Vergaderjaar 2025-2026

31 936 **Luchtvaartbeleid**

Nr. 1307 **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**
Vastgesteld op 6 augustus 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 19 maart 2026 inzake voorhang van het Luchthavenbesluit Rotterdam (Kamerstuk 31936, nr. 1265).

De vragen en opmerkingen zijn op 1 april 2026 aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 6 augustus 2026 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Huizenga

Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Graaf

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave
Inleiding
D66-fractie
VVD-fractie
GroenLinks-PvdA-fractie
JA21-fractie
BBB-fractie
Partij voor de Dieren-fractie
ChristenUnie-fractie

Inleiding
De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief

van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 maart 2026 over het ontwerp-Luchthavenbesluit (LHB) Rotterdam. Deze leden onderschrijven het belang van een goede balans tussen de economische functie van de luchthaven en de leefbaarheid voor de omwonenden. In het kader van de verduurzaming van de luchtvaart en het beperken van hinder hebben deze leden nog vragen en aandachtspunten.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het ontwerp-LHB voor de luchthaven Rotterdam en de bijbehorende nota van toelichting. Deze leden hechten groot belang aan een goed functionerende regionale luchthaven voor de bereikbaarheid, het vestigingsklimaat en de economische ontwikkeling van Zuid-Holland.
De leden van de VVD-fractie vinden het van belang dat beleid realistisch, uitvoerbaar en toekomstbestendig is en niet onnodig belemmerend werkt voor mobiliteit en economische activiteiten, met behoud van een zorgvuldige balans met de leefomgeving. Deze leden hebben nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en het proces en hebben nog vragen en opmerkingen hierover.

De leden van de JA21-fractie hebben met enige zorg kennisgenomen het nieuwe LHB van Rotterdam The Hague Airport (RTHA) en zouden graag enige kritische vragen voorleggen aan de minister.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de voorhang van het ontwerp-HB RTHA en de daarbij behorende stukken. Deze leden constateren dat het besluit gevolgen heeft voor de regionale economie, ruimtelijke ontwikkeling en leefomgeving, terwijl op meerdere punten onduidelijkheid bestaat over de praktische

uitwerking en gemaakte keuzes. Zij hebben hierover nog vragen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben nog enkele vragen over het voorliggende LHB RTHA.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het LHB Rotterdam, de brief van het kabinet en de onderliggende documenten. Deze leden onderschrijven het belang van een zorgvuldige afweging tussen mobiliteit, economie, leefomgeving en natuur. Zij waarderen de maatregelen om hinder voor omwonenden in de nacht te beperken. Het LHB roept echter ook nog wel diverse vragen op.

D66-fractie
De leden van de D66-fractie lezen dat er in het zichtjaar 2035 ruimte is voor een toename van 4.380 vluchten, de zogenaamde “innovatieruimte”, mits deze elektrisch, op waterstof of met duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF) worden uitgevoerd. Hoe gaat de minister juridisch en handhavingstechnisch garanderen dat deze extra slots uitsluitend worden ingezet voor deze specifieke, duurzame vluchten? Welke concrete sancties staan er op het oneigenlijk gebruik van deze innovatieruimte door reguliere vluchten? Deze leden wijzen erop dat hoewel elektrische vliegtuigen stiller zijn, toestellen op waterstof of SAF dat niet noodzakelijkerwijs zijn. Is er een harde, cumulatieve eis dat deze extra vluchten binnen de huidige totale geluidsruimte moeten passen, of bestaat het risico dat de totale geluidsbelasting door deze groei alsnog stijgt?

De leden van de D66-fractie merken ten aanzien van de nachtrust op dat er een limiet wordt gesteld van twintig landingen voor de business aviation tussen 0.00 en 7.00 uur. Kan de minister motiveren waarom er is gekozen voor een quotum van twintig landingen in plaats van een volledig

nachtverbod, zoals in diverse andere Europese steden al gebruikelijk is om de nachtrust van omwonenden optimaal te beschermen? Wat is de precieze noodzaak van deze twintig bewegingen voor de regionale economie afgezet tegen de maatschappelijke kosten van slaapverstoring?

De leden van de D66-fractie hebben vragen over de aangekondigde vijfjaarlijkse evaluatie van de effecten van de vergunde activiteiten. Op welke wijze en met welke technische parameters wordt ‘hinder’ in deze evaluatie vastgesteld? Wordt hierbij enkel gekeken naar theoretische berekeningen (L_{den}/L_{night}), of spelen ook werkelijke klachtencijfers en belevingsonderzoeken onder omwonenden een dwingende rol? Kan de minister bevestigen dat, indien uit de evaluatie blijkt dat de hinder niet is afgenomen conform de voorspellingen in het MER, er een mechanisme in het besluit wordt opgenomen waarbij het aantal toegestane bewegingen automatisch naar beneden wordt bijgesteld? Zo nee, welke instrumenten heeft de minister dan om tijdig bij te sturen?

Tot slot vragen de leden van de D66-fractie naar de samenhang met de luchtruimherziening. Nu Schipholverkeer nog vaak voorrang krijgt, waardoor toestellen van Rotterdam de vaste routes vroegtijdig verlaten (de zogenaamde ‘afwijkingen’), vragen deze leden wat de minister als een acceptabele termijn ziet waarin Rotterdamse vluchten wél standaard tot 6.000 voet de vaste routes kunnen blijven volgen. Welke garanties biedt het onderzoek naar ‘operationele maatregelen op korte termijn’ voor de specifieke geluidshotspots rondom de luchthaven?

VVD-fractie
Aantal vliegtuigbewegingen en groeiperspectief – (Paragraaf 4.2 en 8.5; p. 40–41 en p. 95–98)

De leden van de VVD-fractie constateren dat in de toelichting wordt gekozen voor een gefaseerde ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen, waarbij het handelsverkeer wordt bevroren op het niveau van 2019 en groei pas later onder voorwaarden mogelijk wordt gemaakt. Deze leden begrijpen deze keuze, maar achten het van belang dat het beleid voldoende ruimte laat voor economische ontwikkeling en een veranderende mobiliteitsvraag. Deze leden vragen hoe in de toelichting is beoordeeld dat dit systeem niet leidt tot structurele beperkingen voor de bereikbaarheid en het vestigingsklimaat van de regio en hoe wordt voorkomen dat noodzakelijke aanpassingen langdurige procedures vergen. Tevens vragen zij hoe is gewaarborgd dat de luchthaven op langere termijn kan inspelen op veranderingen in vraagontwikkeling en economische omstandigheden.

Nachtvluchten en vertraagde landingen – (Paragraaf 8.7.2; p. 104–106)
De leden van de VVD-fractie constateren dat het aantal vertraagde landingen in de avond en nacht stapsgewijs wordt verminderd. Deze leden ondersteunen het streven om hinder te beperken, maar achten het van belang dat veiligheid en betrouwbaarheid van het vliegverkeer altijd voorop blijven staan. Deze leden vragen hoe in de toelichting is beoordeeld dat deze maatregel uitvoerbaar blijft bij gelijktijdige vertragingen en hoe wordt voorkomen dat operationele beperkingen leiden tot onveilige situaties of verstoringen in het luchtverkeer. Tevens vragen zij of is onderzocht of deze maatregel kan leiden tot verplaatsing van vluchten naar andere luchthavens en wat dit betekent voor de bereikbaarheid van de regio.

Economische onderbouwing en regionale betekenis van de luchthaven – (Hoofdstuk 4 Economische effecten; p. 39–47)
De leden van de VVD-fractie constateren dat de economische onderbouwing uitgaat van specifieke scenario’s voor de ontwikkeling

van het luchtverkeer. Deze leden achten het van belang dat deze aannames realistisch en robuust zijn, gezien het belang van de luchthaven voor de regionale economie. Deze leden vragen hoe in de toelichting is beoordeeld dat de gehanteerde scenario's voldoende rekening houden met economische onzekerheden en veranderend reisgedrag en hoe de bijdrage van de luchthaven aan werkgelegenheid, bereikbaarheid en het vestigingsklimaat is meegewogen in de afwegingen.

Aanvullende maatregelen en uitvoerbaarheid in de praktijk – (Paragraaf 8.7 Overwegingen aanvullende maatregelen; p. 102–115)
De leden van de VVD-fractie constateren dat in de toelichting een pakket aanvullende maatregelen wordt voorgesteld, waaronder een aparte gebruiksruimte voor maatschappelijk verkeer, beperkingen in de randen van de dag en maatregelen gericht op het beperken van lokale luchtverontreiniging. Deze leden begrijpen het doel om hinder en risico's te beperken, maar achten het van belang dat deze maatregelen in de praktijk uitvoerbaar en effectief zijn. Deze leden vragen hoe is beoordeeld dat de gekozen maatregelen daadwerkelijk bijdragen aan het verminderen van hinder en risico's en hoe wordt voorkomen dat een stapeling van maatregelen leidt tot een onnodig complexe of rigide bedrijfsvoering.

GroenLinks-PvdA-fractie
De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen de minister waarom het proces rond het LHB niet is stilgelegd, toen bleek dat er geen enkel draagvlak was onder de omwonenden, bewonersorganisaties en hun vertegenwoordigers voor het plan en zij wegens een groot gebrek aan vertrouwen in het proces uit het participatietraject zijn gestapt. Hoe kan een project met zo veel negatieve impact op de omgeving, zo weinig toegevoegde maatschappelijke waarde en zo weinig draagvlak in de omgeving zijn doorgezet? Is de minister het met deze

leden eens dat een groot project, zoals een luchthaven, brede steun vanuit de samenleving en directe omgeving zou moeten hebben, wil het steun krijgen van het rijk?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie constateren dat met het nu voorliggende LVB de geluidshinder door met name piekgeluiden verder zal toenemen, dat er geen natuurvergunning is en de CO_2-uitstoot verder toeneemt, in plaats van afneemt. Er is ook geen geloofwaardig pad naar zero-emissie, niet van CO_2 en niet van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS'en). Daarmee is wat deze leden betreft niet voldaan aan de belangrijkste voorwaarden en ook geen toekomst voor deze luchthaven. Waarom is er niet voor gekozen om ten aanzien van alle schadelijke factoren te streven naar minimalisatie, in plaats van het volledig opvullen van de eerder geclaimde milieuruimte?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie constateren dat de 'positieve weigering' op de aanvraag van een natuurvergunning strijdig is met de Rendac-uitspraak. RTHA zou derhalve gewoon een natuurvergunning moeten aanvragen met een passende beoordeling. Kan de minister onderbouwen waarom dit LHB zonder natuurvergunning ooit legaal kan worden? Kan de minister de juridische risico's omschrijven en de Kamer betrekken bij de juridische inschatting die heeft geleid tot dit besluit? Wat zijn de gevolgen van een rechterlijke uitspraak ten nadele van dit LHB door een ontbrekende natuurvergunning? Zelfs met een geldige natuurvergunning blijft RTHA een grote vervuiler in een reeds zeer vervuild gebied, waar de natuur onder grote druk staat en waar verschillende andere maatschappelijk relevante belangen strijden om stikstofruimte. Kan de minister aangeven waarom het gunnen van emissieruimte aan RTHA de maatschappelijk beste besteding van die emissieruimte is?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie constateren dat er eveneens onvoldoende beleid is om de uitstoot van andere schadelijke en ZZS'en te beperken. Kan de minister ingaan op de vraag waarom niet alle beste beschikbare technieken (BBT) zijn toegepast om tot een minder schadelijke vluchthaven te komen? Welke extra technische, operationele of volumen-maatregelen zijn mogelijk en waarom is hiervan afgezien? Tot hoeveel gezondheidsschade leidt de operatie van RTHA bij werknemers en omwonenden? Hoeveel minder had deze kunnen zijn? Waarom is de minister van mening dat deze mensen gezond genoeg zijn en geen extra maatregelen nodig of wenselijk zijn?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen in het voorliggende LHB dat de luchthaven een toename verwacht van het aantal grote vliegtuigen. Is de minister het met deze leden eens dat grotere vliegtuigen, met een zwaarder piekgeluid, leiden tot een toename van de ervaren hinder, zelfs als het totale volumen geluid hetzelfde zou blijven? Kan de minister zich voorstellen dat dit niet bijdraagt aan het creëren van draagvlak voor de luchthaven?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen in de stukken dat de luchthaven streeft naar een 'gezonde exploitatie, zonder overheidssteun'. Gaat dit betekenen dat er weer normaal pacht voor het terrein van RTHA wordt betaald, volgens voor de regio marktconform tarief? Of blijft deze overheidssteun bestaan? Wat is de rechtvaardiging voor deze korting, als het terrein ook op een voor de stad en de regio veel lucratievere manier kan worden ingericht?

Belangrijker nog vinden de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie de vraag waarom het alternatief van de regio niet is meegenomen in de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Het plan voor Stadskwartier Noorderbos creëert aantoonbaar veel grotere maatschappelijke

waarde dan het huidige vliegveld, of de plannen van de luchthaven voor de toekomst. Is de minister bereid om alsnog de kosten en baten van RTHA volgens het voorliggende LHB te vergelijken met de kosten en baten van geen vliegveld en invulling van het terrein als stadswijk, zoals voorgesteld in het Noorderbosplan? Zo nee, waarom niet?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen dat de luchthaven claimt te willen zorgen voor ‘connectiviteit ten behoeve van de regio’. Hoe is in dit geval de regio gedefinieerd? Welk aandeel van de passagiers heeft RTHA als dichtstbijzijnde luchthaven en wat is de meest gebruikte luchthaven voor de regio?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie constateren ten slotte dat dit LHB groei van de luchtvaart mogelijk maakt en nastreeft, terwijl de luchtvaart fors moet krimpen om de klimaatschade te beperken. Alle plannen rond duurzamere brandstoffen en vlootvernieuwing ten spijt, is er geen geloofwaardig pad naar zero-emissie. Zonder emissievrije luchtvaart is krimp de enige optie voor de lange termijn. Het LHB voor RTHA beoogt het tegenovergestelde. Deze leden willen graag weten hoe dit LHB in lijn gebracht kan worden met de recente uitspraak over de hoe ons klimaatbeleid tekortschiet in de bescherming van (o.a.) Bonaire, of breder de klimaatafspraken van Parijs. Kan de minister toelichten hoe dit LHB in lijn is te brengen met een effectief klimaatbeleid of het beleid waaraan Nederland juridisch is gehouden?

JA21-fractie
De leden van de JA21-fractie constateren dat in het LHB het aantal vluchten beperkt wordt tot 17.860 per jaar. Deze leden vragen aan de minister of hier nog ruimte in zit voor groei ten opzichte van de huidige situatie. Zo nee, waarom wordt er gestuurd op krimp? Wat betekent deze krimp voor de mogelijkheid van RTHA om de druk op Schiphol te verlichten?

De leden van JA21-fractie constateren dat in het LHB een de facto nachtsluiting is opgenomen. Is er overleg geweest met de vervoerders die vliegen van RTHA over welk effect dit heeft op hun bedrijfsvoering? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat waren de uitkomsten van die gesprekken? Is de minister het met deze leden eens dat een nachtsluiting met beperkte uitloopmogelijkheden leidt tot een concentratie van vluchten in de paar uur voor de nachtsluiting? Zo nee, waarom niet? Zo ja, is de minister het met deze leden eens dat dit onwenselijk is?

De leden van JA21-fractie constateren dat gedwongen krimp van RTHA reizigers drijft richting Schiphol en Zaventem. Is de minister het met deze leden eens dat het verplaatsen van reizigers richting verder gelegen luchthavens juist meer, en niet minder, CO_2 uitstoot oplevert? Is de minister het met deze leden eens dat het verder concentreren van reizigers op Schiphol onwenselijk is, wanneer deze ook vanaf RTHA hadden kunnen vliegen? Zo nee, waarom niet?

De leden van JA21-fractie constateren dat het LHB weer groei toestaat vanaf 2030, mits dat gebeurt met vliegtuigen die aangedreven worden met elektriciteit, waterstof of duurzame brandstoffen. Is de minister het met deze leden eens dat de techniek er nog niet is om elektrisch vliegen een realistische optie te maken? Is de minister het met deze leden eens dat de waterstofinfrastructuur nog lang niet op het niveau is om van vliegen op waterstof een businesscase te kunnen maken? Zo ja, wat is dan de zin van deze bepaling in het LHB?

De leden van JA21-fractie merken op dat vanaf 2030 een oplopende bijmengverplichting van SAF geldt in de Europese Unie. Is het voldoen aan deze Europese verplichting voldoende om in het kader van de duurzaamheidsverplichtingen in het LHB weer te mogen groeien? Zo nee,

hoeveel procent SAF in de brandstofmix zou wél voldoende zijn? Is de minister zich bewust van het feit dat SAF vooralsnog flink duurder is dan reguliere brandstof, en dat hoge bijmengpercentages daarmee geen businesscase hebben?

BBB-fractie
De leden van de BBB-fractie constateren dat het maximale aantal vliegtuigbewegingen juridisch wordt vastgelegd op een niveau dat vergelijkbaar is met de bestaande gebruiksruimte, maar dat dit kan afwijken van de feitelijke praktijk in recente jaren. Deze leden vragen of inzichtelijk gemaakt kan worden hoe het aantal gerealiseerde vluchten in de periode 2020-2025 zich verhoudt tot het in het besluit vastgelegde maximum, en in hoeverre kan het vastleggen van deze hogere bandbreedte in de praktijk leiden tot een toename van het aantal vluchten en daarmee tot meer hinder voor omwonenden.

De leden van de BBB-fractie constateren dat uit de stukken blijkt dat het luchtruim rond Rotterdam in belangrijke mate wordt beïnvloedt door het verkeer van Schiphol, waarbij dit verkeer prioriteit krijgt. Deze leden vragen hoe deze prioritering zich verhoudt tot het uitgangspunt van een evenwichtige ontwikkeling van regionale luchthavens en in hoeverre wordt geborgd dat de ontwikkelmogelijkheden van RTHA niet structureel worden beperkt door keuzes die primair zijn ingegeven door Schiphol.

De leden van de BBB-fractie constateren dat wordt ingezet op het beter volgen van vaste vertrekroutes, maar dat dit in de huidige situatie nog niet goed mogelijk is. Deze leden vragen binnen welke termijn deze situatie daadwerkelijk verandert en welke gevolgen dit heeft voor zowel de hinderbeleving als de operationele ruimte van de luchthaven.

De leden van de BBB-fractie constateren dat het participatieproces geen gedragen voorkeursalternatief heeft opgeleverd. Deze

leden vragen welke zwaarwegende bezwaren of zorgen uit dit proces naar voren zijn gekomen en op welke wijze deze concreet zijn verwerkt in het voorliggende besluit.

De leden van de BBB-fractie vragen tevens hoe de belangen van agrarische ondernemers in het beperkingengebied zijn meegewogen. Deze leden vragen of inzichtelijk kan worden welke beperkingen voortvloeien uit het LHB voor agrarisch gebruik van gronden.

De leden van de BBB-fractie constateren dat uit de uitvoeringstoets blijkt dat het besluit alleen uitvoerbaar is, indien de huidige praktijk leidend blijft en dat op meerdere onderdelen niet door de luchtverkeersleiding kan worden gestuurd, zoals op jaartotalen en tijdvakken. Deze leden vragen hoe wordt voorkomen dat er een juridisch kader ontstaat dat in de praktijk niet of slechts beperkt handhaafbaar en uitvoerbaar is en nadelige gevolgen heeft voor de luchtvaartsector.

De leden van de BBB-fractie constateren dat meerdere partijen betrokken zijn bij de naleving van normen, terwijl niet altijd duidelijk is wie als normadressaat optreedt. Deze leden hopen op meer verduidelijking omtrent hoe verantwoordelijkheden tussen luchthaven, luchtverkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen eenduidig worden vastgelegd.

De leden van de BBB-fractie constateren dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een belangrijke rol krijgt in de uitvoering en handhaving van het besluit, en dat hiervoor extra capaciteit nodig wordt geacht. Deze leden vragen of er meer inzicht gegeven kan worden in de benodigde capaciteit en middelen, en of aangegeven kan worden hoe wordt voorkomen dat deze extra belasting leidt tot vertragingen of knelpunten in vergunningverlening en toezicht.

De leden van de BBB-fractie constateren dat de luchthaven voornemens is om fors te investeren in modernisering en innovatie. De leden vragen in hoeverre deze investeringen bijdragen aan de regionale economie en werkgelegenheid, en hoe deze zich verhouden tot de beperkingen die het LHB tegelijkertijd oplegt aan de ontwikkeling van de luchthaven en de omgeving.

De leden van de BBB-fractie vragen afsluitend hoe het voorliggende LHB zich verhoudt tot de bredere beleidsdoelen van het kabinet op het gebied van regionale bereikbaarheid, economische ontwikkeling en het versterken van de positie van regionale luchthavens binnen het nationale netwerk.

Partij voor de Dieren-fractie
De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen in het milieueffectrapport van Arcadis in opdracht van RTHA dat de uitstoot van stikstof, PM_{10} en $PM_{2.5}$ en roetfractie niet afnemen. Voor ultrafijnstof, ZZS'en en geurhinder zijn slechts op lange termijn kleine afnames te zien. Met welke extra maatregelen in het LHB zou ervoor gezorgd kunnen worden dat alle uitstoot van schadelijke stoffen significant afneemt, waardoor de luchtkwaliteit (op korte termijn) verbeterd wordt, gezien de groeiende zorgen over de impact op gezondheid?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de minister of hij kan bevestigen dat er nog geen definitief advies ligt van de Commissie mer over onder andere ultrafijnstof, luchtkwaliteit, geluidhinder en slaapverstoring. Waarom is besluitvorming voorzien, terwijl cruciale gezondheidsinformatie nog ontbreekt? Op welke manier wordt het voorzorgsbeginsel toegepast? Kan het kabinet inzicht geven in het aantal gehinderden, het aantal slaapverstoorden en de kosten voor klimaat, gezondheid, milieu en natuur? Acht het kabinet het verdedigbaar dat de

betrouwbaarheid van de MER-uitkomsten nog niet inhoudelijk is gevalideerd? Hoe wordt uitgesloten dat systematische fouten in modelaannames of methodiek leiden tot onderschatting van milieueffecten?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben specifiek nog wat vragen over de stikstofuitstoot, die niet afneemt. Gelet op de stikstof- en biodiversiteitscrisis (zoals vastgesteld door VN-wetenschappers van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) en Intergouvernementeel Platform voor Biodiversiteit en Ecosysteemdiensten (IPBES))[1]: waarom bevat het voorgestelde plan geen ambitieuze, verifieerbare verlaging van de jaarlijkse stikstofuitstoot van de luchthaven? Is de minister bereid juridisch afdwingbare emissieplafonds en handhavingsmechanismen in te voeren om de stikstofbelasting op stikstofgevoelige gebieden en lokale biodiversiteit effectief te verminderen? Zo nee, waarom niet? Hoe wordt cumulatie met andere bronnen meegenomen? Kan de minister uitsluiten dat dit besluit toekomstige natuurherstelopgaven verder bemoeilijkt? Zo ja, op welke juridische en wetenschappelijke bronnen baseert hij zich? Kan de minister uitsluiten dat het besluit woningbouw gaat bemoeilijken? Zo ja, op welke juridische en wetenschappelijke bronnen baseert hij zich?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat VN-wetenschappers van het IPCC en IPBES wijzen op het gevaar van de bestaande klimaat- en biodiversiteitscrisis en de noodzaak om alles op alles te zetten om die met spoed in samenhang aan te pakken.[2] Kan de minister uitgebreid toelichten op welke manier de keuzes voor RTHA bijdragen aan het verergeren, dan wel oplossen van de

[1] Tackling Biodiversity & Climate Crises Together and Their Combined Social Impacts - United Nations Sustainable Development
[2] Tackling Biodiversity & Climate Crises Together and Their Combined Social Impacts - United Nations Sustainable Development

klimaat- en biodiversiteitscrisis? Kan de minister explicieter nog reflecteren op hoe het LHB past bij de wetenschappelijke adviezen over de aanpak van de klimaat- en natuurcrisis en die reflectie onderbouwen met onafhankelijke wetenschappelijke bronnen? Hoe is de bijdrage van de luchthaven aan biodiversiteitsverlies integraal beoordeeld? Waarom is niet gekozen voor een scenario waarin natuurherstel prioriteit krijgt boven luchtvaartactiviteiten?
Hoe verhoudt het besluit zich tot het doel van maximaal 1,5°C opwarming? Kan de minister de stukken meesturen die laten zien hoe dit onafhankelijk is getoetst? Waarom wordt geen absolute emissiereductie als randvoorwaarde gesteld? Hoe realistisch zijn aannames over waterstof aangedreven en elektrische luchtvaart op de relevante termijn? Kan de minister refereren aan wetenschappelijke bronnen die dat onderbouwen en de wetenschappelijk consensus daarover reflecteren?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat het kabinet-Rutte IV stelde dat RTHA geen natuurvergunning nodig heeft. Er loopt hierdoor nu een beroepszaak over deze positieve weigering en de uitspraak hierover wordt 16 april verwacht. Het ministerie geeft aan dat niet gewacht kan worden op deze uitspraak, aangezien een eerdere rechter oordeelde dat er een LHB moet liggen voor 1 mei 2027. Kan de minister de volledige tijdlijn geven, inclusief alle uiterlijke Kamerdeadlines en beslismomenten die nodig zijn om het LHB vóór 1 mei 2027 vast te stellen? Indien het gerechtshof oordeelt dat er wel een natuurvergunning vereist is en de omgevingsvergunning moet worden ingetrokken: welke (juridische, procedurele en inhoudelijke) gevolgen heeft dat voor het voorliggende ontwerp LHB, en welk proces volgt als die uitspraak pas plaatsvindt ná vaststelling van het LHB?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat het vliegveld midden in een woonwijk ligt. In 2025 zijn er meer dan 130.000 klachten over overlast van het vliegverkeer ingediend door omwonenden. In het participatieproces is door omwonenden meegegeven dat ze minder hinder willen. Onder andere de provincie Zuid-Holland noemt in zijn zienwijze het participatietraject RTHA “mislukt’’ wegens de behandeling van omwonenden. Uit de rapportage van de Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond (DCMR) over 2025 blijkt dat de hoeveelheid gemeten vliegtuiggeluid voor elke meetpost, behalve voor die op de Veldkersweg, hoger uitviel dan het berekende geluid uit milieueffectrapport van Arcadis. Daarnaast is bekend dat het voor het menselijke oor soms nauwelijks hoorbaar is of er een stiller vliegtuig of een luid vliegtuig wordt ingezet. Ook is het volgens Mobilisation for the Environment (MOB) aannemelijk dat ook de berekende geurhinder lager is dan de waargenomen geurhinder van omwonenden. Ondanks deze constateringen zet RTHA erop in om op termijn meer dan 4.000 extra vliegtuigbewegingen te faciliteren onder andere door “stillere” vliegtuigen in plaats van in te zetten op een standstill of krimp. Hoe rijmt de minister het besluit om op termijn meer dan 4.000 extra vliegtuigbewegingen te faciliteren met de uitkomsten van het participatieproces, de 130.000+ klachten van omwonenden in 2025 en de DCMR-rapportage die aangeeft dat gemeten geluid op vrijwel alle meetposten hoger is dan berekend? Hoe definieert het kabinet “draagvlak” in dit dossier en welke kwantitatieve en kwalitatieve waarden horen daarbij? En welke concrete, afdwingbare maatregelen gaat de minister nemen om ervoor te zorgen dat omwonenden daadwerkelijk minder lawaai gaan ervaren in de praktijk? Is hij bereid dat onafhankelijk te laten toetsen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen in hoeverre niet-groeiscenario’s (krimp, sluiting, substitutie

naar spoor) volwaardig zijn onderzocht. Als dit niet is gedaan, is de minister dan bereid om dat alsnog onafhankelijk te laten doen? Zo nee, waarom staat hij niet open voor het op tafel leggen van alle feiten, zodat de Kamer op basis van volledige informatie zelf de afwegingen kan maken?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de minister of hij bereid is om geen groei van het aantal vliegbewegingen toe te staan, gezien de groeiende maatschappelijke weerstand tegen de ruimte die luchtvaart in Nederland inneemt.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen in de evaluatie van de staatsdeelneming Schiphol, waar de RTHA ook onder valt, dat de Staat via regelgeving voldoende kan doen om duurzaamheid en leefomgevingsdoelen te behalen. Welke duurzaamheid en leefbaarheidsregelgeving die in het LHB zouden kunnen worden vastgelegd zijn overwogen, maar heeft de minister besloten om niet toe te passen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat omwonenden aangeven dat ze vooral overlast hebben in de nacht en de randen van de nacht. In het huidige plan mogen er nog steeds tien vliegtuigen opstijgen tussen 7.00 uur en 9.00 uur en mogen er tussen 21.00 uur en 23.00 uur ook nog tien vliegtuigen landen. Kan de minister toelichten of dit een vermindering is ten opzichte van het aantal dat er momenteel in deze tijdsperiode opstijgt c.q. landt? Zo nee, waarom is er niet voor een lager aantal gekozen, aangezien de omwonenden juist willen dat de overlast rondom de nachturen vermindert? Deze leden constateren dat er veel uitzonderingen op het verbod van nachtvluchten zijn. Zo lezen ze dat zakelijke vluchten wel tot 00.00 uur mogen landen en positievluchten wel al vanaf 6.30 uur mogen landen. Daarnaast mogen commerciële vluchten bij uitloop nog tot 00.00 uur landen, en mag dit tot wel 40 keer per maand en 180 keer per jaar voorkomen.

Waarom is voor deze uitzonderingen op het verbod van nachtvluchten gekozen? En wat is de definitie van een zakelijke vlucht? Wat wordt verstaan onder rechtvaardige uitloop en wanneer is dit niet toegestaan? Is de minister het met deze leden eens dat gezien alle uitzonderingen, en het feit dat de uitzonderingen niet gelden voor onder andere politiehelikopters, de overlast voor omwonenden gedurende de nacht, en de randen van de nacht, aanzienlijk zal blijven?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat er minstens 13.400 extra woningen gebouwd kunnen worden in de omgeving, wanneer RTHA sluit. Er is een alternatief plan gemaakt door omwonenden voor een woonwijk ‘Noorderbos’, waarin ruimte is voor 12.500 extra woningen, 10.000 banen, 120 hectare bos, en een grote regionale waterbuffer. Ook blijkt uit de MKBA dat er bij sluiting gemiddeld maar 25 minuten extra reistijd zal zijn voor mensen uit de regio naar de dichtstbijzijnde luchthaven. Bovendien verdwijnt de geluidsoverlast, de gezondheidsschade van de uitstoot en vermindert de klimaatschade en natuurschade. Al met al laat de MKBA zien dat de woonwijk Noorderbos 3 miljard meer aan welvaart op kan leveren voor Nederland dan het vliegveld. Mede hierdoor zijn steeds meer (politieke) partijen in Rotterdam en omgeving voor het alternatieve plan en dus voor sluiting van RTHA. Uiterlijk 30 juni komt er ook een rapport naar buiten over de gevolgen van de mogelijke sluiting van RTHA dat de provincie Zuid-Holland heeft laten uitvoeren. Heeft de minister contact gehad met de provincie Zuid-Holland over wanneer dit onderzoek precies naar buiten gaat komen en gevraagd of ze al tussentijdse conclusies kan delen? Zo ja, kan de minister de informatie die hij gekregen heeft met de Kamer delen? Zo nee, is hij bereid om de provincie Zuid-Holland om een update te vragen? Heeft de minister het plan voor deze woonwijk met de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) besproken en is

dit plan door het kabinet serieus overwogen? Zo ja, wat is daar precies in overwogen, hoe zijn de belangen gewogen, gezien de MKBA, en wat is eruit gekomen? Zo nee, kan de minister alsnog op het plan reflecteren en beredeneren waarom hij, ondanks alle voordelen voor Nederland en de MKBA, toch kiest voor het huidige plan voor RTHA en de mogelijkheid voor zelfs nog meer vliegbewegingen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen hoe het kabinet het faciliteren (en mogelijk uitbreiden) van luchtvaartactiviteiten op korte afstand van stedelijk gebied rechtvaardigt, terwijl klimaat- en natuurafspraken niet worden nagekomen, er nog een vliegveld op Lelystad voor burgerluchtvaart open dreigt te gaan en een toename van gezondheidsrisico's niet uitgesloten kan worden?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren tot slot dat de Kamer de minister expliciet heeft verzocht om geen onomkeerbare stappen te zetten, totdat zij het oordeel over het meest recente advies van de Commissie mer heeft kunnen bespreken. Kan de minister bevestigen de opdracht van de Kamer te respecteren door geen onomkeerbare stappen te nemen en het LHB niet vast te stellen, totdat het advies van Commissie mer er is en de Kamer op basis daarvan heeft kunnen debatteren en een definitief oordeel heeft kunnen vellen?

ChristenUnie-fractie
De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat de minister concludeert dat het aangevraagde gebruik kan worden vergund, omdat de exploitatie kan worden voortgezet en de hinder beperkt wordt, en dat het MER laat zien dat milieueffecten gelijk blijven of afnemen ten opzichte van de referentiesituatie. Hoe robuust acht de minister de aanname in het MER dat geluid en emissies dalen door vlootvernieuwing en technologische ontwikkeling richting 2035?

In hoeverre zijn onzekerheden in de prognoses (zoals vertraagde vlootvernieuwing of inzet van grotere toestellen) in de besluitvorming verdisconteerd?

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat de minister na een ‘standstill’ van vijf jaar innovatieruimte geeft aan de luchthaven. Deze leden hebben hier nog enkele vragen over. Hoe definieert de minister het begrip ‘standstill’ exact? Is binnen deze ‘standstill’ verschuiving naar grotere vliegtuigen toegestaan, zolang de geluidsruimte niet wordt overschreden?

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben ook vragen over de uitwerking en voorwaarden van de innovatieruimte, die tot een verhoging van het aantal vliegbewegingen zal leiden. Deze leden zijn bang dat dit ervoor zorgt dat innovatie in de luchtvaartsector niet leidt tot minder CO_2-uitstoot, maar enkel tot meer vliegbewegingen. Hoe zorgt de minister ervoor dat de luchtvaartsector ook de prikkel heeft tot het verduurzamen van de huidige vliegbewegingen? En hoe borgt de minister dat deze extra vliegbewegingen niet leiden tot meer overlast voor omwonenden? Deze leden vragen ook wat er gebeurt als duurzame technologieën zich minder snel ontwikkelen. Betekent dit dat er géén extra slots beschikbaar komen, of ziet de minister ruimte om af te wijken?

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen in het coalitieakkoord dat er een CO_2-plafond komt voor burgerluchtvaart op Schiphol en Lelystad Airport. Zij vragen zich af waarom er voor andere luchthavens, zoals Luchthaven Rotterdam, geen CO_2-plafond is ingesteld. Is de minister bereid dit alsnog deel uit te laten maken van het luchthavenbesluit? Zo nee, waarom niet?

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen in de brief dat er diverse maatregelen worden genomen om hinder in de nacht en vroege ochtend te beperken. Hoe

beoordeelt de minister of deze maatregelen voldoende aansluiten bij de doelstelling om de slaapverstoring met ruim 90 procent te verminderen? Ook lezen deze leden in de MER dat de totale geluidscontouren afnemen, maar dat op sommige locaties pieken kunnen toenemen door de verschuiving naar grotere toestellen. Zij zijn bang dat hierdoor een kleine groep mensen de dupe wordt van deze grotere vliegtuigen. Wat doet de minister om deze pieken te voorkomen, zeker in de nacht en aan de randen van de dag? Kan de minister inzicht geven hoeveel deze grotere vliegtuigen zullen bijdragen aan slaapverstoring? Komt er een structureel monitoringsprogramma waarmee hinder en piekgeluid jaarlijks worden geëvalueerd?

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen in de MER dat lokale emissies in beperkte mate afnemen en dat andere emissies slechts gering veranderen. Hoe robuust is deze analyse? En welke waarborgen zijn er dat de verwachte emissiereducties daadwerkelijk worden gerealiseerd, zeker gezien het vrijwillige karakter van vlootkeuzes door maatschappijen?

II Reactie van de bewindspersoon

Vragen en opmerkingen van de leden van D66

Vraag 1 en 2:
De leden van de D66-fractie lezen dat er in het zichtjaar 2035 ruimte is voor een toename van 4.380 vluchten, de zogenaamde ‘innovatieruimte’, mits deze elektrisch, op waterstof of met duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF) worden uitgevoerd. De fractie van D66 vraagt hoe de minister juridisch en handhavingstechnisch gaat garanderen dat deze extra slots uitsluitend worden ingezet voor deze specifieke, duurzame vluchten en welke concrete sancties er op het oneigenlijk gebruik van deze innovatieruimte door reguliere vluchten staan?

Antwoord:

Het is van belang dat de luchtvaartsector innoveert. De innovatieruimte die daartoe door Rotterdam The Hague Airport als onderdeel van het ontwerp-luchthavenbesluit is aangevraagd, draagt hier aan bij. Niet alleen vanwege de te behalen doelen voor klimaat – waaronder het Akkoord Duurzame Luchtvaart en het “Long Term Aspirational Goal” van de International Civil Aviation Organisation (ICAO) – maar ook vanwege de vermindering van geluidhinder voor omwonenden.

Innovatie in de luchtvaartsector en de innovatieruimte als onderdeel van het ontwerp-luchthavenbesluit is daarnaast van belang voor de economische kansen voor Nederland en de rol van Nederland als koploper in deze sector. In Nederland zijn meerdere vliegtuigbouwers actief die werken aan elektrische- en waterstofvliegtuigen. Dit gebeurt in samenwerking met kennisinstellingen zoals de Technische Universiteit Delft en het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum. Door ruimte te bieden aan innovatie op en rond luchthavens blijft cruciale kennis dicht bij huis, worden nieuwe bedrijvigheid en werkgelegenheid gestimuleerd en ontstaat een sterke basis voor een toekomstbestendige economische ontwikkeling.

Voor het gebruik van de innovatieruimte is in het Luchthavenbesluit een aantal voorwaarden gesteld. Zo moet de slotcoördinator (ACNL) bij de slotcoördinatie de mogelijkheid hebben onderscheid te maken tussen slots voor vluchten met fossiele- en niet-fossiele brandstoffen. Daarvoor moet de EU-slotverordening aangepast worden. Daarnaast moet de luchthaven over een mechanisme beschikken waardoor het gebruik van (niet-)fossielvrije brandstoffen vastgesteld kan worden. Dat is een voorwaarde om het gebruik van de innovatieruimte door uitsluitend vluchten met fossielvrije brandstoffen te kunnen handhaven. Onder voorbehoud van een aantal andere voorwaarden, zoals het passen binnen de geluidsruimte en de stikstofruimte, zal gebruik van de innovatieruimte derhalve alleen toegestaan worden indien dat juridisch mogelijk is (door de aanpassing van de EU-slotverordening) en indien dat gebruik gehandhaafd kan worden. De aanpassing van de EU-slotverordening moet de komende jaren gestalte krijgen. De verwachting is dat de Europese Commissie daartoe volgend jaar een voorstel zal doen.

Handhaving is voorts een bevoegdheid van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). In geval van een overtreding bepaalt de ILT de op te leggen sanctie. Welke sanctie dat betreft, is onder meer afhankelijk van de overtreding en de omstandigheden daaromtrent. Het is daarom niet mogelijk om hier vooruit te lopen op sancties bij het oneigenlijk gebruik van de innovatieruimte. In het algemeen heeft ILT verschillende

instrumenten tot haar beschikking, zoals het geven van een waarschuwing, het opleggen van een bestuurlijke boete bij overtreding van een regel en het opleggen van maatregelen bij het overschrijden van grenswaarden.

Deze leden wijzen erop dat hoewel elektrische vliegtuigen stiller zijn, toestellen op waterstof of SAF dat niet noodzakelijkerwijs zijn.

Vraag 3:
Is er een harde, cumulatieve eis dat deze extra vluchten binnen de huidige totale geluidsruimte moeten passen, of bestaat het risico dat de totale geluidsbelasting door deze groei alsnog stijgt?

Antwoord:
Een van de voorwaarden om de innovatieruimte te kunnen gebruiken, is dat het gebruik binnen de in het Luchthavenbesluit gestelde geluidruimte past. Het risico dat het gebruik van de innovatieruimte leidt tot een structurele toename van de geluidbelasting, meer dan die gestelde geluidruimte, is daarmee uitgesloten.

De leden van de D66-fractie merken ten aanzien van de nachtrust op dat er een limiet wordt gesteld van twintig landingen voor de business aviation tussen 0.00 en 7.00 uur.

Vraag 4 en 5
De leden van de D66-fractie vragen daarbij of de Minister kan motiveren waarom er is gekozen voor een quotum van twintig landingen in plaats van een volledig nachtverbod, zoals in diverse andere Europese steden al gebruikelijk is om de nachtrust van omwonenden optimaal te beschermen? Voorts vragen de leden van de D66-fractie wat de precieze noodzaak is van deze twintig bewegingen voor de regionale economie afgezet tegen de maatschappelijke kosten van slaapverstoring.

Antwoord:
In het ontwerp-luchthavenbesluit geldt als uitgangspunt dat de luchthaven Rotterdam in de nacht is gesloten. Wel zijn er enkele uitzonderingen opgenomen. In haar aanvraag heeft de exploitant van de luchthaven namelijk verzocht om een uitzondering te maken voor 20 intercontinentale landingen van business aviation- vluchten tussen 0.00 en 07.00 uur per gebruiksjaar. Het bevoegd gezag heeft deze uitzondering opgenomen in het ontwerp-luchthavenbesluit, omdat zij het belang van intercontinentale business aviation-vluchten onderkent.

Bij het toestaan van deze uitzondering is een afweging gemaakt tussen enerzijds de omwonenden en het belang van een ongestoorde nacht versus het belang van een goed ondernemersklimaat op de luchthaven Rotterdam, waar ook internationale organisaties een thuisbasis hebben. Business aviation – als onderdeel van General Aviation (GA) – levert een bijdrage aan de Nederlandse economie. Ook voor het vestigingsklimaat is business aviation belangrijk; voor de Rotterdamse regio onder meer vanwege de haven. Dit wordt door Port of Rotterdam ook bevestigd. Het is daarom ook van economisch belang om de toegang van business aviation tot de luchthaven Rotterdam te bestendigen.

De uitzondering van 20 vluchten wordt daarbij redelijk geacht voor intercontinentale business aviation-vluchten, bijvoorbeeld vanuit Zuid-Oost Azië. Gelet op het tijdsverschil en de vliegtijd zou de bestemming luchthaven Rotterdam voor deze vlucht anders onbereikbaar zijn. De toelichting op het Luchthavenbesluit zal op dit punt worden aangevuld. Juridisch is het niet mogelijk gebleken om de eis te stellen dat het moet gaan om intercontinentale vluchten. Daarmee is de uitzondering veralgemeniseerd tot 20 landingen van business aviation-vluchten. Het bevoegd gezag acht het wel belangrijk dat de landingen enkel voor intercontinentale vluchten worden gebruikt. De luchthaven bestudeert momenteel of de voorwaarde van een intercontinentale landing operationeel kan worden gesteld.

Vraag 6:
De leden van de D66-fractie vragen op welke wijze en met welke technische parameters ‘hinder’ in deze vijfjaarlijkse evaluatie van het Luchthavenbesluit wordt vastgesteld.

Antwoord:
Hinderbeleving maakt onderdeel uit van de evaluatie, maar kent een andere cyclus. Voor hinderbelevingsonderzoek volgt het ministerie de aanbevelingen die het RIVM heeft gedaan.[3] De aanbeveling was om hinderbeleving blijvend te monitoren met de vierjaarlijkse Gezondheidsmonitor van de GGD’en. De onderzoeksmethode blijft gelijk zodat resultaten tussen luchthavens onderling en in de tijd per luchthaven goed vergelijkbaar zijn. In het RIVM-rapport ‘Relaties vliegtuiggeluid – hinder en slaapverstoring 2020’ is een uitgebreide toelichting gegeven over de onderzoeksmethode.[4]

---

[3] *Kamerstukken II* 2019/20, 31936, nr. 711 en *Kamerstukken II* 2023/24, 31936, nr. 1156.
[4] *Kamerstukken II* 2022/23, 31936, nr. 1044.

Volledigheidshalve wordt erop gewezen dat in het ontwerp-Luchthavenbesluit diverse maatregelen zijn opgenomen om hinder nu en in de toekomst te beperken. Op dit moment wordt de gebruiksruimte van de luchthaven begrensd door grenswaarden voor geluid in handhavingspunten rondom de luchthaven. In aanvulling daarop wordt met het ontwerp-luchthavenbesluit een maximum aantal vastgesteld van 17.860 handelsvluchten. Dit is overeenkomstig het niveau dat mogelijk was in 2019. Hiermee is het binnen de geluidsruimte niet mogelijk om in de toekomst te groeien, wanneer de vliegtuigen stiller worden (behoudens de innovatieve groeiruimte). In de nacht is de luchthaven Rotterdam als uitgangspunt dicht. Hierbij zijn wel uitzonderingen gesteld zoals maatschappelijk verkeer (trauma- en politiehelikopter), noodgevallen, uitwijkverkeer van Schiphol door weersomstandigheden of technische storingen en 20 landingen voor business aviation. Ook aan de grenzen van de dag wordt nu beperkingen gesteld aan het verkeer. Zo mogen positievluchten pas vanaf 06.30 uur landen in plaats van vanaf 06.00 uur en maximaal tot een aantal van 48 per gebruiksjaar tussen 06.30-07.00. Tussen 07.00-09.00 uur mogen maximaal 10 vliegtuigen voor handelsverkeer starten en geen vliegtuigen landen. Tussen 21.00-23.00 uur mogen maximaal 10 vliegtuigen voor handelsverkeer landen.

Vraag 7:
De leden van de D66-fractie vragen verder of enkel wordt gekeken naar theoretische berekeningen in L_{den} of L_{night} of dat werkelijke klachtencijfers en belevingsonderzoeken onder omwonenden een rol spelen bij de vijfjaarlijkse evaluatie van het Luchthavenbesluit.

Antwoord:
De hinderbeleving wordt via de vierjaarlijkse Gezondheidsmonitor van de GGD’en gemonitord. In deze monitor rapporteren omwonenden, die onderdeel uitmaken van de steekproef, zelf de mate van hinder die zij ondervinden op een schaal van 0 tot 10. De berekende geluidbelastingen (uitgedrukt in L_{den} of L_{night}) worden gebruikt om de in de steekproef gerapporteerde hinderbeleving te extrapoleren naar de totale bevolking rondom de luchthaven.

Vraag 8:
De leden van de D66-fractie vragen of de minister kan bevestigen dat, indien uit de evaluatie blijkt dat de hinder niet is afgenomen conform de voorspellingen in het MER, er een mechanisme in het besluit wordt opgenomen waarbij het aantal toegestane bewegingen automatisch naar beneden wordt bijgesteld.

Antwoord:
Doel van de evaluatie is het bepalen van de daadwerkelijke effecten van het met het Luchthavenbesluit vergunde gebruik. Daarbij wordt rekening gehouden met de daadwerkelijke vlootontwikkeling en actuele inzichten. Mocht een evaluatie aantonen dat onderdelen van het Luchthavenbesluit in de praktijk onvoldoende uitvoerbaar zijn of onvoldoende effect sorteren dan voorzien bij de vaststelling van het Luchthavenbesluit, dan kan een nadere afweging plaatsvinden over (nieuw) te nemen maatregelen. Hierbij zullen alle belangen die bij dat besluit tot aanpassing relevant zijn worden afgewogen. Automatische bijstelling van het aantal toegestane bewegingen is gelet op de huidige wettelijke kaders niet mogelijk. Aanpassing van het aantal bewegingen vereist dan ook een wijziging van het Luchthavenbesluit. In het MER is deze aanvullende innovatieruimte reeds meegerekend. Dat laat onverlet dat de opgenomen innovatieruimte enkel zal worden toegestaan, indien dit past binnen de grenswaarden voor geluid en de stikstofruimte. De luchtvaartautoriteit van de ILT ziet toe op naleving van de grenswaarden en regels van het Luchthavenbesluit en neemt maatregelen bij (dreigende) overschrijdingen of overtredingen.

Vraag 9:
Zo nee, vragen de leden van de D66-fractie verder, welke instrumenten heeft de Minister dan om tijdig bij te sturen?

Antwoord:
Na vaststelling van het Luchthavenbesluit moeten de exploitant van de luchthaven, de luchtverkeersleiding en de gebruikers hun operatie uitvoeren binnen de vastgestelde grenswaarden voor geluidbelasting in de handhavingspunten. Indien grenswaarden overschreden dreigen te worden, zullen deze partijen sturingsmaatregelen moeten inzetten om overschrijding te voorkomen. De luchtvaartautoriteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT-Luchtvaartautoriteit) ziet toe op de naleving van de grenswaarden en regels van het Luchthavenbesluit en neemt maatregelen bij (dreigende) overschrijdingen of overtredingen.

Vraag 10:
De leden van de D66-fractie vragen wat de minister als een acceptabele termijn ziet waarin Rotterdamse vluchten wél standaard tot 6.000 voet de vaste vertrekroutes kunnen blijven volgen in plaats van dat er moet worden afgeweken in verband met het Schipholverkeer.

Antwoord:

De mate waarin vluchten vanaf de luchthaven Rotterdam hun vaste routes kunnen volgen hangt nauw samen met de inrichting van het luchtruim in Nederland. Dat is de reden dat verkeer van/naar de luchthaven Rotterdam met regelmaat een aanvullende instructie van LVNL krijgt om van de route af te wijken. De inzet is om dit aantal instructies te verminderen. Daarvoor loopt momenteel een onderzoek naar verbetermogelijkheden binnen het bestaande luchtruim, zodat vaker tot 6.000 voet volgens de vaste vertrekroutes gevlogen worden. Afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek zal duidelijk worden op welke termijn verbetermogelijkheden geïmplementeerd kunnen worden. Hierover vindt afstemming plaats met LVNL, ILT en de Commissie Regionaal Overleg (CRO) Rotterdam. Verder wordt in het kader van de Luchtruimherziening gekeken naar een meer onafhankelijke inpassing van de verkeersstromen van/naar de luchthaven Rotterdam ten opzichte van de luchthaven Schiphol. Daarvan ligt de beoogde implementatiedatum in 2031/2032.

Vraag 11:
De leden van de D66-fractie vragen verder welke garanties het onderzoek naar ‘operationele maatregelen op korte termijn’ biedt voor de specifieke geluidshotspots rondom de luchthaven.

Antwoord:
Het onderzoek naar operationele maatregelen op korte termijn is allereerst gericht op het in kaart brengen van de achterliggende reden dat routes vaak niet tot 6.000 voet gevolgd kunnen worden. Vervolgens wordt gekeken naar kansrijke maatregelen binnen de huidige operationele kaders om deze vertrekroutes langer te kunnen volgen. Dit onderzoek kan echter geen garanties bieden voor het langer volgen van deze vertrekroutes. De effectiviteit van maatregelen is afhankelijk van operationele omstandigheden, verkeersstromen en externe factoren zoals het weer.

Vragen en opmerkingen van de leden van VVD

De leden van de VVD-fractie constateren dat in de toelichting wordt gekozen voor een gefaseerde ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen, waarbij het handelsverkeer wordt bevroren op het niveau van 2019 en groei pas later onder voorwaarden mogelijk wordt gemaakt. De leden begrijpen deze keuze, maar achten het van belang dat het beleid voldoende ruimte laat voor economische ontwikkeling en een veranderende mobiliteitsvraag.

Vraag 12:
De leden vragen hoe in de toelichting is beoordeeld dat dit systeem niet leidt tot structurele beperkingen voor de bereikbaarheid en het vestigingsklimaat van de regio en hoe wordt voorkomen dat noodzakelijke aanpassingen langdurige procedures vergen.

Antwoord:
Het is van belang om op te merken dat de gefaseerde ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen conform de aanvraag van de initiatiefnemer is. Het ministerie heeft deze gefaseerde ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen beoordeeld en overgenomen in het ontwerp-luchthavenbesluit. De beoordeling is gebaseerd op een afweging tussen verschillende belangen. Hierbij zijn de effecten voor milieu en omgeving afgewogen tegenover de effecten voor de bereikbaarheid en de (beperkte) negatieve agglomeratie-effecten (vestigingsklimaat).

Uit de economische onderbouwing volgt dat de negatieve effecten op de bereikbaarheid beperkt blijven. Er sprake is van een beperkte vraaguitval van 4%, waardoor de mobiliteitsvraag grotendeels behouden blijft. Ook is het effect op reistijdverlies relatief beperkt met gemiddeld 8 minuten reistijdverlies per passagier. De agglomeratie-effecten nemen licht af, omdat in de referentiesituatie de economische activiteiten sterker toenemen dan in het voorgenomen gebruik. Daarmee zijn de effecten op de bereikbaarheid en de agglomeratie-effecten in omvang beperkt en is er geen sprake van onaanvaardbare structurele beperkingen voor de bereikbaarheid en het vestigingsklimaat.

Met betrekking tot het voorkomen dat noodzakelijke aanpassingen langdurige procedures vergen, is het van belang om op te merken dat in de economische onderbouwing een aantal gevoeligheidsanalyses zijn uitgevoerd. Daaruit volgt dat het voorgenomen gebruik binnen de gevoeligheidsanalyses past. Daarnaast is in de toetsing van de economische onderbouwing geconcludeerd dat de uitgangspunten van de aanvraag van het luchthavenbesluit plausibel en realistisch zijn. Tevens biedt het ontwerp-luchthavenbesluit de innovatieruimte om toekomstige groei te accommoderen. Hierdoor worden op voorhand geen noodzakelijke aanpassingen voorzien. Het ontwerp-luchthavenbesluit biedt daarnaast ook een evaluatiebepaling. Doel van de evaluatie is het bepalen van de daadwerkelijke effecten van de vergunde activiteit. Daarbij wordt rekening gehouden met de daadwerkelijke vlootontwikkeling en actuele inzichten. Mocht een evaluatie aantonen dat onderdelen van het Luchthavenbesluit in de praktijk onvoldoende uitvoerbaar zijn of onvoldoende effect sorteren, dan kan door het bevoegd

gezag een nadere afweging plaatsvinden over (nieuw) te nemen maatregelen. Hierbij zal het bevoegd gezag alle belangen afwegen die bij dat besluit tot aanpassing relevant zijn.

Vraag 13:
Voorts vragen zij hoe is gewaarborgd dat de luchthaven op langere termijn kan inspelen op veranderingen in vraagontwikkeling en economische omstandigheden.

Antwoord:
In de nota van toelichting van het ontwerp-luchthavenbesluit is aangegeven dat voor de economische onderbouwing gevoeligheidsanalyses op zijn uitgevoerd en dat het voorgenomen gebruik past binnen de WLO (welvaart en leefomgeving)-scenario's. Verdere toelichting hierover is opgenomen in het antwoord op vraag 16. Verder is expliciet gekozen een gefaseerde ontwikkeling toe te staan met de toekenning van de innovatieruimte. Hierbij is groei op termijn mogelijk wanneer die zich voordoet en wanneer aan de strikte voorwaarden voor de invulling van deze innovatieruimte wordt voldaan. Binnen de kaders van het Luchthavenbesluit kan worden ingespeeld op veranderende omstandigheden.

Vraag 14:
Deze leden vragen hoe in de toelichting is beoordeeld dat deze maatregel uitvoerbaar blijft bij gelijktijdige vertragingen en hoe wordt voorkomen dat operationele beperkingen leiden tot onveilige situaties of verstoringen in het luchtverkeer.

Antwoord:
Wanneer een luchtvaartmaatschappij een vluchtplan opstelt dient deze altijd rekening te houden met de openingstijden van de luchthaven waarop geland gaat worden. De inzet van luchtvaartmaatschappijen moet zijn om voldoende ruimte in de planning op te nemen, zodat vertraging zoveel mogelijk wordt voorkomen. In uitzonderlijke situaties kan het uiteraard voorkomen dat sprake is van een vertraging, bijvoorbeeld door een technische storing of door extreem weer, waardoor de geplande landingstijd niet gehaald kan worden. Voor dit soort situaties is in het ontwerp-luchthavenbesluit een uitzondering opgenomen en mag toch geland worden. De initiatiefnemer heeft de aanvraag voor het luchthavenbesluit (waar de aanscherping van de extensieregeling onderdeel van is) besproken met luchtvaartmaatschappijen. Daaruit zijn geen signalen gekomen dat de nu voorgestelde regeling niet uitvoerbaar

zou zijn. Luchtvaartuigen die in nood verkeren kunnen te allen tijde landen op de luchthaven.

Vraag 15:
Tevens vragen zij of is onderzocht of deze maatregel kan leiden tot verplaatsing van vluchten naar andere luchthavens en wat dit betekent voor de bereikbaarheid van de regio.

Antwoord:
Er is geen specifiek onderzoek naar mogelijk uitwijkgedrag gedaan. De initiatiefnemer heeft de aanvraag voor het luchthavenbesluit (waar de aanscherping van de extensieregeling onderdeel van is) besproken met luchtvaartmaatschappijen. Daaruit zijn geen signalen gekomen dat de regeling niet uitvoerbaar zou zijn of dat luchtvaartmaatschappijen voornemens zijn hun operatie te verplaatsen. De verwachting is dan ook niet dat vluchten worden verplaatst naar andere luchthavens.

De leden van de VVD-fractie constateren dat de economische onderbouwing uitgaat van specifieke scenario's voor de ontwikkeling van het luchtverkeer. De leden achten het van belang dat deze aannames realistisch en robuust zijn, gezien het belang van de luchthaven voor de regionale economie.

Vraag 16:
De leden vragen hoe in de toelichting is beoordeeld dat de gehanteerde scenario's voldoende rekening houden met economische onzekerheden en veranderend reisgedrag en hoe de bijdrage van de luchthaven aan werkgelegenheid, bereikbaarheid en het vestigingsklimaat is meegewogen in de afwegingen.

Antwoord:
In de nota van toelichting bij het ontwerp-luchthavenbesluit is aangegeven dat er gevoeligheidsanalyses zijn uitgevoerd in de economische onderbouwing. Hier zijn de WLO-scenario's voor gebruikt die afgezet zijn tegenover het voorkeursalternatief. Deze scenario's zijn meegenomen voor de beoordeling van de vervoerprognoses en de bedrijfseconomische haalbaarheid. Ze laten zien wat de effecten zijn van een hogere of lagere vraag naar luchtvaart op de onderzochte onderdelen in de economische onderbouwing. Daarbij wordt geconcludeerd dat het voorkeursscenario binnen de bandbreedte ligt van de uitkomsten van deze gevoeligheidsanalyses. Tevens wordt in de toetsing van de

economische onderbouwing gesteld dat in de economische onderbouwing de maatschappelijke en economische effecten gedegen uitgewerkt en onderbouwd zijn en voorzien zijn van een groot aantal gevoeligheidsanalyses om de risico's en onzekerheden in beeld te brengen. Daarmee is er sprake van een compleet beeld van effecten en de verschillen tussen het nul- en het voorgenomen gebruik. Hiermee is een voldoende inzicht gegeven in toekomstige economische onzekerheden.

Met betrekking tot de vraag of de bijdrage van de luchthaven aan werkgelegenheid, bereikbaarheid en het vestigingsklimaat is meegewogen in de afwegingen wordt verwezen naar het antwoord op vraag 12. Daarin wordt toegelicht hoe de bereikbaarheid, het vestigingsklimaat (agglomeratie-effecten) en de economische effecten zijn beoordeeld en afgewogen. Ten opzichte van de referentiesituatie zorgt het ontwerp-luchthavenbesluit er niet voor dat de werkgelegenheid toe- of afneemt. Dit komt omdat de huidige arbeidskrapte (in de regio) en de aankomende vergrijzing ervoor zorgen dat het aannemelijk is dat deze burgers elders in de regio een baan zullen vinden. Hiermee verandert de netto werkgelegenheid niet.

Vraag 17:
Deze leden vragen hoe is beoordeeld dat de gekozen maatregelen daadwerkelijk bijdragen aan het verminderen van hinder en risico's en hoe wordt voorkomen dat een stapeling van maatregelen leidt tot een onnodig complexe of rigide bedrijfsvoering.

Antwoord:
Verschillende maatregelen (zoals beperking van de extensieregeling) komen voort uit het participatieproces waar door betrokken partijen dergelijke maatregelen zijn opgebracht. Ook zijn de meeste maatregelen overeenkomstig de aanvraag die door de initiatiefnemer is ingediend. Daarnaast is in het ontwerp-luchthavenbesluit een aantal andere maatregelen opgenomen om de omgeving extra te beschermen tegen de negatieve effecten van het voorgenomen gebruik van de luchthaven Rotterdam op de omgeving. Dan gaat het onder andere om aanvullende handhavingspunten met grenswaarden voor de maximale geluidbelasting in een breder gebied rondom de luchthaven. Eén van de uitgangspunten bij de bepaling van de aanvullende handhavingspunten is dat deze liggen nabij vliegroutes en waar meldingen van hinder worden gemaakt. Het beperken van het aantal motoren bij het taxiën en het verminderen van het gebruik van de APU zijn maatregelen waar de luchthaven nu ook reeds mee bezig is.

Bij het opstellen van het besluit is verder rekening gehouden met opmerkingen en adviezen van partijen als ILT en LVNL over de uitvoerbaarheid. In het Luchthavenbesluit is verder een evaluatiebepaling opgenomen. In deze periodieke evaluatie zal ook aan de orde komen of de bepalingen in het Luchthavenbesluit uitvoerbaar zijn.

Vragen en opmerkingen van de leden van GroenLinks-PvdA

Vraag 18:
De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen de minister waarom het proces rond het Luchthavenbesluit niet is stilgelegd, toen bleek dat er geen enkel draagvlak was onder de omwonenden, bewonersorganisaties en hun vertegenwoordigers voor het plan en zij wegens een groot gebrek aan vertrouwen in het proces uit het participatietraject zijn gestapt.

Antwoord:
De suggestie van de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie dat er voor het participatietraject ten behoeve van het ontwerp-Luchthavenbesluit onder omwonenden geen draagvlak was, is onjuist.
Voor het bevoegd gezag is van belang dat er een luchthavenbesluit op grond van de Wet Luchtvaart wordt vastgesteld voor alle burgerluchthavens van nationale betekenis. Dat is wettelijk verplicht. In de Luchtvaartnota 2020-2050 is aangegeven dat door de Rijksoverheid verwacht wordt dat – ten behoeve van de aanvraag van een luchthavenbesluit – de luchthaven een regionale verkenning uitvoert om de gewenste ontwikkeling van de luchthaven met stakeholders te onderzoeken. De initiatiefnemer heeft dit gedaan in de vorm van een participatieproces, waarvoor de initiatiefnemer opdrachtgever was. Het participatieproces heeft weliswaar geen voorkeursscenario opgeleverd, maar heeft zijn waarde gekend. Belangen en standpunten van de verschillende deelnemers zijn duidelijk gemaakt. Deze zijn door de initiatiefnemer ook verder betrokken in de voorbereiding van de aanvraag voor het luchthavenbesluit. In paragraaf 6.3.2 van het ontwerp-luchthavenbesluit wordt uitvoerig ingegaan op de input van de verschillende partijen die betrokken zijn geweest bij het participatieproces. Het ontwerp-Luchthavenbesluit is gebaseerd op de aanvraag, die weer is gebaseerd op het voorkeursalternatief dat in de mer is onderzocht. Dit alternatief is een optimalisatie van de alternatieven die op basis van de NRD in beeld zijn gebracht. Alle alternatieven staan toegelicht in het mer.

Voor wat betreft draagvlak in algemene zin geldt dat in de Kamerbrief Verzamelbrief Luchtvaart Q4 2025[5] van 18 december 2025 wordt ingegaan op het Draagvlakonderzoek Luchtvaart 2025. Hieruit blijkt dat Nederlanders over het algemeen positief staan tegenover de luchtvaart. Tegelijkertijd geeft de gemiddelde Nederlander aan geen verdere groei van de luchtvaart te wensen. Bij de luchthaven Rotterdam vindt 29% in 2025 dat het aantal vluchten moet afnemen, 26% vindt dat het aantal hetzelfde moet blijven, 29% vindt dat het moet kunnen toenemen en 16% weet niet/heeft geen mening. Omdat deze vraag in 2025 voor het eerst is gesteld, kan niet met andere jaren worden vergeleken.
Tot slot heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS), in een procedure aangespannen door omwonenden, bepaald dat het Luchthavenbesluit uiterlijk op 30 april 2027 moet zijn vastgesteld en bekendgemaakt.[6]

Vraag 19:
Hoe kan een project met zo veel negatieve impact op de omgeving, zo weinig toegevoegde maatschappelijke waarde en zo weinig draagvlak in de omgeving zijn doorgezet?

Antwoord:
In het antwoord op vraag 18 is aangegeven dat de suggestie van de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie onjuist is dat er geen draagvlak zou zijn voor het ontwerp-Luchthavenbesluit onder omwonenden. De suggestie van die leden dat er daarnaast weinig toegevoegde maatschappelijke waarde is van de luchthaven Rotterdam is eveneens onjuist. Uit verschillende enquêtes – bijvoorbeeld de ‘Feitenkaart RTHA. Omnibusenquête 2025’ van de Gemeente Rotterdam – blijkt de maatschappelijke waardering voor de luchthaven.

Naar het oordeel van het ministerie heeft de luchthaven Rotterdam voorts een meerwaarde, zowel nationaal als regionaal. De luchthaven Rotterdam vervult verschillende functies. De luchthaven verbindt de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag met verschillende Europese en Noord-Afrikaanse steden. De luchthaven Rotterdam zorgt ervoor dat verschillende vormen van maatschappelijk verkeer (zoals de traumahelikopter en de politiehelikopter) kunnen plaatsvinden. Ook is de luchthaven Rotterdam de uitwijkluchthaven voor Schiphol, in geval van calamiteiten. Tevens is de luchthaven Rotterdam een plek waar innovaties tot stand worden gebracht, bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid. De aangevraagde innovatieruimte is onder meer belangrijk om de doelen

[5] *Kamerstukken II* 2025/26, 31 936, nr. 1258.
[6] ABRvS 5 november 2025, ECLI:NL:RVS:2025:5326.

voor klimaat te halen. Hieronder vallen het Akkoord Duurzame Luchtvaart en het “Long Term Aspirational Goal” van de International Civil Aviation Organisation (ICAO). Daarnaast is de innovatieruimte belangrijk vanwege de vermindering van geluidhinder voor omwonenden.

Dat betekent echter niet dat de luchthaven geen overlast veroorzaakt; bij luchtvaart hoort nu eenmaal helaas en onvermijdelijk (geluid)hinder. Dat is ook de reden dat de aanvraag van het luchthavenbesluit door het bevoegd gezag is getoetst op verschillende aspecten, zoals milieu, economie en participatie. In het ontwerp-luchthavenbesluit is toegelicht dat met de vergunde ruimte, de vastgelegde hinderbeperkende maatregelen en de mogelijkheid voor een innovatieruimte de initiatiefnemer een rendabele operatie tot stand brengen. De initiatiefnemer heeft aangetoond dat het voorgenomen gebruik vanuit economisch perspectief haalbaar is. Uit de vergelijking van de milieueffecten van het vergunde gebruik (voorgenomen gebruik) en die van de referentiesituatie blijkt dat sprake is van gelijkblijvende of afnemende milieueffecten. Zo is voor het aspect geluid sprake van kleinere geluidcontouren, minder geluidgevoelige objecten en een afname van ernstig gehinderden en slaapverstoorden.

Vraag 20:
Is de minister het met deze leden eens dat een groot project, zoals een luchthaven, brede steun vanuit de samenleving en directe omgeving zou moeten hebben, wil het steun krijgen van het rijk?

Antwoord:
In de Luchtvaartnota 2020–2050 is opgenomen dat de Rijksoverheid vindt dat regionale burgerluchthavens (waarvoor de Rijksoverheid bevoegd gezag is) zich moeten ontwikkelen voor de regio’s waarin ze liggen. Betrokkenheid van regionale overheden en andere belanghebbenden bij de ontwikkeling van de luchthavens is onmisbaar. Dat is ook reden dat de Rijksoverheid verwacht van de burgerluchthavens dat zij, in voorbereiding op een nieuw luchthavenbesluit, met de belanghebbenden in hun regio de gewenste ontwikkeling verkennen. Ze moeten rekening houden met de ambities van de Rijksoverheid en de ruimte voor groei binnen het geldende Luchthavenbesluit. Na deze regionale verkenning beslist de Rijksoverheid over de verdere ontwikkeling van de luchthavens.

Bij de besluitvorming over luchthavens is het van belang dat belangen van de betrokken organisaties en partijen uit de samenleving bekend zijn. En dat helder wordt gemaakt hoe met deze belangen in de besluitvorming rekening wordt gehouden. De initiatiefnemer heeft eerder een regionale verkenning uitgevoerd, waarvan verslag is aangeleverd bij de aanvraag voor een luchthavenbesluit. Hoewel dit niet heeft geleid tot een voorkeursalternatief, zijn daaruit wel de diverse belangen inzichtelijk geworden. Daarbij zijn in het Eindproduct Participatietraject (EPP) diverse maatregelen opgenomen om de hinder voor omwonenden te beperken, die in de aanvraag zijn overgenomen.

Overigens mag het ontwerp-Luchthavenbesluit rekenen op de brede steun vanuit de samenleving en de omgeving waarnaar de GroenLinks-PvdA-fractie vraagt. Uit de hierboven aangehaalde ‘Feitenkaart RTHA. Omnibusenquête 2025’ blijkt het draagvlak voor de luchthaven in het algemeen. In 2025 vond 63% het belangrijk dat Rotterdam een eigen luchthaven heeft, ten opzichte van 23% die dit niet vond en 14% die geen mening had. Dit is een kleine afname ten opzichte van 2024, waar 66% het belangrijk vond, 19% het niet vond en 16% geen mening had.
Het draagvlak voor het ontwerp-Luchthavenbesluit blijkt ook uit de brief van 3 april 2026 van de bewonersvertegenwoordigers in de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Rotterdam. In deze zienswijze op het ontwerp-luchthavenbesluit geven de bewonersvertegenwoordigers aan dat ze in het ontwerp-luchthavenbesluit een verbetering zien ten opzichte van de huidige ‘Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport’ en dat er een stap wordt gezet naar een beter hanteerbaar en beter uitlegbaar stelsel. Hoewel het ontwerp-Luchthavenbesluit nog niet het beschermingsniveau biedt dat omwonenden in redelijkheid mogen verwachten volgens de bewonersvertegenwoordigers, is de zienswijze constructief van aard. De bewonersvertegenwoordigers kunnen in grote lijnen meegaan met het voorgestelde besluit, mits de beoogde winst daadwerkelijk in het definitieve Luchthavenbesluit wordt verankerd en er tegelijk een geloofwaardige route wordt geopend naar verdere vermindering van hinder en betere bescherming van het woon- en leefklimaat.

Vraag 21:
De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie constateren dat met het nu voorliggende Luchthavenbesluit de geluidshinder door met name piekgeluiden verder zal toenemen, dat er geen natuurvergunning is en de CO_2-uitstoot verder toeneemt, in plaats van afneemt. Er is ook geen geloofwaardig pad naar zero-emissie, niet van CO_2 en niet van zeer

zorgwekkende stoffen (ZZS'en). Daarmee is wat deze leden betreft niet voldaan aan de belangrijkste voorwaarden en ook geen toekomst voor deze luchthaven. Waarom is er niet voor gekozen om ten aanzien van alle schadelijke factoren te streven naar minimalisatie, in plaats van het volledig opvullen van de eerder geclaimde milieuruimte?

Antwoord:
Het kabinet streeft naar een balans tussen het benutten van de economische positie van de luchthaven Rotterdam enerzijds, en het beschermen van de leefomgeving tegen de schadelijke effecten van luchtvaart anderzijds. Met het voorgenomen gebruik van de luchthaven zoals vastgelegd in het ontwerp-luchthavenbesluit, worden gelijkblijvende of afnemende milieueffecten (geluid, externe veiligheid, emissies, luchtkwaliteit en gezondheid) verwacht ten opzichte van de referentiesituatie. Ook blijft het voorgenomen gebruik binnen de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Uit het MER volgt dat ten aanzien van de uitstoot van CO_2 een daling wordt verwacht van 20% ten opzichte van de referentiesituatie.

In de afgelopen jaren zijn verschillende onderzoeken over de effecten van luchtvaart op de lokale luchtkwaliteit in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgevoerd. Uit de onderzoeken tot op heden lijkt de relatieve bijdrage van luchtvaart op de lokale luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven beperkt. Vanwege deze uitkomst en het feit dat normering wordt geregeld via het Besluit Kwaliteit Leefomgeving, is daarom besloten tot het niet stellen van grenswaarden, een minimalisatieplicht voor de emissies van luchtverontreinigende stoffen of aanvullende maatregelen. Vanwege het grotere effect van luchtverontreinigende emissies op het luchthaventerrein zelf is wel besloten om regels in het ontwerp-luchthavenbesluit op te nemen in verband met het beperken van het gebruik van de hulpmotor (APU) en het stimuleren van het eenmotorig taxiën of het taxiën op minder motoren.

Er wordt daarnaast ingezet op verder onderzoek, met name gericht op de relatieve bijdrage van luchtvaartemissies aan de luchtkwaliteit. Zoals op 12 mei jl. aan de Kamer[7] gemeld is er momenteel een adviestraject met de Gezondheidsraad in voorbereiding. Evaluatie van de maatregelen en eventuele aanvullende maatregelen of normen kunnen naar aanleiding van het Gezondheidsraadadvies in latere besluitvorming over luchtvaart worden meegenomen.

[7] Kamerstukken II 2025/2026, 31 936, nr. 1290.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie constateren dat de 'positieve weigering' op de aanvraag van een natuurvergunning strijdig is met de Rendac-uitspraak. RTHA zou derhalve gewoon een natuurvergunning moeten aanvragen met een passende beoordeling.

Vraag 22 en 23:
Kan de minister onderbouwen waarom dit Luchthavenbesluit zonder natuurvergunning ooit legaal kan worden? Kan de minister de juridische risico's omschrijven en de Kamer betrekken bij de juridische inschatting die heeft geleid tot dit besluit?

Antwoord:
In het traject rond de natuurvergunning heeft de minister van LVVN uw Kamer geïnformeerd dat hij voornemens is nieuwe besluiten op bezwaar te nemen. Voor Rotterdam The Hague Airport wordt voor 2026 en 2027 een emissieplafond van 88.800 kg NOx per jaar ingesteld. Voor het Luchthavenbesluit zijn in het MER alle effecten in beeld gebracht en is beschreven dat het voorgenomen gebruik binnen dit plafond past.

Vraag 24:
Wat zijn de gevolgen van een rechterlijke uitspraak ten nadele van dit Luchthavenbesluit door een ontbrekende natuurvergunning?

Antwoord:
Op 16 april 2026 heeft de Rechtbank Gelderland uitspraak gedaan in het beroep tegen de afgifte van de 'positieve weigering' en een maatwerkvoorschrift naar aanleiding van de aanvraag van een natuurvergunning van de luchthaven Rotterdam.[8] Op 28 mei 2026 heeft de minister van LVVN uw Kamer geïnformeerd dat er inmiddels hoger beroep is ingesteld tegen deze uitspraak.[9] Op 17 juni 2026 heeft de minister van LVVN uw Kamer geïnformeerd dat hij voornemens is nieuwe besluiten op bezwaar te nemen. Voor Rotterdam The Hague Airport wordt voor 2026 en 2027 een emissieplafond van 88.800 kg NOx per jaar ingesteld.[10]

Zelfs met een geldige natuurvergunning blijft RTHA een grote vervuiler in een reeds zeer vervuild gebied, waar de natuur onder grote druk staat

---

[8] Rb. Gelderland 16 april 2026, ECLI:NL:RBGEL:2026:2962.
[9] *Kamerstukken II* 2025/26, 31 936, nr. 1294.
[10] *Kamerstukken II* 2025/26, 31 936, nr. 1298.

en waar verschillende andere maatschappelijk relevante belangen strijden om stikstofruimte.

Vraag 25:
Kan de minister aangeven waarom het gunnen van emissieruimte aan RTHA de maatschappelijk beste besteding van die emissieruimte is?

Antwoord:
De minister van LVVN is het bevoegd gezag voor de natuurvergunning. Naar aanleiding van een verzoek van Rotterdam Airport B.V. van 1 oktober 2020 om een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming, heeft de toenmalige Minister voor Natuur en Stikstof bij besluit van 17 juni 2024 tot een positieve weigering van dat verzoek besloten en daarbij ook een maatwerkvoorschrift aan de initiatiefnemer meegegeven. Een positieve weigering is een besluit waarbij het bevoegd gezag oordeelt dat de aangevraagde activiteiten passen binnen de bestaande rechten van de luchthaven Rotterdam en daarom een vergunning niet nodig is. Omdat het op grond van de jurisprudentie nog onduidelijk is of in dit geval met een positieve weigering de referentiesituatie bindend is vastgelegd, is bij separaat besluit aan de luchthaven ook een maatwerkvoorschrift opgelegd. Daarbij zijn de emissies van het vliegverkeer (inclusief taxiën en APU, GPU, platformverkeer en proefdraaien) zoals berekend in de stikstofberekeningen behorend bij de aanvraag, als bovengrens vastgelegd. Daarmee wordt voorkomen dat in de toekomst meer stikstof wordt uitgestoten dan thans in de aanvragen voor de referentiesituatie is berekend. Tevens is aan de luchthaven Rotterdam de verplichting opgelegd ieder volgend gebruiksjaar te monitoren wat de stikstofemissie was en dit te rapporteren aan het bevoegd gezag. Het voorgenomen gebruik van de aanvraag voor dit luchthavenbesluit past binnen de door de minister van LVVN afgegeven positieve afwijzing en maatwerkvoorschrift.

Voor de algehele aanpak van de stikstofproblematiek kiest het kabinet voor emissiedoelen voor de sectoren landbouw, industrie en mobiliteit. Deze doelen gelden voor de sector als geheel, dus niet voor deelsectoren. De komende periode werkt het kabinet aan de verdere invulling van de inzet die nodig is om deze emissiedoelen te bereiken. Bij het bepalen van eventuele maatregelen kan ook worden gekeken naar mogelijke aanvullende emissiereducties op luchthavens.

Met de Kamerbrief van 21 april jl. bent u door de minister van LVVN geïnformeerd over de juridische uitspraken over de positieve weigering

en het maatwerkvoorschrift van Rotterdam The Hague Airport. Op 28 mei 2026 heeft de minister van LVVN uw Kamer geïnformeerd dat er inmiddels hoger beroep is ingesteld tegen deze uitspraak. Op 17 juni 2026 heeft de minister van LVVN uw Kamer geïnformeerd dat hij voornemens is nieuwe besluiten op bezwaar te nemen. Voor Rotterdam The Hague Airport wordt voor 2026 en 2027 een emissieplafond van 88.800 kg NOx per jaar ingesteld.[11]

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie constateren dat er eveneens onvoldoende beleid is om de uitstoot van andere schadelijke en ZZS'en te beperken.

Vraag 26 en 27:
De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen verder waarom niet alle beste beschikbare technieken (BBT) zijn toegepast om tot een minder schadelijke luchthaven te komen. Verder vragen de leden welke extra technische, operationele of volumen-maatregelen zijn mogelijk en waarom is hiervan afgezien?

Antwoord:
Het ministerie heeft gekeken naar maatregelen om de luchtverontreiniging op de luchthaven te verminderen. De uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en effectiviteit zijn belangrijke criteria die meewegen in de keuze voor deze maatregelen. Daarom is in het ontwerp-luchthavenbesluit gekozen voor het opnemen van praktische maatregelen en is afgezien van andere maatregelen, omdat deze minder effectief zijn of niet uitvoerbaar of handhaafbaar zijn. De regels verminderen het gebruik van de hulpmotor (APU) en stimuleren het eenmotorig taxiën of het taxiën op minder motoren. Verder werkt de luchtvaartsector aan de elektrificatie van de grondgebonden operatie. Daarbij is het doel dat al het grondgebonden verkeer emissievrij is in 2030.

Het is mogelijk dat andere of nieuwe maatregelen in de toekomst effectiever, beter handhaafbaar en beter uitvoerbaar worden. Zoals op 12 mei jl. aan de Kamer gemeld is er momenteel een adviestraject met de Gezondheidsraad in voorbereiding. Evaluatie van de maatregelen en eventuele aanvullende maatregelen of normen kunnen naar aanleiding van het Gezondheidsraadadvies in latere besluitvorming over luchtvaart worden meegenomen.

Vraag 28, 29 en 30:

---

[11] *Kamerstukken II* 2025/26, 31 936, nr. 1298.

Tot hoeveel gezondheidsschade leidt de operatie van RTHA bij werknemers en omwonenden? Hoeveel minder had deze kunnen zijn? Waarom is de minister van mening dat deze mensen gezond genoeg zijn en geen extra maatregelen nodig of wenselijk zijn?

Antwoord:
Het huidige kabinetsbeleid is er op gericht de negatieve gezondheidseffecten van luchtvaart te verminderen, en een nieuwe balans te vinden tussen de kwaliteit van de leefomgeving en de kwaliteit van het netwerk van internationale verbindingen. Bij zowel Schiphol als de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis, waaronder de luchthaven Rotterdam, wordt ingezet op een afname van de geluidbelasting door onder andere te sturen op vlootvernieuwing. Verder worden er gericht maatregelen getroffen die bijdragen aan de verbetering van de lokale luchtkwaliteit en de beperking van hinder in de omgeving. Vanwege het grotere effect van luchtverontreinigende emissies op het luchthaventerrein zelf is besloten om regels in het ontwerp-luchthavenbesluit op te nemen in verband met het beperken van het gebruik van de hulpmotor (APU) en het stimuleren van het eenmotorig taxiën of het taxiën op minder motoren.

Er wordt daarnaast ingezet op verder onderzoek, met name gericht op de relatieve bijdrage van luchtvaartemissies op de luchtkwaliteit. Zoals op 12 mei jl. aan de Kamer gemeld is er momenteel een adviestraject met de Gezondheidsraad in voorbereiding. Evaluatie van de maatregelen en eventuele aanvullende maatregelen of normen kunnen naar aanleiding van het Gezondheidsraadadvies in latere besluitvorming over luchtvaart worden meegenomen.

Gezondheid is ook een milieuaspect dat onderzocht is in het kader van de MER voor de aanvraag van het luchthavenbesluit. De algehele beoordeling van het aspect gezondheid voor het voorgenomen gebruik ten opzichte van de referentiesituatie is in het MER positief. Hoofdoorzaak is de afname van het nachtelijke luchtvaartgeluid in het voorgenomen gebruik ten opzichte van de referentiesituatie. Deze afname ontstaat door de aaneengesloten periode van nachtrust (tussen 0:00 en 6:30), met uitzondering van spoedeisend verkeer, in het voorgenomen gebruik.

Voor het bepalen van de impact op gezondheid is in het MER gebruik gemaakt van de Milieugezondheidsrisico Indicator, ook wel MGR. Deze indicator is bedoeld om een gezondheidskundige beoordeling te geven van de milieukwaliteit in een bepaald gebied. Deze indicator kan gebruikt

worden om verschillende alternatieven met elkaar te vergelijken per gebied en per bron.

Vraag 31:
De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen verder of grotere vliegtuigen, met een zwaarder piekgeluid, leiden tot een toename van de ervaren hinder, zelfs als het totale volume van het geluid hetzelfde zou blijven.

Antwoord
Hinderbeleving wordt niet alleen veroorzaakt door de grootte van het vliegtuig, maar onder andere ook door de afstand van het vliegtuig tot een woning, het geluid dat het vliegtuig uitstoot, en hoe vaak vliegtuigen passeren. Ook zaken zoals de geluidwering en niet-akoestische factoren (bijvoorbeeld leeftijd van bewoners) spelen mee. Toename van hinder is daarmee niet noodzakelijkerwijs het gevolg van grotere vliegtuigen met een hoger maximaal geluidniveau.

Uit het MER volgt dat over het algemeen de geluidbelasting met het voorgenomen gebruik lager wordt ten opzichte van de referentiesituatie. Het voorgenomen gebruik op de omgeving leidt tot kleinere geluidcontouren, minder geluidgevoelige objecten en een afname van ernstig gehinderden (binnen 56Lden van 90 naar 50, circa 44,4% afname en binnen 48Lden van 8.400 naar 6.870, circa 18,2%) en slaapverstoorden (binnen 40 Lnight van 730 naar 40, circa 94,5% afname). Dit geldt vooral in de nachtperiode (23.00 – 07.00 uur) als gevolg van hinderbeperkende maatregelen, zoals minder nachtvluchten. Hoewel de piekgeluidbelasting gemiddeld licht afneemt (3%), zijn er op sommige locaties kleine toenames door een mogelijke verschuiving naar grotere toesteltypen.

Vraag 32:
De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen verder of de minister zich kan voorstellen dat het draagvlak voor de luchthaven wordt ondermijnd als mensen meer hinder ervaren door grotere vliegtuigen.

Antwoord:
Luchtvaart leidt helaas maar onvermijdelijk tot geluidshinder voor omwonenden. Zoals in het antwoord op vraag 31 is uiteengezet spelen daarbij diverse factoren een rol. Wie zichzelf als ernstig gehinderd beschouwd, kan dat altijd meenemen in het persoonlijk draagvlak voor de luchthaven. In het ontwerp-luchthavenbesluit worden diverse

maatregelen genomen om de hinder te beperken, zowel ’s nachts als aan de randen van de dag. Zoals bij het antwoord op vraag 19 en 20 aangegeven mag de luchthaven Rotterdam rekenen op steun vanuit de samenleving. Uit verschillende enquêtes – bijvoorbeeld de ‘Feitenkaart RTHA. Omnibusenquête 2025’ van de Gemeente Rotterdam – blijkt de maatschappelijke waardering van de luchthaven. In 2025 vond 63% het belangrijk dat Rotterdam een eigen luchthaven heeft, ten opzichte van 23% die dit niet vond en 14% die geen mening had. Dit is een kleine afname ten opzichte van 2024, waar 66% het belangrijk vond, 19% het niet vond en 16% geen mening had.
In de Kamerbrief Verzamelbrief Luchtvaart Q4 2025[12] van 18 december 2025 wordt ingegaan op het Draagvlakonderzoek Luchtvaart 2025. Hieruit blijkt dat Nederlanders over het algemeen positief staan tegenover de luchtvaart. Tegelijkertijd geeft de gemiddelde Nederlander aan geen verdere groei van de luchtvaart te wensen. Bij de luchthaven Rotterdam vindt 29% in 2025 dat het aantal vluchten moet afnemen, 26% vindt dat het aantal hetzelfde moet blijven, 29% vindt dat het moet kunnen toenemen en 16% weet niet/heeft geen mening. Omdat deze vraag in 2025 voor het eerst is gesteld, kan niet met andere jaren worden vergeleken. Het draagvlak voor het ontwerp-Luchthavenbesluit blijkt ook uit de brief van 3 april 2026 van de bewonersvertegenwoordigers in de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Rotterdam. In deze zienswijze op het ontwerp-luchthavenbesluit geven de bewonersvertegenwoordigers aan dat ze in het ontwerp-luchthavenbesluit een verbetering zien ten opzichte van de huidige ‘Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport’ en dat er een stap wordt gezet naar een beter hanteerbaar en beter uitlegbaar stelsel. Hoewel het ontwerp-Luchthavenbesluit nog niet het beschermingsniveau biedt dat omwonenden in redelijkheid mogen verwachten volgens de bewonersvertegenwoordigers, is de zienswijze constructief van aard. De bewonersvertegenwoordigers kunnen in grote lijnen meegaan met het voorgestelde besluit, mits de beoogde winst daadwerkelijk in het definitieve Luchthavenbesluit wordt verankerd en er tegelijk een geloofwaardige route wordt geopend naar verdere vermindering van hinder en betere bescherming van het woon- en leefklimaat.

Vraag 33, 34 en 35:
Gaat dit betekenen dat er weer normaal pacht voor het terrein van RTHA wordt betaald, volgens voor de regio marktconform tarief? Of blijft deze overheidssteun bestaan? Wat is de rechtvaardiging voor deze korting, als het terrein ook op een voor de stad en de regio veel lucratievere manier kan worden ingericht?

---

[12] *Kamerstukken II* 2025/26, 31 936, nr. 1258.

Antwoord:
De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor de erfpacht voor het terrein van de luchthaven Rotterdam. Naar aanleiding van een klacht die is ingediend bij de Europese Commissie over vermeende staatssteun bij de afkoop van de erfpacht hebben de Nederlandse autoriteiten aan de Europese Commissie laten weten dat naar hun oordeel de betwiste erfpachtconstructies niet hebben geleid tot onrechtmatige staatssteun. De gemeente heeft er destijds naar gestreefd de beste voorwaarden en prijs te bepalen. Er is geen economisch voordeel aan de luchthaven Rotterdam verstrekt.

Vraag 36 en 37:
Belangrijker nog vinden de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie de vraag waarom het alternatief van de regio niet is meegenomen in de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Het plan voor Stadskwartier Noorderbos creëert aantoonbaar veel grotere maatschappelijke waarde dan het huidige vliegveld, of de plannen van de luchthaven voor de toekomst. Is de minister bereid om alsnog de kosten en baten van RTHA volgens het voorliggende LHB te vergelijken met de kosten en baten van geen vliegveld en invulling van het terrein als stadswijk, zoals voorgesteld in het Noorderbosplan? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:
Het plan van Stadskwartier Noorderbos is door Urgenda en Bewonersvereniging Tegen Vliegtuigoverlast gepresenteerd. De GroenLinks-PvdA-fractie veronderstelt derhalve ten onrechte dat het een alternatief van de regio betreft. Het plan is daarnaast ook niet door de gemeenteraad van Rotterdam of Provinciale Staten van Zuid-Holland omarmd.

In de Luchtvaartnota 2020-2050 is het voortbestaan van de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis uitgangspunt. Het plan voor Stadskwartier Noorderbos dat de sluiting van de luchthaven Rotterdam veronderstelt, wijkt af van dat uitgangspunt. In de Luchtvaartnota is voorts aangegeven dat regionale luchthavens – waaronder de luchthaven Rotterdam – bijdragen aan de verbondenheid van Nederland met de wereld en aan onze welvaart en ons welzijn. Daarnaast dragen de regionale luchthavens bij aan de bereikbaarheid van de regio’s. De luchthavens vervullen ook een belangrijke maatschappelijke rol en dragen bij aan de innovatie van de luchtvaartsector, in lijn met het beleid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Daarbij hebben de

Gemeente Rotterdam en Rotterdam The Hague Airport een erfpachtovereenkomst voor het luchthaventerrein die tot en met 2050 loopt met een verleningsoptie tot en met 2099 (en een erfpachtovereenkomst voor de terreinen en gebouwen rondom het luchthaventerrein die tot en met 2099 loopt). Ook steunt een ruime meerderheid van de inwoners van Rotterdam het voortbestaan van de luchthaven en ook de gemeente Rotterdam heeft aangeven het voortbestaan van de luchthaven te steunen. Daarnaast is in meerdere onderzoeken in het verleden aangetoond dat de luchthaven Rotterdam een economische meerwaarde heeft voor de regio. Ook daarom is sluiting van de luchthaven geen reële optie.

Een in een MER te onderzoeken alternatief moet daadwerkelijk bijdragen aan het hoofddoel van de initiatiefnemer. Omdat dat hoofddoel het nemen van een luchthavenbesluit is – en derhalve het voortbestaan van de luchthaven – heeft Rotterdam The Hague Airport in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau aangegeven sluiting in het kader van het milieueffectrapport niet als alternatief te zullen onderzoeken. In navolging van dit uitgangspunt bij het MER en in lijn met de Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's is bij de economische onderbouwing sluiting ook niet als alternatief onderzocht.

Alles overwegende, zijn sluiting van de luchthaven en de eventuele bouw van een nieuwe woonwijk geen reëel alternatief. Daarom is het ministerie niet voornemens een vergelijking te maken met de kosten en baten van geen vliegveld en invulling van het terrein als stadswijk.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen dat de luchthaven claimt te willen zorgen voor 'connectiviteit ten behoeve van de regio'.

Vraag 38:
Hoe is in dit geval de regio gedefinieerd?

Antwoord:
In het document 'Bijlage bij de Economische onderbouwing' heeft de initiatiefnemer aangegeven hoe de regio wordt gezien. Er wordt onderscheid gemaakt naar de regio Rotterdam en omstreken, Den Haag en omstreken en Overig Provincie Zuid-Holland (inclusief Breda, Roosendaal, Hoofddorp en Leiden). Zie verder figuur 3.6 in het betreffende document, waarin de percentages van de herkomst van de passagiers die vliegen vanaf de luchthaven Rotterdam uit deze regio's uit een zijn gezet.

Vraag 39:
Welk aandeel van de passagiers heeft RTHA als dichtstbijzijnde luchthaven en wat is de meest gebruikte luchthaven voor de regio?

Antwoord:
In het document “Bijlage bij de Economische onderbouwing” heeft de initiatiefnemer aangegeven hoe het verzorgingsgebied voor de luchthaven Rotterdam eruitziet (figuur 3.5). Aangegeven is dat circa 64% van de reizigers van de luchthaven Rotterdam vanuit de regio Rotterdam, Den Haag of overig Zuid-Holland komt (figuur 3.6). Ook is aangegeven dat er overlappende verzorgingsgebieden met in elk geval de luchthaven Schiphol, de luchthaven Eindhoven en de luchthaven Antwerpen zijn. Hoeveel mensen gebruik maken van deze luchthavens, specifiek voor de regio’s Rotterdam, Den Haag en overig Zuid-Holland is daarin niet gespecifieerd.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie constateren ten slotte dat dit Luchthavenbesluit groei van de luchtvaart mogelijk maakt en nastreeft, terwijl de luchtvaart fors moet krimpen om de klimaatschade te beperken. Alle plannen rond duurzamere brandstoffen en vlootvernieuwing ten spijt, is er geen geloofwaardig pad naar zero-emissie. Zonder emissievrije luchtvaart is krimp de enige optie voor de lange termijn. Het Luchthavenbesluit voor RTHA beoogt volgens de leden het tegenovergestelde.

Vraag 40 en 41:
Deze leden willen graag weten hoe dit Luchthavenbesluit in lijn gebracht kan worden met de recente uitspraak over de hoe ons klimaatbeleid tekortschiet in de bescherming van (o.a.) Bonaire, of breder de klimaatafspraken van Parijs. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen verder of het ontwerp-luchthavenbesluit Rotterdam in lijn is gebracht met effectief klimaatbeleid en beleid waaraan Nederland juridisch is gehouden.

Antwoord:
De beleidsinzet voor de verduurzaming van de luchtvaart is met name gericht op duurzame brandstoffen en technologische ontwikkeling. Bijmenging van duurzame brandstoffen is de meest effectieve wijze om de CO_2-emissies van de luchtvaart op de korte tot middellange termijn (en voor lange afstanden ook op langere termijn) te verlagen. Voor de langere termijn moeten technologische vernieuwingen substantieel gaan bijdragen aan de energietransitie. Denk daarbij aan elektrisch vliegen,

waterstof(-elektrisch) vliegen en de ontwikkeling van energie-efficiëntere toestellen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zet daarbij verschillende middelen in, zoals normering (denk aan de bijmengverplichting onder ReFuelEU Aviation), stimulering (denk aan het Nationaal Groeifondsprogramma Luchtvaart in Transitie), beprijzing (denk aan de vliegbelasting en ETS) en bewustwording (via beprijzing en publieksinformatie). Dit ontwerp-luchthavenbesluit ondersteunt die lijn door onder de innovatieruimte perspectief te bieden voor vluchten op duurzame brandstoffen, waterstof of elektriciteit.

Vragen en opmerkingen van de leden van JA21

De leden van de JA21-fractie constateren dat in het Luchthavenbesluit het aantal vluchten beperkt wordt tot 17.860 per jaar.

Vraag 42 en 43:
Deze leden vragen aan de minister of hier nog ruimte in zit voor groei ten opzichte van de huidige situatie. Zo nee, waarom wordt er gestuurd op krimp?

Antwoord:
Op dit moment is in de Omzettingsregeling geen grenswaarde opgenomen voor handelsvluchten. Dit betekent dat de enige beperking nu wordt aangegeven door de grenswaarden in de handhavingspunten en de hoeveelheid vluchten die mogelijk zijn binnen de gegeven gebruiksruimte voor geluid. Naarmate de vliegtuigen stiller worden, is nu reeds ruimte voor groei mogelijk. De in het ontwerp-luchthavenbesluit opgenomen grenswaarde betekent, naast de grenzen van geluid door de grenswaarden in de handhavingspunten, een extra beperking ter bescherming van de omgeving.

De luchthaven geeft jaarlijks een capaciteitsverklaring op, op basis waarvan slots worden toegekend. Niet alle geplande vluchten worden uiteindelijk uitgevoerd. Het aantal gerealiseerde vluchten varieert per jaar. In 2025 was dit 16.667 vliegtuigbewegingen, inclusief positievluchten (een vlucht zonder lading (passagiers, vracht, post) van een luchthaven om vanaf de volgende luchthaven een vlucht met lading uit te voeren).

Het opnemen van een grenswaarde voor het handelsverkeer, is eén van de maatregelen die genoemd is in het Eindproduct Participatietraject (EPP). Het bevriezen van het aantal handelsvluchten op het niveau van wat in 2019 mogelijk was geweest, is conform de aanvraag van de

initiatiefnemer (exploitant Rotterdam The Hague Airport). Aanvullend daarop is innovatieve groeiruimte aangevraagd, welke op termijn en onder voorwaarden toegestaan zou moeten worden tot maximaal 4.380 aanvullende vliegtuigbewegingen. Het gaat dan om vliegtuigbewegingen die op duurzamere brandstoffen of elektrisch of waterstof vliegen en als zodanig ook identificeerbaar zijn.

Innovatie in de luchtvaartsector en de innovatieruimte als onderdeel van het ontwerp-luchthavenbesluit is overigens van belang voor de economische kansen voor Nederland en de rol van Nederland als koploper in deze sector. In Nederland zijn meerdere vliegtuigbouwers actief die werken aan elektrische- en waterstofvliegtuigen. Dit gebeurt in samenwerking met kennisinstellingen zoals de Technische Universiteit Delft en het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum. Door ruimte te bieden aan innovatie op en rond luchthavens blijft cruciale kennis dicht bij huis, worden nieuwe bedrijvigheid en werkgelegenheid gestimuleerd en ontstaat een sterke basis voor een toekomstbestendige economische ontwikkeling.

Vraag 44:
Wat betekent deze krimp voor de mogelijkheid van RTHA om de druk op Schiphol te verlichten?

Antwoord:
De hoeveelheid handelsverkeer wordt gemaximeerd op 17.860 vliegtuigbewegingen. Het klopt dat er in het verleden gebruiksjaren zijn geweest met meer vliegtuigbewegingen op Rotterdam The Hague Airport dan het voorgestelde maximum aantal in het ontwerp-Luchthavenbesluit. Er is evenwel van een krimp geen sprake. Het gestelde maximum aantal is ongeveer net zoveel als in het gebruiksjaar 2019 dat – als het laatste gebruiksjaar vóór de COVID-pandemie – als maatgevend is genomen. In aanvulling daarop kan de innovatieruimte op termijn en onder een aantal voorwaarden ingevuld worden met maximaal 4.380 vliegtuigbewegingen. Daarnaast hebben Schiphol en de regionale luchthavens van nationale betekenis een eigen functie. Schiphol heeft een nationale functie en de regionale luchthavens van nationale betekenis een regionale functie. De luchthaven Rotterdam dient (in geval van calamiteiten, bij weersomstandigheden etc.) als uitwijkluchthaven voor Schiphol en dient er niet toe om de druk op Schiphol (structureel) te verlichten.

De leden van JA21-fractie constateren dat in het LHB een de facto nachtsluiting is opgenomen.

Vraag 45 en 46:
Is er overleg geweest met de vervoerders die vliegen van RTHA over welk effect dit heeft op hun bedrijfsvoering? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat waren de uitkomsten van die gesprekken?

Antwoord:
In de Luchtvaartnota 2020-2050 is aangegeven dat de Rijksoverheid van de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis verwacht dat zij in voorbereiding op een nieuw luchthavenbesluit met de belanghebbenden in hun regio de gewenste ontwikkeling(en) verkennen. Ze moeten daarbij rekening houden met de ambities van de Rijksoverheid en de ruimte voor groei binnen het geldende Luchthavenbesluit.

De luchthaven heeft een uitgebreide regionale verkenning uitgevoerd. Hoewel dit niet heeft geleid tot een voorkeursalternatief, zijn er wel belangrijke inzichten opgedaan over de verschillende belangen. De uitkomsten van het eerder doorlopen participatieproces en de reflecties van participanten op dit participatieproces zijn uiteengezet in de documenten opgeleverd bij de aanvraag: Verslag regionale verkenning, Eindproduct participatietraject en Procesverslag participatietraject. Daarbij gaat het voor de partijen (ANVR/ TUI) die vliegen vanaf Rotterdam o.a. om ruime openingstijden en verdere ontwikkelruimte. Verdergaande condities en beperkingen worden afgewezen. Tegelijk wijzen ze op minder hinder voor omwonenden en het reduceren van verschillende uitstoten. In het verslag regionale verkenning is per punt aangegeven in hoeverre dit is verwerkt in de aanvraag.

De nachtsluiting heeft met name gevolgen voor business aviation. Business aviation – als onderdeel van General Aviation (GA) – levert een bijdrage aan de Nederlandse economie. Ook voor het vestigingsklimaat is business aviation belangrijk; voor de Rotterdamse regio onder meer vanwege de haven. Dit wordt door Port of Rotterdam ook bevestigd. Het is daarom ook van economisch belang om de toegang van business aviation tot de luchthaven Rotterdam te bestendigen. Dat is de reden dat het bevoegd gezag de door de exploitant verzochte uitzondering in het ontwerp-Luchthavenbesluit opgenomen heeft.

Na het participatietraject heeft de luchthaven nog gesprekken gevoerd met diverse partijen. Als handreiking richting omwonenden en gelet op de uitkomsten over de impact in het MER, is door de luchthaven gekozen voor de nachtsluiting als uitgangspunt. De partijen die business aviation

vliegen waren hier geen voorstander van en hadden bij voorkeur geen beperkingen in de nacht gezien.
Voor deze vluchten is een uur langer openingstijd gegeven dan voor handelsvluchten en geldt de sluitingstijd 0.00 - 07.00 uur. Vanwege de bereikbaarheid voor vluchten vanuit Zuid-Oost Azie, is daarbij een uitzondering voorzien voor 20 intercontinentale landingen voor business aviation in die tijdsperiode.

Vraag 47 en 48:
Is de minister het met deze leden eens dat een nachtsluiting met beperkte uitloopmogelijkheden leidt tot een concentratie van vluchten in de paar uur voor de nachtsluiting? Zo nee, waarom niet? Zo ja, is de minister het met deze leden eens dat dit onwenselijk is?

Antwoord:
Er zal geen sprake zijn van een concentratie van vluchten in de laatste paar uur dat de luchthaven open is. Ten eerste omdat de luchthaven voor handelsverkeer opereert met slots. Dit is de periode waarbinnen vliegtuigen mogen opstijgen of landen. Er worden niet meer slots toegekend dan wat kan worden afgehandeld gelet op de beschikbare capaciteit van het luchtruim en het vliegveld.

Daarnaast worden er grenzen gesteld aan het verkeer aan de randen van de dag. Voor de tijdsduur 21.00-23.00 uur wordt een grenswaarde gesteld van maximaal 10 landingen. Waar met de huidige Omzettingsregeling vertraagde vluchten onder voorwaarden nog tot 01.00 uur mogen vertrekken, wordt dit met het ontwerp-luchthavenbesluit beperkt tot 0.00 uur. Daarbij wordt tevens een maximum gesteld voor het aantal vertraagde vluchten dat stapsgewijs door de jaren wordt beperkt tot 180 in 2030.

De leden van JA21-fractie constateren dat gedwongen krimp van RTHA reizigers drijft richting Schiphol en Zaventem.

Vraag 49:
Is de minister het met deze leden eens dat het verplaatsen van reizigers richting verder gelegen luchthavens juist meer, en niet minder, CO_2 uitstoot oplevert?

Antwoord:
Bij de antwoorden op de vragen 42 en 43 en 44 is aangegeven dat in het ontwerp-luchthavenbesluit een maximaal aantal vliegtuigbewegingen van 17.860 is opgenomen. In aanvulling daarop is op termijn en onder een

aantal voorwaarden mogelijk dat de innovatieruimte met 4.380 vliegtuigbewegingen ingevuld kan worden. Er is dan ook geen sprake van krimp. Daarnaast is aangegeven dat Schiphol en de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis een eigen functie hebben en dat de luchthaven Rotterdam dient als uitwijkluchthaven voor Schiphol en er niet toe dient om de druk op Schiphol (structureel) te verlichten.

De CO_2-uitstoot voor het gebruik van andere luchthavens dan de luchthaven Rotterdam is niet onderzocht in de mer. In de economische onderbouwing is inzichtelijk gemaakt wat de economische effecten zijn van het gebruik van andere luchthavens dan de luchthaven Rotterdam als het gaat om CO_2-uitstoot. Hiervoor is gekeken naar de verandering van reisafstand (voortransport) tussen het woonadres en de alternatieve luchthaven. Deze effecten worden licht negatief gewaardeerd ten opzichte van de referentiesituatie. Dat betekent dat de CO_2-uitstoot voor dit voortransportlicht toeneemt.

Vraag 50:
Is de minister het met deze leden eens dat het verder concentreren van reizigers op Schiphol onwenselijk is, wanneer deze ook vanaf RTHA hadden kunnen vliegen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:
Schiphol en de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis hebben een eigen functie. Schiphol heeft een nationale functie en de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis hebben primair een regionale functie. In de Luchtvaartnota 2020-2050 is ook opgenomen dat de regionale luchthavens van nationale betekenis zich moeten ontwikkelen in de regio waarin ze liggen. Passagiers die gebruik maken van de luchthaven Rotterdam komen daarnaast voor het grootste gedeelte uit het verzorgingsgebied van die luchthaven. Van verdere concentratie van passagiers op Schiphol of van de (on)wenselijkheid daarvan zoals gesteld is de vraag van de leden van de Ja21-fractie in daarom geen sprake.

De leden van JA21-fractie constateren dat het LHB weer groei toestaat vanaf 2030, mits dat gebeurt met vliegtuigen die aangedreven worden met elektriciteit, waterstof of duurzame brandstoffen.

Vraag 51:
Is de minister het met deze leden eens dat de techniek er nog niet is om elektrisch vliegen een realistische optie te maken?

Antwoord:
De vervanging van de huidige generatie passagiersvliegtuigen met fossiele voortstuwing door vliegtuigen met niet-fossiele voortstuwing is

inderdaad nog ver weg, maar de technologie voor elektrisch vliegen is in ontwikkeling. De eerste commerciële vluchten met (hybride) elektrische toestellen worden vanaf 2030 verwacht. Op het eerste geplande evaluatiemoment voor de innovatieruimte, vijf jaar na inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit, zullen er dus naar verwachting toestellen beschikbaar zijn om de extra slots onder deze innovatieruimte in te vullen.

Vraag 52 en 53
Is de minister het met deze leden eens dat de waterstofinfrastructuur nog lang niet op het niveau is om van vliegen op waterstof een businesscase te kunnen maken? Zo ja, wat is dan de zin van deze bepaling in het Luchthavenbesluit?

Antwoord:
Om waterstof- en elektrisch vliegen te faciliteren is laad-en tankinfrastructuur noodzakelijk. Dit is inderdaad een uitdaging en heeft de aandacht van zowel het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat als de luchthaven Rotterdam. In de beginfase lijkt voor waterstof geen omvangrijke vaste infrastructuur nodig en kan gestart worden met mobiele oplossingen. De luchthaven zet al de eerste stappen, bijvoorbeeld door de realisatie van een vloeibare waterstofopslag. Het kabinet stelt daarnaast 20 miljoen euro beschikbaar vanuit het Klimaat- en Energiefonds voor het opzetten van proeftuinen op luchthavens voor zero-emissie vliegen en het investeren in laad- en tankinfrastructuur. Door de bepaling in artikel 22 van het ontwerp-luchthavenbesluit wordt het onder bepaalde voorwaarden – waaronder de inzet van fossielvrij vliegverkeer (verkeer dat uitsluitend gebruik maakt niet-fossiele brandstoffen) – mogelijk om de innovatieruimte in te vullen. Hiermee willen de luchthaven Rotterdam en het ministerie perspectief bieden aan de luchtvaartsector en de verduurzaming van de luchtvaart stimuleren.

De leden van JA21-fractie merken op dat vanaf 2030 een oplopende bijmengverplichting van SAF geldt in de Europese Unie.

Vraag 54 en 55:
Is het voldoen aan deze Europese verplichting voldoende om in het kader van de duurzaamheidsverplichtingen in het LHB weer te mogen groeien? Zo nee, hoeveel procent SAF in de brandstofmix zou wél voldoende zijn?

Antwoord:

Als aan een aantal voorwaarden voldaan is en na instemming van de minister, is het mogelijk dat de luchthaven Rotterdam de innovatieruimte invult met extra slots. In de aanvraag voor het luchthavenbesluit heeft de initiatiefnemer gesteld dat één van die voorwaarden het vliegen op 100% SAF, waterstof, of elektriciteit zou moeten betreffen. Deze voorwaarde is in het ontwerp-luchthavenbesluit overgenomen.

Sinds 2025 geldt binnen de ReFuelEU Aviation-verordening een Europese bijmengverplichting voor SAF, die in de komende jaren stapsgewijs oploopt. In 2030 zal de verplichting 6% bedragen en daarna zal deze oplopen naar 20% in 2035 en 70% in 2050. Enkel het voldoen aan deze wettelijke verplichting is dus niet voldoende.

Vraag 56:
Is de minister zich bewust van het feit dat SAF vooralsnog flink duurder is dan reguliere brandstof, en dat hoge bijmengpercentages daarmee geen businesscase hebben?

Antwoord:
Het klopt dat SAF duurder is dan fossiele kerosine. De bijmengverplichting zorgt ervoor dat in Nederland en de rest van de EU steeds meer SAF zal worden bijgemengd. Daarnaast wordt geborgd dat er binnen de EU sprake is van een gelijk speelveld op de luchtvervoermarkt voor wat betreft het gebruik van luchtvaartbrandstoffen. De stijgende vraag die hierdoor ontstaat, draagt bij aan de businesscase voor de ontwikkeling en opschaling van nieuwe fabrieken. Nederland heeft op dit moment een goede positie in de mondiale fossiele brandstofmarkt. Verschillende sectorpartijen laten met de huidige SAF-productie en de ontwikkeling van nieuwe productiefaciliteiten zien dat er een businesscase is en dat Nederland ook op het gebied van SAF een goede economische positie heeft.

Vragen en opmerkingen van de leden van BBB

De leden van de BBB-fractie constateren dat het maximale aantal vliegtuigbewegingen juridisch wordt vastgelegd op een niveau dat vergelijkbaar is met de bestaande gebruiksruimte, maar dat dit kan afwijken van de feitelijke praktijk in recente jaren.

Vraag 57:
Deze leden vragen of inzichtelijk gemaakt kan worden hoe het aantal gerealiseerde vluchten in de periode 2020-2025 zich verhoudt tot het in het besluit vastgelegde maximum, en in hoeverre kan het vastleggen van

deze hogere bandbreedte in de praktijk leiden tot een toename van het aantal vluchten en daarmee tot meer hinder voor omwonenden.

Antwoord:
In het ontwerp-luchthavenbesluit is een aantal maatregelen opgenomen ter beperking van de hinder voor omwonenden. Die maatregelen betreffen onder meer een reductie van het aantal vluchten ’s nachts, een beperking van het aantal vluchten aan de randen van de dag en een maximum aantal van 17.860 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per gebruiksjaar. Deze maatregelen leiden ertoe dat de geluidbelasting afneemt in vergelijking met de referentiesituatie. Daarinwordt verondersteld dat de huidige praktijk zich zonder verdere beperkende maatregelen ontwikkelt (en het aantal vliegtuigbewegingen zou kunnen doorgroeien binnen de vastgestelde geluidsruimte naarmate vliegtuigen stiller worden). Ook met de eventuele invulling van de innovatieruimte op termijn neemt de geluidbelasting in vergelijking met de referentiesituatie af.
Het maximum van 17.860 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per gebruiksjaar is gebaseerd op het aantal van 17.860 slots welke Rotterdam The Hague Airport in het gebruiksjaar 2019 (het jaar dat gebruikt is voor de referentiesituatie) gedeclareerd heeft. De luchthaven geeft jaarlijks een capaciteitsdeclaratie op. Op basis hiervan worden slots toegekend.

Niet alle geplande vluchten worden uiteindelijk uitgevoerd. Uit de gegevens van de afgelopen gebruiksjaren blijkt dat van het totaal aantal door Rotterdam The Hague Airport gedeclareerde slots ca. 95% gebruikt wordt. Het is daarom niet de verwachting dat het aantal vluchten de komende gebruiksjaren (totdat de innovatieruimte eventueel in gebruik genomen wordt) met het in het ontwerp-luchthavenbesluit gestelde maximum van 17.860 in vergelijking met de afgelopen gebruiksjaren (sterk) zal toenemen. Daarbij betekent deze nieuwe grenswaarde wel dat ook voor de toekomst een maximum is gesteld, waar nu de enige beperking wordt aangegeven door de grenswaarden in de handhavingspunten en de feitelijke hoeveelheid vluchten die mogelijk zijn binnen de gegeven gebruiksruimte voor geluid.

Het aantal gerealiseerde vluchten varieert per jaar. De initiatiefnemer heeft de gegevens voor de laatste 5 jaar op een rij gezet, om te waarborgen dat de informatie voor alle jaren exact dezelfde uitgangspunten kent, onder andere voor wat betreft positievluchten (een vlucht zonder lading (passagiers, vracht, post) van een luchthaven om vanaf de volgende luchthaven een vlucht met lading uit te

voeren). Bij deze gegevens gaat het om het totaal aan handelsvluchten in een gebruiksjaar, inclusief positievluchten. Voor de coronajaren 2020 en 2021 was dit aantal respectievelijk 6.803 en 5.778. Voor 2022 was het aantal 15.303, voor 2023 was het 16.524, voor 2024 was het 16.359 en voor 2025 was dit 16.657.

De leden van de BBB-fractie constateren dat uit de stukken blijkt dat het luchtruim rond Rotterdam in belangrijke mate wordt beïnvloed door het verkeer van Schiphol, waarbij dit verkeer prioriteit krijgt.

Vraag 58:
Deze leden vragen hoe deze prioritering zich verhoudt tot het uitgangspunt van een evenwichtige ontwikkeling van regionale luchthavens en in hoeverre wordt geborgd dat de ontwikkelmogelijkheden van RTHA niet structureel worden beperkt door keuzes die primair zijn ingegeven door Schiphol.

Antwoord:
De ontwikkelmogelijkheden van de luchthaven Rotterdam worden niet door keuzes in het luchtruim beperkt. Wel is sprake van interferentie in het luchtruim van verkeersstromen van/naar de luchthaven Schiphol en de luchthaven Rotterdam. Dat is de reden dat verkeer van/naar de luchthaven Rotterdam met regelmaat een aanvullende instructie van LVNL krijgt om van de route af te wijken. De inzet is om dit aantal instructies te verminderen. Daarvoor loopt momenteel een onderzoek naar verbetermogelijkheden binnen het bestaande luchtruim. Verder wordt in het kader van de Luchtruimherziening gekeken naar een meer onafhankelijke inpassing van de verkeersstromen van/naar de luchthaven Rotterdam ten opzichte van de luchthaven Schiphol.

Vraag 59 en 60:
De leden van de BBB-fractie constateren dat wordt ingezet op het beter volgen van vaste vertrekroutes, maar dat dit in de huidige situatie nog niet goed mogelijk is. Deze leden vragen binnen welke termijn deze situatie daadwerkelijk verandert en welke gevolgen dit heeft voor zowel de hinderbeleving als de operationele ruimte van de luchthaven.

Antwoord:
De mate waarin vluchten vanaf de luchthaven Rotterdam hun vaste routes kunnen volgen hangt nauw samen met de inrichting van het luchtruim in Nederland. Daarbij spelen meerdere afhankelijkheden een rol, waaronder de voortgang en uitkomsten van het programma Luchtruimherziening, waarvan de beoogde implementatiedatum in

2031/2032 ligt. Dit biedt echter geen garantie dat hiermee alle vertrekroutes langer gevolgd kunnen worden. Het is daarom nog niet mogelijk om een concrete termijn te geven waarbinnen dit structureel gerealiseerd kan worden. Daarom wordt daarnaast binnen de lopende trajecten onderzocht waar optimalisaties mogelijk zijn die technisch haalbaar en veilig zijn. Met het beter volgen van routes concentreer je het verkeer over een vast pad door de lucht. Dit zorgt ervoor dat er minder spreiding van vliegverkeer plaatsvindt en daarmee minder spreiding van geluidhinder. Uitgangspunt hierbij is dat maatregelen voor het langer volgen van routes niet ten koste gaat van operationele ruimte op een luchthaven.

De leden van de BBB-fractie constateren dat het participatieproces geen gedragen voorkeursalternatief heeft opgeleverd.

Vraag 61:
Deze leden vragen welke zwaarwegende bezwaren of zorgen uit dit proces naar voren zijn gekomen en op welke wijze deze concreet zijn verwerkt in het voorliggende besluit.

Antwoord:
In het Verslag regionale verkenning is per partij aangegeven welke belangen zijn ingebracht en hoe hiermee is omgegaan in de aanvraag die door de exploitant van de luchthaven is ingediend. Daarnaast wordt in paragraaf 6.3.2 van het ontwerp-luchthavenbesluit uitvoerig ingegaan op de input van de verschillende partijen die betrokken zijn geweest bij het participatieproces. Terugkerende elementen hierbij zijn de beperking van hinder voor omwonenden versus een economisch rendabele operatie op de luchthaven zelf. In het ontwerp-luchthavenbesluit is sprake van een brede belangenafweging. Zo zijn er enerzijds diverse maatregelen vastgesteld om verdere hinder nu en in de toekomst te beperken, o.a. door grenswaarden in de toegestane aantallen en aan de grenzen van de dag en in de nacht. Anderzijds is een latere starttijd op zondag problematisch voor de luchtvaartmaatschappijen vanwege de benodigde omkeertijd van vliegtuigen. De initiatiefnemer heeft dit daarom niet opgenomen in de aanvraag. Specifiek voor Business Aviation geldt een uur ruimere openingstijd, maar is het aantal landingen ’s nachts beperkt tot 20 per jaar. Deze landingen zijn bedoeld voor vluchten die gelet op de reistijd en het tijdsverschil anders niet mogelijk zouden zijn, zoals uit Zuidoost Azië. Hoewel de eis van intercontinentaal juridisch niet te regelen is in het Luchthavenbesluit, werkt de luchthaven aan een operationalisering van deze eis.

Vraag 62:
De leden van de BBB-fractie vragen tevens hoe de belangen van agrarische ondernemers in het beperkingengebied zijn meegewogen.

Antwoord:
De agrarische belangen zijn niet meegewogen, omdat deze niet worden geschaad (zie antwoord 63). De beperkingengebieden die worden vastgelegd met het Luchthavenbesluit zijn voorgeschreven vanuit de regelgeving (Besluit burgerluchthavens). Het Besluit burgerluchthavens is voor wat betreft de beperkingengebieden vanwege de vliegveiligheid een doorvertaling van de internationaal voorgeschreven regels die hiervoor gelden. Als Nederland zich niet aan deze regels houdt is internationaal luchtverkeer niet mogelijk. De beperkingengebieden die toezien op het beschermen van omwonenden tegen een hoge blootstelling aan geluid (geluidcontouren) en de gevolgen van een luchtverkeersongeval (plaatsgebonden risicocontouren) zijn niet internationaal voorgeschreven. Deze beperkingengebieden schaden geen agrarische belangen.

Vraag 63:
De leden van de BBB-fractie vragen verder of inzichtelijk kan worden gemaakt welke beperkingen voortvloeien uit het ontwerp LHB Rotterdam voor agrarisch gebruik van bepaalde gronden.

Antwoord:
In beginsel wijzigt het ontwerp-luchthavenbesluit niets aan bestaande activiteiten, zoals het agrarisch gebruik van gronden. Agrarische ondernemers kunnen echter hun zienswijze indienen op het ontwerp-luchthavenbesluit als zij menen dat het besluit een te groot nadeel voor hen zou betekenen.

De leden van de BBB-fractie constateren dat uit de uitvoeringstoets blijkt dat het besluit alleen uitvoerbaar is, indien de huidige praktijk leidend blijft en dat op meerdere onderdelen niet door de luchtverkeersleiding kan worden gestuurd, zoals op jaartotalen en tijdvakken.

Vraag 64:
Deze leden vragen hoe wordt voorkomen dat er een juridisch kader ontstaat dat in de praktijk niet of slechts beperkt handhaafbaar en uitvoerbaar is en nadelige gevolgen heeft voor de luchtvaartsector.

Antwoord:
LVNL heeft een vanwege de Wet luchtvaart uit te voeren wettelijke taak. Met het ontwerp-luchthavenbesluit worden daarnaast wettelijke kaders gesteld waarvan LVNL één van de normadressanten is (de luchtvaartmaatschappijen en Rotterdam The Hague Airport zijn tevens normadressanten, zie ook het antwoord op vraag 65). Op het ontwerp-luchthavenbesluit heeft LVNL voorts een uitvoeringstoets uitgevoerd. LVNL heeft daarbij niet aangegeven dat het ontwerp-luchthavenbesluit niet uitvoerbaar is. Voor wat betreft de verantwoordelijkheden van LVNL is de uitvoerbaarheid van het ontwerp-luchthavenbesluit derhalve geborgd. De handhaving van de wettelijke kaders is ten slotte een verantwoordelijkheid van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De ILT heeft het ontwerpbesluit als handhaafbaar beoordeeld. Er is daarom op dit moment geen reden om aan te nemen dat de met het ontwerp-luchthavenbesluit gestelde wettelijke kaders niet uitvoerbaar of handhaafbaar zouden zijn. Tot slot is in het ontwerp-luchthavenbesluit een evaluatiebepaling opgenomen. In de periodieke evaluatie wordt (ook) de uitvoerbaarheid van het Luchthavenbesluit geëvalueerd.

Vraag 65:
De leden van de BBB-fractie constateren dat meerdere partijen betrokken zijn bij de naleving van normen, terwijl niet altijd duidelijk is wie als normadressaat optreedt. Deze leden hopen op meer verduidelijking omtrent hoe verantwoordelijkheden tussen luchthaven, luchtverkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen eenduidig worden vastgelegd.

Antwoord:
Grenswaarden in het Luchthavenbesluit zijn gericht aan de luchthaven, de luchtvaartmaatschappijen en de luchtverkeersleiding gezamenlijk. Zij zijn vanuit hun rol en taak gezamenlijk verantwoordelijk hiervoor. Bij een overschrijding van een grenswaarde is het aan de ILT om te bezien welke partij primair aangesproken moet worden. Dit kan per geval verschillen. Wel is in de toelichting van het ontwerp-luchthavenbesluit duidelijk gemaakt dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verwacht dat de luchthaven hierin een coördinerende rol richting luchtvaartmaatschappijen en luchtverkeersleiding neemt. Regels in het Luchthavenbesluit zijn in beginsel gericht aan één normadressaat. In de artikelen in het ontwerp-luchthavenbesluit zijn deze daarom expliciet benoemd.

De leden van de BBB-fractie constateren dat de luchthaven voornemens is om fors te investeren in modernisering en innovatie.

Vraag 66:
De leden vragen in hoeverre deze investeringen bijdragen aan de regionale economie en werkgelegenheid, en hoe deze zich verhouden tot de beperkingen die het LHB tegelijkertijd oplegt aan de ontwikkeling van de luchthaven en de omgeving.

Antwoord:
Innovatie in de luchtvaartsector en de innovatieruimte als onderdeel van het ontwerp-luchthavenbesluit is van belang voor de economische kansen voor Nederland en de rol van Nederland als koploper in deze sector. In Nederland zijn meerdere vliegtuigbouwers actief die werken aan elektrische- en waterstofvliegtuigen. Dit gebeurt in samenwerking met kennisinstellingen zoals de Technische Universiteit Delft en het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum. Door ruimte te bieden aan innovatie op en rond luchthavens blijft cruciale kennis dicht bij huis, worden nieuwe bedrijvigheid en werkgelegenheid gestimuleerd en ontstaat een sterke basis voor een toekomstbestendige economische ontwikkeling.

De initiatiefnemer is voornemens om €328 mln. te investeren in de luchthaven Rotterdam. Het gaat hierbij om een baanrenovatie, een meerjarig onderhoudsprogramma, een terminalprogramma en het creëren van extra parkeercapaciteit. Deze investeringen zijn nodig voor het in stand houden van deze faciliteiten en om voldoende piekcapaciteit te hebben. Op deze manier kan het haar rol invullen door te voldoen aan de regionale vraag naar luchtvaart en bij te dragen aan de regionale economie en aan de internationale verbondenheid van Nederland.

De investeringen zijn dus nodig om het aangevraagde gebruik te kunnen accommoderen. Op die manier ligt het investeringsprogramma in lijn met de kaders die in het ontwerp-luchthavenbesluit zijn opgenomen.

Vraag 67:
De leden van de BBB-fractie vragen afsluitend hoe het voorliggende Luchthavenbesluit zich verhoudt tot de bredere beleidsdoelen van het kabinet op het gebied van regionale bereikbaarheid, economische ontwikkeling en het versterken van de positie van regionale luchthavens binnen het nationale netwerk.

Antwoord:

In het antwoord op vraag 66 is reeds ingegaan op het economisch belang voor Nederland van innovatie in de luchtvaartsector en de innovatieruimte als onderdeel van de aanvraag voor het ontwerp-luchthavenbesluit. De luchthaven Rotterdam is daarnaast een belangrijke factor in de ontwikkeling van de regionale economie en draagt bij aan de internationale verbondenheid van Nederland. De luchthaven verbindt de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag met verschillende Europese en Noord-Afrikaanse steden. De luchthaven is de uitwijkplek voor vliegtuigen die niet op Schiphol kunnen landen. Daarnaast vervult de luchthaven maatschappelijke functies. De luchthaven Rotterdam fungeert als standplaats van de traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team (MMT) van het Erasmus MC in Rotterdam. Verder worden donorvluchten gefaciliteerd en vluchten die uitgevoerd worden voor politie, brandweer en het ministerie van Defensie. Tevens is er experimenteerruimte voor innovaties (bijvoorbeeld ten aanzien van waterstof).

Met dit ontwerp-luchthavenbesluit kan de luchthaven Rotterdam deze functies blijven vervullen en worden er tegelijkertijd belangrijke stappen gezet voor de leefomgeving.

Vragen en opmerkingen van de Partij voor de dieren-fractie

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen in het milieueffectrapport van Arcadis in opdracht van RTHA dat de uitstoot van stikstof, PM_{10} en $PM_{2.5}$ en roetfractie niet afnemen. Voor ultrafijnstof, ZZS'en en geurhinder zijn slechts op lange termijn kleine afnames te zien.

Vraag 68:
Met welke extra maatregelen in het Luchthavenbesluit zou ervoor gezorgd kunnen worden dat alle uitstoot van schadelijke stoffen significant afneemt, waardoor de luchtkwaliteit (op korte termijn) verbeterd wordt, gezien de groeiende zorgen over de impact op gezondheid?

Antwoord:
Het kabinet streeft naar een balans tussen het benutten van de economische positie van de luchthaven Rotterdam enerzijds, en het beschermen van de leefomgeving tegen de schadelijke effecten van luchtvaart anderzijds. Met het voorgenomen gebruik van de luchthaven zoals vastgelegd in het ontwerp-luchthavenbesluit worden gelijkblijvende of afnemende milieueffecten (geluid, externe veiligheid, emissies, luchtkwaliteit en gezondheid) verwacht ten opzichte van de

referentiesituatie. Ook blijft het voorgenomen gebruik binnen de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Uit het MER volgt dat ten aanzien van de uitstoot van CO_2 een daling wordt verwacht van 20% ten opzichte van de referentiesituatie.

In de afgelopen jaren zijn verschillende onderzoeken over de effecten van luchtvaart op de lokale luchtkwaliteit in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgevoerd. Uit de onderzoeken tot op heden lijkt de relatieve bijdrage van luchtvaart op de lokale luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven beperkt. Vanwege deze uitkomst en het feit dat normering wordt geregeld via het Besluit Kwaliteit Leefomgeving, is daarom besloten tot het niet stellen van grenswaarden, een minimalisatieplicht voor de emissies van luchtverontreinigende stoffen of aanvullende maatregelen. Vanwege het grotere effect van luchtverontreinigende emissies op het luchthaventerrein zelf is besloten om regels in het Luchthavenbesluit op te nemen in verband met het beperken van het gebruik van de APU en het stimuleren van het eenmotorig taxiën of het taxiën op minder motoren.

Er wordt daarnaast ingezet op verder onderzoek, met name gericht op de relatieve bijdrage van luchtvaartemissies op de luchtkwaliteit. Zoals op 12 mei jl aan de Kamer gemeld is er momenteel een adviestraject met de Gezondheidsraad in voorbereiding. Evaluatie van de maatregelen en eventuele aanvullende maatregelen of normen kunnen naar aanleiding van het Gezondheidsraadadvies in latere besluitvorming over luchtvaart worden meegenomen.

Vraag 69 en 70:
De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de minister of hij kan bevestigen dat er nog geen definitief advies ligt van de Commissie mer over onder andere ultrafijnstof, luchtkwaliteit, geluidhinder en slaapverstoring. Waarom is besluitvorming voorzien, terwijl cruciale gezondheidsinformatie nog ontbreekt?

Antwoord:
Op dit moment is nog geen sprake van definitieve besluitvorming. Van 20 maart tot en met 30 april 2026 liep de zienswijzeprocedure over het ontwerp-luchthavenbesluit waarbij een ieder de gelegenheid heeft gehad om te reageren. Conform de Wet Luchtvaart is het ontwerp ook aan beide Kamers van de Staten-Generaal voorgelegd. Tevens is de Commissie mer in dit stadium om advies gevraagd over het MER dat bij de aanvraag is ingediend. De ingediende zienswijzen, inzichten en adviezen uit zowel de zienswijzeprocedure, de voorhangprocedure en het advies van de

Commissie mer zullen zorgvuldig door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat worden beoordeeld. Het ontwerp-luchthavenbesluit wordt zo nodig aangepast. Vervolgens wordt het ontwerpbesluit ter advisering voorgelegd aan de Raad van State. Dit kan ook leiden tot aanpassing van het Luchthavenbesluit. Hierna kan vaststelling plaatsvinden.

Daarbij acht ik het van belang te benadrukken dat het ontwerp-luchthavenbesluit in een zorgvuldige procedure is voorbereid. Ten behoeve van de mer-procedure is in een eerder stadium aan de Commissie mer om advies gevraagd over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) van het MER[13]. In haar advies heeft de Commissie mer aanbevelingen gedaan hoe de effecten op onder andere ultrafijnstof, luchtkwaliteit, geluidhinder, slaapverstoring en gezondheid in kaart te brengen. Mede op grond van dit advies en de ingediende zienswijzen op de NRD heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de initiatiefnemer geadviseerd over de aanpak van het milieuonderzoek. Op basis van de NRD heeft de initiatiefnemer een MER opgesteld. Het MER dat is ingediend met de aanvraag voor een luchthavenbesluit, is vervolgens door experts in de vakgebieden geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en gezondheid bestudeerd. Ook is het ministerie van LVVN (als wettelijke adviseur) voor de effecten van het voornemen op de natuur om advies gevraagd. Hieruit is geen aanleiding gevonden om de aanvraag buiten behandeling te laten of een verzoek om aanvulling te doen bij de aanvrager. Milieueffecten zijn in beeld gebracht conform wettelijk voorgeschreven richtlijnen en berekend met voorgeschreven actuele modellen. Kortom, uitkomsten van het MER zijn inhoudelijk gevalideerd. Mede op grond van deze beoordeling is het ontwerpbesluit voorbereid. Uit zorgvuldigheid is de Commissie mer als een onafhankelijk partij gevraagd ook nog een keer naar het MER te kijken en de minister van Infrastructuur en Waterstaat hierover adviseren. Het advies van de Commissie mer is ontvangen op 23 juli 2026. De Kamer zal hier na de zomer over geïnformeerd worden.

Vraag 71:
Op welke manier wordt het voorzorgsbeginsel toegepast?

Antwoord:
Uit het voorzorgsbeginsel vloeit voort dat wanneer er gegronde redenen zijn om aan te nemen dat een activiteit schadelijke gevolgen kan hebben voor bijvoorbeeld milieu of volksgezondheid, het bevoegd gezag maatregelen moet nemen. In het ontwerp-luchthavenbesluit zijn daarom

[13] Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport: advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport, 26 juni 2024, rapportnummer: 2890-24.

regels en grenswaarden opgenomen met het oog op de geluidbelasting en de emissie van stoffen.

Vraag 72:
Kan het kabinet inzicht geven in het aantal gehinderden, het aantal slaapverstoorden en de kosten voor klimaat, gezondheid, milieu en natuur?

Antwoord:
Het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 en 56 L_{den}-contouren is in het MER berekend op respectievelijk 10.590 en 180 bij het voorgenomen gebruik in 2027. Dit daalt naar respectievelijk 6.870 en 50 in het zichtjaar. Het aantal slaapverstoorden binnen de 30 en 40 L_{night}-contouren is in het MER berekend op respectievelijk 3.780 en 50 bij het voorgenomen gebruik in 2027. Dit daalt naar respectievelijk 3.530 en 40 in 2035. De klimaateffecten en de omgevingseffecten zijn gewaardeerd in de economische onderbouwing voor het voorgenomen gebruik. De effecten op de natuur worden in de economische onderbouwing aangegeven gering te zijn. De onderbouwing hiervoor is gegeven in het MER.

Vraag 73:
Acht het kabinet het verdedigbaar dat de betrouwbaarheid van de MER-uitkomsten nog niet inhoudelijk is gevalideerd?

Antwoord:
Het ministerie hecht zeer aan een zorgvuldige en transparante mer-procedure. Over de reikwijdte en het detailniveau van het door de luchthaven op te stellen mer is door het ministerie van IenW als bevoegd gezag voor deze mer-procedure advies uitgebracht (reactienota). De reactienota beschrijft daarnaast de verder te volgen procedure en wat er nodig is om tot een aanvraag voor een luchthavenbesluit te komen. De reactienota is tot stand gekomen op basis van de conceptnotitie over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (die door de luchthaven is opgesteld), zienswijzen, het advies van de Commissie mer en inbreng van de wettelijke adviseurs (zoals LVVN) en op 23 juni 2023 gepubliceerd.
Op basis van de reactienota heeft de luchthaven het MER opgesteld. Het MER en de daarin uitgevoerde onderzoeken en daarop gebaseerde analyses en conclusies zijn door experts in de vakgebieden geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en gezondheid bestudeerd. Ook is het ministerie van LVVN (als wettelijke adviseur) voor de effecten van het voornemen op de natuur om advies gevraagd. Hierbij is geen aanleiding gevonden om de aanvraag buiten behandeling te laten of een verzoek om

aanvulling te doen bij de aanvrager. Kortom, de uitkomsten van het MER zijn inhoudelijk beoordeeld. In aanvulling hierop zal de Commissie mer als onafhankelijk partij ook naar het MER kijken en de minister van Infrastructuur en Waterstaat hierover adviseren.

Vraag 74:
Hoe wordt uitgesloten dat systematische fouten in modelaannames of methodiek leiden tot onderschatting van milieueffecten?

Antwoord:
De onderzoeken in het MER zijn uitgevoerd op basis van de meest recente inzichten. In de toekomst kunnen er ontwikkelingen zijn waardoor deze inzichten veranderen. Om de ontwikkeling in de praktijk en de voorschriften uit het Luchthavenbesluit goed op elkaar te laten aansluiten is in dit ontwerp-luchthavenbesluit een vijfjaarlijks evaluatiebepaling opgenomen. Doel van de evaluatie is het bepalen van de daadwerkelijke effecten van de vergunde activiteit, waarbij rekening wordt gehouden met de daadwerkelijke vlootontwikkeling en actuele inzichten. Zorgvuldigheid staat altijd voorop bij het vaststellen van modelaannames of methodieken. Ook zal de Commissie mer als een onafhankelijk partij ook naar het MER kijken en de minister van Infrastructuur en Waterstaat hierover adviseren.

Vraag 75, 76 en 77:
De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen verder of het ontwerp-luchthavenbesluit Rotterdam een ambitieuze en verifieerbare verlaging van de jaarlijkse stikstofuitstoot van de luchthaven bevat. Deze leden vragen verder of ik bereid ben een juridische afdwingbaar emissieplafond en handhavingsmechanisme in te voeren om de stikstofbelasting op stikstofgevoelige gebieden te verminderen en zo niet waarom niet.

Antwoord:
Voor de aanpak van de stikstofproblematiek kiest het kabinet voor emissiedoelen voor de sectoren landbouw, industrie en mobiliteit. Deze doelen gelden voor de sector als geheel, dus niet voor deelsectoren. De komende periode werkt het kabinet aan de verdere invulling van de inzet die nodig is om deze emissiedoelen te bereiken. Op maatregelen zoals die in de vraag genoemd zijn, kan daarom op dit moment niet worden ingegaan. Daarnaast informeert de Minister van LVVN als verantwoordelijk minister de Tweede Kamer hierover. Voorts is in de nota van toelichting aangegeven dat het bevoegd gezag het niet van toegevoegde waarde acht om grenswaarden te stellen aan de emissies

van luchtverontreinigende stoffen voor de luchthaven Rotterdam, omdat de relatieve bijdrage van luchtvaart op de lokale luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven beperkt lijkt.

Door de (voormalige) minister voor Natuur en Stikstof is op 16 juni 2024 daarnaast een maatwerkvoorschrift opgelegd aan de luchthaven Rotterdam waarin een bovengrens is vastgelegd voor de omvang van de totale NOX-emissie door de luchthaven en de verplichting om ieder gebruiksjaar te monitoren wat de stikstofemissie was en dit te rapporteren aan LVVN. In het MER zijn de stikstofemissies in beeld gebracht voor de referentiesituatie en het voorgenomen gebruik. Hieruit blijkt dat de referentiesituatie en het voorgenomen gebruik binnen de emissiegrens in het maatwerkvoorschrift past.
Op 16 april 2026 heeft de Rechtbank Gelderland uitspraak gedaan in het beroep tegen de afgifte van de ‘positieve weigering’ en een maatwerkvoorschrift naar aanleiding van de aanvraag van een natuurvergunning van de luchthaven Rotterdam.[14] Op 28 mei 2026 heeft de minister van LVVN uw Kamer geïnformeerd dat er inmiddels hoger beroep is ingesteld tegen deze uitspraak.[15] Op 17 juni 2026 heeft de minister van LVVN uw Kamer geïnformeerd dat hij voornemens is nieuwe besluiten op bezwaar te nemen[16]. Voor Rotterdam The Hague Airport wordt voor 2026 en 2027 een emissieplafond van 88.800 kg NOx per jaar ingesteld.

Vraag 78:
De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen hoe cumulatie met andere geluidbronnen wordt meegenomen.

Antwoord:
Het gecumuleerd geluid (luchtvaart, wegverkeer, spoorwegverkeer, industrie) is berekend volgens de geldende voorschriften uit de cumulatie zoals opgenomen in het overgangsrecht bij de Omgevingswet. De resultaten van deze berekeningen zijn opgenomen in het MER (Deelrapport geluid, paragraaf 8.4, figuur 71) en betrokken bij de afwegingen over het ontwerp-luchthavenbesluit.

Vraag 79 en 80:
De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen verder of kan worden uitgesloten of het Luchthavenbesluit Rotterdam toekomstige

---

[14] Rb. Gelderland 16 april 2026, ECLI:NL:RBGEL:2026:2962.
[15] *Kamerstukken II* 2025/26, 31 936, nr. 1294.
[16] *Kamerstukken II* 2025/26, 31 936, nr. 1298.

natuurherstelopgave verder bemoeilijkt. Zo ja, op welke juridische en wetenschappelijke bronnen hij zich baseert?

Antwoord:
Het ontwerp-luchthavenbesluit leidt naar verwachting niet tot een verdere bemoeilijking van toekomstige natuurherstelopgave. Uit het MER volgt dat de stikstofdepositie in het voorgenomen gebruik gelijk of lager is dan in de referentiesituatie en past binnen de bovengrens die is vastgelegd in het maatwerkvoorschrift dat door de (voormalige) minister voor Natuur en Stikstof is opgelegd aan de luchthaven Rotterdam. Op 16 april 2026 heeft de Rechtbank Gelderland uitspraak gedaan in het beroep tegen de afgifte van de 'positieve weigering' en een maatwerkvoorschrift naar aanleiding van de aanvraag van een natuurvergunning van de luchthaven Rotterdam.[17]
Op 28 mei 2026 heeft de minister van LVVN uw Kamer geïnformeerd dat er inmiddels hoger beroep is ingesteld tegen deze uitspraak.[18] Op 17 juni 2026 heeft de minister van LVVN uw Kamer geïnformeerd dat hij voornemens is nieuwe besluiten op bezwaar te nemen. Voor Rotterdam The Hague Airport wordt voor 2026 en 2027 een emissieplafond van 88.800 kg NOx per jaar ingesteld.[19]
Verder volgt uit het MER dat de SOx-emissies (ook relevant in verband met verzuring) in het voorgenomen gebruik met 11% afnemen ten opzichte van de referentiesituatie.

Vraag 81 en 82:
De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen verder of kan worden uitgesloten of het Luchthavenbesluit Rotterdam woningbouw bemoeilijkt. Zo ja, op welke juridische en wetenschappelijke bronnen baseert hij zich?

Antwoord:
In het kader van het MER zijn relevante ruimtelijke en infrastructurele autonome ontwikkelingen in kaart gebracht. Deze analyse is primair uitgegaan van ontwikkelingen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Separaat daarvan is door de initiatiefnemer zoveel mogelijk inzichtelijk gemaakt wat de effecten van de ontwikkelingen zijn die wel voorzien worden, maar waarover nog geen formele be sluitvorming heeft plaatsgevonden. Uit de in het MER uitgevoerde

[17] Rb. Gelderland 16 april 2026, ECLI:NL:RBGEL:2026:2962.
[18] *Kamerstukken II* 2025/26, 31 936, nr. 1294.
[19] Kamerstukken II 2025/26, 31 936, nr. 1298.

analyses blijkt dat er met het ontwerp-luchthavenbesluit vergunde gebruik binnen de 70 L_{den}-contour en binnen de 56 L_{den}-contour geen nieuwbouwplannen bestaan. De kleinere geluidszone zorgt er voor dat de woningbouwplannen van omliggende gemeentes door het ontwerp-luchthavenbesluit niet beperkt worden ten opzichte van de vigerende Omzettingsregeling. Uit de analyses volgt verder dat er ook binnen de externe veiligheidscontouren (PR 10^{-5}-contour en de PR 10^{-6}-contouren) geen nieuwbouwplannen bestaan. De formele vastlegging van de vliegveiligheidsvlakken leidt niet tot een wijziging van de huidige situatie. Anders dan de beperkingengebieden in verband met de geluidbelasting en het externe veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer, is de omvang van de gebieden in verband met de vliegveiligheid niet gerelateerd aan de verwachte hoeveelheid luchtvaartuigen. Deze beperkingengebieden zijn gerelateerd aan het type luchtvaart dat van de luchthaven gebruik gaat maken, de openstellingstijden en het feit dat het luchthavenluchtverkeer wordt gecoördineerd door een luchtverkeersleidingorganisatie. In de huidige situatie vindt al toetsing op deze vlakken plaats.

Het Besluit burgerluchthavens (Bbl) regelt onder meer, als nadere uitwerking van de Wet luchtvaart, welke gebieden en voorschriften in het Luchthavenbesluit opgenomen moeten worden. De Regeling Burgerluchthavens (Rbl) bevat rekenvoorschriften om de omvang te bepalen van de gebieden waar ruimtelijke beperkingen gelden als gevolg van geluid, externe veiligheid en vliegveiligheid. Met het vastleggen van de gebieden en regels in verband met de vliegveiligheid wordt uitvoering gegeven aan bepalingen die door de Internationale burgerluchtvaartorganisatie in bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart zijn vastgesteld. Bij het vaststellen van de ruimtelijke beperkingengebieden in verband met geluid, externe veiligheid en vliegveiligheid en de regels die daarin gelden, is in het Luchthavenbesluit overeenkomstig artikel 8.70, vierde lid, van de Wet luchtvaart het Bbl en het Rbl in acht genomen.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat, hoewel de beperkingengebieden ten tijde van de aanbieding van het ontwerpbesluit nog niet formeel waren vastgesteld, gemeenten en provincies hiervan reeds op de hoogte waren. Daarnaast is van belang dat de luchthaven al geruime tijd in operatie is, waardoor de aanwezigheid en effecten ervan bij de betrokken overheden bekend waren.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat VN-wetenschappers van het IPCC en IPBES wijzen op het gevaar van de

bestaande klimaat- en biodiversiteitscrisis en de noodzaak om alles op alles te zetten om die met spoed in samenhang aan te pakken.[20]

Vraag 83:
Kan de minister uitgebreid toelichten op welke manier de keuzes voor RTHA bijdragen aan het verergeren, dan wel oplossen van de klimaat- en biodiversiteitscrisis?

Antwoord:
Dit is onderzocht in het MER. Het voorkeursalternatief laat een verbetering zien op de uitstoot van CO_2. Deze daalt met 20% ten opzichte van het gebruiksjaar 2019. Uit het MER komen geen onderscheidende effecten op de onderwerpen beschermde soorten, Natura 2000-gebieden of NatuurNetwerk Nederland. Geluid en visuele verstoring blijven binnen de normen, en er zijn geen gevolgen voor instandhoudingsdoelstellingen of leefgebieden van kwetsbare soorten. Voor verzuring door uitstoot van stikstof is voor het voorkeursalternatief op zijn minst sprake van een neutraal effect.

Vraag 84, 85 en 86:
Kan de minister explicieter nog reflecteren op hoe het Luchthavenbesluit past bij de wetenschappelijke adviezen over de aanpak van de klimaat- en natuurcrisis en die reflectie onderbouwen met onafhankelijke wetenschappelijke bronnen? Hoe is de bijdrage van de luchthaven aan biodiversiteitsverlies integraal beoordeeld? De leden vragen verder waarom is niet gekozen voor een scenario waarin natuurherstel prioriteit krijgt boven luchtvaartactiviteiten.

Antwoord:
Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hecht zeer aan een zorgvuldige en een transparante mer-procedure. Ten behoeve van de mer-procedure heeft het ministerie is in een eerder stadium aan de Commissie mer om advies gevraagd over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) van het MER. In haar advies heeft de Commissie mer aanbevelingen gedaan hoe de milieueffecten in kaart te brengen. Mede op grond van dit advies en de ingediende zienswijzen op de NRD heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de initiatiefnemer geadviseerd over de aanpak van het milieuonderzoek in de vorm van een reactienota. De reactienota die op 23 juni 2023 is gepubliceerd vormt het advies van het bevoegd gezag voor deze m.e.r.- procedure aan de luchthaven over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen

[20] Tackling Biodiversity & Climate Crises Together and Their Combined Social Impacts - United Nations Sustainable Development.

MER. Ook bevat de reactienota de verder te volgen procedure en wat er nodig is om tot een aanvraag voor een luchthavenbesluit te komen.

Op basis van de NRD heeft de initiatiefnemer een MER opgesteld. De effecten op klimaat en natuur van het voorgenomen gebruik zijn onderzocht in het MER. Daarbij zijn de aanbevelingen uit de reactienota overgenomen. Het MER dat is ingediend met de aanvraag voor een luchthavenbesluit is vervolgens door experts in de vakgebieden geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en gezondheid bestudeerd. Ook is het ministerie van LVVN (als wettelijke adviseur) voor de effecten van het voornemen op de natuur om advies gevraagd.

Uit zorgvuldigheid is de Commissie mer als een onafhankelijk partij gevraagd ook nog een keer naar het MER te kijken en de minister van Infrastructuur en Waterstaat hierover adviseren.

Het kabinet streeft naar een balans tussen het benutten van de economische positie van de luchthaven Rotterdam enerzijds, en het beschermen van de leefomgeving, waaronder natuur, tegen de schadelijke effecten van luchtvaart anderzijds.

Vraag 87:
Hoe verhoudt het besluit zich tot het doel van maximaal 1,5°C opwarming?

Antwoord:
In het Parijsakkoord, waar het 1,5°C doel vandaan komt, is de luchtvaart niet uitgezonderd. Door het internationale karakter van de luchtvaartsector vereist dit een mondiale aanpak. Dat betekent ook dat de verantwoordelijkheid voor de internationale luchtvaart niet is toebedeeld aan individuele lidstaten, maar is belegd bij de internationale burgerluchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties: ICAO. In 2022 heeft ICAO een langetermijndoel voor de internationale luchtvaart geformuleerd: netto nul CO_2-emissies in 2050 (Long Term Aspirational Goal; LTAG). Dit doel moet primair worden gerealiseerd door technologische vernieuwing, duurzame brandstoffen en nieuwe energiedragers en door efficiënter te vliegen.

De beleidsinzet voor de verduurzaming van de luchtvaart is met name gericht op duurzame brandstoffen en technologische ontwikkeling. Bijmenging van duurzame brandstoffen is de meest effectieve wijze om de CO_2-emissies van de luchtvaart op de korte tot middellange termijn (en voor lange afstanden ook op langere termijn) te verlagen. Voor de langere

termijn moeten technologische vernieuwingen substantieel gaan bijdragen aan de energietransitie. Denk daarbij aan elektrisch vliegen, waterstof(-elektrisch) vliegen en de ontwikkeling van energie-efficiëntere toestellen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zet daarbij verschillende middelen in, zoals normering (denk aan de bijmengverplichting onder ReFuelEU Aviation), stimulering (denk aan het Nationaal Groeifondsprogramma Luchtvaart in Transitie), beprijzing (denk aan de vliegbelasting en ETS) en bewustwording (via beprijzing en publieksinformatie). Dit ontwerp-luchthavenbesluit ondersteunt die lijn door onder de innovatieruimte perspectief te bieden voor vluchten op duurzame brandstoffen, waterstof of elektriciteit. De aangevraagde innovatieruimte is onder meer belangrijk om de doelen voor klimaat te halen. Hieronder vallen het Akkoord Duurzame Luchtvaart en het “Long Term Aspirational Goal” van de International Civil Aviation Organisation (ICAO). Daarnaast is de innovatieruimte belangrijk vanwege de vermindering van geluidhinder voor omwonenden.

Vraag 88:
De leden van de Partij voor de Dieren- fractie vragen of de minister de stukken kan meesturen die laten zien hoe dit onafhankelijk is getoetst?

Antwoord:
In de antwoorden op de vragen 73 en 84 tot en met 86 is aangegeven dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zeer hecht aan een zorgvuldige en een transparante mer-procedure. Toegelicht is hoe hier tot op heden invulling aan is gegeven. Daarbij is onder andere verwezen naar het advies dat aan de Commissie mer is gevraagd over de Notitie Reikwijde en Detailniveau van het MER. In haar advies heeft de Commissie mer aanbevelingen gedaan hoe de milieueffecten in kaart te brengen. Mede op grond van dit advies en de ingediende zienswijzen op de NRD heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de initiatiefnemer geadviseerd over de aanpak van het milieuonderzoek in de vorm van een reactienota.

Op basis van de reactienota heeft de luchthaven een MER opgesteld. In het MER zijn de effecten op klimaat (waaronder CO_2 en non-CO_2) in beeld gebracht op basis van bestaande kennis. Het MER en de daarin uitgevoerde onderzoeken en daaruit gemaakte analyses en conclusies zijn door experts in de betrokken vakgebieden bestudeerd. Ook is het ministerie van LVVN (als wettelijke adviseur) voor de effecten van het voornemen op de natuur om advies gevraagd. In aanvulling zal de

Commissie mer als een onafhankelijk partij ook naar het MER kijken en de minister van Infrastructuur en Waterstaat hierover adviseren.

Vraag 89:
Waarom wordt geen absolute emissiereductie als randvoorwaarde gesteld?

Antwoord:
De initiatiefnemer heeft een aantal doelen gesteld, waaronder de reductie van CO_2-emissies en van lokale emissies (PM_{10}). Met het in het MER uitgewerkte voorkeursalternatief worden die doelen bereikt. Dat voorkeursalternatief is met de aanvraag voor het luchthavenbesluit (grotendeels) in het ontwerp-luchthavenbesluit overgenomen. Met het ontwerp-luchthavenbesluit wordt derhalve de reductie van een aantal emissies bereikt. Daarnaast zijn in de afgelopen jaren zijn verschillende onderzoeken over de effecten van luchtvaart op de lokale luchtkwaliteit in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgevoerd. Uit de onderzoeken tot op heden lijkt de relatieve bijdrage van luchtvaart op de lokale luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven beperkt (zie ook het antwoord op vraag 68).

Voorts is in het Coalitieakkoord afgesproken dat de totale CO_2 uitstoot van de burgerluchtvaart op de luchthavens Schiphol en Lelystad Airport in 2030 lager moet zijn dan in 2024 op Schiphol. Voor de luchthaven Rotterdam geldt deze afspraak niet. Bij elkaar zijn dit allen redenen om geen absolute emissiereductie als randvoorwaarde te stellen.

Vraag 90:
Hoe realistisch zijn aannames over waterstof aangedreven en elektrische luchtvaart op de relevante termijnl?

Antwoord:
De technologie voor waterstof- en elektrisch vliegen is in ontwikkeling. De eerste commerciële vluchten met (hybride) elektrische toestellen worden vanaf 2030 verwacht. Op het eerste geplande evaluatiemoment voor de innovatieruimte, vijf jaar na inwerkingtreding van het luchthavenbesluit, zullen er dus naar verwachting toestellen beschikbaar zijn om de extra slots onder deze innovatieruimte in te vullen.

Vraag 91:
Kan de minister refereren aan wetenschappelijke bronnen die dat onderbouwen en de wetenschappelijk consensus daarover reflecteren?

Antwoord:
Er wordt veel onderzoek gedaan naar de ontwikkeling van waterstof- en elektrisch vliegen. Zowel door de wetenschap, de luchtvaartsector als onderzoeksbureaus. In de Kamerbrief Waterstof- en elektrisch vliegen[21] wordt een overzicht gegeven van enkele studies uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat het kabinet-Rutte IV stelde dat RTHA geen natuurvergunning nodig heeft. Er loopt hierdoor nu een beroepszaak over deze positieve weigering en de uitspraak hierover wordt 16 april verwacht. Het ministerie geeft aan dat niet gewacht kan worden op deze uitspraak, aangezien een eerdere rechter oordeelde dat er een LHB moet liggen voor 1 mei 2027.

Vraag 92:
Kan de minister de volledige tijdlijn geven, inclusief alle uiterlijke Kamerdeadlines en beslismomenten die nodig zijn om het LHB vóór 1 mei 2027 vast te stellen?

Antwoord:
Van 20 maart tot en met 30 april 2026 liep de zienswijzeprocedure over het ontwerp-luchthavenbesluit. Tegelijk is het ontwerp-luchthavenbesluit in de Voorhangprocedure voorgelegd aan de Eerste en Tweede Kamer. Ook wordt advies gevraagd aan de Commissie mer over het MER dat met de aanvraag is ingediend. De Commissie mer zal daarbij ook kijken naar de zienswijzen. De Tweede Kamer heeft gevraagd geen onomkeerbare stappen te nemen tot dit advies bekend is, hetgeen vanzelfsprekend gerespecteerd wordt.

De inzichten en adviezen uit deze stappen worden verwerkt in het ontwerp-luchthavenbesluit. Naar verwachting zal dit pas na de zomer van dit jaar zijn. Het aangepaste ontwerp-luchthavenbesluit wordt daarna (Q3/Q4 2026) aan de Raad van State gestuurd voor advies. Voor een advies van de Raad van State staat 3 maanden en dit advies moet ook verwerkt worden.

Daarna wordt het Luchthavenbesluit vastgesteld. De uiterlijke deadline hiervoor is 30 april 2027, in verband met de uitspraak van de Raad van State, Afdeling Bestuursrechtspraak.

De planning voor de tussenliggende periode is moeilijk definitief aan te geven, omdat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geen

[21] *Kamerstukken II* 31 936, nr. 1228.

invloed heeft op de planning van de Commissie m.e.r., noch van de Staten-Generaal. Het is wel wenselijk dat de reactie van de Kamer zo snel mogelijk op het advies van de Commissie mer volgt, zodat de verwerking in het besluit kan worden afgerond en het advies aan de Raad van State worden gevraagd.

Vraag 93:
Indien het gerechtshof oordeelt dat er wel een natuurvergunning vereist is en de omgevingsvergunning moet worden ingetrokken: welke (juridische, procedurele en inhoudelijke) gevolgen heeft dat voor het voorliggende ontwerp-luchthavenbesluit, en welk proces volgt als die uitspraak pas plaatsvindt ná vaststelling van het Luchthavenbesluit?

Antwoord:
Het traject ten behoeve van de vaststelling van het Luchthavenbesluit en het traject met betrekking tot de afgifte van de natuurvergunning zijn gescheiden en kennen elk een eigen toetsingskader en besluitvormingsprocedure. Verder heeft de Rechtbank Gelderland op 16 april 2026 uitspraak gedaan in het beroep tegen de afgifte van de ‘positieve weigering’ en een maatwerkvoorschrift naar aanleiding van de aanvraag van een natuurvergunning van de luchthaven Rotterdam.
Op 28 mei 2026 heeft de minister van LVVN uw Kamer geïnformeerd dat er inmiddels hoger beroep is ingesteld tegen deze uitspraak.[22] Op 17 juni 2026 heeft de minister van LVVN uw Kamer geïnformeerd dat hij voornemens is nieuwe besluiten op bezwaar te nemen. Voor Rotterdam The Hague Airport wordt voor 2026 en 2027 een emissieplafond van 88.800 kg NOx per jaar ingesteld.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat het vliegveld midden in een woonwijk ligt. In 2025 zijn er meer dan 130.000 klachten over overlast van het vliegverkeer ingediend door omwonenden. In het participatieproces is door omwonenden meegegeven dat ze minder hinder willen. Onder andere de provincie Zuid-Holland noemt in zijn zienwijze het participatietraject RTHA “mislukt’’ wegens de behandeling van omwonenden. Uit de rapportage van de Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond (DCMR) over 2025 blijkt dat de hoeveelheid gemeten vliegtuiggeluid voor elke meetpost, behalve voor die op de Veldkersweg, hoger uitviel dan het berekende geluid uit milieueffectrapport van Arcadis. Daarnaast is bekend dat het voor het menselijke oor soms nauwelijks hoorbaar is of er een stiller vliegtuig of een luid vliegtuig wordt ingezet. Ook is het volgens Mobilisation for the Environment (MOB) aannemelijk dat ook de berekende geurhinder lager is dan de

[22] *Kamerstukken II* 2025/26, 31 936, nr. 1294.

waargenomen geurhinder van omwonenden. Ondanks deze constateringen zet RTHA erop in om op termijn meer dan 4.000 extra vliegtuigbewegingen te faciliteren onder andere door "stillere" vliegtuigen in plaats van in te zetten op een standstill of krimp.

Vraag 94:
De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vraagt hoe de minister het besluit om op termijn meer dan 4.000 extra vliegtuigbewegingen te faciliteren rijmt met de uitkomsten van het participatieproces, de 130.000+ klachten van omwonenden in 2025 en de DCMR-rapportage die aangeeft dat gemeten geluid op vrijwel alle meetposten hoger is dan berekend?

Antwoord:
In het ontwerp-luchthavenbesluit is sprake van een brede belangenafweging. Overeenkomstig de aanvraag door de luchthaven zijn enerzijds diverse maatregelen opgenomen om hinder 's nachts en aan de grenzen van de dag te beperken. Ten opzichte van de referentiesituatie gaat de geluidhinder omlaag, ook indien de innovatieruimte ingevuld wordt. De maatregelen zijn ook genoemd in het EindProduct Participatietraject (EPP). Daarbij wordt het handelsverkeer op fossiele brandstoffen voor nu bevroren op het niveau van 2019 (17.860 vluchten). Anderzijds wordt op termijn innovatieve groei mogelijk gemaakt. Het gaat daarbij om 4.380 vluchten die op SAF moeten vliegen of elektrisch, dan wel op waterstof moeten vliegen. De afweging van alle betrokken belangen in het ontwerp-luchthavenbesluit is in hoofdstuk 8 en 10 van de toelichting van het besluit beschreven.

De meldingen van hinder van de luchthaven Rotterdam door omwonenden bij de regionale milieudienst DCMR worden uiteraard serieus genomen. Voorbeeld hierbij is dat de door DCMR gerapporteerde meldingen de locaties van de handhavingspunten voor geluid zoals opgenomen in ontwerp-luchthavenbesluit mede bepaald hebben. Daarnaast dienen de meldingen het gesprek dat tussen omwonenden, de luchthaven en de gebruikers van de luchthaven in de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Rotterdam gevoerd wordt over de operatie van de luchthaven.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat constateert voorts samen met de fractie van de Partij voor de Dieren dat in de Jaarrapportage 2025 van DCMR de meeste gemeten geluidwaarden hoger zijn dan de

berekende waarden. Het verdient de nuance dat uit eerdere jaarrapportages van DCMR blijkt dat ook het omgekeerde het geval kan zijn. Om over het meten en berekenen van vliegtuiggeluid meer structureel uitspraken te kunnen doen, onder meer in het kader van besluitvorming over luchthavenbesluiten, is bij de Programmatische Aanpak Meten Vliegtuiggeluid (PAMV) onderzocht hoe metingen en berekeningen kunnen worden ingezet rondom luchthavens.
In dat kader is geconstateerd dat het verschil tussen het meten en berekenen van vliegtuiggeluid in het algemeen beperkt is en dat de berekening van vliegtuiggeluid derhalve betrouwbaar is. Daarnaast is in de PAMV wederom geconstateerd dat alleen rekenmodellen kunnen worden ingezet voor een luchthavenbesluit en het toezicht op de regels uit het luchthavenbesluit, hetgeen eventueel in handhaving resulteert. Metingen dienen een ander doel. Verder is geconstateerd dat rekenmodellen zowel voor de besluitvorming als de handhaving belangrijke voordelen ten opzichte van metingen hebben. Dit alles wordt uitgelegd in het RIVM-rapport met rapportnummer 2019-0201[23] en het rapport 'Luid, maar duidelijk' van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid[24]. Metingen worden – overeenkomstig de aanbevelingen uit de PAMV – ingezet om het rekenmodel te valideren en dienen voor informatievoorziening aan omwonenden. Bij validatie wordt gecontroleerd in hoeverre de rekenresultaten afwijken van de metingen. Validatie zegt daarmee hoe betrouwbaar de rekenmodellen zijn. Tenslotte wordt opgemerkt dat – geheel in lijn met de aanbevelingen uit de PAMV – het rekenmodel periodiek wordt verbeterd. De gemeten geluidwaarden worden tot op heden vergeleken met het rekenmodel dat gold op grond van regelgeving tot 30 juli 2024. Vanaf die datum is nieuwe regelgeving van kracht dat een ander (Europees) rekenmodel voorschrijft voor nieuwe luchthavenbesluiten. Dit rekenmodel is eveneens gebruikt voor de geluidberekeningen in het MER.

Vraag 95:
De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen verder hoe het kabinet "draagvlak" definieert in dit dossier en welke kwantitatieve en kwalitatieve waarden horen daarbij?

Antwoord:
In de Luchtvaartnota 2020-2050 staat dat voor de ontwikkeling van de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis er draagvlak in de regio moet zijn. In de Luchtvaartnota is draagvlak niet nader voorzien van kwalitatieve of kwantitatieve waarden. Ter voorbereiding op de aanvraag

---

[23] *Kamerstukken II* 2019/20, 31936, nr. 711.
[24] *Kamerstukken II* 2005/06, 29665, nr. 22.

voor een luchthavenbesluit heeft Rotterdam The Hague Airport dat ingevuld door de in de Luchtvaartnota gevraagde verkenning te laten uitvoeren in de vorm van participatietraject.

Over het Eindproduct Participatietraject (EPP) is de Tweede Kamer met een brief van 15 november 2022 geïnformeerd.[25] Hierin is onder meer aangegeven dat het proces zijn waarde heeft gehad en inzichtelijk is gemaakt wat de belangen en standpunten van participanten waren. En dat ook duidelijk was geworden dat deze niet op alle punten met elkaar te verenigen waren. In de brief is daarnaast aangegeven dat de luchthaven daarom keuzes zou moeten maken voor de aanvraag en het ministerie vervolgens afwegingen zou moeten maken voor de vaststelling van het luchthavenbesluit. Voorts staat in de brief aangegeven dat gekeken wordt naar de publieke belangen uit de Luchtvaartnota, de inhoudelijke effecten van de aanvraag en de mate waarin er draagvlak in de regio is voor deze aanvraag.

In de hoofdstukken 8 en 10 van het ontwerp Luchthavenbesluit is ingegaan op de publieke belangen uit de Luchtvaartnota en de belangenafweging daaromtrent. In het MER en de economische onderbouwing zijn de inhoudelijke effecten uiteen gezet. Omwonenden en regionale en lokale besturen hebben al eerder, bijvoorbeeld in het kader van het Eindproduct Participatietraject (EPP) en de zienswijzeprocedure ten behoeve van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, de gelegenheid gehad om aan te geven waaraan een luchthavenbesluit zou moeten voldoen. Bij de zienswijzeprocedure in het kader van het ontwerp-luchthavenbesluit wordt deze mogelijkheid nogmaals geboden.

Bij de besluitvorming over luchthavens is het daarom van belang dat belangen van de betrokken organisaties en partijen uit de samenleving bekend zijn. En dat helder wordt gemaakt hoe met deze belangen in de besluitvorming rekening wordt gehouden. Uit het voorgaande mag blijken dat dat in het kader van het ontwerp-luchthavenbesluit ook gebeurd is. Dat is de reden dat hier het vertrouwen uitgesproken wordt dat het ontwerp-luchthavenbesluit met draagvlak van de regio genomen kan worden.
Uit verschillende enquêtes – bijvoorbeeld de ‘Feitenkaart RTHA. Omnibusenquête 2025’ van de Gemeente Rotterdam – blijkt de maatschappelijke waardering van de luchthaven. In 2025 vond 63% het belangrijk dat Rotterdam een eigen luchthaven heeft, ten opzichte van 23% die dit niet vond en 14% die geen mening had. Dit is een kleine afname ten opzichte van 2024, waar 66% het belangrijk vond, 19% het

[25] *Kamerstukken II* 2022/23, 31 936, nr. 999.

niet vond en 16% geen mening had. Het draagvlak voor het ontwerp-Luchthavenbesluit mag daarnaast blijken uit de brief van de bewonersvertegenwoordigers in de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Rotterdam aan mijn ambtsvoorganger van 8 december 2025 over de aanvraag van Rotterdam The Hague Airport voor een luchthavenbesluit, waarin staat dat de luchthaven de kans gegeven moet worden intenties in realiteit om te zetten.

Vraag 96:
De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen welke concrete, afdwingbare maatregelen de minister gaat nemen om ervoor te zorgen dat omwonenden daadwerkelijk minder lawaai gaan ervaren in de praktijk?

Antwoord:
In het ontwerp-luchthavenbesluit zijn diverse maatregelen opgenomen om de hinder van omwonenden nu en in de toekomst te beperken. Op dit moment wordt de gebruiksruimte van de luchthaven begrensd door grenswaarden voor geluid in handhavingspunten rondom de luchthaven. In aanvulling daarop wordt met het ontwerp-luchthavenbesluit een maximum aantal vastgesteld van 17.860 handelsvluchten. Dit is overeenkomstig het niveau dat mogelijk was in 2019. Hiermee wordt het binnen de geluidcontour niet mogelijk om in de toekomst te groeien, wanneer de vliegtuigen stiller worden (behoudens de innovatieve groeiruimte). In de nacht is de luchthaven Rotterdam als uitgangspunt dicht. Hierbij zijn wel uitzonderingen gesteld zoals maatschappelijk verkeer (trauma- en politiehelikopter), noodgevallen, uitwijkverkeer van Schiphol door weersomstandigheden of technische storingen en 20 landingen voor business aviation. Ook aan de grenzen van de dag wordt nu beperkingen gesteld aan het verkeer. Zo mogen positievluchten pas vanaf 06.30 uur landen in plaats van vanaf 06.00 uur en maximaal tot een aantal van 48 per gebruiksjaar tussen 06.30-07.00. Tussen 07.00-09.00 uur mogen maximaal 10 vliegtuigen starten en geen vliegtuigen landen. Tussen 21.00-23.00 uur mogen maximaal 10 vliegtuigen landen. Deze grenswaarden binnen bepaalde tijdsduren zijn ook nieuw en zorgen ervoor dat het verkeer in de toekomst op dit tijdstip niet onbeperkt kan groeien, wanneer dit qua geluid en totale aantal misschien wel zou kunnen. De ILT-Luchtvaartautoriteit ziet toe op de naleving van de grenswaarden en regels van het Luchthavenbesluit en neemt maatregelen bij (dreigende) overschrijdingen of overtredingen.

Vraag 97:

Daaropvolgend vragen de leden of de minister is dat onafhankelijk te laten toetsen.

Antwoord:
De gevraagde toetsing wordt meegenomen in de uitvoering van het Luchthavenbesluit. Het Luchthavenbesluit wordt door de ILT gehandhaafd. Jaarlijks wordt een handhavingsrapportage opgesteld en aan de Kamer aangeboden. Indien sprake is van een overschrijding of overtreding, kan de ILT handhavend optreden. Bovendien wordt het Luchthavenbesluit vijf jaar na het onherroepelijk worden geëvalueerd. Dan zal ook (extern) onderzoek worden gedaan naar de milieueffecten van het besluit.

Vraag 98, 99 en 100:
De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen in hoeverre niet-groeiscenario's (krimp, sluiting, substitutie naar spoor) volwaardig zijn onderzocht. Als dit niet is gedaan, is de minister dan bereid om dat alsnog onafhankelijk te laten doen? Zo nee, waarom staat hij niet open voor het op tafel leggen van alle feiten, zodat de Kamer op basis van volledige informatie zelf de afwegingen kan maken?

Antwoord:
Met alternatief 5 is krimp als onderdeel van het MER en de economische onderbouwing onderzocht. Sluiting van de luchthaven en substitutie naar het spoor zijn dat niet.

In de Luchtvaartnota 2020-2050 is het voortbestaan van de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis uitgangspunt. Hierin staat aangegeven dat deze luchthavens – waaronder de luchthaven Rotterdam – bijdragen aan de verbondenheid van Nederland met de wereld en aan onze welvaart en ons welzijn. Daarnaast dragen de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis bij aan de bereikbaarheid van de regio's. De luchthaven vervult ook een belangrijke maatschappelijke rol en belangrijke rol bij de innovatie van de luchtvaartsector, in lijn met het beleid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Voorts steunt een ruime meerderheid van de inwoners van Rotterdam het voortbestaan van de luchthaven en ook de Gemeente Rotterdam heeft aangeven het voortbestaan van de luchthaven te steunen. Ook daarom zijn sluiting van de luchthaven en substitutie naar het spoor geen reële opties.

In het kader van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) van het MER ten behoeve van de aanvraag voor een luchthavenbesluit voor de

luchthaven Rotterdam heeft de Commissie mer geadviseerd ook een alternatief met een krimp van het aantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer te onderzoeken. De Commissie heeft voorts niet geadviseerd ook de sluiting van de luchthaven of substitutie naar het spoor te onderzoeken.[26]

Een in een MER te onderzoeken alternatief moet daadwerkelijk bijdragen aan het hoofddoel van de initiatiefnemer. Omdat dat hoofddoel het nemen van een luchthavenbesluit is – en derhalve het voortbestaan van de luchthaven – heeft Rotterdam The Hague Airport in de NRD aangegeven sluiting in het kader van het MER niet als alternatief te zullen onderzoeken. Aangezien substitutie naar het spoor evenmin bijdraagt aan het hoofddoel van de initiatiefnemer, is dit evenmin als alternatief in het kader van het MER onderzocht. In navolging van dit uitgangspunt bij het MER en in lijn met de Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's zijn bij de economische onderbouwing sluiting en substitutie naar het spoor ook niet als alternatief onderzocht.

Alles overwegende, zijn sluiting van de luchthaven en substitutie naar het spoor geen reële alternatieven. Daarom is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat niet voornemens die alsnog te onderzoeken.

Vraag 101:
De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de minister of hij bereid is om geen groei van het aantal vliegbewegingen toe te staan, gezien de groeiende maatschappelijke weerstand tegen de ruimte die luchtvaart in Nederland inneemt.

Antwoord:
Voor de luchthaven geldt voor het handelsverkeer een standstill in aantallen bewegingen ten opzichte van 2019 en er is in eerste instantie dus geen sprake van groei. Bij een gelijkblijvend aantal bewegingen handelsverkeer komt eventuele geluidwinst door verstilling van de vloot dan ten goede aan de omgeving. Van een eventuele groei van de hoeveelheid handelsverkeer is alleen onder strikte voorwaarden sprake. Zo mag alleen sprake zijn van toestellen die elektrisch of op SAF/waterstof vliegen en moet duidelijk zijn dat er ruimte is voor deze toestellen binnen de slotregelgeving. Deze vluchten moeten bovendien geaccommodeerd worden binnen de vastgestelde grenswaarden voor geluidbelasting in de handhavingspunten.

Vraag 102:

[26] *Kamerstukken II* 31 936, nr. 1057.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen verder welke duurzaamheid en leefbaarheidsregelgeving die in het Luchthavenbesluit Rotterdam zouden kunnen worden vastgelegd zijn overwogen, maar niet zijn toegepast.

Antwoord:
De Wet luchtvaart biedt het wettelijke kader voor de bepalingen die kunnen worden opgenomen in een luchthavenbesluit. De regels die op grond van de Wet Luchtvaart kunnen worden opgenomen in het Luchthavenbesluit, zijn daarin al opgenomen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat omwonenden aangeven dat ze vooral overlast hebben in de nacht en de randen van de nacht. In het huidige plan mogen er nog steeds tien vliegtuigen opstijgen tussen 7.00 uur en 9.00 uur en mogen er tussen 21.00 uur en 23.00 uur ook nog tien vliegtuigen landen.

Vraag 103:
Kan de minister toelichten of dit een vermindering is ten opzichte van het aantal dat er momenteel in deze tijdsperiode opstijgt c.q. landt?

Antwoord:
Op dit moment gelden met de Omzettingsregeling geen beperkingen in de genoemde tijdsperiodes. Met het ontwerp-luchthavenbesluit wordt dit tussen 07.00 en 09.00 uur beperkt tot maximaal 10 starts en geen landingen. In gebruiksjaar 2019 was op circa 70 dagen sprake van 10 of meer starts in dit tijdsblok (waarvan circa 30 dagen meer dan 10 starts). Op de overige dagen varieert het aantal starts tussen 1 en 9 per dag. In gebruiksjaar 2025 was op geen enkele dag sprake van meer dan 10 starts. In dit jaar varieert het aantal starts per dag tussen 3 en 8.

In gebruiksjaar 2019 was op circa 120 dagen sprake van 1 tot 3 landingen en op 1 dag 6 landingen in dit tijdsblok. In gebruiksjaar 2025 varieerde op circa 160 dagen het aantal landingen tussen 1 en 3.

Tussen 21.00-23.00 uur wordt het aantal beperkt tot maximaal 10 landingen en geen starts. In gebruiksjaar 2019 was op 5 dagen sprake van meer dan 10 landingen in dit tijdsblok. Voor het overige varieerde het aantal landingen in dit tijdsblok tussen de 2 en 10. In gebruiksjaar 2025 was er geen sprake van meer dan 10 landingen in dit tijdsblok. Het aantal landingen in dit tijdsblok varieerde tussen de 1 en 8. In gebruiksjaar 2019 was op circa 100 dagen sprake van 1 tot 3 starts in dit tijdsblok en in gebruiksjaar 2025 was dat op circa 75 dagen het geval.

Vraag 104:
Zo nee, waarom is er niet voor een lager aantal gekozen, aangezien de omwonenden juist willen dat de overlast rondom de nachturen vermindert? Deze leden constateren dat er veel uitzonderingen op het verbod van nachtvluchten zijn. Zo lezen ze dat zakelijke vluchten wel tot 00.00 uur mogen landen en positievluchten wel al vanaf 6.30 uur mogen landen. Daarnaast mogen commerciële vluchten bij uitloop nog tot 00.00 uur landen, en mag dit tot wel 40 keer per maand en 180 keer per jaar voorkomen.

Antwoord:
Voor de beoordeling van de aanvraag voor een luchthavenbesluit door de initiatiefnemer zijn de vier publieke belangen (veiligheid, verbondenheid, aantrekkelijke en gezonde leefomgeving en duurzaamheid) conform de Luchtvaartnota 2020-2050 als uitgangspunt genomen. In de aanvraag wordt het aantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer beperkt tot een maximum van 17.860 vliegtuigbewegingen per jaar, wordt de luchthaven met een aantal uitzonderingen ’s nachts gesloten, wordt de extensieregeling versoberd (tot 00.00 uur in plaats van 01.00 uur), wordt er een maximum van 180 aan het aantal extensies per jaar gesteld en wordt het aantal vliegtuigbewegingen per uur in de randen van de dag beperkt. In vergelijking met de situatie zoals die op dit moment is – waar deze maatregelen op dit moment niet gelden – leiden deze maatregelen bij elkaar tot een vermindering van (geluid)hinder en dragen bij aan het uitgangspunt van een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving. In afweging met de andere publieke belangen van de Luchtvaartnota is de aanvraag daarom in het ontwerp Luchthavenbesluit – met een aantal aanscherpingen die de omgeving ten goede komen – overgenomen.

Vraag 105:
Waarom is voor deze uitzonderingen op het verbod van nachtvluchten gekozen?

Antwoord:
Het bevoegd gezag vindt de door de luchthaven ingediende aanvraag een goede balans weergeven tussen enerzijds de benodigde maatregelen om de hinder voor omwonenden te beperken en anderzijds het houden van een operatief rendabele luchthaven. Waar de Omzettingsregeling veel ruimte biedt voor verdere groei binnen de gegeven geluidsruimte, wordt die groei op basis van een brede belangenafweging met het voorliggende besluit aan banden gelegd. Zie verder het antwoord op vraag 104.

Vraag 106:
En wat is de definitie van een zakelijke vlucht?

Antwoord:
In artikel 1 van het Luchthavenbesluit zijn zakelijke overlandvluchten gedefinieerd als: verkeersvluchten die geen handelsverkeer betreffen, met luchtvaartuigen ingericht voor personenvervoer met een maximaal toegelaten totaalmassa van ten hoogste 45 ton, waarvan de maximale binnenruimte waarvoor het bepaalde type luchtvaartuig toestemming is verleend ten hoogste 19 passagiersstoelen bevat, de stoelen voor de bemanning niet meegerekend.

Vraag 107:
De leden vragen wat wordt verstaan onder rechtvaardige uitloop en wanneer is dit niet toegestaan?

Antwoord:
In het ontwerp-luchthavenbesluit is geregeld dat het doen of laten uitvoeren van een landing in de periode van 23.00 uur tot 00.00 uur is toegestaan voor luchtvaartuigen die worden ingezet voor handelsverkeer en die volgens schema eerder dan 23.00 uur hadden moeten arriveren. De reden van vertraging is hierbij niet relevant. Wel geldt voor het aantal van deze landingen per kalendermaand en per gebruiksjaar een maximale grenswaarde.

Vraag 108:
De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen verder of alle uitzonderingen, aangezien deze niet gelden voor onder andere politiehelikopters, ervoor zorgen dat de overlast voor omwonenden gedurende de nacht, en in de randen van de nacht, aanzienlijk zal blijven.

Antwoord:
De inzet van luchtvaartuigen (zoals trauma- en politiehelikopters) voor doeleinden die vanuit maatschappelijk oogpunt wenselijk worden geacht, leidt tot overlast. De acceptatie van die overlast is echter groter dan de acceptatie van overlast die het gevolg is van commerciële activiteiten.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat er minstens 13.400 extra woningen gebouwd kunnen worden in de omgeving, wanneer RTHA sluit. Er is een alternatief plan gemaakt door omwonenden voor een woonwijk 'Noorderbos', waarin ruimte is voor 12.500 extra woningen, 10.000 banen, 120 hectare bos, en een grote regionale waterbuffer. Ook blijkt uit de MKBA dat er bij sluiting gemiddeld maar 25 minuten extra reistijd zal zijn voor mensen uit de

regio naar de dichtstbijzijnde luchthaven. Bovendien verdwijnt de geluidsoverlast, de gezondheidsschade van de uitstoot en vermindert de klimaatschade en natuurschade. Al met al laat de MKBA zien dat de woonwijk Noorderbos 3 miljard meer aan welvaart op kan leveren voor Nederland dan het vliegveld. Mede hierdoor zijn steeds meer (politieke) partijen in Rotterdam en omgeving voor het alternatieve plan en dus voor sluiting van RTHA. Uiterlijk 30 juni komt er ook een rapport naar buiten over de gevolgen van de mogelijke sluiting van RTHA dat de provincie Zuid-Holland heeft laten uitvoeren.

Vraag 109, 110 en 111:
Heeft de minister contact gehad met de Provincie Zuid-Holland over wanneer het onderzoek van die provincie naar sluiting van de luchthaven Rotterdam precies naar buiten gaat komen en gevraagd of ze al tussentijdse conclusies kan delen? Zo ja, kan de minister de informatie die hij gekregen heeft met de Kamer delen? Zo nee, is hij bereid om de provincie Zuid-Holland om een update te vragen?

Antwoord:
Contact tussen de Provincie Zuid-Holland en het ministerie over wanneer het onderzoek van die provincie naar sluiting van de luchthaven Rotterdam precies naar buiten komt, of de tussentijdse conclusies daarvan, is er niet geweest. Het betreffende onderzoek en gerelateerde zaken – waaronder de communicatie daarover – zijn daarnaast een verantwoordelijkheid van de provincie en maken geen onderdeel uit van de besluitvorming rond het Luchthavenbesluit. Aangezien het initiatief en de verantwoordelijkheid voor het onderzoek bij de provincie ligt, is het aan beoordeling van de provincie of de Kamer hierover geïnformeerd moet worden.

Vraag 112, 113 en 114:
Heeft de minister het door Urgenda en de Bewonersvereniging Tegen Vliegtuigoverlast gepresenteerde plan voor Stadskwartier Noorderbos met de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) besproken en is dit plan door het kabinet serieus overwogen? Zo ja, wat is daar precies in overwogen, hoe zijn de belangen gewogen, gezien de MKBA, en wat is eruit gekomen? Zo nee, kan de minister alsnog op het plan reflecteren en beredeneren waarom hij, ondanks alle voordelen voor Nederland en de MKBA, toch kiest voor het huidige plan voor RTHA en de mogelijkheid voor zelfs nog meer vliegbewegingen?

Antwoord:

In de Luchtvaartnota 2020-2050 is het voortbestaan van de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis uitgangspunt. De Luchtvaartnota is staand kabinetsbeleid. Sluiting is wat betreft het kabinet dan ook niet aan de orde. Voor de beantwoording van de vragen over het reflecteren op het plan voor Stadskwartier Noorderbos wordt verwezen naar het antwoord op de vragen 98, 99 en 100 van de fractie van de Partij voor de Dieren.

Vraag 115:
De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen hoe het kabinet het faciliteren (en mogelijk uitbreiden) van luchtvaartactiviteiten op korte afstand van stedelijk gebied rechtvaardigt, terwijl klimaat- en natuurafspraken niet worden nagekomen, er nog een vliegveld op Lelystad voor burgerluchtvaart open dreigt te gaan en een toename van gezondheidsrisico's niet uitgesloten kan worden?

Antwoord:
Naar het oordeel van het ministerie heeft de luchthaven een meerwaarde, zowel nationaal als regionaal. De luchthaven vervult verschillende functies. De luchthaven verbindt de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag met verschillende Europese en Noord-Afrikaanse steden. De luchthaven zorgt ervoor dat verschillende vormen van maatschappelijk verkeer (zoals de traumahelikopter en de politiehelikopter) kunnen plaatsvinden. Ook is de luchthaven de uitwijkluchthaven voor Schiphol, in geval van calamiteiten. Daarnaast is de luchthaven een plek waar innovaties tot stand worden gebracht, bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid. Dat betekent echter niet dat de luchthaven geen overlast veroorzaakt. Dat is ook de reden dat de aanvraag van het luchthavenbesluit door het ministerie is getoetst op verschillende aspecten, zoals milieu, economie en participatie. In het ontwerp-luchthavenbesluit is toegelicht dat met de vergunde ruimte, de vastgelegde hinderbeperkende maatregelen en de mogelijkheid voor een innovatieruimte de initiatiefnemer een rendabele operatie tot stand brengen. De initiatiefnemer heeft aangetoond dat het voorgenomen gebruik vanuit economisch perspectief haalbaar is. Uit de vergelijking van de milieueffecten van het vergunde gebruik (voorgenomen gebruik) en die van de referentiesituatie blijkt dat sprake is van gelijkblijvende of afnemende milieueffecten. Zo is voor het aspect geluid sprake van kleinere geluidcontouren, minder geluidgevoelige objecten en een afname van ernstig gehinderden en slaapverstoorden. En voor gezondheid scoort het voorgenomen gebruik beter dan de referentiesituatie.

Vraag 116:

Kan de minister bevestigen de opdracht van de Kamer te respecteren door geen onomkeerbare stappen te nemen en het Luchthavenbesluit niet vast te stellen, totdat het advies van Commissie mer er is en de Kamer op basis daarvan heeft kunnen debatteren en een definitief oordeel heeft kunnen vellen?

Antwoord:
Ja. Ten overvloede wordt wel gewezen op de termijn van 30 april 2027 die de Afdeling Bestuursrechtspraak heeft gesteld voor het vaststellen van het Luchthavenbesluit.

Vragen en opmerkingen van de ChristenUnie-fractie

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat de minister concludeert dat het aangevraagde gebruik kan worden vergund, omdat de exploitatie kan worden voortgezet en de hinder beperkt wordt, en dat het MER laat zien dat milieueffecten gelijk blijven of afnemen ten opzichte van de referentiesituatie.

Vraag 117:
De leden van de CU-fractie vragen zich af hoe robuust de minister de aanname in het MER acht dat geluid en emissies dalen door vlootvernieuwing en technologische ontwikkeling richting 2035?

Antwoord:
Het ministerie heeft onderzoek laten doen naar het effect van vlootvernieuwing op emissies van vliegtuigen, ook specifiek voor de luchthaven Rotterdam. Hieruit blijkt dat, met uitzondering van stikstof, de emissies afnemen of in elk geval gelijk blijven wanneer er vlootvernieuwing plaatsvindt. Daarom is de aanname in het MER voor wat betreft emissies vrij robuust.

Vlootverstilling zal moeten plaatsvinden voor 1 november 2034. Vanaf dat moment gelden in het ontwerp-luchthavenbesluit lagere grenswaarden in de handhavingspunten. Als de vloot niet stiller wordt, kan de luchthaven minder vluchten afhandelen dan het maximumaantal van 17.860 per jaar dat is opgenomen in het ontwerp-luchthavenbesluit.

Vraag 118:
In hoeverre zijn onzekerheden in de prognoses (zoals vertraagde vlootvernieuwing of inzet van grotere toestellen) in de besluitvorming verdisconteerd?

Antwoord:
In het kader van het MER zijn gevoeligheidsanalyses uitgevoerd met betrekking tot onder meer vlootvernieuwing en toesteltypen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 7.4.5 van het hoofdrapport van het MER.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat de minister na een 'standstill' van vijf jaar innovatieruimte geeft aan de luchthaven. Deze leden hebben hier nog enkele vragen over.

Vraag 119:
Hoe definieert de minister het begrip 'standstill' exact? Is binnen deze 'standstill' verschuiving naar grotere vliegtuigen toegestaan, zolang de geluidsruimte niet wordt overschreden?

Antwoord:
In artikel 4, lid 2 van het ontwerp-luchthavenbesluit Rotterdam is een maximum van 17.860 vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar gesteld. Dat maximum is van kracht totdat de luchthaven aan een aantal voorwaarden voldoet en gebruik mag maken van de innovatieruimte (van een maximum van 4.380 vliegtuigbewegingen met fossielvrij vliegverkeer). Om de innovatieruimte daadwerkelijk te mogen invullen, moet de initiatiefnemer overigens daartoe eerst een schriftelijk verzoek bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat doen, waaruit moet blijken dat aan de aan de gestelde voorwaarden voldaan wordt. Indien dat het geval is, wordt – zoals in artikel 22 is opgenomen – artikel 4, lid 2 bij Koninklijk Besluit gewijzigd. Totdat aan de voorwaarden voldaan wordt, is er derhalve sprake van een 'standstill'. Eén van de voorwaarden is dat gebruik van de innovatieruimte mogelijk is binnen de in dit ontwerp-luchthavenbesluit gestelde geluidruimte (zijnde de grenswaarden voor geluid in handhavingspunten rondom de luchthaven). Hierbij is verschuiving naar grotere toestellen mogelijk. In het kader van het MER is daar ook rekening mee gehouden. In het geval dat luchtvaartmaatschappijen meer grotere toestellen inzetten die meer geluid produceren dan in het MER voorzien, dan kunnen er per saldo minder vluchten uitgevoerd worden.

Overigens wordt het belang dat de luchtvaartsector innoveert en de innovatieruimte die daartoe door Rotterdam The Hague Airport als onderdeel van het ontwerp-luchthavenbesluit is aangevraagd onderstreept. Het draagt bij aan het behalen van de doelen voor het klimaat. Hieronder vallen het Akkoord Duurzame Luchtvaart en het "Long Term Aspirational Goal" van de International Civil Aviation Organisation (ICAO). Daarnaast is de innovatieruimte belangrijk vanwege de vermindering van geluidhinder voor omwonenden.

Innovatie in de luchtvaartsector en de innovatieruimte als onderdeel van het ontwerp-luchthavenbesluit is daarnaast van belang voor de economische kansen voor Nederland en de rol van Nederland als koploper in deze sector. In Nederland zijn meerdere vliegtuigbouwers actief die werken aan elektrische- en waterstofvliegtuigen. Dit gebeurt in samenwerking met kennisinstellingen zoals de Technische Universiteit Delft en het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum. Door ruimte te bieden aan innovatie op en rond luchthavens blijft cruciale kennis dicht bij huis, worden nieuwe bedrijvigheid en werkgelegenheid gestimuleerd en ontstaat een sterke basis voor een toekomstbestendige economische ontwikkeling.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben ook vragen over de uitwerking en voorwaarden van de innovatieruimte, die tot een verhoging van het aantal vliegbewegingen zal leiden. Deze leden zijn bang dat dit ervoor zorgt dat innovatie in de luchtvaartsector niet leidt tot minder CO2-uitstoot, maar enkel tot meer vliegbewegingen.

Vraag 120 en 121:
Hoe zorgt de minister ervoor dat de luchtvaartsector ook de prikkel heeft tot het verduurzamen van de huidige vliegbewegingen? Hoe borgt de minister dat de invulling (met een maximum van 4.380 vliegtuigbewegingen fossielvrij vliegverkeer) van de innovatieruimte niet leidt tot meer overlast voor omwonenden?

Antwoord:
Ter beperking van overlast door vliegverkeer voor omwonenden worden wettelijke kaders gesteld. De in het ontwerp-luchthavenbesluit vastgestelde handhavingspunten en de daarin gestelde grenswaarden voor geluid vormen een dergelijk wettelijk kader. Eén van de voorwaarden voor het gebruik van de innovatieruimte is dat dat gebruik mogelijk moet zijn binnen de in dit ontwerp-luchthavenbesluit gestelde geluidruimte (zijnde de grenswaarden in de handhavingspunten voor geluid). Hierdoor wordt ervoor gezorgd dat het gebruik van de innovatieruimte binnen de wettelijke kaders blijft en de overlast door vliegverkeer voor omwonenden beperkt wordt.

Zoals in de brief van 19 maart jl.[27] aan uw Kamer aangegeven, worden er nog andere maatregelen ontwikkeld om overlast voor omwonenden te

[27] *Kamerstukken II* 2025/26, 31 936, nr. 1265.

beperken. Zo worden binnen het programma Luchtruimherziening verkeersstromen van Schiphol verlegd zodat ook voor de luchthaven Rotterdam meer mogelijkheden ontstaan om de routes langer te blijven volgen. Daarnaast heeft het ministerie een onderzoek geïnitieerd om samen met LVNL en de ILT-Luchtvaartautoriteit te kijken of op de korte termijn operationele maatregelen te bedenken zijn, waardoor specifieke hotspots alvast kunnen worden aangepakt.

Vraag 122:
Deze leden vragen ook wat er gebeurt als duurzame technologieën zich minder snel ontwikkelen. Betekent dit dat er géén extra slots beschikbaar komen, of ziet de minister ruimte om af te wijken?

Antwoord:
Alleen indien aan alle in het ontwerp-luchthavenbesluit genoemde voorwaarden voldaan wordt, kan gebruik gemaakt worden van de innovatieruimte. Daar wordt niet vanaf geweken.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen in het coalitieakkoord dat er een CO_2-plafond komt voor burgerluchtvaart op Schiphol en Lelystad Airport.

Vraag 123:
Zij vragen zich af waarom er voor andere luchthavens, zoals de luchthaven Rotterdam, geen CO_2-plafond is ingesteld.

Antwoord:
In het Coalitieakkoord is afgesproken dat de totale CO_2-uitstoot van de burgerluchtvaart op de luchthavens Schiphol en Lelystad Airport in 2030 lager moet zijn dan in 2024 op Schiphol. De komende maanden wordt verder uitgewerkt op welke wijze en met welke instrumenten geborgd wordt dat aan deze afspraak wordt voldaan. Voor de luchthaven Rotterdam en andere luchthavens zijn hierover geen afspraken gemaakt in het Coalitieakkoord.

Vraag 124:
Is de minister bereid dit alsnog deel uit te laten maken van het Luchthavenbesluit? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:
Nee, voor de luchthaven Rotterdam zijn hierover geen afspraken gemaakt. Overigens bevat de Wet luchtvaart op dit moment ook geen grondslag om de uitstoot van CO_2 in een luchthavenbesluit te begrenzen.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen in de brief dat er diverse maatregelen worden genomen om hinder in de nacht en vroege ochtend te beperken.

Vraag 125:
De leden van de ChristenUnie-fractie vragen verder hoe de maatregelen voldoende aansluiten bij de doelstelling om de slaapverstoring met ruim 90 procent te verminderen.

Antwoord:
In het ontwerp-luchthavenbesluit worden maatregelen genomen die ook leiden tot het verminderen van het aantal (ernstig) slaapverstoorden. De luchthaven wordt met uitzondering van onder meer spoedeisend verkeer en 20 vliegtuigbewegingen business aviation in de nacht gesloten en aan de randen van de dag wordt het aantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer beperkt. Hieraan ten grondslag ligt de doelstelling van de initiatiefnemer zoals verwoord in het MER om het aantal ernstig slaapverstoorden binnen de 40 L_{night}-contour te doen verminderen met 50 procent. Uit het MER blijkt voorts dat de maatregelen (die in het MER onderdeel uitmaken van het voorkeursalternatief) leiden tot een vermindering van het aantal ernstig slaapverstoorden binnen de 40 L_{night}-contour met 95 procent en daarmee (ruim) voldoen aan de gestelde doelstelling.

Vraag 126:
De leden van de ChristenUnie-fractie vragen verder wat wordt gedaan om maximale geluidniveaus die kunnen toenemen door de verschuiving naar grote toestellen te voorkomen, zeker in de nacht en aan de randen van de dag.

Antwoord:
Het voorkomen van de verschuiving naar grotere toestellen is niet mogelijk aangezien daarvoor in de Wet luchtvaart niet voldoende wettelijke grondslag bestaat, maar vanwege de infrastructuur van de luchthaven Rotterdam (zoals de lengte van de startbaan, de grootte van het platform en de capaciteit van de terminal) zal deze verschuiving naar verwachting beperkt blijven. Voorts zijn de in het ontwerp-luchthavenbesluit in de handhavingspunten vastgestelde grenswaarden voor geluid maatgevend: in het geval dat luchtvaartmaatschappijen meer grotere toestellen inzetten die meer geluid produceren dan in het MER voorzien, dan zullen er per saldo minder vluchten uitgevoerd kunnen worden. Verder is een maximum aan het aantal vluchten handelsverkeer

gesteld van 17.860 zodat vrijkomende geluidsruimte door stillere vliegtuigen niet onbeperkt kan worden ingevuld. Ook de aanvullende innovatie groeiruimte moet binnen de in het ontwerp- luchthavenbesluit gegeven geluidsruimte blijven. Tot slot zijn grenswaarden opgenomen voor de perioden aan de randen van de dag. Tussen 07.00-09.00 uur mogen maximaal 10 vliegtuigen starten en geen vliegtuigen landen. Tussen 21.00-23.00 uur mogen maximaal 10 vliegtuigen landen. Extensieverkeer blijft maximaal tot 0.00 uur mogelijk, waar dit nu onder voorwaarden tot 01.00 uur mogelijk is.

Vraag 127:
De leden van de ChristenUnie-fractie vragen verder om inzicht te geven in hoeveel grotere vliegtuigen zullen bijdragen aan slaapverstoring.

Antwoord:
Slaapverstoring wordt niet alleen veroorzaakt door de grootte van het vliegtuig, maar onder ander door de afstand die het vliegtuig vliegt tot een woning, het geluid dat het vliegtuig uitstoot, en hoe vaak vliegtuigen passeren. Ook zaken zoals de geluidwering van slaapkamers en niet akoestische factoren (bijvoorbeeld leeftijd van bewoners) spelen mee. Het is daarom niet mogelijk om verder inzicht te geven in hoeveel grotere vliegtuigen zullen bijdragen aan slaapverstoring. Die bijdrage zal overigens wel beperkt zijn.

Het aantal slaapverstoorden wordt berekend onder meer op basis van de geluidbelasting tussen 23.00 en 07.00 uur. In het ontwerp-Luchthavenbesluit worden de mogelijkheden voor handelsverkeer (waaronder de in de vraag genoemde grotere vliegtuigen) om in die periode te vliegen beperkt. De extensieregeling wordt beperkt tot 180 per gebruiksjaar en wordt beperkt tot 00.00 uur (in plaats van tot 01.00 uur). Het aantal positievluchten wordt daarnaast in de periode tussen 06.30 en 07.00 beperkt tot 48 per gebruiksjaar beperkt (dit was onbeperkt en mogelijk vanaf 06.00). In de berekening van het aantal slaapverstoorden dragen grotere vliegtuigen (als onderdeel van het handelsverkeer) derhalve alleen daaraan bij tussen 23.00 en 00.00 uur en 06.30 en 07.00 uur.

Uit het MER volgt dat over het algemeen de geluidbelasting met het voorgenomen gebruik lager wordt ten opzichte van de referentiesituatie. Het voorgenomen gebruik op de omgeving leidt tot kleinere geluidcontouren, minder geluidgevoelige objecten en een afname van ernstig gehinderden (binnen 56Lden van 90 naar 50, circa 44,4% en binnen 48Lden van 8.400 naar 6.870, circa 18,2%) en slaapverstoorden

(binnen 40 Lnight van 730 naar 40, circa 94,5%). Dit geldt vooral in de nachtperiode (23.00 – 07.00 uur) als gevolg van hinderbeperkende maatregelen, zoals minder nachtvluchten. Hoewel de piekgeluidbelasting gemiddeld licht afneemt (3%), zijn er op sommige locaties kleine toenames door een mogelijke verschuiving naar grotere toesteltypen.

Vraag 128:
De leden van de ChristenUnie-fractie vragen verder of er een structureel monitoringsprogramma komt waarmee geluidhinder en maximale geluidniveaus jaarlijks worden geëvalueerd.

Antwoord:
De geluidbelastingen in de handhavingspunten worden jaarlijks gerapporteerd. De ILT houdt toezicht of deze de maximaal toegestane waarde uit het ontwerp-luchthavenbesluit niet overschrijden. Voor hinderbelevingsonderzoek volgt het bevoegd gezag de aanbevelingen die het RIVM heeft gedaan[28]. De aanbeveling was om hinderbeleving blijvend te monitoren met de vierjaarlijkse Gezondheidsmonitor van de GGD'en.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen in de MER dat lokale emissies in beperkte mate afnemen en dat andere emissies slechts gering veranderen.

Vraag 129:
Hoe robuust is deze analyse?

Antwoord:
De berekeningen in het MER zijn op basis van de meest recente inzichten en rekenmethoden in beeld gebracht waarover brede wetenschappelijke consensus bestaat. De robuustheid van de analyse is door een groep onafhankelijke deskundigen van het bevoegd gezag voor de MER getoetst en zal ook door de Commissie mer getoetst worden.

Desondanks zullen er altijd onzekerheden blijven bestaan. Om deze reden vindt elke 5 jaar een evaluatie plaats om de daadwerkelijke effecten van de vergunde activiteit te bepalen en deze te toetsen aan de prognoses over de effecten van die activiteit zoals beschreven in het MER. Mocht een evaluatie aantonen dat onderdelen van het Luchthavenbesluit in de praktijk onvoldoende uitvoerbaar zijn of onvoldoende effect sorteren, dan voorzien bij de vaststelling van het Luchthavenbesluit, dan kan door het

[28] *Kamerstukken II* 2019/20, 31936, nr. 711 en Kamerstukken II 2023/24, 31936, nr. 1156.

bevoegd gezag een nadere afweging plaatsvinden over (nieuw) te nemen maatregelen.

Vraag 130:
De leden van de ChristenUnie-fractie vragen verder welke waarborgen er zijn dat de verwachte emissiereducties daadwerkelijk worden gerealiseerd, zeker gezien het vrijwillige karakter van vlootkeuzes door maatschappijen.

Antwoord:
Milieueffecten zullen betrokken worden bij de periodieke evaluatie van het Luchthavenbesluit. Stoffenuitstoot wordt voorts grotendeels bepaald door de keuzes die luchtvaartmaatschappijen maken over met welke toestellen (en daarmee vliegtuigmotoren) op de luchthaven Rotterdam wordt gevlogen en welke vliegprocedures moeten worden uitgevoerd. Volgens internationaal recht heeft een luchtvaartmaatschappij hierin keuzevrijheid dat niet door nationale wetgeving, zoals het ontwerp-luchthavenbesluit, kan worden beperkt.