De voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
t.a.v. de leden van de commissie van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Betreft: Beantwoording SO voorhang Luchthavenbesluit / IenW/BSK-2026/46165

Datum: 2 september 2026

Geachte commissieleden,

Wij danken u hartelijk voor de kritische vragen die u aan de minister hebt gesteld naar aanleiding van het ontwerp-luchthavenbesluit (ontwerp-Lhb) voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA) in het kader van de voorhangprocedure. Wij hebben de antwoorden van de minister gelezen. Wij constateren dat de minister u op een aantal essentiële punten onvolledig of onjuist heeft geïnformeerd. Het gaat hierbij om antwoorden op de vragen die betrekking hebben op (1) de belangen van omwonenden, (2) de natuurvergunning en (3) de economische onderbouwing. Deze onderwerpen vormen de pijlers onder het MER.

Belangen van omwonenden

De Commissie MER geeft in haar Toetsingsadvies van 23 juli jl. kristalhelder weer dat de doelstelling in het MER – 'Minder hinder': in 2035 minder geluidbelasting en minder emissies dan in 2019 – met het ontwerp-Lhb niet wordt gehaald: *Het MER laat zien dat geen van de alternatieven álle doelen kan halen. 'Beperkte Ontwikkeling' en 'Standstill' zorgen weliswaar voor een gezonde bedrijfsvoering, maar dan worden de doelen voor hinder en emissies niet gehaald*. Alleen ingeval van 'Krimp' wordt voldaan aan de doelstellingen met betrekking tot geluidsoverlast, luchtkwaliteit en vermindering van uitstoot van CO2.

In zijn antwoorden neemt de minister niet de huidige situatie (of de situatie in 2019) als uitgangspunt, maar de referentiesituatie in 2035 die is gebaseerd op autonome groei zonder verdere beperkende maatregelen. Deze hypothetische situatie in 2035 is vanzelfsprekend niet de maatstaf waartegen de in de Luchtvaartnota gestelde doelstellingen moeten worden afgezet.

Belangrijker nog, de minister heeft nagelaten het Toetsingsadvies van de Commissie MER in de beantwoording van de vragen te betrekken. De Commissie MER concludeert dat er sprake is van belangrijke hiaten in de onderzoeken over geluid, veiligheid, stikstof, (potentieel) zeer zorgwekkende stoffen en de monitoring en evaluatie van milieueffecten en maatregelen die ingezet kunnen worden om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Dit betekent dat u niet kunt afgaan op

de antwoorden van de minister over deze onderwerpen. De conclusie van de Commissie MER is dat RTHA eerst aanvullende onderzoeken moet laten uitvoeren om het belang van de leefomgeving volwaardig te kunnen meewegen bij het besluit over het Lhb.

Natuurvergunning

De minister stelt op bladzijde 14/15 (vraag 25): *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.*

De rechtbank Gelderland is in haar uitspraak van 16 april 2026 over dit punt wél duidelijk geweest. Voor RTHA is een natuurvergunning nodig, omdat het 'project RTHA' sinds de referentiedatum is gewijzigd en daarmee natuurvergunningplichtig is geworden. Een positieve weigering met een maatwerkvoorschrift is dus geen juridische oplossing voor RTHA. Dit ligt nu voor bij de Raad van State.

Op bladzijde 41 (vraag 93) stelt de minister: *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*.

In de uitspraak over het spoed-luchthavenverkeersbesluit (Lvb) van Schiphol (uit 2025) heeft de Raad van State inderdaad geoordeeld dat, in het geval van Schiphol, het Lvb niet vraagt om een afzonderlijke passende beoordeling en dat deze beoordeling plaatsvindt in het besluitvormingstraject omtrent de natuurvergunning. Maar in het kader van het MER voor het Lhb moeten de effecten op de natuur wel degelijk beoordeeld worden. In het MER moeten de resultaten van de passende beoordeling dus betrokken worden: zonder een passende beoordeling is het niet mogelijk het MER af te ronden. Het is dus wel degelijk problematisch om een luchthavenbesluit vast te stellen zonder dat een afdoende passende beoordeling is verricht. Wij hebben dit in onze zienswijze ook aan de orde gesteld.

Economische onderbouwing

Op vraag 33, 34 en 35 ten aanzien van de klacht van de BTV bij de Europese Commissie over verboden staatssteun bij de afkoop van de erfpacht, antwoordt de minister dat de Nederlandse autoriteiten aan de Europese Commissie hebben laten weten dat de betwiste erfpachtconstructies niet hebben geleid tot onrechtmatige staatssteun. De minister verzuimt daarbij echter te vermelden dat de BTV op 13 mei jl. een procedure aanhangig heeft gemaakt bij de rechtbank Rotterdam over de verboden staatssteun: dagvaarding - Staatssteun Rotterdam.pdf. In de economische onderbouwing wordt geen rekening gehouden met het risico dat RTHA de

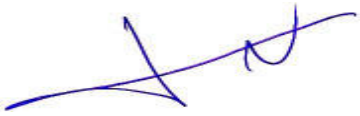
verboden staatssteun moet terugbetalen aan de gemeente. De dagvaarding is als bijlage bij de zienswijze van de BTV ingestuurd en bekend bij de minister.

Drs. Leo Bus en Dr. Walter J.J. Manshanden hebben in opdracht van de BTV de economische onderbouwing en het MER onderzocht. Bus en Van Manshanden constateren dat de economische onderbouwing niet voldoet aan de vereisten van de Luchtvaartnota. Zo is er geen sprake van een integrale MKBA, is de vervoersprognose niet onderbouwd, houdt deze geen rekening met toekomstonzekerheid, en schiet het overzicht van maatschappelijk-economische effecten tekort: economische onderbouwing luchthavenbesluit Rotterdam voldoet niet aan de eisen. Uit het toetsingsrapport van Bus en Van Manshanden volgt dat de economische onderbouwing niet bruikbaar is als basis voor het ontwerp-Lhb.. Het toetsingsrapport d.d. 13 mei 2026 is als bijlage bij de zienswijze van de BTV ingestuurd en bekend bij de minister.

De ontwikkeling van regionale luchthavens moet passen binnen de regio waarin de luchthavens liggen. Deze luchthavens hebben primair een rol voor het versterken van de regionale economie: *de meerwaarde van de luchthaven voor een gehele regio moet helder en objectief vast te stellen zijn.*[1] In de economische onderbouwing ontbreekt een analyse van de meerwaarde van RTHA voor de regio. In het definitieve rapport van Ecorys is dit onderdeel geschrapt naar aanleiding van de toetsing door Decisio. De minister heeft nagelaten uw commissie hierover te informeren.

Tot slot constateren wij dat de minister in de beantwoording van uw vragen een samenvatting geeft van de zienswijze van de 'bewonersvertegenwoordigers' in de CRO, maar de zeer uitgebreide zienswijze van de BTV onbesproken laat (Zienswijze BTV op ontwerp-luchthavenbesluit RTHA d.d. 14 mei 2026.pdf). Dit vinden wij kwalijk en onzorgvuldig. Onzorgvuldig, omdat onze zienswijze belangrijke punten aan de orde stelt die een definitief besluit vatbaar maken voor vernietiging door de Raad van State. Kwalijk, omdat de minister hiermee geen recht doet aan het belang van onze vereniging die met ruim 1.500 leden de grootste bewonersorganisatie in de sector is en daadwerkelijk in contact staat met de omwonenden van RTHA.

Hoogachtend,



A.B. Blokhuizen (voorzitter) S.F.M. Sinnecker (secretaris)

[1] Luchtvaartnota, blz. 79 - 80 en 92.