



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/190398

Uw kenmerk
31936-1307

Bijlagen
1

Datum 13 oktober 2026
Betreft Beantwoording nader SO voorhang Luchthavenbesluit
Rotterdam

Geachte voorzitter,

Op 25 september 2026 zijn vanuit de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat nadere schriftelijke vragen ingediend door de leden van de PRO-fractie en de Partij voor de dieren-fractie. Deze vragen zijn ingediend in het kader van de voorhangprocedure met betrekking tot het ontwerp van het Luchthavenbesluit Rotterdam. In de bijlage treft u de beantwoording van de vragen aan.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Vincent Karremans

Vragen en opmerkingen van de leden van PRO

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Inbreng PRO: De leden van de PRO-fractie constateren dat de minister voor zijn beantwoording en verantwoording van de milieueffecten van RTHA uitgaat van een scenario van ongeremde groei richting 2035 als een soort baseline of vertrekpunt.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/190398

Vraag 1

Waarom is niet de huidige situatie of het vertrekpunt van 'minder hinder' (2019) het vertrekpunt?

Antwoord 1

Als onderdeel van het Milieueffectrapport (MER) heeft de initiatiefnemer (Rotterdam The Hague Airport) verschillende alternatieven laten onderzoeken, waarbij "minder hinder" één van de doelen was. Die verschillende alternatieven zijn vervolgens gebruikt om het voorkeursalternatief samen te stellen, waarmee het doel van minder hinder bereikt wordt. Dit constateert de Commissie mer ook. De Commissie mer oordeelt op dit punt: *"De doelstellingen van de luchthaven zijn helder beschreven, waardoor goed te controleren is of die doelen gehaald worden."*

Het is gebruikelijk in een MER om milieueffecten van een voorgenomen activiteit af te zetten tegenover een referentiesituatie. Het Hoofdrapport MER stelt in paragraaf 3.2 dat de referentiesituatie is gedefinieerd als de *"[...] autonome ontwikkeling die in het zichtjaar 2035 mogelijk is binnen de kaders van de vigerende Omzettingsregeling en de maatwerkvoorschriften stikstof voor RTHA."* De referentiesituatie bestaat uit de bestaande situatie en de autonome ontwikkelingen. Dat zijn ontwikkelingen waarvan voldoende aannemelijk is dat die zullen doorgaan. Het gaat dus om ontwikkelingen die al in besluiten vastgelegd zijn of in een zeer gevorderd stadium van besluitvorming zitten. Juridisch en/of feitelijk onzekere, ondenkbare en/of onhaalbare maatregelen kunnen geen deel uitmaken van de referentiesituatie. De autonome ontwikkeling dient dus ook reëel te zijn. Dat wil zeggen dat er een vlootmix moet zijn die ook daadwerkelijk mogelijk is en past binnen de wettelijke normen (dus geen situatie waarin geluidnormen worden overschreden). Ook de autonome ontwikkelingen in termen van vlootvernieuwing en vlieggedrag maken daar deel van uit. Zo wordt voorkomen dat deze autonome ontwikkelingen en de daarmee gepaarde vermindering van de milieubelasting, op het conto van de alternatieven wordt geschreven. Dit is tevens nader toegelicht in paragraaf 3.2 van het MER. Over de referentiesituatie heeft de Commissie mer geen opmerkingen gemaakt.

In het MER is naast de referentiesituatie ook het (gerealiseerde) gebruiksjaar 2019 in beeld gebracht. Hiervoor is gekozen omdat dit – op het moment dat het proces met betrekking tot de aanvraag in 2020 startte met het participatietraject – het laatste representatieve jaar was vóór de corona-periode. En in het MER is dit jaar als uitgangspunt aangehouden om ook de vergelijking te kunnen blijven maken met de onderzoeken en analyses die in het kader van het participatieproces zijn gemaakt. Ook hierover heeft de Commissie mer geen opmerkingen gemaakt.

Vraag 2

Hoe is het toetsingsadvies van de Commissie mer hierbij betrokken?

Antwoord 2

Op 24 april 2024 heeft de Commissie mer advies uitgebracht over de concept Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) voor het op te stellen MER.¹ Als reactie op het advies en de toen uitgebrachte zienswijzen heeft het bevoegd gezag een reactienota opgesteld en aangeboden aan onder andere de Tweede Kamer.² Met de reactienota heeft het bevoegd gezag aan de initiatiefnemer geadviseerd om de concept-NRD met een aantal punten aan te vullen. De initiatiefnemer heeft deze punten verwerkt in het opgestelde MER. Inmiddels heeft de Commissie mer ook een advies uitgebracht over het opgestelde MER. Op 25 september 2026 is de Kamer geïnformeerd over de reactie van het ministerie op dit advies.³ Aangegeven is dat het advies van de Commissie mer wordt opgevolgd en dat de gevraagde aanvulling betrokken wordt in de verdere besluitvorming.

Vervolginbreng PRO: De Commissie mer was heel kritisch. Er zijn belangrijke hiaten in de onderzoeken over geluid, veiligheid, stikstof en natuur, en zeer zorgwekkende stoffen (ZZS'en). Ook kan de monitoring van de milieueffecten veel beter.

Vraag 3

Waarom zijn de onderzoeken op deze punten niet aangevuld?

Antwoord 3

De veronderstelling dat de Commissie mer heel kritisch is op het MER wordt niet herkend. De Commissie constateert in haar advies dat het MER een goede basis biedt voor de besluitvorming over het Luchthavenbesluit. De Commissie concludeert verder dat het MER op veel onderdelen voldoende informatie geeft. De adviezen van de Commissie gaan dan ook enkel over de bepaling van milieueffecten en niet over de opzet of structuur van het totale onderzoek. Wel signaleert de Commissie in dat kader dat in het MER op enkele punten nog belangrijke informatie ontbreekt en concludeert dat het aanvullen van die informatie essentieel is om het belang van de leefomgeving volwaardig te kunnen meewegen bij het besluit over het Luchthavenbesluit Rotterdam. Het betreft informatie over het geluid van taxiënde vliegtuigen, vliegveiligheid, de maximaal mogelijke NO_x-emissie binnen de geldende geluidsgrenswaarden, monitoring en evaluatie en (potentieel) zeer zorgwekkende stoffen (ZZS). In de brief van 25 september jl. is aangegeven dat dit advies wordt opgevolgd.

¹ Kamerstukken II 2022/23, 31 936, nr. 1057.

² Kamerstukken II 2022/23, 31 936, nr. 1087.

³ Kamerstukken II 2026/27, bijlage bij 31 936, nr. 1243.

Vraag 4

Hoe juridisch houdbaar is een LHB, als de onderbouwing niet solide is en alle alternatieven bekend en afgewogen?

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/190398

Antwoord 4

De suggestie dat het Luchthavenbesluit niet gestoeld is op een solide onderbouwing is onjuist. Het ontwerp voor het Luchthavenbesluit Rotterdam zoals in voorhang aangeboden aan de Tweede Kamer bij brief van 19 maart 2026⁴, is een weloverwogen besluit, met maatregelen ter vermindering van hinder voor omwonenden, dat tegelijkertijd ruimte en duidelijkheid geeft aan de luchtvaart. In het kader van het MER zijn verschillende alternatieven onderzocht en afgewogen. De Commissie mer onderschrijft dit ook: *“Het MER beschrijft de milieugevolgen van de alternatieven op een toegankelijke manier. De doelstellingen van de luchthaven zijn helder beschreven, waardoor goed te controleren is of die doelen gehaald worden. Het alternatievenonderzoek is breed ingestoken, van krimp tot groei. Onderzoek naar maximale geluidsniveaus is uitgebreid gedaan, wat waardevolle inzichten oplevert. Verder is het rapport goed navolgbaar en besteedt het nadrukkelijk aandacht aan leemten in kennis.”*.

Vraag 5

De leden van de PRO-fractie vragen de minister of hij kan aangeven waarom hij stelt dat er juridische onduidelijkheid zou bestaan over de ‘positieve weigering’ van de natuurvergunning. Immers, de Rechtbank Gelderland was zeer duidelijk: RTHA heeft wel een vergunning nodig!

Vraag 6

Hoe kunnen de effecten op de natuur goed worden beoordeeld en vergund, als deze niet goed zijn onderzocht en afgewogen?

Antwoord 5 en 6

Het Luchthavenbesluit Rotterdam moet uitvoerbaar zijn binnen de geldende natuurwetgeving. Op 16 april 2026 heeft de Rechtbank Gelderland uitspraak gedaan in het beroep tegen de afgifte van de ‘positieve weigering’ voor de natuurvergunning en een maatwerkvoorschrift naar aanleiding van de aanvraag van een natuurvergunning van de luchthaven Rotterdam.⁵ De rechtbank Gelderland heeft de positieve weigering en het maatwerkvoorschrift waarin het emissieplafond was vastgelegd vernietigd, maar heeft de gehanteerde referentiesituatie wel in stand gelaten. Op 28 mei 2026 heeft de minister van LNVN (verantwoordelijk voor de natuurvergunning) de Tweede Kamer geïnformeerd dat er inmiddels hoger beroep is ingesteld tegen deze uitspraak.⁶ Op 17 juni 2026 heeft de minister van LNVN de Tweede Kamer geïnformeerd dat hij voornemens is nieuwe besluiten op bezwaar te nemen.⁷ Voor Rotterdam The Hague

⁴ Kamerstukken II 2025/26, 31 936, nr. 1265.

⁵ Rb. Gelderland, 16 april 2026, ECLI:NL:RBGEL:2026:2962.

⁶ Kamerstukken II 2025/26, 31 936, nr. 1294.

⁷ Kamerstukken II 2025/26, 31 936, nr. 1298.

Airport is voor 2026 en 2027 inmiddels een emissieplafond van 88.800 kg NO_x per jaar ingesteld.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/190398

De procedures voor een luchthavenbesluit en de natuurvergunning zijn gescheiden trajecten.⁸ Het ontbreken van een onherroepelijke natuurvergunning staat niet in de weg aan het vaststellen van het Luchthavenbesluit voor de luchthaven Rotterdam. Een natuurvergunning vormt geen voorwaarde voor het kunnen doorlopen of afronden van de procedure voor het Luchthavenbesluit. De natuuraspecten zijn binnen het MER afzonderlijk beoordeeld conform de vereisten uit het Omgevingsbesluit. De relevante effecten op de natuur zijn daarmee in het kader van het ontwerp Luchthavenbesluit Rotterdam in beeld gebracht en betrokken bij de besluitvorming. Zo zijn in het MER 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 eerdere maatwerkvoorschrift en het nu vastgelegde plafond past. In lijn met het advies van de Commissie mer wordt nog wel ter informatie de NO_x-emissie in beeld gebracht die maximaal mogelijk is binnen de grenswaarden voor de geluidbelasting in het startjaar en in het zichtjaar.

Vraag 7

En hoe weegt de minister de baten van RTHA voor de regio versus andere baten die kunnen worden gerealiseerd door de (stikstof)emissies aan een andere activiteit te gunnen?

Vraag 8

Is die afweging gemaakt?

Antwoord 7 en 8

In het MER zijn meerdere alternatieven onderzocht, waaronder een krimpvariant. Deze zijn afgezet tegen doelstellingen op het gebied van milieu en financiële haalbaarheid. Voor wat betreft de eventuele sluiting van de luchthaven en de eventuele bouw van een nieuwe woonwijk geldt dat zij geen reëel alternatief zijn. Dit is nader toegelicht in het antwoord op de vragen 36 en 37 van de fractie van GroenLinks-PvdA (PRO) in de eerste ronde Schriftelijk Overleg.⁹ Aangegeven is dat de Luchtvaartnota uitgaat van het voortbestaan van regionale burgerluchthavens van nationale betekenis en dus geen sluiting. Er is gewezen op de (economische) waarde van de luchthaven Rotterdam en op het feit dat er draagvlak voor de luchthaven is. Tot slot is aangegeven dat sluiting voor de initiatiefnemer geen realistisch alternatief is in het kader van het MER.

Vragen en opmerkingen van de leden van Partij voor de Dieren

Inbreng Partij voor de Dieren: De leden van de Partij voor de Dieren-fractie stellen vast dat de Commissie mer aanvullingen eist op het gebied van stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden.

⁸ ABRvS, 11 maart 2026, ECLI:NL:RVS:2026:1400, r.o. 13.5.

⁹ Kamerstukken II 2025/26, 31 936, nr. 1307.

Vraag 9

Kan de minister bevestigen dat het MER momenteel onvoldoende onderbouwt wat de werkelijke stikstofbelasting is op omliggende kwetsbare natuur?

Antwoord 9

Het Luchthavenbesluit Rotterdam moet uitvoerbaar zijn binnen de geldende natuurwetgeving. Op 16 april 2026 heeft de Rechtbank Gelderland uitspraak gedaan in het beroep tegen de afgifte van de 'positieve weigering' voor de natuurvergunning en een maatwerkvoorschrift naar aanleiding van de aanvraag van een natuurvergunning van de luchthaven Rotterdam.¹⁰ De rechtbank Gelderland heeft de positieve weigering en het maatwerkvoorschrift waarin het emissieplafond was vastgelegd vernietigd, maar heeft de gehanteerde referentiesituatie wel in stand gehouden. Op 28 mei 2026 heeft de minister van LNVN (verantwoordelijk voor de natuurvergunning) de Tweede Kamer geïnformeerd dat er inmiddels hoger beroep is ingesteld tegen deze uitspraak.¹¹ Op 17 juni 2026 heeft de minister van LNVN de Tweede Kamer geïnformeerd dat hij voornemens is nieuwe besluiten op bezwaar te nemen.¹² Voor Rotterdam The Hague Airport is voor 2026 en 2027 inmiddels een emissieplafond van 88.800 kg NO_x per jaar ingesteld.

De procedures voor een luchthavenbesluit en de natuurvergunning zijn gescheiden trajecten.¹³ Het ontbreken van een onherroepelijke natuurvergunning staat niet in de weg aan het vaststellen van het Luchthavenbesluit voor de luchthaven Rotterdam. Een natuurvergunning vormt geen voorwaarde voor het kunnen doorlopen of afronden van de procedure voor het Luchthavenbesluit. De natuuraspecten zijn binnen het MER afzonderlijk beoordeeld conform de vereisten uit het Omgevingsbesluit. De relevante effecten op de natuur zijn daarmee in het kader van het ontwerp Luchthavenbesluit Rotterdam in beeld gebracht en betrokken bij de besluitvorming. Zo zijn in het MER 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 eerdere maatwerkvoorschrift en het nu vastgelegde plafond past. In lijn met het advies van de Commissie mer wordt nog wel ter informatie de NO_x-emissie in beeld gebracht die maximaal mogelijk is binnen de grenswaarden voor de geluidbelasting in het startjaar en in het zichtjaar.

Vraag 10

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen waarom in het MER bij het bepalen van de stikstofuitstoot en -depositie niet is weergegeven welke uitgangspunten en rekenmodellen precies zijn gebruikt.

Antwoord 10

¹⁰ Rb. Gelderland, 16 april 2026, ECLI:NL:RBGEL:2026:2962.

¹¹ *Kamerstukken II* 2025/26, 31 936, nr. 1294.

¹² *Kamerstukken II* 2025/26, 31 936, nr. 1298.

¹³ ABRvS, 11 maart 2026, ECLI:NL:RVS:2026:1400, r.o. 13.5.

Dit is beschreven in het MER en de relevante deelrapporten: Bijlage 6 (Deelrapport Emissies en Luchtkwaliteit) en bijlagen 7a (Ecologie en natuurgebiedenbescherming) en 7b (Ecologie en Natuursoortenbescherming).

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/190398

Vraag 11

Deelt de minister de conclusie van de Commissie mer dat het noodzakelijk is om de rekenresultaten en invoergegevens van stikstofmodellen volledig inzichtelijk te maken voor een besluit kan worden genomen?

Antwoord 11

Ja. Daarom zijn de AERIUS-berekeningen en het invoerboek (technische bijlage met invoergegevens voor de berekeningen, bijvoorbeeld over het aantal vliegtuigbewegingen, type vliegtuig, tijdstip etc) als bijlage toegevoegd aan het MER. Deze zijn ook aangeboden aan de Commissie mer en daarmee betrokken bij de advisering.

Vraag 12

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen hoe het voorgenomen LHB zich verhoudt tot de wettelijke instandhoudings- en hersteldoelstellingen uit de Omgevingswet en Europese natuurwetgeving, gezien de stikstofdepositie in veel nabijgelegen natuurgebieden reeds ruim boven de kritische depositiewaarden (KDW) ligt.

Antwoord 12

Het Luchthavenbesluit Rotterdam moet uitvoerbaar zijn binnen de geldende natuurwetgeving. Op 16 april 2026 heeft de Rechtbank Gelderland uitspraak gedaan in het beroep tegen de afgifte van de 'positieve weigering' voor de natuurvergunning en een maatwerkvoorschrift naar aanleiding van de aanvraag van een natuurvergunning van de luchthaven Rotterdam.¹⁴ De rechtbank Gelderland heeft de positieve weigering en het maatwerkvoorschrift waarin het emissieplafond was vastgelegd vernietigd, maar heeft de gehanteerde referentiesituatie wel in stand gehouden. Op 28 mei 2026 heeft de minister van LNVN (verantwoordelijk voor de natuurvergunning) de Tweede Kamer geïnformeerd dat er inmiddels hoger beroep is ingesteld tegen deze uitspraak.¹⁵ Op 17 juni 2026 heeft de minister van LNVN de Tweede Kamer geïnformeerd dat hij voornemens is nieuwe besluiten op bezwaar te nemen.¹⁶ Voor Rotterdam The Hague Airport is voor 2026 en 2027 inmiddels een emissieplafond van 88.800 kg NO_x per jaar ingesteld.

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.

De procedures voor een luchthavenbesluit en de natuurvergunning zijn gescheiden trajecten.¹⁷ Het ontbreken van een onherroepelijke natuurvergunning staat niet in de weg aan het vaststellen van het Luchthavenbesluit voor de luchthaven Rotterdam. Een natuurvergunning vormt geen voorwaarde voor het kunnen doorlopen of afronden van de procedure voor het Luchthavenbesluit. De natuuraspecten zijn binnen het MER afzonderlijk beoordeeld conform de vereisten uit het Omgevingsbesluit. De relevante effecten op de natuur zijn in het kader van het ontwerp Luchthavenbesluit Rotterdam in beeld gebracht en betrokken bij de besluitvorming. Zo zijn in het MER 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 eerdere maatwerkvoorschrift en het nu vastgelegde plafond past. In lijn met het advies van de Commissie mer wordt nog wel ter informatie de NO_x-emissie in beeld gebracht die maximaal mogelijk is binnen de grenswaarden voor de geluidbelasting in het startjaar en in het zichtjaar.

Vervolginbreng Partij voor de Dieren: De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zijn verontrust over het feit dat de Commissie mer concludeert dat het geluid van taxiënde vliegtuigen op het platform en de start- en landingsbanen in het MER onvoldoende of niet volledig in beeld is gebracht.

Vraag 13

Erkent de minister dat geluidshinder niet stopt, zodra een vliegtuig aan de grond staat en dat omwonenden dagelijks overlast kunnen hebben van bijvoorbeeld taxiën?

Antwoord 13

Geluidshinder kan naast het starten en landen van vliegtuigen ook door taxiën ontstaan. De Commissie mer adviseert een indicatieve geluidstudie van taxiënde vliegtuigen specifiek voor RTHA uit te voeren. Dit advies wordt opgevolgd. RTHA heeft aangegeven een indicatieve geluidstudie uit te zullen voeren naar de bijdrage van het taxiën aan de totale blootstelling van luchtvaartgeluid op dicht bij de luchthaven gelegen punten als aanvulling op het MER.

Vraag 14

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie willen weten waarom het MER geen gebruik heeft gemaakt van de meest actuele wetenschappelijke inzichten en formules voor het berekenen van ernstige geluidshinder (zoals geadviseerd door de Commissie mer).

Vraag 15

¹⁷ ABRvS, 11 maart 2026, ECLI:NL:RVS:2026:1400, r.o. 13.5.

Is de minister bereid om de hinderberekeningen alsnog uit te laten voeren met de meest recente dosis-effectrelaties?

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk

IENW/BSK-2026/190398

Antwoord 14 en 15

In de brief van 25 september 2026 aan de Kamer is dit nader toegelicht. Bij het opstellen van het MER is gerekend met de op dat moment meest actuele beschikbare gegevens en inzichten, waaronder de toen geldende RIVM-blootstellings-responsrelaties. Na het opstellen van het MER zijn in 2026 nieuwe RIVM-blootstellings-responsrelaties gepubliceerd. Naar aanleiding van het advies van de Commissie mer zullen als onderdeel van de aanvulling op het MER de tellingen van ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden worden uitgevoerd op basis van de in 2026 gepubliceerde RIVM-blootstellings-responsrelaties¹⁸.

Vraag 16

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen waarom het cumulatieve geluid niet integraal is meegenomen in de beoordeling van de leefomgevingskwaliteit.

Vraag 17

Hoe kan de minister de volksgezondheid en leefbaarheid borgen als gecumuleerde geluidsbelasting buiten beschouwing blijft?

Antwoord 16 en 17

In de brief van 25 september 2026 aan de Kamer is dit nader toegelicht. Cumulatief geluid is al meegenomen in het MER (zie het Hoofdrapport en bijlage 4 Deelrapport geluid). De cumulatieve geluidbelasting wordt op basis van het advies van de Commissie mer aanvullend berekend op basis van de nieuwe cumulatief formule uit de Omgevingsregeling, zoals opgenomen in artikel 3.25. Deze nieuwe formule is ten tijde van het opstellen van de reactienota echter nog niet in werking getreden.

Vervolginbreng Partij voor de Dieren: De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat de Commissie mer in haar advies over de reikwijdte en het detailniveau nadrukkelijk heeft geadviseerd om alternatieven te onderzoeken gericht op milieuwinst en krimp van het aantal vliegbewegingen.

Vraag 18

De leden vragen in hoeverre scenario's met een substantiële reductie van het vliegverkeer serieus zijn meegewogen in het besluitvormingsproces.

Antwoord 18

In het MER zijn meerdere alternatieven onderzocht, waaronder een krimpvariant. Deze zijn afgezet tegenover doelstellingen op het gebied van milieu en financiële haalbaarheid. Geconcludeerd is dat de onderzochte alternatieven niet aan alle doelstellingen kunnen voldoen. Daarom is door de initiatiefnemer een

¹⁸ <https://www.rivm.nl/publicaties/hinder-en-slaapverstoring-van-vliegtuiggeluid-in-2024>.

voorkeursalternatief ontwikkeld, dat de basis is geweest voor de aanvraag van het Luchthavenbesluit. De Commissie mer heeft hierover aangegeven: *“Het MER beschrijft de milieugevolgen van de alternatieven op een toegankelijke manier. De doelstellingen van de luchthaven zijn helder beschreven, waardoor goed te controleren is of die doelen gehaald worden. Het alternatievenonderzoek is breed ingestoken, van krimp tot groei.”*

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/190398

Vraag 19

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie willen weten op welke manier de borging en monitoring van de milieugrenzen plaatsvindt, als het nieuwe Luchthavenbesluit van kracht wordt.

Antwoord 19

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT-Luchtvaartautoriteit) houdt toezicht op de naleving van de grenswaarden en regels uit het Luchthavenbesluit. In dat kader wordt jaarlijks een handhavingsrapportage opgesteld, die ook aan de Kamer wordt aangeboden. In geval van een overtreding kan de ILT handhavend optreden. Daarnaast is voorzien in een evaluatie van het Luchthavenbesluit, vijf jaren na het onherroepelijk worden van het besluit.

Voor wat betreft het MER is in de brief van 25 september 2026 aan de Kamer aangegeven dat er een monitorings- en evaluatieplan wordt uitgewerkt conform het raamwerk en de aanbevelingen van de Commissie mer. Het plan omvat in ieder geval monitoring en evaluatie van piekgeluidniveaus, de Luchtruimherziening, de gevolgen van de routeschorsing en de in paragraaf 6.2 van het MER opgenomen aanzet voor het evaluatieprogramma.

Vraag 20

Deelt de minister de mening van de Commissie mer dat een robuust en onafhankelijk monitoringsprogramma (voor zowel geluid, luchtkwaliteit als stikstof) wettelijk verankerd dient te worden in het besluit met automatische handhavingsmechanismen bij overschrijdingen?

Antwoord 20

De handhaving door de ILT-Luchtvaartautoriteit op de grenswaarden en regels uit het Luchthavenbesluit is reeds wettelijk verankerd. Bij inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit is ook de daarin opgenomen evaluatie verankerd (artikel 23). Voor wat betreft stikstof is de Minister van LVVN verantwoordelijk en moet de luchthaven rapporteren over de realisatie van emissies vanwege het opgelegde emissieplafond.

Vraag 21

Is de minister bereid om het ontwerp-Luchthavenbesluit aan te houden, totdat de door de Commissie mer gevraagde aanvullingen op het MER (met name ten aanzien van stikstof, taxigeluid en actuele hinderberekeningen) volledig zijn uitgevoerd, openbaar gemaakt en opnieuw onafhankelijk zijn getoetst?

Vraag 22

Zo nee, waarom niet?

Antwoord vraag 21 en 22

In haar advies concludeert de Commissie mer dat het MER op veel onderdelen voldoende informatie geeft en dat haar adviezen dan ook enkel over de bepaling van milieueffecten gaan en niet over de opzet of structuur van het totale onderzoek. In de brief van 25 september 2026 aan de Kamer is aangegeven dat het advies van de Commissie mer wordt betrokken bij de verdere afronding van het MER. De door de Commissie geadviseerde aanvullingen worden verwerkt in een aanvulling op het MER en, waar nodig, in de overige onderliggende onderzoeken en besluitvormingsstukken. Daarbij worden de milieugegevens en uitgangspunten geactualiseerd indien nieuwe inzichten of gegevens daartoe aanleiding geven. Het uitgangspunt is dat het MER de actuele milieu-informatie bevat die nodig is om het Luchthavenbesluit zorgvuldig te kunnen vaststellen. Op basis van het advies van de Commissie mer, waarin is geconcludeerd dat het MER op veel onderdelen voldoende informatie bevat, en gezien de beperkte omvang en complexiteit van de gevraagde aanvulling, vindt geen nieuwe toetsing door de Commissie mer plaats.

Na oplevering van de aanvulling op het MER en de afronding van de voorhang in de Eerste en Tweede Kamer wordt het Luchthavenbesluit voor advies aan de Afdeling advisering van de Raad van State gestuurd. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft bepaald dat het Luchthavenbesluit uiterlijk 30 april 2027 moet worden vastgesteld en bekendgemaakt. Om aan deze termijn te kunnen voldoen, is het van belang dat de resterende procedurestappen tijdig en voortvarend worden doorlopen. Na verwerking van het advies van de Raad van State kan het Luchthavenbesluit definitief worden vastgesteld en gepubliceerd. Dan worden ook de reactie op de ingediende zienswijzen (Hoofdlijnenverslag) en de aanvulling op het MER gepubliceerd.