2026D46310

INBRENG VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

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 van 6 augustus 2026 met antwoorden op de vragen van de commissie van Infrastructuur en Waterstaat inzake voorhang van het Luchthavenbesluit Rotterdam (Kamerstuk 31 936, nr. 1307) en het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage over het Luchthavenbesluit Rotterdam.

De voorzitter van de commissie,
Huizenga

Adjunct-griffier van de commissie,
Bouwmeester

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de PRO-fractie hebben kennisgenomen van de antwoorden van de Minister. Ze hebben nog vragen en opmerkingen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben kennisgenomen van het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer) over het milieueffectrapport (MER) voor het Luchthavenbesluit (LHB) Rotterdam The Hague Airport (RTHA). Ze hebben hierover nog vragen.

PRO-fractie

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. Waarom is niet de huidige situatie of het vertrekpunt van «minder hinder» (2019) zijn vertrekpunt? Hoe is het toetsingsadvies van de Commissie mer hierbij betrokken? 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. Waarom zijn de onderzoeken op deze punten niet aangevuld? Hoe juridisch houdbaar is een LHB, als de onderbouwing niet solide is en alle alternatieven bekend en afgewogen?

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! Hoe kunnen de effecten op de natuur goed worden beoordeeld en vergund, als deze niet goed zijn onderzocht en afgewogen? 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? Is die afweging gemaakt?

Partij voor de Dieren-fractie

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

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. 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?

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

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

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 geluidhinder (zoals geadviseerd door de Commissie mer). Is de Minister bereid om de hinderberekeningen alsnog uit te laten voeren met de meest recente dosis-effectrelaties?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen waarom het cumulatieve geluid niet integraal is meegenomen in de beoordeling van de leefomgevingskwaliteit. Hoe kan de Minister de volksgezondheid en leefbaarheid borgen als gecumuleerde geluidsbelasting buiten beschouwing blijft?

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

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. 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?

Is de Minister bereid om het ontwerpLuchthavenbesluit 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? Zo nee, waarom niet?