

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20906
2500 EX Den Haag

Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland
Laan van Nieuw Oost-Indië 131E
2593 BM Den Haag

Datum 29 april 2026
Onderwerp Zienswijze op ontwerp Luchthavenbesluit RTHA

Geachte minister,

Natuurmonumenten, KNNV Natuurlijk Delfland, KNNV Natuurlijk Rotterdam e.o., KNNV Natuurlijk Waterweg-Noord, Natuur- en Vogelwacht Rotta, de Vereniging voor Natuur- en Milieubescherming Pijnacker én de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland hebben kennisgenomen van het ontwerp-Luchthavenbesluit (LHB) voor Rotterdam The Hague Airport.

Wij maken gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen, gezien de grote impact van het luchthavengebruik op natuur, leefomgeving en gezondheid in Zuid-Holland.

Wij erkennen dat het ontwerp op onderdelen een stap vooruit zet t.a.v. het vigerende LHB, onder meer door het werken met een aantalsnorm, aanscherpingen in de randen van de dag en de introductie van een wijzigingsbevoegdheid. Tegelijkertijd zijn wij van mening dat het ontwerp-LHB op cruciale punten tekortschiet in het borgen van een gezonde en toekomstbestendige leefomgeving.

Hieronder lichten wij onze belangrijkste punten toe.

Ontwikkelruimte en innovatie: gebaseerd op aannames, niet op bewezen effecten

Het ontwerp-LHB gaat uit van een standstill tot circa 2030, gevolgd door ontwikkelruimte voor extra vliegbewegingen, gekoppeld aan innovatie en vlootvernieuwing.

Hoewel het LHB inzet op stillere en schonere vliegtuigen, constateren wij dat:

- deze effecten grotendeels gebaseerd zijn op verwachtingen over technologische ontwikkeling;
- er geen overtuigende onderbouwing is dat deze ontwikkeling leidt tot een daadwerkelijke afname van hinder bij gelijkblijvend of groeiend verkeersvolume;
- aannames over bijvoorbeeld het gebruik van duurzame brandstoffen (SAF) momenteel niet realistisch schaalbaar zijn.

Daarmee ontstaat het risico dat groei wordt toegestaan op basis van onzeker toekomstperspectief, terwijl de effecten op de leefomgeving in het heden plaatsvinden.

Wij verzoeken daarom:

- geen aanvullende ontwikkelruimte toe te staan zolang niet aantoonbaar en in de praktijk is bewezen dat sprake is van structurele verbetering van de leefomgevingskwaliteit (m.n. geluid en luchtkwaliteit) en een netto reductie van de emissies van broeikasgassen;
- het voorzorgsbeginsel leidend te maken bij besluitvorming onder onzekerheid.

Natuur, landschap en belevingswaarde: onvoldoende geborgd in het besluit

Hoewel natuur, landschap en biodiversiteit worden behandeld in het MER, constateren wij dat deze waarden:

- niet expliciet en toetsbaar zijn verankerd in het LHB zelf;
- ongeschikt blijven aan de systematiek van geluidscontouren (Lden);
- en onvoldoende worden meegenomen in de daadwerkelijke beleidsafweging.

Dit is met name problematisch voor gebieden zoals Midden-Delfland, waar rust, stilte en open landschap kernkwaliteiten zijn. Verstoring door luchtvaart is daar niet alleen een kwestie van geluidsbelasting, maar ook van beleving, visuele verstoring en frequentie van passages.

Wij verzoeken daarom:

- natuur- en landschapswaarden expliciet en toetsbaar te borgen in het LHB;
- belevingskwaliteit en stilte volwaardig onderdeel te maken van de afweging, naast de bestaande geluidsnormen.

Geluidssystematiek en ervaren hinder: gebrek aan aansluiting met werkelijkheid

Het LHB baseert bescherming van omwonenden primair op jaargemiddelde geluidscontouren (Lden). Wij constateren dat deze systematiek:

- onvoldoende recht doet aan de feitelijke hinder zoals die door bewoners wordt ervaren;
- geen rekening houdt met piekbelasting, herhaalde passages en onverwachte concentraties van vliegverkeer;
- en daarmee belangrijke aspecten van leefkwaliteit buiten beeld laat.

Juist deze factoren bepalen in sterke mate de ervaren hinder en de maatschappelijke acceptatie van luchtvaart.

Wij verzoeken daarom:

- de systematiek aan te vullen met indicatoren voor piekbelasting, frequentie en spreiding van vluchten;
- monitoring en beleid beter te laten aansluiten op daadwerkelijk ervaren hinder.

Routegebruik en routeafwijkingen: essentieel maar onvoldoende geborgd

Uit het ontwerp en de toelichting blijkt dat vliegtuigen regelmatig afwijken van de vastgestelde routes en dat dit mede wordt veroorzaakt door de interactie met het luchtruim rond Schiphol.

Tegelijkertijd constateren wij dat:

- het LHB geen concrete normen stelt voor het maximaal toelaatbare aandeel routeafwijkingen;
- en dat daarmee een belangrijke bron van hinder voor omwonenden onvoldoende wordt gereguleerd.

Wij verzoeken daarom:

- routegebruik en routeafwijkingen expliciet onderdeel te maken van normstelling en handhaving binnen het LHB;
- en te komen tot concrete en afdwingbare normen voor het maximaal toelaatbare aandeel afwijkingen.

Randen van de dag en positievluchten: bescherming moet leidend zijn

Het ontwerp bevat beperkingen voor nachtluchten en de randen van de dag. Tegelijkertijd constateren wij dat:

- uitzonderingen en verschuivingen kunnen leiden tot concentratie van hinder in de vroege ochtend en late avond;
- en dat het aantal toegestane positievluchten hoger ligt dan eerder in het participatietraject is gecommuniceerd.

Voor omwonenden zijn juist deze tijdvakken van groot belang voor rust, gezondheid en leefkwaliteit.

Wij verzoeken daarom:

- uitzonderingen in de randen van de dag tot een minimum te beperken;
- en het aantal positievluchten strikt te begrenzen en waar mogelijk verder te reduceren.

Gezondheid en leefomgeving: geen dragend besluitcriterium

Hoewel gezondheid wordt behandeld in het MER, constateren wij dat:

- gezondheidseffecten geen volwaardig en doorslaggevend criterium vormen in de besluitvorming;
- en dat effecten zoals stress, slaapverstoring en langdurige blootstelling onvoldoende zwaar worden meegewogen.

Dit staat op gespannen voet met het uitgangspunt van een gezonde leefomgeving, zoals verankerd in de Omgevingswet.

Wij verzoeken daarom:

- gezondheid expliciet als dragend criterium op te nemen in het LHB;
- en bij twijfel of onzekerheid te kiezen voor bescherming van de leefomgeving.

Conclusie

Samenvattend constateren wij dat het ontwerp-LHB belangrijke stappen zet, maar op essentiële punten onvoldoende waarborgen biedt voor natuur, gezondheid en leefomgevingskwaliteit.

Wij verzoeken u daarom het ontwerp aan te passen zodat de groei van RTHA niet vooruitloopt op bewezen verbetering van de leefomgevingskwaliteit en reductie van broeikasgasemissies. Daarbij is het voor ons essentieel dat effecten van geluid op de leefomgevingskwaliteit niet alleen worden ingeschat aan de hand van jaargemiddelde geluidscontouren, maar dat indicatoren worden gebruikt die beter recht doen aan de werkelijk ervaren hinder. Alleen zo worden natuur, gezondheid en beleving volwaardig geborgd en komt de bescherming van omwonenden daadwerkelijk centraal te staan.

Met vriendelijke groet,

Mede namens Natuurmonumenten, KNNV Natuurlijk Delfland, KNNV Natuurlijk Rotterdam e.o., KNNV Natuurlijk Waterweg-Noord, Natuur- en Vogelwacht Rotta, de Vereniging voor Natuur- en Milieubescherming Pijnacker



Nienke Schuil

Directeur