Commissie voor de
milieueffectrapportage

40 jaar milieueffect-rapportage

Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport









23 juli 2026 | projectnummer: 3537

1 Advies over het MER in het kort

Luchthaven Rotterdam The Hague Airport (hierna: RTHA) vraagt een nieuw luchthavenbesluit aan. Dat is nodig om te kunnen (blijven) voldoen aan gewijzigde regelgeving over bijvoorbeeld geluid en de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML). RTHA wil zich ook blijven ontwikkelen op een manier die past bij de regio en zoveel mogelijk rekening houden met de gedeelde en verschillende belangen.

De regels worden vastgelegd in een luchthavenbesluit, dat door de minister van Infrastructuur en Waterstaat wordt vastgesteld. Het zal de huidige Omzettingsregeling[1] vervangen. Om het belang van de leefomgeving te kunnen meewegen bij het besluit is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De minister heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie) gevraagd te adviseren over de juistheid en volledigheid van het MER, voordat de minister over RTHA besluit.

Wat staat in het MER?

Met het nieuwe luchthavenbesluit wil RTHA zorgen voor minder hinder, met behoud van de regionale functie van de luchthaven. Ook wil ze dat de afspraken transparanter zijn, beter te controleren en beter te handhaven. In het MER zijn twee specifieke doelen toegelicht en uitgewerkt:

- 'Minder hinder': in 2035 minder geluidbelasting en minder emissies dan in 2019.[2]
- 'Een gezonde bedrijfsvoering en functie ten behoeve van de regio': financieel haalbaar, handhaven van de regionale functie voor spoedeisend verkeer.

Deze twee doelen zijn gebruikt om vijf alternatieven te ontwikkelen. Deze verschillen van elkaar in de mate van ontwikkeling van de luchthaven: van krimp tot een toename van het aantal vluchten. Het MER beschrijft de volgende vijf alternatieven:

- Autonome ontwikkeling: circa 6.000 meer slots commercieel verkeer.
- Ontwikkeling: 8.760 meer slots commercieel verkeer.
- Beperkte ontwikkeling: 4.380 meer slots commercieel verkeer.
- Standstill: geen ontwikkelruimte voor commercieel verkeer.
- Krimp: het verdwijnen van het Business Aviation segment en 840 slots minder commercieel verkeer op de luchthaven.

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. Het alternatief 'Krimp' betekent wel voldoende hinder- en emissiereductie, maar dit past niet bij de doelen voor een gezonde bedrijfsvoering.

---

[1] De Omzettingsregeling Luchthaven Rotterdam The Hague Airport geldt sinds 1 mei 2013. Hierin is de geluidsmaat Ke (kosteneenheid) omgerekend in L_{den}. Deze geluidmaat wordt gebruikt voor verschillende geluidbronnen.

[2] De luchthaven maakt dit als volgt concreet:

- Reductie van geluidbelasting: 25% minder oppervlakte 48 dB(A) L_{den}-contour – Dit komt overeen met ruim 30% minder ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) L_{den}-contour.
- Verminderen van geluid in de nacht: 30% minder oppervlakte 40 dB(A) L_{night}-contour – Dit komt overeen 50% minder ernstig slaapverstoorden binnen de 40 dB(A) L_{night}-contour.
- Reductie van CO_2 emissies en lokale emissies (PM_{10} en NO_x zijn hierbij maatgevend).

De informatie over de effecten van de verschillende alternatieven is gebruikt om het voorkeursalternatief (VKA) samen te stellen. In het VKA (en het concept-besluit) zijn grenswaarden opgenomen voor de geluidsbelasting van het luchtverkeer (uitgezonderd spoedeisende hulp en politietaken). Aanvullend is het aantal vliegbewegingen van positievluchten en handelsverkeer tot 17.860 begrensd. Voor spoedeisende hulp en politietaken is een aparte grenswaarde van 7.540 vliegtuigbewegingen opgenomen. Zakelijk verkeer is enkel toegestaan tussen 07:00 en 00:00. Zo ontstaat een periode van nachtrust tussen 0:00 en 06:30 (op de uitzonderingen per segment en het spoedeisend verkeer na).

Het MER stelt dat het VKA zowel de geluid- als de emissiereductie-doelstellingen haalt. De geluideffecten en CO_2-uitstoot van het VKA zijn duidelijk lager dan in de referentiesituatie. Vooral de geluidbelasting in de nacht neemt sterk af. Veel andere milieueffecten (externe veiligheid, emissies en luchtkwaliteit, ruimtelijke ordening, natuurbehoud en biodiversiteit en bereikbaarheid en verkeer) scoren neutraal of leiden tot een lichte verbetering in 2035.

Wat is het advies van de Commissie?

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 geluidniveaus is uitgebreid gedaan, wat waardevolle inzichten oplevert. Verder is het rapport goed navolgbaar en besteedt het nadrukkelijk aandacht aan leemten in kennis.

De Commissie concludeert dat het MER daarmee op veel onderdelen voldoende informatie geeft. Haar adviezen gaan dan ook enkel over de bepaling van milieueffecten en niet over de opzet of structuur van het totale onderzoek. De Commissie merkt verder op dat na het uitbrengen van het MER nieuwe gegevens en inzichten beschikbaar zijn gekomen. De Commissie adviseert het MER aan te vullen op basis van de nieuwste inzichten.

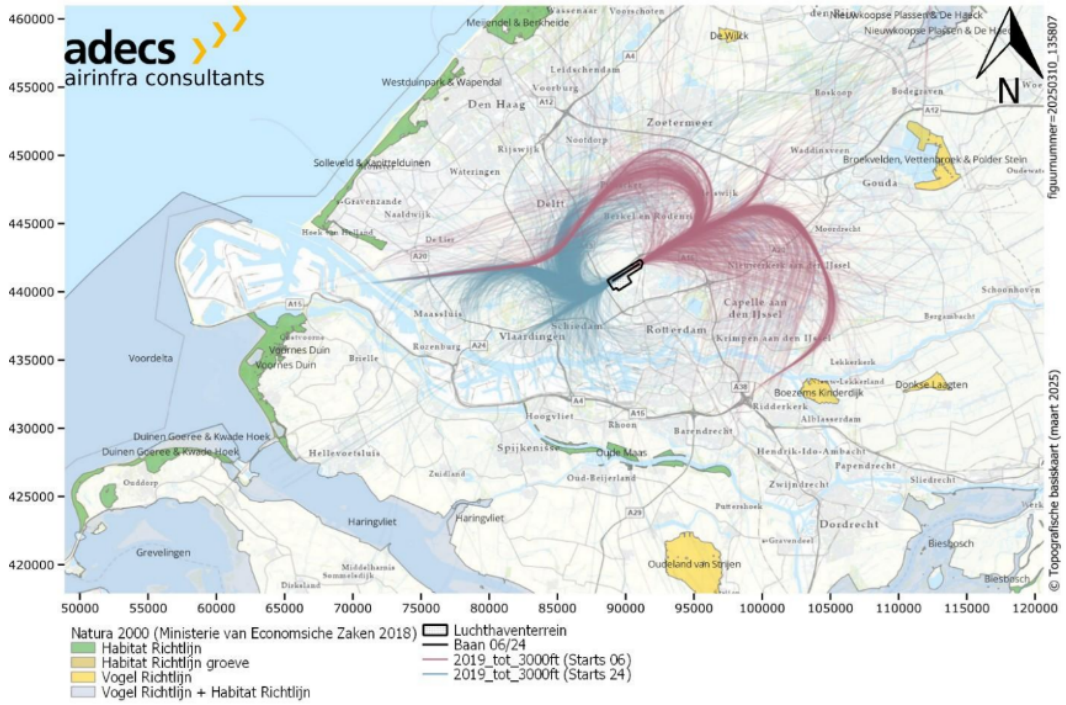
De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER dat op enkele punten nog belangrijke informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig te kunnen meewegen bij het besluit over het Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport. Het gaat om de volgende punten:

- Geluid:
  - het geluid van taxiënde vliegtuigen is niet uitgewerkt. Breng in beeld wat het geluid van taxiënde vliegtuigen bijdraagt aan de hinder in de omgeving en welke maatregelen mogelijk zijn om dit te verminderen;
  - de optelsom van geluid is met de bestaande formule berekend. Sindsdien zijn er inzichten waardoor geluid van luchtvaart ‘zwaarder’ telt. Breng de gecumuleerde geluidsniveaus in de omgeving in kaart op basis van de recente inzichten over de bijdrage van luchtvaart aan het totale geluidniveau;
  - de mate waarin geluidbelasting hinder oplevert, is na publicatie van het MER door het RIVM opnieuw vastgesteld, met specifieke aanwijzingen voor RTHA. Gebruik deze ‘blootstelling-responsrelaties’;
  - de geluidseffecten van afwijkingen van routes zijn niet compleet in kaart gebracht, breng vooral voor Hillegersberg/Schiebroek in beeld wat de effecten zijn van de afwijkingen en welke oplossingen er mogelijk zijn.

- Veiligheid: het MER beschrijft niet hoe recente inzichten over vliegveiligheid zijn verwerkt. Hierdoor zijn de mogelijke maatregelen niet in beeld en is niet duidelijk wat de gevolgen ervan zijn voor externe veiligheid.
- Stikstof: de maximaal mogelijke stikstofuitstoot is niet uitgewerkt. Breng de NO_x-emissie in beeld die maximaal mogelijk is binnen de geluidsgrenswaarden in het startjaar en in het zichtjaar.[3] Beschrijf welke maatregelen mogelijk zijn om een te hoge uitstoot te verminderen.
- Monitoring en evaluatie: het MER presenteert geen plan waarmee milieueffecten gemonitord worden en op basis waarvan maatregelen ingezet kunnen worden waarmee de kwaliteit van de leefomgeving verbetert.
- (Potentieel) Zeer Zorgwekkende Stoffen: het MER laat voor één zeer zorgwekkende stof zien wat de concentraties zijn als gevolg van de veranderingen van de luchthaven. Voor de andere stoffen is dit nog niet beschreven. Laat dit zien voor een compleet beeld.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen en dan pas een besluit te nemen over het Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.



Figuur 1: Gevlogen routes van groot verkeer tijdens de start vanaf RTHA (tot 3.000 voet in 2019). De groene gebieden vallen onder de Habitat- en Vogelrichtlijn (bron: MER).

Achtergrond en aanleiding MER

In een luchthavenbesluit worden grenswaarden en regels voor het gebruik van de luchthaven opgenomen. Het besluit legt vast wat de maximale geluidbelasting van de luchthaven is en welke operationele beperkingen er zijn. Het besluit legt ook vast wat het luchthavengebied is en welke

[3] Als zichtjaar is '10 jaar na aanvraag' aangehouden. Aangezien de aanvraag in 2025 is gedaan, is het zichtjaar 2035. Het startjaar is naar verwachting 2027.

gebieden in de omgeving daarom met ruimtelijke beperkingen te maken hebben. Het gaat om externe veiligheid, geluidsbelastingen en vliegveiligheid. Voor RTHA gaat het om beperkingen in de gemeenten Lansingerland, Schiedam en Rotterdam.

RTHA wordt gebruikt door verschillende soorten luchtverkeer: commercieel verkeer (ook wel handelsvluchten genoemd), zakelijk verkeer (privé-jets), kleine luchtvaart (General Aviation, zoals sportvliegtuigen)) en maatschappelijk verkeer. Dit laatste bestaat uit (helikopters van) hulpdiensten, incidenteel regeringsverkeer en militair verkeer. In het nieuwe luchthavenbesluit worden aparte grenswaarden vastgelegd voor zowel commercieel verkeer als spoedeisend verkeer.

Het project valt mogelijk binnen categorie J7 luchthavens van het Omgevingsbesluit, maar overschrijdt de drempelwaarden in kolom 2 van die categorie niet. Daarom moet het bevoegd gezag beoordelen of een MER nodig is. RTHA heeft besloten direct een project-MER op te stellen, in plaats van eerst deze beslissing van het bevoegd gezag te vragen. RTHA is de initiatiefnemer die het luchthavenbesluit aanvraagt. De minister van Infrastructuur en Waterstaat is bevoegd gezag voor het luchthavenbesluit en neemt een besluit over de aanvraag van RTHA.

Rol van de Commissie
De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de minister van Infrastructuur en Waterstaat – besluit over Luchthavenbesluit RTHA.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer 3537 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. Deze adviezen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het essentieel om deze informatie voorafgaand aan het besluit te verzamelen, zodat de minister van Infrastructuur en Waterstaat het milieubelang volwaardig mee kan wegen bij de besluitvorming.

In de tekst wordt ook een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

2.1 Geluid

2.1.1 Breng geluid van taxiën in beeld

De emissies naar lucht (inclusief geur) van taxiën zijn in het MER opgenomen. Het geluid van taxiënde vliegtuigen is echter niet in het MER uitgewerkt. Geluid van taxiënde vliegtuigen valt onder de vliegoperatie. Daarom maakt het, in tegenstelling tot bijvoorbeeld geluid van het proefdraaien van vliegtuigmotoren, geen onderdeel uit van de vergunning voor het geluid dat op het grondgebied van de luchthaven wordt geproduceerd. Inzicht in geluid van taxiën moet echter onderdeel zijn van het onderzoek naar geluideffecten.

In het concept-besluit[4] staat dat het effect van taxiënde vliegtuigen op de totale berekende jaargemiddelde geluidbelasting verwaarloosbaar is, maar deze conclusie is niet onderbouwd in het MER. Wel staat in het deelonderzoek geluid[5] dat voor het berekenen van het geluid van taxiënde vliegtuigen geen afdoende gefundeerde en gevalideerde modellen voorhanden zijn. In het deelonderzoek wordt ook verwezen naar een onderzoek uit 2001 dat voor Schiphol is uitgevoerd waarin staat dat het taxiën een uiterst marginale rol zou spelen.[6] De Commissie constateert dat het onderzoek uit 2001 weliswaar een basis biedt om geluidbelasting door taxiënde vliegtuigen op de woonomgeving te berekenen, maar dat hierbij uitgegaan moet worden van actuele en relevante informatie en rekenmethoden voor RTHA. Relevant daarbij zijn in ieder geval:

- De afstand tot woningen: die is bij RTHA veel kleiner dan bij Schiphol.
- Actuele vliegoperaties en vlootsamenstelling.
- Uitgangspunten voor laterale geluidverzwakking: de voor het rapport toegepaste laterale geluidverzwakking is gebaseerd op gedateerde, niet meer kloppende uitgangspunten.
- De geluidsvermogens van taxiënde vliegtuigen: deze waren in 2001 hoog (typisch 120 - 130 dB(A) en hoger) en daar zal zeker in de huidige situatie nog sprake van zijn.

Er is in het MER geen onderzoek gedaan naar mitigerende maatregelen zoals (eventueel) e-taxiën. In het deelrapport geluid wordt wel melding gemaakt van een oplijnprocedure die ervoor zorgen moet dat het geluid bij het wegtaxiën over het luchthavengebied gaat in plaats van richting woningen. Voor een volledig beeld moeten de effecten gekwantificeerd zijn. Ook moet duidelijk zijn met welke aanvullende taxivoorschriften de effecten te verzachten zijn.

De Commissie adviseert het geluidsonderzoek uit te breiden met:

- een actuele (indicatieve) geluidstudie van taxiënde vliegtuigen specifiek voor RTHA;
- onderzoek waaruit blijkt of sprake is van significante bijdrage aan de geluidhinder en/of dan sprake kan zijn van knellende geluidsituaties;
- onderzoek naar benodigde of wenselijke mitigerende maatregelen.

[4] Paragraaf 2.1.3 ontwerp-luchthavenbesluit.

[5] Paragraaf 5.1.4 deelrapport geluid.

[6] Paragraaf 5.1.4 deelrapport geluid. Uit navraag blijkt dat Ref 21 had moeten verwijzen naar een rapport uit 2001 met kenmerk ML-447-1 RA.

2.1.2 Bereken cumulatie van geluidniveaus

Het MER gaat in op de cumulatieve effecten van het vliegtuiggeluid samen met de overige geluidsoorten vanuit de omgeving (met name wegverkeer en railverkeer). Deze informatie is belangrijk voor (toekomstige) besluiten over de ruimtelijke inrichting, zoals bij omgevingsplannen.

In artikel 3.25 van de Omgevingsregeling staan de te hanteren formules om de geluidbelasting van de verschillende geluidbronsoorten om te rekenen naar de geluidbelasting door wegen en om dit vervolgens op te tellen tot het gecumuleerde geluid. In deze regeling staat de gewijzigde 'nieuwe' formule[7]. Hierin weegt het luchtvaartgeluid nog sterker mee (10-12 dB hinderlijker[8]). De cumulatie van luchtvaartgeluid en andere geluidsoorten is in het MER alleen berekend volgens de bestaande formule. Hierbij is de bijdrage van de luchtvaart separaat berekend.[9]

De effecten van deze nieuwe cumulatie-formule moeten in het MER in beeld gebracht worden, omdat:

- in het algemeen de hinder vanwege luchtvaartgeluid is toegenomen;
- in de Omgevingsregeling een nieuwe formule is geïntroduceerd die daarmee samenhangt;
- het invloed heeft op de geplande (maar nog niet gerealiseerde) en toekomstige ontwikkelingen in de omgeving.

Inzicht geven in het totale (gecumuleerde) geluidklimaat in de omgeving en mogelijke knelpunten dan wel verbeteringen kan en mag ook met een indicatieve en kwalitatieve systematiek volgens de Omgevingswet. Bijvoorbeeld met de methode Miedema[10] of met de methode van het concept-aanvullingsbesluit geluid Omgevingswet voor de beoordeling van de aanvaardbaarheid van het gecumuleerd geluid.

De Commissie adviseert de geluidseffecten met de cumulatie-formule uit artikel 3.25 van de Omgevingsregeling in beeld te brengen.

2.1.3 Pas de nieuwste blootstellings-responsrelaties toe

De beleving van geluidhinder wordt uitgedrukt in de 'blootstelling-responsrelatie'. Daarbij is in het MER de blootstellings-responsrelatie uit 2002 als basis gebruikt. In 2020 is de blootstelling responsrelatie opnieuw bepaald. Dit onderzoek[11] laat een relatief sterke toename van het aantal ernstig gehinderden zien, ten opzichte van 2002, met veelal enkele duizenden ernstig gehinderden méér, vergeleken met GES 2002[12]. In het deelrapport geluid wordt gesteld dat de resultaten voor de GES 2020 dosis-effectrelatie leiden tot circa 25%

7 Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet.

8 Bij een geluidbelasting van 56 dB(A) vanwege luchtvaartverkeer bedraagt de omgerekende waarde naar wegverkeer volgens de oude formule ca. 62 dB(A) en volgende de nieuwe formule ca. 74 dB(A). Dat is 12 dB luider.

9 Paragraaf 5.2.5 deelrapport geluid.

10 Beleidsregel geluid onder de Omgevingswet.

11 Relaties vliegtuiggeluid – hinder en slaapverstoring 2020. Civiele en militaire vliegvelden in Nederland, RIVM 2023, 2022-0007.

12 GES staat voor Gezondheidseffectscreening, zie tabellen 21 en 22 van paragraaf 7.1.2 van het deelrapport geluid.

hogere absolute aantallen ernstig gehinderden in vergelijking met de GES 2002 dosis-effectrelatie.

Onlangs heeft het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) nieuwe onderzoeksresultaten[13] (2026) gepubliceerd, die verschillen laten zien voor zowel ernstige hinder als slaapverstoring in vergelijking met de blootstellings-responsrelaties uit 2002 en 2020. Het RIVM geeft aan dat bij het schatten van de omvang van het aantal mensen dat ernstig wordt gehinderd of slaapverstoord door geluid van vliegverkeer, zoveel mogelijk gebruik gemaakt zou moeten worden van de meest recente luchthavenspecifieke blootstellings-responsrelaties.

De Commissie adviseert de 2026 blootstellings-responsrelaties toe te passen op het onderzoek. Combineer deze resultaten met inzichten over het aantal vluchten en rustperiodes. Geef op basis daarvan aan wat de effecten zijn op (ernstige) geluidhinder en slaapverstoring. Wanneer het RIVM-onderzoek onvoldoende antwoord geeft op de vraag of de geluidhinder toeneemt als bij gelijke etmaalwaarden het aantal vliegtuigbewegingen toeneemt, neem dit punt dan in het MER op als kennisleemte en/of in een onderzoeksagenda voor het vervolg.

2.1.4 Breng routeafwijkingen Hilligersberg/Schiebroek in beeld

De in het MER gepresenteerde radartracks laten zien dat de daadwerkelijk gevlogen vertrekroutes af kunnen wijken van de routes zoals gedefinieerd met de Standard Instrument Departures (SID). In het MER wordt aangegeven dat het afwijken van de SID op instructie van de Luchtverkeersleiding Nederland plaatsvindt. Bij de geluidsberekening is getracht deze routespreiding te modelleren.[14] De Commissie constateert met name bij Hilligersberg/Schiebroek dat het in figuur 1 van dit advies zichtbaar afbuigen van de vertrekroutes 06 naar het zuiden in de routemodellering maar beperkt meegenomen is. Dit leidt mogelijk tot een onderschatting van de geluidseffecten in dit gebied.

De Commissie adviseert de geluidseffecten van afwijkingen van routes beter in kaart te brengen en mogelijke mitigerende maatregelen te onderzoeken.

2.2 Veiligheid

Vliegveiligheid

Luchtverkeersleiding Nederland heeft per 1 juli 2025 bepaalde VFR-routes (Visual Flight Rules, vliegen op zicht) geschorst in verband met vliegveiligheid.[15] Deze schorsing volgde op een onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid naar een bijna-botsing van twee kleine (vierpersoons) vliegtuigen op het punt waar een naderings- en vertrekroute elkaar

[13] Hinder en slaapverstoring van vliegtuiggeluid in 2024. Blootstelling-responsrelaties voor burgerluchthavens en militaire luchthavens in Nederland, RIVM 2026, 2026-0054.

[14] Gemodelleerde routes zie figuur 13 en 14 deelrapport Geluid; Gevlogen routes: figuur 12-4 in Hoofdrapport.

[15] Pagina 54, Effect van routemodellering, MER hoofdrapport.

kruisen.[16,17] Het rapport wijst op de verantwoordelijkheid die de verkeersleiding heeft voor het voorkomen van botsingen tussen klein verkeer dat binnen de CTR (Controlled Traffic Region, controle zone) op zicht vliegt. De verkeersleiding zag dat als de verantwoordelijkheid van de bemanningen zelf.

Het MER (hoofdrapport paragraaf 4.9) vermeldt weliswaar het schorsen van routes, maar gaat nog niet in op:

- de consequenties daarvan voor het veilig functioneren van RTHA;
- de veiligheidseffecten van routewijzigingen op externe veiligheid;
- welke maatregelen RTHA en de verkeersleiding hebben genomen en overwegen te nemen om botsingen te voorkomen en hoe deze verantwoordelijkheid van de verkeersleiding wordt ingevuld.

Hierdoor zijn de vliegveiligheidsapecten voor RTHA nog niet volledig in kaart gebracht.

De Commissie adviseert de ontbrekende informatie op het gebied van vliegveiligheid, de gevolgen ervan voor externe veiligheid en de mogelijke mitigerende maatregelen te onderzoeken en te presenteren.

Externe veiligheid

Uit het deelonderzoek externe veiligheid[18] blijkt dat met name de 10^{-5} en 10^{-6} PR contouren nagenoeg gelijk blijven qua oppervlak bij de verschillende alternatieven. Binnen de 10^{-5} en 10^{-6} PR-contour is een aantal gebouwen aanwezig die op twee bedrijventerreinen in het verlengde van de start- en landingsbaan staan. Uit een nadere inventarisatie blijkt dat er geen woningen binnen de 10^{-5} PR-contour aanwezig zijn. Voor alle beschouwde scenario's wordt voldaan aan de gestelde grenswaarden. Uit berekeningen van het groepsrisico blijkt dat deze voor de verschillende onderzochte alternatieven niet of nauwelijks van elkaar verschillen.

Aanvullend is gekeken naar gevaarlijke stoffen en risicovolle inrichtingen in de omgeving. Er is geen wettelijke normering voor de cumulatie van risico's van de luchtvaart en van activiteiten met gevaarlijke stoffen. Uit de inventarisatie van risicovolle inrichtingen in de omgeving van de luchthaven blijkt dat enkele risicovolle bedrijven binnen de 10^{-8} PR-contour liggen. De Commissie merkt op dat:

- voor (beperkt) kwetsbare objecten een andere definitie wordt gebruikt[19] dan waarnaar verwezen wordt, het Besluit burgerluchthavens. Dit leidt tot verschillen in het aantal aanwezige (beperkt) kwetsbare objecten binnen de berekende risicocontouren;
- voor de analyse van het groepsrisico gebruik wordt gemaakt van het populatiebestand dat met het rekenprogramma GEVERS meegeleverd is. Dit bestand heeft een peildatum 2018, terwijl ook actuele data beschikbaar zijn;
- het beeld van de gevaarlijke stoffen en risicovolle inrichtingen in de omgeving niet compleet is. Er zijn propaan-/propeentanks in de directe omgeving aanwezig. Daarnaast worden ondergrondse buisleidingen en transportroutes met gevaarlijke stoffen niet benoemd.

[16] https://onderzoeksraad.nl/wp-content/uploads/2024/11/Samenvatting-bijna-botsing-in-de-Rotterdam-CTR.pdf.

[17] Op hetzelfde punt hebben eerder bijna botsingen plaatsgevonden. Commission Implemending regulation (EC) 2020/469 ATS.TR.100 Doelstellingen van de luchtverkeersdiensten (ATS) Luchtverkeersdiensten beogen: (a) botsingen tussen luchtvaartuigen te voorkomen.

[18] Rapport 29 september 2025 met kenmerk : ehrd231211rap/sM/kd.

[19] Deelrapport externe veiligheid.

Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) heeft in haar contra-expertise rapportage een aantal zaken benoemd die van invloed kunnen zijn op de rekenresultaten. Dit gaat met name over enkele specifieke vliegroutes van lichte luchtvaartuigen en de toepassing van de meteotoeslag. Het is niet duidelijk of deze opmerkingen reeds zijn verwerkt.

De Commissie beveelt aan de meest actuele data te gebruiken voor de berekeningen en aan te geven hoe de opmerkingen van NLR zijn verwerkt. De verschillen zijn naar verwachting van de Commissie relatief klein, waardoor de invloed op de beslisinformatie eveneens klein zal zijn.

2.3 Relatie besluit en onderzoek milieueffecten

Vlootsamenstelling en mogelijke invloed op stikstofdepositie

Het MER bevat veel informatie over stikstofdepositie ten gevolge van de alternatieven. Ten aanzien van het VKA wordt geconcludeerd dat geen toename van depositie op (naderend) overbelaste Natura 2000-gebieden plaatsvindt ten opzichte van het maatwerkvoorschrift.[20] Het nieuwe luchthavenbesluit maakt immers geen wijziging van de infrastructuur (zoals baanverlenging) mogelijk. Ook kan de omvang van de exploitatie door het besluit niet toenemen, zo stelt het MER. Het MER gaat uit van een begrenzing van de totale stikstofemissie van 88,8 ton/jaar.[21]

Voor de bepaling van de stikstofemissie van het vliegen op RTHA wordt voor het VKA uitgegaan van een bepaalde vlootmix. Deze is voor het startjaar anders dan voor het zichtjaar, omdat in het laatste geval de grenswaarden met ruwweg 1,5 dB aangescherpt zijn.[22] Deze aanscherping wordt mogelijk gemaakt door modernisering van de vloot, met name de inzet van stillere vliegtuigen.

Echter, in de periode tot het zichtjaar zal de reeds in gang gezette vlootvernieuwing met stillere toestellen doorgaan zonder dat de nieuwe geluidgrenswaarden gelden. Dit biedt ruimte tot 2035 om grotere en zwaardere toestellen zoals bijvoorbeeld de Airbus 321 NEO in te zetten.[23] Het MER houdt hiermee ten onrechte geen rekening. Grotere toestellen emitteren namelijk meer stikstofverbindingen waardoor de stikstofdepositie per beweging kan toenemen. Deze ontwikkeling in de vlootmix kan zo leiden tot een toename van de NO_X-emissie en -depositie ten opzichte van de natuurreferentie. De toename kan tot negatieve

[20] Door de minister voor Natuur en Stikstof zijn op 16 juni 2024 maatwerkvoorschriften aan RTHA opgelegd voor een Natura 2000-activiteit van nationaal belang als genoemd in artikel 4.12, tweede lid, van het Omgevingsbesluit. Deze voorschriften, waarmee de stikstofemissie is begrensd op 88,8 ton/jaar, zijn op 16 april 2026 door de Rechtbank Gelderland vernietigd. De natuurreferentie waarop de maatwerkvoorschriften gebaseerd waren, is echter in stand gelaten door deze uitspraak.

[21] Deze grens is zowel in de maatwerkvoorschriften als in de brief van RVO, gepubliceerd op 26 juni met kenmerk BZ007095 en BZ007097 aangehouden.

[22] Pagina 100, ontwerp-Luchthavenbesluit: Met de eis van 21 EPNdB wordt nog steeds geborgd dat de nieuwste vliegtuigtypes die gebruik (gaan) maken van de luchthaven Rotterdam daar kunnen vliegen. Het gaat dan bijvoorbeeld om alle types van de Airbus A320 NEO, A321 NEO en de Boeing 737 MAX.

[23] Hoewel de lengte van de startbaan in RTHA te kort is voor een Airbus 321NEO met nominaal MTOW (maximum takeoff mass, maximaal startgewicht) kan dit type met een lager startgewicht, bijvoorbeeld door minder brandstof, toch veilig gebruik maken van de baan.

effecten leiden in omliggende (naderend) overbelaste Natura 2000-gebieden. Die gevolgen zijn nu niet in beeld gebracht.

Na 2035 verandert de situatie. Door de aanscherping van de geluidgrenswaarden komt er minder ruimte voor grotere vliegtuigen. Mogelijk werkt dat door in (minder) stikstofemissie. Dit is nog niet in beeld gebracht in het MER. Beschouw in het MER welke stikstofemissie na 2035 mogelijk is, binnen de aangescherpte geluidsruimte en of en in hoeverre dit binnen de referentiesituatie valt.

Volgens de natuurwetgeving moet worden uitgesloten dat de vlootvernieuwing zal leiden tot verslechtering van beschermde natuurgebieden. Dit kan aan de hand van een gevoeligheidsanalyse van een 'worst case'-scenario voor vlootvernieuwing. Dit inzicht ontbreekt nog. Ook is onduidelijk of en welke maatregelen beschikbaar zijn (in combinatie met de in het MER genoemde jaarlijkse monitoring) om een eventuele toename van stikstofdepositie tijdig te voorkomen en hoe die maatregelen kunnen worden ingezet.

De Commissie adviseert te laten zien welke NO_X-emissie (zonder nadere maatregelen) maximaal mogelijk is als gevolg van de mogelijke vlootsamenstelling binnen de geluidsgrenswaarden tot het zichtjaar en na het zichtjaar. Bijvoorbeeld aan de hand van een gevoeligheidsanalyse. Toets deze aan de maximale emissie aan de (op grond van de natuurreferentie) toegestane emissie. Geef aan welke maatregelen beschikbaar zijn om overschrijding te voorkomen en hoe (snel) die maatregelen indien nodig ingezet kunnen worden.

Geluidseffecten kleine luchtvaart

De Commissie constateert dat in het luchthavenbesluit (artikel 7) geen separate begrenzingen[24] in aantallen bewegingen of geluidbijdragen opgenomen zijn voor de kleine luchtvaart (waaronder sportvliegtuigen). Wel zijn restricties opgenomen voor de gebruikstijden.[25] Deze restricties lijken (deels) tegemoet te komen aan de zorgen van omwonenden. Zij zeggen in de zienswijzen met name in het weekend hinder te ondervinden van circuitvluchten. Zowel in het MER als in de toelichting bij het Luchthavenbesluit is het aantal van 27.980 vluchten voor de general aviation gebruikt.

De bijdrage van de kleine luchtvaart aan de berekende L_{den}-waarde is klein, waardoor het begrenzend effect van de handhavingspunten op de baankoppen beperkt is. De Commissie beveelt aan in beeld te brengen welke omvang van de kleine luchtvaart maximaal mogelijk is binnen het luchthavenbesluit, zowel in termen van aantallen als verzwaring van toestellen. Aan de hand daarvan kunnen de geluideffecten in beeld gebracht worden. Of maak aannemelijk dat het gebruikte aantal en vlootmix redelijkerwijs niet overschreden kan worden binnen de regels van het luchthavenbesluit en de operationele randvoorwaarden van het luchthavenbesluit. Besteed vervolgens aandacht aan de mogelijke mitigerende maatregelen.

[24] De bijdrage van de kleine luchtvaart is opgenomen in de (actuele) L_{den} berekeningen. De oude BKL-contour (Belastingeenheid Kleine Luchthaven, 47 dB(A)) is vervallen en de geluidbijdrage van de kleine luchtvaart is nu verdisconteerd in de nieuwe L_{den} geluidgrenswaarden.

[25] Circuitvliegen is toegestaan op werkdagen na 08.00 en voor 18.00 uur en op zaterdagen na 09.00 en voor 13.00 uur. Op zondagen zijn deze vluchten niet toegestaan.

Relatie tussen contouren milieueffectrapport en luchthavenbesluit

Het doel van het MER is de gevolgen van het besluit voor het milieu te beschrijven zodat het milieubelang een volwaardige rol kan innemen bij de besluitvorming. De Commissie constateert echter dat tussen de effectbeschrijving van het VKA in het MER en de overeenkomstige geluidscontouren in het luchthavenbesluit kleine doch significante verschillen bestaan. De geluidscontouren in de bijlagen van het luchthavenbesluit lijken een kleiner oppervlak te omvatten dan die in het MER. Omdat de in het luchthavenbesluit gepresenteerde contouren binnen de contouren van het VKA vallen, is aannemelijk dat de geluidseffecten van het besluit ook vallen binnen de bandbreedte die in het MER is onderzocht. De Commissie beveelt aan bij het besluit duidelijk te maken hoe de geluidcontouren zich tot elkaar verhouden en wat dat betekent voor de milieueffecten.

2.4 Monitoring en evaluatie

Het luchthavenbesluit wordt voor onbepaalde tijd vastgesteld. Het MER gaat uitvoerig in op de situatie tot 2035 en laat daarvoor berekeningen zien. Voor de situatie na aanscherping van de grenswaarden zijn minder gegevens bekend. Dat komt omdat - aldus het MER - niet te beoordelen is of en in welke mate de ontwikkeling van de luchtvaart beïnvloed wordt door toekomstige ontwikkelingen. Het MER noemt bijvoorbeeld de inzet van duurzame brandstof, elektrisch vliegen van het lesverkeer en de Luchtruimherziening.

Dat in het MER geen berekeningen opgenomen zijn voor onzekere situaties is goed te volgen. Wel moet de onzekerheid van de effecten op een andere manier geadresseerd worden in het MER, omdat het voornemen voor onbepaalde tijd geldt. Wanneer geen analyse mogelijk is, zoals het MER aangeeft, dan moet het MER maatregelen beschrijven waarmee effecten in de gaten gehouden worden en waarmee bijgestuurd kan worden. Daarvoor is een monitorings- en evaluatieplan nodig.

Onderzoek piekgeluidniveaus nader

De Commissie constateert dat in het MER uitvoerig is gekeken naar de maximale geluidniveaus (piekgeluidniveaus), wat (nog) geen staande praktijk is voor geluidonderzoek voor luchthavens. Deze informatie biedt nieuwe en nuttige inzichten. De Commissie doet hierna enkele aanbevelingen om het onderzoek naar piekgeluidniveaus te verfijnen. Dit kan leiden tot inzichten in maatregelen die de leefomgeving kunnen verbeteren, wat ook bijdraagt aan het doel van de luchthaven.

In het MER is uitvoerig gekeken naar de maximale geluidniveaus, in de zogenaamde NA-waarden[26], zowel in specifieke locaties als gemiddeld rondom de L_{den} geluidcontouren van 48 dB(A) en 40 dB(A). Ook is met name direct rondom de genoemde geluidcontouren gekeken naar uitsplitsing van de NA-waarden voor de verschillende etmaalperioden, te weten de dag-, avond- en nachtperiode. Het is goed dat het MER deze informatie toont en deze uitsplitst naar etmaalperiode (dag, avond, nacht) en locaties. Dit komt tegemoet aan inzichten dat het aantal passages en de hoogte van piekgeluiden de hinderbeleving beïnvloeden. Ook uit de zienswijzen blijkt dat omwonenden behoefte hebben aan informatie over piekgeluiden.

[26] Number Above geeft aan hoeveel vluchten per etmaal of nacht een specifiek piekgeluidsniveau overschrijden.

Er zijn locaties binnen de 48 dB(A) geluidcontour[27], die veel buitenruimten hebben. Op deze locaties is sprake van hogere geluidbelasting omdat ze niet op de bovengenoemde geluidcontour liggen, maar erbinnen.[28] Uit de resultaten van het onderzoek kan worden afgeleid dat daar de maximale piekgeluidniveaus (ruim) ca 80 - 85 dB(A) bedragen. Dat wordt ook bevestigd door geluidmetingen in de omgeving door de DCMR Milieudienst Rijnmond.[29] Dit zijn hoge geluidniveaus, die nadere aandacht verdienen.

Ook in de zienswijzen wordt veelvuldig gewezen op de aanwezigheid van hoge piekgeluidniveaus en de effecten daarvan op de ondervonden hinder. De Commissie adviseert voor de monitor om juist ook voor de locaties met een relatief hoge geluidbelasting de uitsplitsing van de NA-waarden in de verschillende etmaalperioden (dag-, avond- en nachtperiode) te maken. Daaruit kan - per locatie - blijken of er delen van de etmaalperiode zijn die veel baat hebben bij verdere maatregelen. Dit onderzoek kan een bijdrage leveren aan de verbetering van de leefomgeving en het draagvlak voor maatregelen.

Luchtruimherziening en spreiding in vliegpaden

De mogelijk gunstige invloed van routewijzigingen en verandering van start- en landingsprocedures zijn niet in beeld gebracht, zo staat in het concept-luchthavenbesluit. De Commissie beveelt aan daar alsnog aandacht aan te besteden. Het MER kan daarmee mogelijk voorsorteren op veranderingen die voorvloeien uit de Luchtruimherziening.

Het MER laat zien dat de grondpaden van zowel het naderende als het vertrekkende verkeer aanzienlijk spreiden (figuur 1 van dit advies). Ook zijn naderingshoogtes in het algemeen laag en dus ongunstig voor de omgeving. Dit is ook meegenomen in de modellering van de routes en profielen in de geluidsberekeningen. De ervaring bij Schiphol leert dat door meer precieze routes te vliegen in een aantal gevallen effectief woonbebouwing vermeden kan worden en hoger aanvliegen tot lagere geluidsniveaus op de grond leiden. Uit informatie van de initiatiefnemer blijkt dat dit bij RTHA niet goed mogelijk is door de overheersende invloed die verkeer van en naar Schiphol heeft op de gevlogen routes en hoogteprofielen.

Om meer inzicht te verkrijgen over maatregelen die de leefomgeving kunnen verbeteren, beveelt de Commissie aan de spreiding van vliegpaden verder te bestuderen. Denk aan het verschuiven van RIVER in westelijke richting, om voor RTHA de routes en naderingsprofielen voor geluidhinder te optimaliseren Daarmee staat de luchthaven gesteld voor de Luchtruimherziening. Wanneer aanpassing mogelijk is, kan de monitor eraan bijdragen dat het Luchthavenbesluit erop aangepast wordt en dat dit op transparante wijze gebeurt.

Onderzoek effect toevoegen of verschuiven handhavingspunten

Het vliegverkeer op RTHA wordt afgehandeld in de dichtbebouwde noordrand van Rotterdam. Om hinder voor de omwonenden te begrenzen zijn vertrekroutes zodanig vormgegeven dat deze de woonbebouwing zoveel mogelijk mijden, zoals de vertrekroutes 06 west en 24 west.

---

[27] Zie figuur 50 in Bijlage 4 MER Luchthavenbesluit Rotterdam Deelrapport Geluid, waar de 27 locaties zijn weergegeven waar de NA-waarden zijn berekend. Binnen de 48 dB(A) L_{den}-geluidcontour liggen Bergschenhoek (locatie 3), Hilligersberg (locatie 1) en Overschie (locatie 2).

[28] Zie ook Antoine de Schipper, Charlotte Sederel. 2026. Belevingsonderzoek Rotterdam The Hague Airport 2025: Rapportage - 3 maart 2026. 2026-7294-VG. Louis Bolk Instituut.

[29] Melding rondom Rotterdam The Hague Airport, Jaarrapport 2024: https://www.dcmr.nl/sites/default/files/2025-03/Jaarrapport%20meldingen%20RTHA%202024.pdf.

In bijlage 11[30] is op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderzocht wat het effect is van de toevoeging van handhavingspunten op concrete locaties, om zo de omgeving tegen geluidbelasting te beschermen.

De Commissie adviseert als onderdeel van de monitoring te onderzoeken of de toevoeging of verschuiving van handhavingspunten voldoende bijdraagt aan de bescherming van woongebieden.[31] Onderzoek, wanneer de bescherming onvoldoende zou blijken, welke maatregelen mogelijk zijn om woongebieden beter te beschermen, met name voor Schiedam Noord en Hilligersberg/Schiebroek zou dit relevant kunnen zijn. De handhaving van de grenswaarden dient naar de mening van de Commissie uitgevoerd te worden op basis van de werkelijk gevlogen routes en profielen om een zo goed mogelijke representatie van het werkelijk optredende geluidsniveau te verkrijgen.

De Commissie adviseert een monitorings- en evaluatieplan op te zetten met daarin:
- de effecten en mogelijke mitigerende maatregelen ná 2035, tenzij dit vooraf in beeld gebracht kan worden;
- mogelijke maatregelen die de leefomgeving kunnen verbeteren, met name door het onderzoek naar piekgeluidniveaus te verfijnen als onderdeel van de monitoring.

2.5 Overige informatie

(Potentieel) Zeer Zorgwekkende Stoffen

In het deelonderzoek zijn de emissies van verschillende (potentieel) ZZS (Zeer Zorgwekkende Stoffen) in kaart gebracht. Ook is het effect op de concentratie van benzeen op kaart gezet (Figuur 11, bijlage luchtkwaliteit). De concentraties voor benzeen liggen onder de norm. Voor andere (potentieel) ZZS zijn de concentraties echter niet weergegeven. Om de transparantie te vergroten en om een volledig beeld te geven van de milieugevolgen is het in kaart brengen van de concentraties voor de andere (potentieel) ZZS nodig. In de zienswijzen wordt hier ook om gevraagd.

De Commissie adviseert voor de andere (potentieel) Zeer Zorgwekkende Stoffen de gevolgen in kaart te brengen voor wat betreft concentraties. Zo kan beoordeeld worden hoe deze stoffen zich verhouden tot het maximaal toelaatbare risico en welke mitigerende maatregelen van toepassing kunnen zijn.

Stikstofdepositie

In de emissie- en luchtkwaliteitsbijlage wordt in paragraaf 6.1.5 ingegaan op de kennisleemte voor stikstofemissie boven 3.000 voet. Dit komt niet terug in het hoofddocument. De Commissie beveelt aan ook deze kennisleemte op te nemen in het hoofddocument, voor een compleet beeld. Omdat de informatie wel in het MER beschikbaar is, is er geen sprake van ontbrekende informatie voor het besluit.

[30] Advies handhavingspunten Luchthavenbesluit Rotterdam, december 2025, Adecs.

[31] De vliegroutes zijn géén onderdeel van het Luchthavenbesluit RTHA. Met grenswaarden en handhavingspunten kan de luchthaven de routes en procedures enigszins beïnvloeden. Deze vraag wordt belangrijker wanneer de Luchtruimherziening is doorgevoerd.

Vergelijkingskaarten

Vergelijkingskaarten luchtkwaliteit voor alternatief 2-4 met de referentiesituatie zijn niet gemaakt, zo is gebleken uit navraag bij het bevoegd gezag. De Commissie beveelt aan dergelijk kaartmateriaal wel beschikbaar te maken, omdat het inzicht geeft aan belanghebbenden over hun directe omgeving. Dit sluit ook aan bij de informatiebehoefte van omwonenden, zoals uit de zienswijzen blijkt én bij de insteek van de luchthaven om transparantie te bieden.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Meer informatie over de Commissie en over haar werkwijze vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:
dr. Gijs-Jan van Blokland
ing. Christiaan Dahrs
Ir. Ing. Ferry Koopmans
dr. Wouter Lefebvre
Marianne Schuerhoff MSc (secretaris)
ing. Rob Vogel
mr. ing. Gijsbert Jan Vogelaar
ir. Harry Webers (voorzitter)

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffect-rapport (MER) vereist kunnen zijn. Uit Bijlage V van het Omgevingsbesluit onder de Omgevingswet volgt om welke projecten het gaat. Voor deze procedure gaat het om het project J7 "de intensivering of wijziging van het gebruik van de luchthaven". Daarom wordt een project-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Initiatiefnemer besluit

Rotterdam The Hague Airport.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag tot en met 25 juni 2026 heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer 3537 in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de Milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e info@commissiemer.nl
w commissiemer.nl