31 936 Luchtvaartbeleid

Nr. 1326 Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 oktober 2026

Bij brief van 6 augustus 2026 heb ik uw Kamer de antwoorden gestuurd op de door de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat bij de voorhang van het ontwerp Luchthavenbesluit Rotterdam gestelde vragen.[1] Bij brief van 9 september 2026 heeft de commissie mij gevraagd om een reactie op de brief die zij ontvangen heeft van de Vereniging Bewoners tegen Vliegtuigoverlast Rotterdam (hierna: BTV) naar aanleiding van de Kamerbrief van 6 augustus. Tevens wordt gevraagd om een antwoord vóór het nog te voeren tweeminutendebat. Met deze brief kom ik tegemoet aan dit verzoek.

De BTV gaat in haar brief in op drie punten: 1. de belangen van omwonenden, 2. de natuurvergunning en 3. de economische onderbouwing. Hieronder ga ik kort in op deze punten.

Ad 1. Belangen van omwonenden:
De BTV stelt in haar brief dat in het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie mer) aan wordt gegeven dat de doelstellingen uit het MER ten aanzien van minder hinder niet worden gehaald. Ook wordt aangegeven dat in het MER niet getoetst zou moeten worden op de referentiesituatie 2035. Tot slot wordt aangegeven dat het advies van de Commissie mer niet bij de beantwoording van de Kamervragen op 6 augustus is betrokken.

Reactie ministerie
Het ontwerp voor het Luchthavenbesluit Rotterdam zoals in voorhang aangeboden aan de Tweede Kamer bij brief van 19 maart jl.[2], is een weloverwogen besluit met maatregelen ter vermindering van hinder voor omwonenden, dat tegelijkertijd ruimte en duidelijkheid geeft aan de luchtvaartsector. In de beantwoording van de vragen in Schriftelijk Overleg op 6 augustus 2026 is aangegeven dat het advies van de Commissie mer is ontvangen op 23 juli 2026. Toegezegd is dat de Kamer hier na de zomer over geïnformeerd zou worden. Op 25 september 2026 is de reactienota op het advies van de Commissie mer aan de Tweede Kamer aangeboden.[3] De Commissie mer geeft in het advies op het milieueffectrapport (MER) aan dat op enkele punten na de milieueffecten voor het ontwerp-Luchthavenbesluit goed in beeld zijn gebracht. Zoals in de brief van 25 september 2026 is aangegeven, wordt het MER op die punten aangevuld. In antwoord op de nadere vragen die de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat bij de voorhang van het ontwerp Luchthavenbesluit Rotterdam gesteld heeft[4], is het advies van de Commissie mer ook meegenomen.

In het advies beschrijft de Commissie mer dat Rotterdam The Hague Airport (hierna: RTHA) zich bij het opstellen van het MER een aantal doelen had gesteld. Uit het MER blijkt dat bij geen van de onderzochte alternatieven alle doelen gehaald zouden kunnen worden. De Commissie mer beschrijft vervolgens dat de

---

[1] *Kamerstukken II* 2025/26, 31 936, nr. 1307.
[2] *Kamerstukken II* 2025/26, 31 936, nr. 1265.
[3] *Kamerstukken II* 2026/27, bijlage bij 31 936, nr. 1243.
[4] Brief aan Tweede Kamer met kenmerk IENW/BSK-2026/190398.

verschillende alternatieven gebruikt zijn om het voorkeursalternatief samen te stellen en dat met dat voorkeursalternatief zowel de geluid- als de emissiereductie-doelstellingen gehaald worden. Overigens is de keuze voor 2035 als referentiesituatie conform de vigerende wet- en regelgeving. De Commissie mer heeft hierover in het advies geen opmerking gemaakt.

Ad 2. Natuurvergunning
De BTV stelt in haar brief dat in het kader van het MER voor het Luchthavenbesluit de effecten op de natuur beoordeeld moeten worden. De resultaten van de passende beoordeling moeten worden betrokken. Zonder een passende beoordeling is het naar oordeel van de BTV niet mogelijk het MER af te ronden.

Reactie ministerie
De procedures voor een luchthavenbesluit en de natuurvergunning zijn gescheiden trajecten.[5] Het ontbreken van een onherroepelijke natuurvergunning staat niet in de weg aan het vaststellen van het luchthavenbesluit. 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.

Ad 3. Economische onderbouwing
De BTV stelt in haar brief dat verzuimd is te vermelden dat de BTV een procedure aanhangig heeft gemaakt bij de rechtbank Rotterdam over vermeende staatssteun in relatie tot de erfpachtconstructies. Verder wordt aangegeven dat de economische onderbouwing niet voldoet aan de vereisten van de Luchtvaartnota. Ook stelt BTV dat de meerwaarde van RTHA voor de regio ontbreekt in de economische onderbouwing. Daarbij wordt een koppeling gemaakt met de toetsing van de economische onderbouwing.

Reactie ministerie
In het Schriftelijk Overleg is het volgende door de fractie van GroenLinks-PvdA (PRO) gevraagd: *“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?”*. Op deze vragen is het antwoord gegeven dat naar het oordeel van de Nederlandse autoriteiten de betwiste erfpachtconstructies niet hebben geleid tot onrechtmatige staatssteun. Het al dan niet benoemen van de door BTV aangespannen procedure is daarvoor niet relevant.

Voor wat betreft de stelling van de BTV dat uit het onderzoek van Bus/Manshanden blijkt dat de economische onderbouwing niet voldoet, het volgende. De conclusies die in het onderzoek van Bus/Manshanden worden getrokken berusten grotendeels op het feit dat er geen volledige MKBA is uitgevoerd. Nergens is echter de eis gesteld dat een volledige MKBA moet worden opgesteld ter onderbouwing van de aanvraag van een Luchthavenbesluit. In de Luchtvaartnota 2020-2050 is aangegeven dat voor de besluitvorming over de aanvraag van Luchthavenbesluiten het van belang is dat alle relevante

[5] ABRvS 11 maart 2026, ECLI:NL:RVS:2026:1400.

informatie in kaart wordt gebracht met betrekking tot de aspecten veiligheid, economie, milieu en leefomgevingskwaliteit en er daarmee een goede kennisbasis ligt waarmee publieke belangen in kaart worden gebracht. Voor het aspect economie is aangegeven dat een economische onderbouwing moet worden opgesteld, die ingaat op de vervoersprognoses, de bedrijfseconomische haalbaarheid van de luchthavenexploitatie, en de maatschappelijk-economische betekenis van de luchthaven(ontwikkeling). De economische onderbouwing die door RTHA is aangeleverd bij de aanvraag voor het Luchthavenbesluit bevat deze elementen en geeft daarmee voldoende beslisinformatie over de economische effecten om een weloverwogen besluit te kunnen nemen. De economische onderbouwing is daarbij in opdracht van het ministerie getoetst door een onafhankelijk onderzoeksbureau (Decisio). Deze toets concludeert dat de informatie in de economische onderbouwing navolgbaar, realistisch en plausibel is. Tegen deze achtergrond richt de besluitvorming rond het Luchthavenbesluit zich op de plausibiliteit van het voorgenomen gebruik binnen de context van de aanvraag van het Luchthavenbesluit en niet op volledige risicodekking of een MKBA-achtige detailanalyse. Het Luchthavenbesluit is gebaseerd op een aannemelijke inschatting van de toekomstige ontwikkeling.

De economische onderbouwing is door onderzoeksbureau Ecorys opgesteld in opdracht van de luchthaven. De onderbouwing is in opdracht van het ministerie getoetst door onderzoeksbureau Decisio. Decisio heeft in de toetsing onder andere een opmerking gemaakt over de uitsplitsing van effecten naar lokaal, nationaal en mondiaal niveau. Dit is door Ecorys in een aanvulling op de economische onderbouwing verwerkt waardoor de effecten op een andere manier zijn gepresenteerd. Hiermee past dit bij de gangbare werkwijze voor dergelijke economische onderzoeken. De wijze van presenteren van effecten is derhalve gewijzigd, maar er is geen informatie geschrapt over de meerwaarde van RTHA.

<u>Overig</u>
Tot slot geeft BTV aan dat de zienswijze van BTV niet is genoemd in de beantwoording van de vragen in het Schriftelijk Overleg.

Reactie ministerie
In het kader van de zienswijzeprocedure zijn 93 zienswijzen ingediend. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat betrekt de zienswijzen bij de vaststelling van het Luchthavenbesluit. In dat kader zal ook worden gereageerd op de punten die in de verschillende zienswijzen naar voren zijn gebracht. Dat geldt ook voor de zienswijze van de BTV. 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.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans