

RTHA

Rotterdam,
08 12 2025

Onze referentie
EIS 1004598

Onderwerp

Reactie op brief Ministerie van IenW dd. 28 11 2025
Economische onderbouwing RTHA dd. 05 12 2025

Geachte heer/mevrouw,

Op 28 november 2025 ontving Ecorys via RTHA een brief van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat naar aanleiding van de toets op de door ons op 30 september jl. opgeleverde economische onderbouwing voor het luchthavenbesluit.

Wij danken IenW voor de zorgvuldige beoordeling en gaan in deze brief in op de aangehaalde punten. We hebben de korte toelichting in de brief vertaald naar observaties. Waarop we reactie geven, en aanhalen wat de impact is op de rapportage en conclusies.

Ter voorbereiding op deze aanpassingen is op 5 december 2025 contact gelegd met de toetser Decisio.

Met deze oplegbrief geven wij puntsgewijs onze reactie op vier punten uit uw brief. Die brief hoort bij een *errata*-versie van de rapportage. De gevraagde - beperkte - aanpassingen zijn verwerkt in de geactualiseerde rapportage in bijlage, gedateerd 05-12-2025.

Punt 1 – MKBA-richtlijnen

Observatie

De economische onderbouwing claimt dat deze is opgesteld conform de belangrijkste MKBA-richtlijnen. Volgens Decisio wijkt de studie echter op enkele onderdelen af van die richtlijnen, met name door het ontbreken van een gelijkwaardige scenario-vergelijking (hoog/laag) van nul- en projectalternatief. Hierdoor zou de claim van volledige conformiteit niet waargemaakt worden.

Toelichting Ecorys

Wij herkennen dat dit punt eerder is besproken, onder meer toen de titel van het document is aangepast om te benadrukken dat het geen integrale MKBA betreft. In onze optiek zijn de gehanteerde methoden in overeenstemming met de relevante onderdelen van de MKBA-richtlijnen, en actuele waarderingen, waarbij de leidraden expliciet ruimte laten voor het gebruik van meer recente inzichten en data.

Wij onderschrijven echter dat een integrale MKBA conform de richtlijnen een systematische vergelijking bevat van nul- en projectalternatief in zowel hoog- als laag-groei-scenario's, en dat dergelijke volledige scenario-presentatie inclusief verschillende waarderingen van effecten in deze scenario's in onze

economische onderbouwing bewust niet is uitgevoerd, omdat het geen volledige MKBA is. En er maximaal aangesloten is op het lopende proces, met de NRD en MER.

Wel hebben wij WLO-scenario's gebruikt in een gevoeligheidsanalyse, waarbij de referentieprognose binnen het WLO-laag naal WLO-hoog viel. De toetsers merkt op dat deze gevoeligheidsanalyse niet gelijkstaat aan de volledige scenario-vergelijking zoals voorgeschreven in een integrale MKBA voor effecten in verschillende economische realiteiten.

Oplossing & impact

We erkennen dat de doorrekening, ondanks de gevoeligheidsanalyse met de meest recente inzichten, geen volledige scenario doorrekening is voor verschillende economische realiteiten. Dat is ook geen eis voor een economische onderbouwing, en gezien ontbrekende MER data niet eenvoudig uitvoerbaar.

Wij verduidelijken de methodologische positie in de rapportage als volgt:

“De door de luchthaven ingebrachte scenario's zijn beoordeeld gebruikmakend van de richtlijnen voor MKBA's¹, zoals gepubliceerd in de 2013 Algemene leidraad voor Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse en in de 2021 Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's². De studie betreft, voortkomende uit het NRD- en MER-traject geen integrale MKBA waarbij zelfstandig scenario's zijn ontwikkeld, of waar verschillende waarderingen van effecten in meerdere economische groeiscenario's met elkaar zijn vergeleken. Wat geen vereiste is voor een economische onderbouwing.”

Deze vervangt de eerdere passage die mogelijks suggereerde dat de studie integraal is uitgevoerd. De impact is nihil: de berekeningen en conclusies blijven ongewijzigd. Wel is nu volledig helder dat de economische onderbouwing methodisch naast de MKBA-richtlijnen staat, zonder te claimen een *volwaardige* MKBA te zijn.

Punt 2 – Toerekening van effecten

Observatie

De uitsplitsing van effecten naar lokaal, nationaal en mondiaal niveau kan duidelijker worden gepresenteerd. De wijze waarop effecten worden toegerekend, verdient nadere toelichting.

Toelichting Ecorys

De totale maatschappelijke waardering verandert niet door een uitsplitsing. Wel erkennen wij dat het concept 'lokaal' nauwkeuriger en op verschillende manieren kan afgebakend worden, wanneer effecten per regio, landelijk of globaal worden gepresenteerd. De MKBA-leidraad beveelt dit wel aan, maar verplicht dit niet voor een economische onderbouwing.

Vooraf klimaat effecten zijn een belangrijke factor in de toerekening op lokaal en globaal niveau. Deze zijn substantieel. Door de maatregelen van RTHA dalen de emissies, wat de luchtkwaliteit lokaal verbetert, en dalen de klimaat effecten gerelateerd aan de activiteiten van RTHA. Echter zijn deze op globale schaal te brengen, omdat groeikas gassen niet lokaal neerslaan maar globaal effecten veroorzaken. De huidige tabel is hier onduidelijk over.

¹ CPB/PBL (2013), Algemene Leidraad voor Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse ([link](#))

² SEO/Decisio/To70/TwynstraGudde (2021), Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's

Oplossing & impact

Wij tonen geen versie van de regionale/nationale toerekening, om de verwarring weg te nemen. Het is legitiem is om uitsluitend nationale/globale effecten te presenteren. Voor deze studie gaat het trouwens ook overwegend om Nederlandse reizigers: + 90% komt uit Nederland, uit de regio en verder. De globale klimaateffecten verschuiven ook grotendeels naar Nederlandse luchthavens. Er is in alle gevallen een beperkt niet-Nederlands deel van de effecten. Dit rechtvaardigt in beginsel een nationale allocatie zonder veel uitsplitsing.

Impact: inhoudelijk geen wijziging in totalen, wel een beter navolgbare presentatie en betere consistentie.

Punt 3 – Tekst versus tabel

Observatie

Een aantal passages in de tekst sloten niet meer aan op de laatste versie van de eindtabel.

Toelichting Ecorys

Wij herkennen deze technische inconsistentie, veroorzaakt door een laatste aanpassing oa. aan de effecten van SAF en H2 - net voor de deadline voor publicatie - in de tabellen die niet overal in de tekst is doorgevoerd. De tabellen zijn leidend iig..

Oplossing & impact

De tekst in de rapportage in bijlage is volledig geactualiseerd zodat deze exact aansluit op de finale tabel. Conclusies blijven ongewijzigd.

Punt 4 – Waardering EU-ETS (CO₂-prijzen)

Observatie

In bijlage IV worden ETS-prijzen in het middenscenario gebruikt die afwijken van de ETS-prijzen in de basisanalyse voor klimaateffecten, zonder toelichting. Dit betreft, na overleg, de doorrekening van de SAF en H2 effecten.

Toelichting Ecorys

We merken op dat voor het SAF/H2-effect beperkt andere ETS-waarderingen zijn gehanteerd dan in de basis-CO₂-effecten. Dit leidt niet tot andere conclusies, maar is methodologisch een inconsistentie. Deze is ontstaan omdat in deze aanvullende analyse, losstaand, nagedacht is over de directe en indirecte effecten van dit deel van het maatregelenpakket op bedrijven en maatschappij. De kern van de analyse betrof prijsverschillen tussen SAF en JET-A1. De waardering klimaateffecten werd opgevat om de verschilanalyse tussen ETS belasting voor JET-A1 en SAF te verbijzonderen.

De CO₂ waardering is, in deze gevoeligheidsanalyse, via een matrix neergezet als onzekere variabele. Om in kaart te brengen waar de verschillende kosten voor SAF/niet-SAF vluchten liggen die anders ETS beprijs worden. Daarvoor zijn 2 extreme punten gekozen (lage en hoge CO₂ prijzen in 2050). Net als voor het verschil tussen SAF en JET-A1; lage en hoge verschillen. Dat leidde tot een impact-matrix van 9 doorrekeningen, 8 rondom 1 middenwaarde.

De CO₂ waardering in de SAF/H2 doorrekening is niet geheel in lijn met de eerdere hoofdanalyse. Bv.:

- Tabel IV. 9 'midden' bevat voor 2030 een waardering van 162 EUR per ton, in de hoofdanalyse is dit 102.2 EUR per ton (tabel BIV. 2).

- Voor 2050 is bv. in de SAF/H2 analyse gerekend met een waardering van 295 EUR per ton, en in de hoofdanalyse met 204.3 EUR per ton.

Dit komt voort uit het afzonderlijk analyseren van het SAF/H2 effect, en de aanpak met twee extreme waarden voor 2050. Waarmee de middenwaarde een gemiddelde van de 2 was, en geen exacte benadering via de kengetallen van PBL.

Oplossing & impact

In de geactualiseerde rapportage dd. 05/12/2025 is expliciet in deze gevoeligheidsanalyse aangesloten bij de midden-waarden in de basisanalyse wat betreft waardering van klimaat effecten.

De impact van deze aanpassing is 2.3 mln. EUR (NCW) voor wat betreft de middenwaarde in de 9-matrix. Dat effect is een verhoging van het effect op de luchtvaartmaatschappijen, die bij deze waardering een iets zwaardere impact zullen dragen. Het effect van deze alignering is 0.2 mln. EUR_{NCW} in de SAF/HOOG – CO₂/LAAG matrix & 4.4 mln. EUR_{NCW} in de SAF/LAAG – CO₂/HOOG matrix.

De matrix-middenwaarde gaat van -49 mln. EUR naar -52 mln. EUR NCW. Dat heeft ook een indirect effect onder de streep; de hoofdtabel voorkeursalternatief (globaal) gaat naar -115 mln. EUR NCW. Dit effect valt bij de luchtvaartmaatschappijen.

Impact: geen substantiële wijziging in conclusies, wel volledige methodologische eenvormigheid.

Met bovenstaande aanpassingen is de economische onderbouwing zowel inhoudelijk als methodologisch zorgvuldig afgestemd op de opmerkingen van IenW en toetsers Decisio. De geactualiseerde rapportage d.d. 05-12-2025 is als bijlage toegevoegd.

We danken voor de gedetailleerde review. En hopen dat met het aanpassen van deze beperkte inconsistenties het proces verdere stappen kan kennen.

Met vriendelijke groet,
Jochen MAES, projectleider



Bijlage 1: Ecorys (2025) - Economische onderbouwing luchthavenbesluit RTHA - Voorkeursalternatief - 05 12 2025.pdf

Datum 4 december 2025
Ons Kenmerk 2025-LHB02
Uw Kenmerk lenW/BSK-2025/294902
Adres Minister van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. de heer Kroon
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Onderwerp **Inconsistenties en onduidelijkheden in aanvraag Luchthavenbesluit**

Geachte heer Kroon, beste Jan Maarten,

Hartelijk dank voor uw brief met kenmerk lenW/BSK-2025/294902 dd. 27 november jl. en voor de zorgvuldige beoordeling van onze aanvraag voor het Luchthavenbesluit. Graag geven wij hieronder een reactie op de door u geconstateerde onduidelijkheden en inconsistenties.

Allereerst bevestigen wij dat de hinderbeperkende maatregelen zoals opgenomen in de milieueffectrapportage, waaronder het verminderen van nachtvluchten en het beschermen van randen van de dag, inderdaad geen deel uitmaken van de autonome ontwikkeling. Dit is door RTHA en Adecs Airinfra gecontroleerd en het blijkt inderdaad uitsluitend om een tekstuele onjuistheid te gaan. De onderliggende berekeningen zijn wel correct uitgevoerd.

Met betrekking tot de economische onderbouwing erkennen wij dat de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse conform de MKBA-richtlijn is uitgevoerd, maar dat op enkele punten wordt afgeweken van deze richtlijn. Wij zullen dit in de tekst expliciet toelichten om de reikwijdte en het toegepaste detailniveau van de analyse helder te maken. Ten aanzien van de klimaat effecten erkennen wij dat de reductie van vliegtuigbewegingen lokaal niet kan worden gewaardeerd als een positief klimaat effect, aangezien dergelijke effecten mondiaal van aard zijn. Wij zullen de betreffende passages aanpassen zodat deze correct en in lijn met de gangbare beoordelingswijze MKBA-richtlijn worden weergegeven. Wat betreft de genoemde kwantitatieve inconsistenties bevestigen wij dat de cijfers in de centrale eindtabel juist zijn. De afwijkende waarden op andere plaatsen in de economische onderbouwing zullen wij corrigeren, evenals de inconsistenties met betrekking tot de EU-ETS-prijzen in de bijlage.

U ontvangt spoedig een aangepaste versie van de gewijzigde rapporten (MER-hoofdrapport en MKBA), waarin de genoemde punten verduidelijkt danwel gecorrigeerd zijn.



Bezoekadres
Rotterdam Airportplein 80
3045 AP Rotterdam
T +31 (0)10 446 34 44
E info@rtha.com
W rotterdamthehagueairport.nl

Ik ga er vanuit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Met vriendelijke groet,

Wilma van Dijk

Algemeen Directeur Rotterdam The Hague Airport



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Rotterdam The Hague Airport
T.a.v. Wilma van Dijk
Airportplein 60
3045 AP Rotterdam

**DG Luchtvaart en
Maritieme Zaken**
Dir. Luchtvaart
Cluster B

Rijnstraat 8
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Datum 27 november 2025
Betreft Inconsistenties en onduidelijkheden in aanvraag
Luchthavenbesluit

Geachte mevrouw van Dijk, beste Wilma,

Onze referentie
IenW/BSK-2025/294902

Op 30 september heeft u uw aanvraag voor het Luchthavenbesluit ingediend. Na ontvangst van deze aanvraag heeft het ministerie uw aanvraag beoordeeld en laten toetsen. Naar aanleiding van deze beoordeling en toetsing zijn er enkele onduidelijkheden en inconsistenties gevonden in uw aanvraag. In deze brief informeren we u over de hoofdpunten die we zien als onduidelijkheden en inconsistenties en vragen we u om een korte reactie dan wel toelichting hierop middels een aanvulling op uw aanvraag.

In de mer wordt gesteld dat door het toepassen van hinderbeperkende maatregelen (minder nachtvluchten, beschermen van randen van de dag) binnen dezelfde geluidsruimte nog meer bewegingen mogelijk zijn in de autonome ontwikkeling (bladzijde 53 van het mer, onder figuur 4-3). Volgens het ministerie behoren deze maatregelen niet tot de autonome ontwikkeling.

Daarnaast zijn bij de toetsing van de economische onderbouwing en aantal aandachtspunten aan het licht gekomen, waarvan er twee (nader) onder uw aandacht gebracht worden. Het gaat om de stelling die in de economische onderbouwing wordt genomen dat de economische onderbouwing is opgesteld conform de belangrijkste geldende richtlijnen voor MKBA's. De economische onderbouwing wijkt op een aantal punten af van deze richtlijnen, waardoor deze claim niet wordt waargemaakt. Het aandachtspunt is niet zozeer dat de claim niet wordt waargemaakt, de luchthaven heeft immers de keuze om de diepgang en het detailniveau van de economische onderbouwing zelf in te vullen, maar vooral dát de claim wordt gemaakt.

Verder wordt in de economische onderbouwing gesteld dat op lokaal niveau de baten van het voorkeursalternatief ruimschoots tegen de kosten opwegen. Deze conclusie kan niet worden getrokken op basis van de gepresenteerde resultaten. Hierbij is het belangrijkste punt hoe met de klimaateffecten is omgegaan. De reductie van vliegtuigen op RTHA leidt niet tot een lokaal positief klimaat effect en is wel zo gepresenteerd. Dit verklaart uiteindelijk het positief eindsaldo. Verder is er bij de regionale effecten voor reizigers geen onderscheid gemaakt tussen reizigers uit de regio en reizigers van buiten de regio en kunnen de effecten op luchtvaartmaatschappijen niet gezien worden als lokale/regionale effecten.

Naast deze aandachtspunten zijn uit de toets ook kwantitatieve inconsistenties naar voren gekomen die geen effect hebben op de eindconclusies van de

**DG Luchtvaart en
Maritieme Zaken**
Dir.Luchtvaart
Cluster B

Datum
27 november 2025
Onze referentie

economische onderbouwing. Het gaat hierbij om de cijfers over het exploitatiesaldo. Hiervoor zijn verschillende waarden opgenomen op verschillende plekken in de economische onderbouwing (centrale eindtabel (-€64 mln.), tabel 5 en 6 (-€76 mln.) en tabel 8 (-€82 mln.)). Er ontbreekt bij deze cijfers een onderbouwing of toelichting waarom hier andere waarden zijn genoemd. Daarnaast liggen in bijlage IV de EU-ETS-prijzen van het middenscenario hoger dan de EU-ETS-prijzen voor de klimaateffecten basisanalyse, ook zonder dat er een onderbouwing of toelichting is gegeven waarom hier andere waarden zijn genoemd.

Ik wil u vragen om nogmaals aandacht te besteden aan de hierboven genoemde punten en schriftelijk een korte aanvulling aan uw aanvraag voor het luchthavenbesluit te doen, waarin er een toelichting, dan wel onderbouwing of correctie wordt gegeven op de hierboven genoemde punten. Gelet op de spoedige behandeling van het Luchthavenbesluit in het licht van de uitspraak van de Raad van State, vragen we u de reactie zo spoedig mogelijk (bij voorkeur de eerste week van december) aan het ministerie te sturen.

Met vriendelijke groet,

Jan Maarten Kroon
Afdelingshoofd Luchtruim en Regionale Luchthavens