

De SP heeft begrepen dat de DCMR en de GGD Rijnmond adviezen hebben gestuurd. Kunnen deze met de commissie worden gedeeld?

Ja, deze zijn bijgevoegd.

Wie kan handhaven en handhaven afdwingen als het nieuw aantal vliegbewegingen, positioneringsvluchten, etc. wordt ingesteld?

De ILT is de toezichthouder van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Zij heeft de taak toezicht te houden op de naleving van het luchthavenbesluit en kan handhavend optreden. Bijvoorbeeld door officiële waarschuwingen af te geven, of bijvoorbeeld een last onder dwangsom op te leggen. ILT valt onder de verantwoording van de minister van infrastructuur en waterstaat. ILT toets het ontwerp luchthavenbesluit op handhaafbaarheid. De uitkomst van deze toets zit bij de stukken van het ministerie bij het ontwerp luchthavenbesluit.

Er is in de MER geen scenario opgenomen waarin RTHA sluit, alleen krimp is opgenomen. In de technische sessie werd gezegd dat dit komt omdat in de Luchtvaartnota is opgenomen dat de luchthaven openblijft. Wij kunnen dat niet vinden, kan er een uitleg worden gegeven waar is bepaald dat de luchthaven open moet blijven?

Ter aanvulling op de vraag en het antwoord in de technische sessie: De scenario's in de MER worden vastgelegd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Middels een zienswijze hierop kan gevraagd worden om andere scenario's mee te nemen. Zo is bijvoorbeeld naar aanleiding van zienswijzen een krimpscenario toegevoegd aan de MER. In meerdere zienswijzen op de NRD is destijds gevraagd om een scenario voor sluiting. De minister heeft toen in de Nota van Antwoord verwezen naar het Rijksbeleid in de Luchtvaartnota en geantwoord dat de regionale luchthavens hun huidige rol behouden vanwege hun nationale en regionale belang. De volledige tekst is:

Kern zienswijzen

Er zijn meerdere zienswijzen ingediend die vragen om een sluiting van RTHA mee te nemen als alternatief. Samenvattend zien indieners graag dat vluchten op Schiphol geconcentreerd worden en dat de grond wordt herbestemd voor woningbouw of (groene) openbare ruimte.

Antwoord

In de Luchtvaartnota staat dat de regionale luchthavens van nationale betekenis – waaronder RTHA – vooral ten dienste staan van de regio waarin ze liggen en zorgen voor verbindingen met primair Europese bestemmingen. Hiermee wordt bijgedragen aan de internationale verbondenheid van Nederland en, voor RTHA meer specifiek, aan de internationale verbondenheid van de regio's Rotterdam-Rijnmond en Haaglanden. De regionale luchthavens zijn ook (indirect) ondersteunend aan Schiphol, bijvoorbeeld RTHA als uitwijkvluchthaven voor passagiers. De luchthavens vervullen verder belangrijke maatschappelijke functies, zoals het bieden van infrastructuur voor het uitvoeren van spoedeisend medisch verkeer (traumahelikopter en donorvluchten), politietaken, de Kustwacht en de brandweer.

Tenslotte bieden ze door hun schaal ook goede mogelijkheden voor het uitvoeren van specifieke tests of innovaties. Vanuit deze achtergrond wordt ook in de Luchtvaartnota gesteld dat de regionale luchthavens hun huidige rol behouden. Van sluiting is daarom geen sprake. Daarom worden de zienswijzen die vragen ook een alternatief te onderzoeken waarbij RTHA gesloten wordt niet overgenomen.

Wie kan besluiten om RTHA te sluiten? Kan er een technische uitleg worden gegeven welke stappen daarvoor zouden moeten worden genomen?

Daarvoor zou het luchthavenbesluit moeten worden opgeheven. Het opheffen van het luchthavenbesluit vereist de instemming van Tweede en Eerste Kamer op voorstel van het bevoegd gezag, de minister van Infrastructuur & Waterstaat. Daarnaast lijkt het aannemelijk dat ook afspraken moeten worden gemaakt met de exploitant van de luchthaven over de afwikkeling van de sluiting. Op dit moment is hier echter nog geen inzicht in.