

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over zijn brief inzake de voorhang van het Luchthavenbesluit Rotterdam (Kamerstuk 31 936, nr. 1265).

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 ontwerpHB 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 klachtcijfers 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 gebruikersruimte 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<sub>2</sub>-uitstoot verder toeneemt, in plaats van afneemt. Er is ook geen geloofwaardig pad naar zero-emissie, niet van CO<sub>2</sub> 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 volumemaatregelen 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 Stads-kwartier 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<sub>2</sub>-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 beïnvloed 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 vertekroutes, 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<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> 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))<sup>1</sup>: waarom bevat het voorgestelde plan geen ambitieuze, verifieerbare verlaging van de jaarlijkse stikstofuitstoot van de luchthaven? Is de Minister bereid juridisch afdwingbare emissieplafonds en handhavingmechanismen 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?

---

<sup>1</sup> Tackling Biodiversity & Climate Crises Together and Their Combined Social Impacts - United Nations Sustainable Development

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.<sup>2</sup> Kan de Minister uitgebreid toelichten op welke manier de keuzes voor RTHA bijdragen aan het verergeren, dan wel oplossen van de 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 vliegtuigeluid 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

<sup>2</sup> Tackling Biodiversity & Climate Crises Together and Their Combined Social Impacts - United Nations Sustainable Development

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<sub>2</sub>-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<sub>2</sub>-plafond komt voor burgerluchtvaart op Schiphol en Lelystad Airport. Zij vragen zich af waarom er voor andere luchthavens, zoals Luchthaven Rotterdam, geen CO<sub>2</sub>-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 vlotkeuzes door maatschappijen?