

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

| | |
|---------------------|----------------|
| Contactpersoon | Doorkiesnummer |
| - | - |
| Datum | Bijlage(n) |
| 16 juli 2007 | - |
| Ons kenmerk | Uw kenmerk |
| VENW/DGTL-2007/9057 | 2060718910 |
| Onderwerp | |
| Kamervragen | |

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen van het lid Tang over de uitbreiding van het aantal nachtvluchten op Rotterdam Airport.

1. Bent u op de hoogte van de berichtgeving over de uitbreiding van het aantal nachtvluchten op Rotterdam Airport¹?
1. Ja.
2. Is de uitbreiding van het aantal nachtvluchten daadwerkelijk een gelopen race? Zo ja, waarom? Zo neen, waarom niet?
2. Neen. In 2006 heeft Rotterdam Airport een verzoek ingediend tot wijziging van de aanwijzing. In september 2006 is het MER door het bevoegd gezag aanvaard. Thans loopt de fase van het bestuurlijk overleg over het voorontwerp van de wijziging van de aanwijzing. Mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en ik voeren overleg met de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Rotterdam, Schiedam en Lansingerland. Uit de eerste reacties blijkt dat er met name zorgen zijn over de geluidsbelasting in de nacht door commerciële en regeringsvluchten. Deze reacties zijn voor mij aanleiding geweest gedeputeerde Van Heijningen van Zuid-Holland te vragen om op korte termijn te verkennen welke oplossingen er mogelijk zijn die op draagvlak in de regio kunnen rekenen. De heer

¹ Maasstad weekblad De Koerier, 30 mei 2007

Van Heijningen heeft mij inmiddels aangegeven daartoe bereid te zijn. Aan de hand van de resultaten van zijn verkenning verwacht ik het bestuurlijk overleg af te kunnen sluiten en een ontwerpbesluit vast te kunnen stellen en ter visie te leggen. In de fase daarna zal ook de Commissie MER een advies uitbrengen over het MER.

Op basis van alle zienswijzen en adviezen stel ik tenslotte, in overeenstemming met de minister van VROM, het wijzigingsbesluit vast. Dat wijzigingsbesluit zal aan uw Kamer worden aangeboden en indien u dat wenst met u worden besproken.

3. Hoe kan het dat in een nieuwsuitzending op tv 2) gesproken werd over een door de minister van Verkeer en Waterstaat reeds ondertekend voorontwerp tot wijziging van het Aanwijzingsbesluit Rotterdam Airport²?
3. Dat is aan RTL. Er is echter geen sprake van een ondertekend voorontwerp. Het voorontwerp voor het wijzigingsbesluit, dat ten behoeve van het bestuurlijk overleg namens mij gezonden is aan de betrokken bestuurders, is niet voorzien van een handtekening. Los daarvan: het voorontwerp is niet meer en niet minder dan een voornemen tot een besluit dat nog een aantal stappen te doorlopen heeft voor het besluit finaal is.
4. Betekent dit dat in de Rotterdamse gemeenteraad voor niets een discussie wordt gevoerd over de uitbreiding van de nachtvluchten?
4. Neen. Dit is het doel van deze fase: bestuurlijke consultatie. Bestuurders kunnen - met raadpleging van hun achterbannen - reageren op het voorontwerp. Pas na die fase van bestuurlijk overleg stel ik, in overeenstemming met mijn collega van VROM, het ontwerpbesluit vast. Dat ontwerpbesluit wordt vervolgens ter visie gelegd ten behoeve van inspraak. Zie ook antwoord op vraag 2.
5. Waarom zou u voorbij willen gaan aan de te verwachten adviezen van de gemeenten Rotterdam, Schiedam en Lansingerland, die waarschijnlijk kritisch op een mogelijke verruiming van de geluidscontour zullen reageren?
5. Dit is niet aan de orde. Op basis van de bestuurlijke consultatie zal ik het ontwerpbesluit vaststellen en ter inzage leggen. Thans heb ik dus besloten om een extra ronde in te bouwen in de bestuurlijk-overlegfase zodat de heer Van Heijningen kan adviseren over een oplossing met draagvlak in de regio. Zie ook antwoord op vraag 2.
6. Kunt u ingaan op het negatieve advies van de GGD Rotterdam over de nachtvluchten? Hoe kunt u dit advies in uw beoordeling betrekken?
6. Burgemeester en wethouders en de raad van Rotterdam hebben zich bij hun standpuntbepaling over het voorontwerp mede gebaseerd op de bijdrage van de GGD. Na afloop van het bestuurlijk overleg zal ik samen met de minister van VROM

² RTL 4 Nieuws, 25 juni 2007

op basis van alle reacties, dus ook die van Rotterdam, een ontwerpbesluit vaststellen en ter inzage leggen.

7. Kunt u ingaan op de brief van het college van B en W van Rotterdam, dat de kwaliteit van het onderzoek naar de regeringsvluchten in twijfel trekt?
7. In september 2006 is het MER door het bevoegd gezag aanvaard. Het college van Burgemeester en Wethouders van Rotterdam stelt in haar brief dat het MER ten aanzien van een tweetal onderwerpen aanvulling verdient. Over die informatie ben ik nog in overleg met de gemeente Rotterdam. Nu zal de heer Van Heijningen ook inventariseren onder welke voorwaarden van draagvlak sprake zal zijn.
8. Is ook doorrekening van een scenario denkbaar binnen de bestaande, gerepareerde geluidscontour, dat wil zeggen een beperkt aantal vluchten?
8. Het MER bevat meerdere alternatieven met verschillende reeksen inputdata (aantallen vluchten, etc.) en verschillende bijbehorende geluidscontouren. Alternatieven met andere geluidscontouren zijn in principe ook denkbaar. Wel moet rekening worden gehouden met bestaande rechten. De heer Van Heijningen zal nu vaststellen voor welke optie draagvlak bestaat.
9. Is het waar dat u op 11 april 2007, in het bestuurlijk overleg met de naastgelegen gemeenten en de provincie, verklaard heeft dat de milieuwinst die wordt bereikt met stillere vliegtuigen niet automatisch beschikbaar komt voor meer vluchten, maar dat er sprake zal zijn van "winstdeling" tussen Rotterdam Airport en de burgers? Geldt daarbij dan een verdeling van 50%-50%? Zo neen, welke verdeling wordt dan gehanteerd en waarom?
9. In dat overleg is de wens aan de orde geweest om verbetering van geluidsprestaties deels aan de bevolking terug te geven. Ik ben er voorstander van dat luchthavens samen met hun omgeving (ook) afspraken maken over hinderbeperkende maatregelen. De milieuwinst van dergelijke afspraken, zoals bijvoorbeeld het verleggen van vliegroutes, vallen voor zover deze hun effect hebben buiten de door de aanwijzing beschikbaar gestelde milieuruimte (geluidszone) toe aan de omgeving. De in de aanwijzing beschikbaar gestelde geluidsruimte kan de exploitant naar eigen inzicht opvullen met stille dan wel minder stille vliegtuigen of een mix daarvan. Daarbij geldt dat, als met name minder stille vliegtuigen van Rotterdam gebruik maken, er minder verkeer binnen de beschikbare geluidsruimte past dan wanneer juist stille vliegtuigen de luchthaven aandoen. Natuurlijk kan een exploitant kan er ook toe besluiten om de beschikbare geluidsruimte niet volledig te benutten.
10. Is dit uitgangspunt van "winstdeling" ook van toepassing op Schiphol? Zo neen, waarom niet? Zo ja, geldt hierbij een verdeling van 50%-50%? Zo neen, welke verdeling wordt dan gehanteerd en waarom?

10. Ja. Dit uitgangspunt wijkt ook niet af van hetgeen is opgenomen in het Kabinetsstandpunt Schiphol over de verdeling van milieuwinst: als er minder geluid wordt gemaakt in de ring van handhavingspunten rond Schiphol, bijvoorbeeld door stillere vliegtuigen, komt er groeiruinimte voor de luchtvaart; als er minder geluid wordt gemaakt in het buitengebied, bijvoorbeeld door het verleggen van vliegroutes naar zee of hoger aanvliegen, leidt dat tot vermindering van de hinder voor de omwonenden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings