

## Notitie

**Aan**

Participanten DCMR

**Datum**

9-4-2026

**Auteur**

Thelma Schuring

**Onderwerp**

Advies aanvraag luchthavenbesluit RTHA

Vanwege bestuurlijke en publieke belangstelling voor zaken die met de luchthaven te maken hebben, informeren wij u over de aanvraag luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA). Deze aanvraag is eind september 2025 door luchthaven RTHA ingediend bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Op 20 maart 2026 is de ontwerpbeschikking gepubliceerd. Het ministerie van I&W is vergunningverlenende instantie. De Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T), onderdeel van het Ministerie van I&W is de handhavende instantie. De termijn om een zienswijze in te dienen loopt vanaf publicatie van de ontwerpbeschikking. DCMR dient zelf geen zienswijze in. De informatie uit deze notitie kan gebruikt worden bij het opstellen van een zienswijze.

Vanuit onze missie, visie en taak voor onze participanten hebben wij ons vooral geconcentreerd op de inhoud van het Milieueffectrapport (MER) dat bij de aanvraag is gevoegd. Een MER geeft vooraf inzicht in de milieueffecten van de voorgenomen activiteiten en reële alternatieven. Op basis hiervan kan het bevoegd gezag deze milieuinformatie meewegen in de besluitvorming over de aanvraag en eventuele randvoorwaarden en maatregelen benoemen in het luchthavenbesluit. Het MER is overzichtelijk en navolgbaar waardoor het prettig leesbaar is. Gedurende het proces zijn de eerste vijf alternatieven, zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, aangescherpt. Hierdoor voldoen deze nu aan de vooraf vastgestelde doelstellingen. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een voorkeursalternatief. Hierin is een mix beschreven waarin zowel innovatie als het maximum aantal vluchtbewegingen, maar ook de maximale geluidsbelasting en luchtkwaliteit verankerd zijn.

Uit de thema's in het MER hebben wij twee thema's geselecteerd waarvan wij denken dat aanpassing of aanvulling van informatie helpt om tot een goede beschikking te komen. Het zijn daarmee onderdelen die wat ons betreft passend zijn op te nemen in een zienswijze. Deze onderdelen, te weten geluid en lucht, lichten wij hieronder beknopt toe.

## Geluid

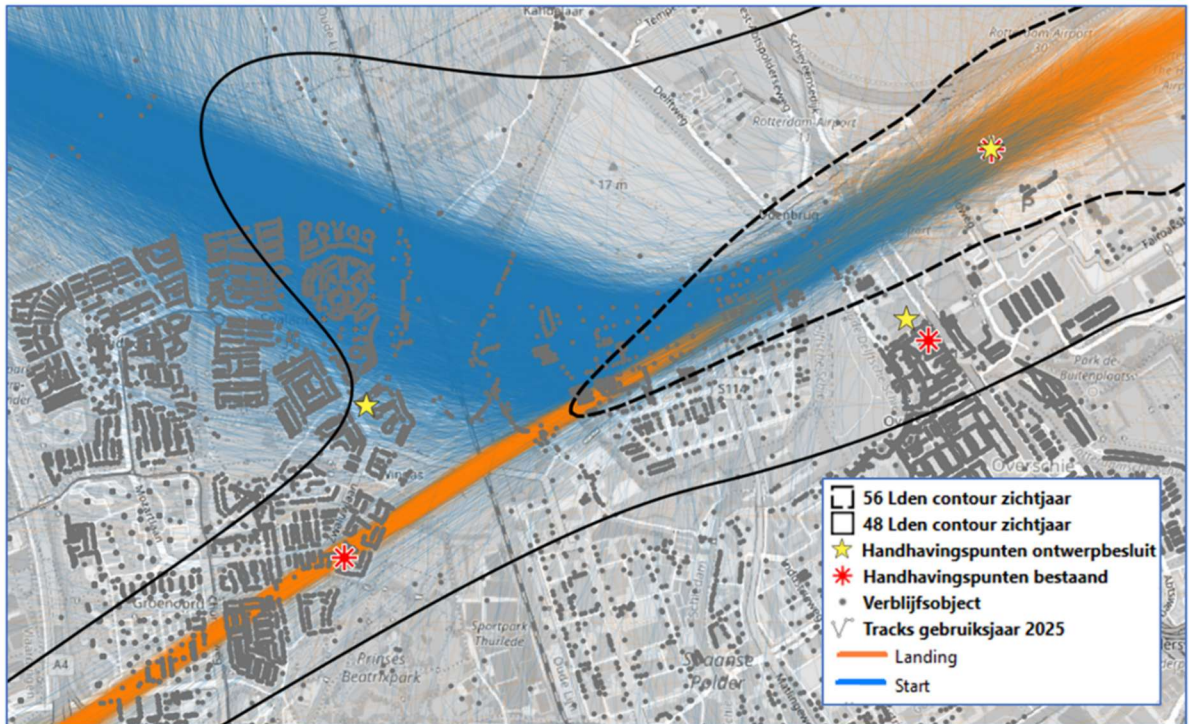
Voor omwonenden is van belang wat zij de komende jaren aan vliegtuiggeluid kunnen verwachten. In het MER wordt op een aantal locaties voor meerdere varianten inzicht gegeven in het jaargemiddelde geluidniveau (in Lden) en het aantal pieken boven 65 dB(A).

In het MER is voor het bepalen van het geluid van de vliegtuigen en helikopters gerekend met een conceptversie van de rekenmethode. Voor het ontwerp luchthavenbesluit is gerekend met een model met mogelijk een andere versie van de rekenmethode en/of een iets gewijzigde invoer. Hierdoor zijn de resultaten gewijzigd t.o.v. het MER. In het definitieve luchthavenbesluit worden een nieuwe set geluidscontouren en een nieuwe set handhavingspunten opgenomen. De locatie van de handhavingspunten wordt bepaald door het Ministerie van I&W, waarna met het model de nieuwe grenswaarden worden bepaald.

Wij vinden het van belang verder te kijken dan de uitkomsten van de methodes en modellen en de opgedane kennis en ervaring in het gebied mee te nemen in het overwegen van aantallen en locaties van de handhavingspunten. Ons advies op hoofdlijnen is:

- Wij adviseren dat er voldoende handhavingspunten op goed overwogen locaties komen zodat omwonenden in omliggende gemeenten duidelijkheid krijgen over de maximale geluidbelasting. Wij adviseren om hiervoor minimaal 10 extra (bovenop de bestaande 6) handhavingspunten te hanteren om de geluidbelasting op omliggende gemeenten goed in beeld te brengen. Mogelijk zijn de locaties zoals opgenomen in het huidige ontwerp luchthavenbesluit niet voldoende om de maximale geluidbelasting voor omwonenden bij veelvuldig afwijkende vluchten in beeld te brengen. Zie als voorbeeld figuur 1 met de routes van landingen in oranje en de routes van starten in blauw, ten opzichte van de bestaande handhavingspunten (rood) en de geplande handhavingspunten (geel).
- Wij adviseren dat de huidige zes handhavingspunten allen worden doorgezet om toe- en afnames op langere termijn in beeld te kunnen brengen en transparant te kunnen zijn naar omwonenden. In het huidige ontwerp luchthavenbesluit is hier niet voor alle zes handhavingspunten in voorzien.
- Wij adviseren om aandacht te vragen voor het maatschappelijk verkeer (helikopters). Doordat hier wordt uit gegaan van aantallen vluchten en niet van geluidgrenswaarden, is het niet duidelijk wat omwonenden jaarlijks aan pieken en jaargemiddelden kunnen verwachten en is er straks geen inzicht in wat ze aan geluidbelasting hebben gekregen. Wij adviseren voor het maatschappelijk verkeer jaarlijkse monitoring en hier een evaluatiemoment aan te koppelen.

Figuur 1: Verschil in bestaande handhavingspunten (rood) en nieuwe handhavingspunten (geel) t.o.v. verblijfsobjecten, vluchtpaden landing (oranje) en vluchtpaden start (blauw) van het gebruiksjaar 2025 in omgeving Schiedam



## Lucht

Voor lucht kan worden gesteld dat alle varianten voldoen aan de grenswaarden. Zonder afbreuk te doen aan dat algehele beeld, raden wij aan het MER op een aantal punten aan te vullen. Met deze aanvulling komt de bijdrage van de luchtvaart op de luchtkwaliteit beter in beeld en wordt ook het effect op de luchtkwaliteit van de verschillende varianten specifiek. Wij adviseren het volgende:

- Aanvulling van de gegevens waarbij inzicht wordt gegeven in de bijdrage van de luchthaven aan de luchtkwaliteit (specifiek voor fijnstof en stikstofdioxide) en het verwerken hiervan in de scores voor de varianten.
- Meer inzicht geven in het meenemen van rijkswegen in berekeningen, zowel welke rijkswegen wel of niet zijn meegenomen (bijvoorbeeld de verlengde A16) als de wijze van toetsing aan de omgevingswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide, alleen bij toetspunten. En het verwerken hiervan in de scores van de varianten.