

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

## 3546

Vragen van het lid **Smaling** (SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat bewoners de rekening betalen bij mogelijke uitbreiding van Rotterdam The Hague Airport* (ingezonden 26 augustus 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkema** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 16 september 2016)

Vraag 1, 2, 4 en 5

Wat is uw reactie op het artikel «Onderzoek: Vooral vliegveld zelf heeft baat bij groei»?<sup>1</sup>

In hoeverre deelt u de conclusies van de onderzoekers van TU Delft die vraagtekens zetten bij de groeicijfers die de luchthaven presenteert?

Wat is de status van de overleggen met de regio waarnaar u verwees in uw beantwoording van eerdere vragen?<sup>2</sup>

Welke gemeenten worden direct betrokken bij het overleg over mogelijke uitbreiding van Rotterdam The Hague Airport?

Antwoord 1, 2, 4 en 5

Ik heb in eerdere antwoorden op Kamervragen (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 2019) aangegeven dat de luchthaven op 15 maart 2016 haar groeiplannen openbaar heeft gemaakt. Ter onderbouwing daarvan zijn door de luchthaven een Milieueffectrapport (MER) en economische onderbouwing opgesteld. Ik heb verder aangegeven dat het van cruciaal belang is dat de onderbouwing van de groeiplannen van de luchthaven goed is en dat er bestuurlijk draagvlak in de regio is ter ondersteuning van deze plannen.

In het kader van het draagvlaktraject hebben de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Rotterdam, Schiedam en Lansingerland de heer Joost Schrijnen benoemd als onafhankelijke verkenner om te verkennen of het aantal vluchten op de luchthaven gelijk moet blijven of dat er draagvlak is voor uitbreiding van het aantal vluchten. Dit traject wordt in het najaar van 2016 met een rapportage afgerond, waarna besluitvorming in provinciale staten en gemeenteraden plaatsvindt. De afronding daarvan is voorzien in de zomer van 2017, waarna een aanvraag voor een luchthavenbesluit door de

<sup>1</sup> AD Rotterdams Dagblad, 24 augustus 2016 (<http://www.ad.nl/dossier-rotterdam/onderzoek-vooral-vliegveld-zelf-heeft-baat-bij-groei~a5bc3e5d/>).

<sup>2</sup> Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 2019

luchthaven zal worden gedaan. De onafhankelijke verkenner gaat ondermeer in gesprek met de gemeenten (Delft, Den Haag, Lansingerland, Midden-Delfland, Pijnacker-Nootdorp, Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen Waddinxveen en Zuidplas), de Provincie Zuid-Holland, bewonersorganisaties, vertegenwoordigers van de luchtvaartsector en andere belanghebbenden bij de luchthaven.

Mijn ministerie heeft ten behoeve van dit traject gevraagd om een toetsing van het MER (door de Commissie voor de m.e.r.) en een toetsing van de economische onderbouwing (door een extern bureau). Beide toetsingen zijn in juni 2016 afgerond en aan de regio en de Commissie Regionaal Overleg Rotterdam aangeboden met het verzoek deze te betrekken bij het draagvlaktraject. De hoofdconclusie van de toetsing van het MER is dat het MER alle milieu-informatie bevat die nodig is voor een besluit over de aard en omvang van verdere groei van de luchthaven. De belangrijkste conclusie van de toetsing van de economische onderbouwing is dat de economische analyses plausibel en aannemelijk zijn. In beide toetsingen zitten verder nog enkele aanbevelingen om de onderbouwing verder te verbeteren.

Van het onderzoek dat in opdracht van bewoners is uitgevoerd heb ik kennisgenomen. Ook dit onderzoek wordt meegenomen in het draagvlaktraject in de regio.

Medio 2017 zal volgens planning een aanvraag voor een luchthavenbesluit worden gedaan. Ik wacht die aanvraag af en zal op dat moment inhoudelijk een afweging maken op basis van alle informatie die er ligt en vervolgens een ontwerp luchthavenbesluit opstellen dat in voorhang aan uw Kamer wordt aangeboden. Ik wil daar nu niet op vooruit lopen omdat de regio nog geen standpunt heeft ingenomen en er geen aanvraag voor een luchthavenbesluit ligt.

### Vraag 3

Waar komt de wens voor forse groei van Rotterdam The Hague Airport vandaan, mede gelet op het feit dat Eindhoven Airport en Lelystad Airport de aangewezen luchthavens zijn om toekomstige groei van de luchtvaartsector op te vangen?

### Antwoord 3

De luchthavens Eindhoven Airport en Lelystad Airport voorzien voor een belangrijk deel in de opvang van niet mainportgebonden verkeer dat niet op Schiphol wordt geaccommodeerd (70.000 vliegtuigbewegingen). Rotterdam The Hague Airport ziet een eigenstandige (groei)markt voor (regionaal) vliegverkeer in de regio rond de luchthaven. In de economische onderbouwing van de luchthaven is opgenomen: «RTHA zet in op een verdere ontwikkeling van de luchthaven conform het gewenste, zakelijke profiel. Verwacht wordt dat de komende jaren een verdere groei van de markt zal plaatsvinden, enerzijds voor het commercieel verkeer naar economisch relevante steden en regio's binnen Europa en anderzijds een toenemende vraag van maatschappelijk relevant verkeer zoals de vluchten van de politie- en traumahelikopters».

### Vraag 6 en 7

In hoeverre deelt u de mening dat groei van Rotterdam The Hague Airport mogelijk moet zijn binnen de huidige geluidszone, door fors in te zetten op stillere vliegtuigen?

Wat heeft Rotterdam The Hague Airport de afgelopen jaren ondernomen om stille vliegtuigen te stimuleren op de luchthaven en acht u dit voldoende?

### Antwoord 6 en 7

De luchthaven heeft operationele beperkingen via slotcoördinatie afgekondigd om de inzet van stillere vliegtuigen te bevorderen cq af te dwingen. Aanvullend daarop zijn door het Rijk maatregelen genomen om de komst van stillere vliegtuigen te bevorderen en te komen tot reductie van de geluidbelasting. Zo is met de vigerende omzettingsregeling (die het aanwijzingsbesluit Rotterdam The Hague Airport heeft vervangen) de inzet van oudere meer lawaaiige vliegtuigen op de luchthaven beperkt. Door dit gezamenlijk beleid komen er slechts zeer sporadisch nog lawaaiige vliegtuigen op de luchthaven. De vraag is vervolgens welke ontwikkelingsruimte er op Rotterdam The Hague Airport kan ontstaan als gevolg van de inzet van nog stillere vliegtui-

gen. Dit is een onderwerp dat aan de orde zal komen in het draagvlaktraject in de regio. Van belang is dat daarbij wordt gekeken op welke termijn stillere vliegtuigen beschikbaar komen die gebruik kunnen maken van Rotterdam The Hague Airport en ook door de luchtvaartmaatschappijen op de luchthaven ingezet zullen worden. De luchthaven verwacht dat het nog enige jaren (circa 5 – 10 jaren) duurt voordat hiervan sprake kan zijn.

Op grond van bovenstaande lijkt er dan ook weinig ruimte om – door het gebruik van stillere vliegtuigen – al op korte termijn eventuele groei van de luchthaven op te vangen binnen de huidige geluidzone.