

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat
De heer ing. R. Tieman
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Onze referentie

MvH/RvZ/ATR4197/2026-U014

Uw referentie

Datum

28 januari 2026

Onderwerp

Aanvullende zienswijze Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport

Geachte heer Tieman,

Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft op 15 januari 2026 advies¹ uitgebracht over het *Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport (RTHA)*. Het voorstel regelt de juridische vertaling van de aanvraag van de luchthavenexploitant om onder andere 59.689 vliegtuigbewegingen op jaarbasis in het startjaar 2027 te mogen accommoderen, oplopend naar 64.069 in het zichtjaar 2035. Deze activiteiten passen binnen de ruimte van de huidige gebruiksvergunning (de Omzettingsregeling luchthaven RTHA). Daarnaast regelt het voorstel een aantal aanvullende maatregelen om luchtverontreiniging op het luchthaventerrein te verminderen.

Het advies van ATR was om het besluit niet in te indienen, tenzij met de adviespunten rekening is gehouden (dictum 3). Belangrijke redenen hiervoor waren dat de nota van toelichting onvoldoende inzicht gaf in a) de effecten en het doelbereik van de maatregelen, b) de vervolgstappen van het participatieproces en c) de regeldrukeffecten. Met deze aanvullende zienswijze reageert het college op de verwerking van de adviespunten en daarmee op het gewijzigde voorstel dat wij ontvangen hebben op 20 januari 2026.

Toetsingskader

ATR beoordeelt de regeldrukgevolgen aan de hand van het volgende toetsingskader:

1. Nuloptie (nut en noodzaak): is er een taak voor de overheid en is wetgeving het meest aangewezen instrument?
2. Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk?
3. Is gekozen voor een uitvoeringswijze die werkbaar is voor de doelgroepen die de wetgeving moeten naleven?

¹ MvH/RvZ/ATR4197/2026-U007

Contact:

Postbus 16228
2500 BE DEN HAAG

Bezoekadres: Rijnstraat 50
2515 XP DEN HAAG

info@atr-regeldruk.nl
www.adviescollegeregeldruk.nl

Tel: 070-310 86 66

4. Zijn de gevolgen voor de regeldruk volledig en juist in beeld gebracht?

1. *Nut en noodzaak*

Het college zag bij het advies aanleiding voor aandachtspunten bij de onderbouwing van nut en noodzaak van enkele specifieke bepalingen in het voorstel. Bij deze deelonderwerpen maakte de toelichting niet duidelijk wat het doelbereik en de effecten zouden zijn. Het ging daarbij om a) de nieuwe bepalingen ten aanzien van Auxiliary Power Unit (APU)² en eenmotorig taxiën, b) de grenswaarden en bepaling van een maximaal aantal vluchten (onder andere in bepaalde tijdsvakken) en c) het toekomstige aantal maatschappelijke vluchten. Het college adviseerde de effecten en het doelbereik van de nieuwe regels uit te werken door te verduidelijken hoe de nieuwe situatie zich verhoudt tot de huidige regels en de huidige uitvoeringspraktijk.

Ten aanzien van APU en eenmotorig taxiën is de toelichting beknopt aangevuld. Voor APU vermeldt het voorstel dat de gezagvoerder al kon vragen om APU zo min mogelijk te gebruiken, maar dat een wettelijke vereiste ontbreekt. Hierdoor kan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ook niet monitoren en handhaven. De nieuwe wettelijke bepaling maakt dit wel mogelijk. Ook bij de wettelijke bepaling over eenmotorig taxiën is verduidelijkt dat dit handhavingsmogelijkheden creëert voor de ILT. De gewijzigde toelichting maakt echter niet duidelijk hoe groot het huidige probleem van luchtverontreiniging op het luchthaventerrein is, mede door gebruik van APU en onvoldoende eenmotorig taxiën. Ook blijft onduidelijk in welke mate de wettelijke bepalingen zullen bijdragen aan het verminderen van emissies tijdens het taxiën. Omdat dit het doel is van de bepalingen, geeft het college in overweging de toelichting aan te scherpen en het doelbereik te verduidelijken.

Voor wat betreft de grenswaarden en aantallen (specifieke) vluchten is de toelichting aangevuld. Zo maakt het Luchthavenbesluit voor de maatschappelijke vluchten duidelijk dat een afgebakend aantal vluchten (7.540) beschikbaar is dat ruim voldoende zal zijn om het aantal geprognostiseerde vluchten van deze categorie te accommoderen. Daarnaast verduidelijkt het voorstel hoe de aantallen vluchten van verschillende categorieën en in de verschillende tijdsvakken zich verhouden tot de aantallen uit de Omzettingsregeling uit 2019. De aantallen uit 2019 gelden op dit moment als juridisch kader. Het college merkt op dat ondanks de aanvullende informatie niet geheel duidelijk is hoe de nieuwe bepalingen zich verhouden tot de praktijk c.q. het aantal vluchten in de afgelopen vijf jaar. Hoewel het maximaal aantal toegestane vluchten met het Luchthavenbesluit mogelijk niet direct wijzigt ten opzichte van de bepalingen uit 2019, kan het voor betrokkenen (bijvoorbeeld omwonenden) wel een verandering betekenen ten opzichte van de praktijk in de periode 2020-2025. Dit is bijvoorbeeld het geval als in de afgelopen jaren structureel minder is gevlogen dan het toegestane maximum. Juridisch treedt er dan geen verandering op door het Luchthavenbesluit, maar omwonenden en andere belanghebbenden kunnen wel een verandering ervaren. Daar staat tegenover dat een gelijk aantal toegestane vluchten minder geluidshinder met zich mee kan brengen door de technologische vernieuwing en stillere vliegtuigen. Om een goed beeld van deze effecten te hebben acht het college aanvullende informatie over aantallen vluchten (en geluidshinder door de vliegbewegingen) in de afgelopen jaren passend, zodat deze in de besluitvorming over het voorstel betrokken kan worden. Deze informatie acht het mede van belang, omdat het Luchthavenbesluit ook beoogt hinder voor

² De APU of hulpaandrijvingseenheid is een hulpmotor die zich in het vliegtuig bevindt en die het toestel op de grond van stroom en geconditioneerde lucht voorziet. De APU is ook nodig om motoren van het vliegtuig te starten.

betrokkenen te verminderen. Alleen een vergelijking tussen de Omzettingsregeling en het nieuwe Luchthavenbesluit (zoals volgens het bevoegd gezag is aangewezen) acht het college daarmee niet voldoende.

2. Minder belastende alternatieven

Het college had geen adviespunten over minder belastende alternatieven. Het gewijzigd voorstel geeft voor het college ook geen aanleiding voor aandachtspunten bij dit onderdeel.

3. Werkbaarheid

Het college constateerde in zijn advies dat in het voorstel informatie ontbreekt over het participatieproces dat zal plaatsvinden na de politieke besluitvorming in de Ministerraad. Daarbij gaat het onder andere om informatiebijeenkomsten die plaatsvinden parallel aan de voorhang van het voorstel bij de Tweede Kamer. Tijdens die bijeenkomsten wordt voorlichting gegeven over het besluit en kunnen betrokkenen schriftelijk of mondeling een zienswijze indienen. Ook was niet duidelijk hoe deze inbreng wordt verwerkt in het vervolg van het besluitvormingsproces. Het college concludeert dat in de gewijzigde toelichting meer informatie is opgenomen over het vervolg van het participatieproces en hoe inbreng van betrokkenen een vervolg krijgt in het besluitvormingstraject. Zo wordt van alle zienswijzen een hoofdlijnenverslag gemaakt met daarin aangegeven of deze zienswijzen tot aanpassing leiden. Ditzelfde geldt voor de inbreng gedurende de voorhangprocedure bij de Tweede Kamer, waarna het besluit voor advies aan de Raad van State wordt voorgelegd. Het college ziet geen aanleiding voor aanvullende aandachtspunten bij dit onderdeel.

4. Gevolgen regeldruk

Het college constateerde twee onduidelijkheden in de regeldrukanalyse bij het voorstel. Allereerst was onduidelijk of met het Luchthavenbesluit een voor de praktijk merkbare regeldrukafname zal optreden. Bepalend hiervoor zijn de verplichtingen die (mogelijk) eerder al met de Omzettingsregeling zijn komen te vervallen. Het gaat bij deze bepalingen bijvoorbeeld om de verplichting op grond van de Luchtvaartwet om jaarlijks een gebruiksplan voor de luchthaven op te stellen. Het gewijzigde Luchthavenbesluit verduidelijkt dat deze verplichtingen al zijn komen te vervallen met de Omzettingsregeling en dat er om die reden geen merkbare regeldrukvermindering zal optreden voor de praktijk.

Ten tweede bevat het Luchthavenbesluit maatregelen waarover het college opmerkte dat het effect (en doelbereik) onvoldoende is beschreven. Het gaat hierbij om de bepalingen ten aanzien van onder andere APU en eenmotorig taxiën. Doordat een gerichte vergelijking tussen de huidige en de nieuwe situatie ontbreekt, is ook onduidelijk in welke mate deze maatregelen regeldrukkosten met zich meebrengen. De gewijzigde versie van het Luchthavenbesluit bevat geen nadere informatie over de te verwachten regeldrukeffecten van deze maatregelen. De regeldrukanalyse is op dit punt niet aangevuld naar aanleiding van het ATR-advies. Voor onderbouwde besluitvorming over het voorstel acht het college zicht op de (regeldruk)effecten van deze maatregelen wel van belang. Daarom geeft het college nogmaals in overweging de regeldrukanalyse op dit onderdeel aan te vullen.

Samenvattend

De toelichting is naar aanleiding van het ATR-advies op onderdelen aangevuld. Voor onderbouwde besluitvorming over het voorstel acht het college aanvullende toelichting noodzakelijk. Daarbij gaat het onder andere om meer duidelijkheid over a) de effecten en het doelbereik van de aanvullende maatregelen (ten aanzien van APU en eenmotorig taxiën), b) het aantal vluchten (en de bijbehorende geluidshinder) in de periode 2020-2025, en c) de mogelijke regeldrukeffecten als gevolg van de (aanvullende) maatregelen in het Luchthavenbesluit.

Het college vertrouwt erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Het gaat ervan uit dat in de toelichting bij het voorstel wordt toegelicht op welke wijze u met de punten uit deze aanvullende zienswijze rekening hebt gehouden.

Hoogachtend,

w.g.

M.A. van Hees
Voorzitter

R.W. van Zijp
Secretaris