁰ <https://wetten.overheid.nl/BWBR0033333/2013-05-01>.

Antwoord 25

In de Luchtvaartnota 2020–2050 is opgenomen dat in 2023 en 2024 wordt gewerkt aan verwezenlijking van luchthavenbesluiten, waaronder die van RTHA. RTHA is in het najaar van 2020 gestart met een regionale verkenning inclusief een participatietraject waarin met belanghebbenden uit de omgeving wordt toegewerkt naar een ontwikkelrichting voor de luchthaven. Inmiddels is een «Voorlopig pakket participatieproces RTHA» opgesteld dat op 12 april openbaar is gemaakt en op dezelfde dag aan de Kamer is aangeboden¹¹. Daarna hebben achterbanraadplegingen plaatsgevonden. In september 2022 worden de gesprekken hervat.

Op 6 mei 2022 heeft het ministerie de luchthavenexploitant gevraagd om tijdig een aanvraag te doen voor een nieuw luchthavenbesluit zodat deze uiterlijk 31 december 2024 van kracht kan zijn. Voor meer informatie over het proces richting het luchthavenbesluit RTHA verwijs ik naar de brief van 31 mei 2022 aan de Kamer.¹²

Voordat een luchthavenbesluit kan worden vastgesteld dient de luchthaven te beschikken over een natuurvergunning. RTHA is bezig om een natuurvergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) te verkrijgen. Zij heeft hiertoe een aanvraag gedaan bij het daarvoor verantwoordelijke Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV). Het is nog onduidelijk op welke termijn deze aanvraag zal zijn beoordeeld.

¹¹ Kamerstuk 31 936, nr. 934.

¹² Kamerstuk 31 936, nr. 939.