



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Vereniging Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast Rotterdam
Airport
t.a.v. [Persoonsgegevens](#)
Postbus 33131
3005 EC Rotterdam

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtruim en regionale
luchthavens

Ons kenmerk

IENW/BSK-2025/83301

Datum 1 april 2025
Betreft Ingebrekestelling niet-tijdig vaststellen luchthavenbesluit
Rotterdam The Hague Airport

Geachte bestuursleden,

Op 23 maart 2025 heeft u een brief aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat gestuurd. In uw brief wijst u erop dat er ingevolge artikel XIII, tweede lid, van de RBML¹ uiterlijk op 1 november 2014 een luchthavenbesluit als bedoeld in artikel 8.70, eerste lid, van de Wet luchtvaart (hierna: Wlv) had moeten worden vastgesteld voor Rotterdam The Hague Airport (hierna: RTHA). Nu dat niet tijdig is gebeurd, stelt u de Staat in gebreke. Graag neem ik u mee in alle stappen die het ministerie de afgelopen maanden/periode heeft doorlopen, in het proces om tot een Luchthavenbesluit te komen.

Algemeen

Allereerst: het proces om tot een luchthavenbesluit te komen kent vele facetten, die lang niet allemaal in de invloedssfeer van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat liggen. Het Luchthavenbesluit voor RTHA wordt vastgesteld bij Algemene Maatregel van Bestuur (hierna: AMvB). De eerste stap is planvorming door de eigenaar en/of exploitant van de luchthaven. Daarbij hoort ook uitvoeren van een strategische verkenning naar de toekomst van de luchthaven en gezamenlijke verkenningen en afstemming hierover met partijen in de regio. Daarna moeten allerlei onderzoeken worden uitgevoerd, zoals voor het benodigde Milieueffectrapport (mer), de passende beoordeling in het kader van de Wet natuurbescherming en de economische onderbouwing van het voorgenomen besluit. Verder gaat het om het opstellen van een ontwerpbesluit en om publieksparticipatie.

Bij de vaststelling van een luchthavenbesluit voor een luchthaven van nationale betekenis moet op grond van artikel 8.71 van de Wet luchtvaart aan eenieder de gelegenheid worden geboden wensen en bedenkingen te uiten op het ontwerp-Luchthavenbesluit. Ook moet het ontwerpbesluit bij wijze van 'voorhang' worden voorgelegd aan de Staten-Generaal. Tot slot moet advies worden gevraagd aan de afdeling Advisering van de Raad van State. Daarna vindt vaststelling van het Luchthavenbesluit plaats. Het besluit kan daarna bekend worden gemaakt en vervolgens in werking treden.

¹ Kamerstukken II, 2005/2006, 30 452, nr. 3.

Voor alle te doorlopen stappen in de procedure gelden minimale doorlooptijden. Bovendien vindt het ministerie het uitvoeren van een goed en gedegen afstemmingsproces met de regio van belang. In de Luchtvaartnota 2020-2050² wordt het belang van regionaal draagvlak en het doorlopen van een zorgvuldig regionaal proces onderstreept. Bij de besluitvorming over luchthavens spelen diverse, vaak uiteenlopende belangen. Het ministerie heeft de regionale luchthavens (waaronder RTHA) daarom gevraagd om ter voorbereiding op het Luchthavenbesluit met partijen in de regio de gewenste ontwikkeling te verkennen (regionale verkenning). Na deze regionale verkenning beslist het Rijk over de verdere ontwikkeling van de luchthavens.

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtruim en regionale
luchthavens

Ons kenmerk

IENW/BSK-2025/83301

Procedure Luchthavenbesluit RTHA

In 2014 heeft RTHA een start gemaakt met de procedure om te komen tot een luchthavenbesluit. Er is destijds door de luchthaven een Milieueffectrapport en een kosten- en batenanalyse opgesteld ter onderbouwing van de plannen van de luchthaven. Deze zijn op 15 maart 2016 gepubliceerd.

Het ministerie heeft ook toen aangegeven dat bestuurlijk draagvlak in de regio voor de plannen van de luchthaven belangrijk is. In het kader van het draagvlaktraject heeft de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam (BRR; provincie Zuid-Holland en de gemeenten Rotterdam, Schiedam en Lansingerland) de heer Joost Schrijnen benoemd als onafhankelijke verkenner. Opdracht was te verkennen of het aantal vluchten op de luchthaven gelijk moet blijven of dat er draagvlak is voor uitbreiding van het aantal vluchten. Dit traject heeft in februari 2017 tot een advies van de verkenner geleid. Het advies geeft weer dat er draagvlak is voor het optimaliseren van het commerciële zakelijke luchtverkeer binnen de vergunde geluidsruimte, met zo mogelijk verminderd nachtelijk gebruik. Op basis van dit advies heeft de BRR op 22 september 2017 haar advies over de toekomst van RTHA aangeboden aan het ministerie. Strekking van het advies was dat er geen bestuurlijk draagvlak is voor groei van de luchthaven buiten de vergunde geluidsruimte. De luchthaven heeft vervolgens aangegeven de plannen niet door te zetten. Destijds is er daarom geen aanvraag voor een Luchthavenbesluit gedaan. Gekozen is om de lange termijn besluitvorming over RTHA te koppelen aan de nog vast te stellen nieuwe Luchtvaartnota.

De Luchtvaartnota 2020-2050 werd in november 2020 openbaar gemaakt. RTHA is vervolgens in het najaar van 2020 – in lijn met de Luchtvaartnota – gestart met een regionale verkenning. Dit is gedaan in de vorm van een participatietraject. In dit traject is met belanghebbenden uit de omgeving toegewerkt naar een ontwikkelrichting voor de luchthaven, waarin zoveel mogelijk betrokken belangen een plek hebben. Het proces is in opdracht van de luchthaven begeleid door twee onafhankelijke bureaus. In de zomer van 2021 is de fase van het opstellen van een gezamenlijke feitenbasis (Joint-factfinding, JFF) afgerond. Dit heeft geleid tot een rapport waarin ruim 150 vragen van deelnemers aan het participatieproces zijn beantwoord. Op 12 april 2022 is het tussentijds resultaat van de gevoerde besprekingen, het Voorlopig Pakket Participatieproces (VPP), openbaar gemaakt. Na het opleveren van het voorlopig pakket hebben de deelnemende participanten in de periode april-mei 2022 het pakket voorgelegd aan hun eigen achterban. Aan

² Bijlage bij Kamerstukken II, 2020/2021, 31 936, nr. 820.

het einde van die periode bleek dat de belangen en standpunten van de verschillende participanten op bepaalde punten te ver uiteenliepen. Er kon geen ontwikkelrichting van de luchthaven worden gemaakt, die door alle participanten kon worden onderschreven. In de periode juni tot en met oktober 2022 is de situatie besproken. Er is door participanten besloten om het participatieproces af te ronden en er is gewerkt aan het documenteren van de resultaten. Dit heeft geleid tot de oplevering van een vijftal documenten, waarmee het participatieproces is afgerond. Deze documenten zijn met een brief van 15 november 2022 als Eindproduct Participatietraject (EPP) aan de Tweede Kamer aangeboden.³

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtruim en regionale
luchthavens

Ons kenmerk

IENW/BSK-2025/83301

Na afronding van het participatieproces heeft het ministerie aan de luchthaven aangegeven dat de luchthaven aan zet is om tot een aanvraag voor een Luchthavenbesluit te komen. Aangegeven is dat daarbij de uitkomsten van het participatieproces en de reflecties van participanten als uitgangspunt moeten worden meegenomen. De luchthaven heeft vervolgens bij brief van 28 december 2022 het ministerie geïnformeerd over het voornemen een luchthavenbesluit aan te vragen. In deze brief heeft de luchthaven laten weten voornemens te zijn voor de aanvraag een Milieueffectrapport te laten opstellen. Daarvoor was bij de brief een concept Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) gevoegd. De concept-NRD is van 26 januari tot 8 maart 2023 voor een zienswijzeprocedure ter inzage gelegd door het ministerie. Tevens is de concept-NRD voor advies voorgelegd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie mer). Als reactie op de ingediende 143 zienswijzen en het advies van de Commissie mer⁴ heeft het bevoegd gezag een reactienota opgesteld. Deze is bij brief van 23 juni 2023 aan de luchthaven aangeboden (met kenmerk: IENW/BSK-2023/170976). Ook de Eerste en Tweede Kamer zijn geïnformeerd.⁵ Met de reactienota heeft het ministerie de luchthaven tot een aantal aanvullingen op de concept-NRD geadviseerd.

Sindsdien is de luchthaven bezig met het uitvoeren van verschillende analyses ter onderbouwing van de aanvraag van het Luchthavenbesluit. Naast het opstellen van het MER gaat het dan ook om het opstellen van een economische onderbouwing. Het bleek dat de milieuonderzoeken meer tijd vragen dan voorzien. Dit heeft onder meer te maken met het onderzoeken van extra alternatieven, de complexiteit van de nieuwe rekenmethode voor geluidbelasting (Doc29) en afstemming met regionale overheden. Ook de besluitvorming over de aanvraag voor een natuurvergunning voor RTHA en de duiding van gerechtelijke uitspraken over het stikstofdossier zorgen voor vertraging in de afronding van het mer. Het ministerie heeft de Tweede Kamer en de Commissie regionaal overleg (CRO) luchthaven Rotterdam gedurende het gehele traject tot op heden op de hoogte gehouden over de voortgang en (actuele, gewijzigde) planning van de procedure van het Luchthavenbesluit. Ook is destijds aangegeven dat vaststelling wordt voorzien voor de eerste helft van 2025. Tot slot is aangegeven dat het traject op weg naar de luchthavenbesluiten inhoudelijk, bestuurlijk en politiek complex blijft. Verdere vertraging is niet uit te sluiten.

³ Kamerstukken II 2022/2023, 31 936 nr. 999.

⁴ Kamerstukken II 2022/2023, 31 936 nr. 1057.

⁵ Kamerstukken II 2022/2023, 31 936 nr. 1087.

Inmiddels heeft de luchthaven laten weten de aanvraag voor het Luchthavenbesluit voor de zomer van 2025 te willen doen.⁶ Dan is vervolgens het ministerie aan zet. De volgende stappen moeten vanaf dat moment in elk geval worden doorlopen:

- Beoordeling en toetsing aanvraag;
- Laten uitvoeren van enkele onderzoeken, bijvoorbeeld naar de locatiekeuze van handhavingspunten;
- Toetsing door het Adviescollege toetsing regeldruk, uitvoeringstoets door Luchtverkeersleiding Nederland en een toets op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid door de Inspectie Leefomgeving en Transport;
- Opstellen van en voorbereiden van besluitvorming door het kabinet over het ontwerp Luchthavenbesluit;
- Publicatie ontwerp Luchthavenbesluit en start zienswijzeprocedure, voorhang parlement en advies door Commissie voor de milieueffectrapportage;
- Verwerken reacties uit zienswijzen, voorhang en advies;
- Aanbieden van het Luchthavenbesluit voor advies aan afdeling Advisering van de Raad van State;
- Vaststelling Luchthavenbesluit, bekendmaking en inwerkingtreding.

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtruim en regionale
luchthavens

Ons kenmerk

IENW/BSK-2025/83301

Naar verwachting wordt het ontwerp Luchthavenbesluit in het eerste kwartaal van 2026 in procedure gebracht. Dan wordt het ontwerpbesluit tevens ter voorhang aan het parlement aangeboden. Gezien al deze verplichte stappen is vaststelling van het Luchthavenbesluit binnen de geschetste context niet eerder aan de orde dan eind 2026.

Onvoldoende waarborgen Omzettingsregeling

In uw brief geeft u aan dat de Omzettingsregeling voor RTHA geen bescherming biedt tegen toenemende geluidsoverlast en luchtvervuiling door het vliegverkeer. U verwijst daarbij onder andere naar wijzigingen in de Regeling burgerluchthavens en naar de aanvraag voor een Omgevingsvergunning door de luchthaven.

Algemeen

Het feit dat er nog geen luchthavenbesluit is vastgesteld voor RTHA, betekent niet dat de bescherming van de omgeving niet geborgd is. Tot het moment dat er een luchthavenbesluit is vastgesteld, is de Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport⁷ van kracht. In de Omzettingsregeling worden beperkingen gesteld aan het gebruik van de luchthaven (grenswaarden voor geluid in handhavingspunten, openingstijden, beperkingen ten aanzien van type verkeer), waarmee de bescherming van de omgeving is geborgd. De Omzettingsregeling vormt een soort overgangsbesluit tussen het Aanwijzingsbesluit⁸ en het Luchthavenbesluit dat voor de luchthaven Rotterdam op grond van de Wet RBML⁹ moet worden vastgesteld. Uitgangspunt bij de omzetting is geweest dat geen wijziging plaatsvindt in de vergunde gebruikruimte en gebruiksregels van de

⁶ Zie ook: <https://www.rotterdamthehagueairport.nl/voor-de-omgeving/item/vertraging-aanvraag-luchthavenbesluit/>

⁷ Stcrt. 2013, nr. 11 153.

⁸ Het Aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Rotterdam Airport d.d. 17 oktober 2001 met inachtneming van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 13 februari 2008 (ECLI:NL:RVS:2008:BC4231) en de wijzigingen van het besluit die op deze uitspraak volgden.

⁹ Stb. 2009, 561.

luchthaven RTHA (1 op 1-omzetting). In de Omzettingsregeling is de gebruiksruimte vastgelegd in L_{den} -grenswaarden op een aantal handhavingspunten rondom de luchthaven, in plaats van contouren. Daarmee is de belangrijkste inhoudelijke wijziging van RBML (overgang van K_e geluidmaat naar L_{den} en gebruik van handhavingspunten voor geluid) reeds geregeld. De bepalingen die in de aanwijzing van de luchthaven RTHA waren opgenomen die betrekking hebben op het gebruik van de luchthaven zijn ongewijzigd overgenomen in de Omzettingsregeling. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op de naleving van de bepalingen uit de Omzettingsregeling en rapporteert daar jaarlijks over. Uit de handhavingsrapportage van de afgelopen jaren¹⁰ is gebleken dat de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten niet zijn overschreden.

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtruim en regionale
luchthavens

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/83301

Regeling burgerluchthavens

U geeft in uw brief aan dat het ministerie ervoor gezorgd heeft dat RTHA meer vluchten kan uitvoeren dan binnen de jaarlijkse geluidsruimte onder de Omzettingsregeling was toegestaan. U doelt daarbij op de aanpassing met terugwerkende kracht voor gebruiksjaar 2022 (aanpassing bijlagen met invoergegevens voor geluidberekeningen voor regionale luchthavens) en de aanpassing met terugwerkende kracht voor gebruiksjaar 2023 (aanpassing bijlage 1, hoofdstuk 7, onder 1, bij de Regeling burgerluchthavens).

In de Omzettingsregeling is de maximaal toegestane geluidbelasting van het vliegverkeer van RTHA vastgelegd in de vorm van grenswaarden in handhavingspunten. Er is geen maximum aantal vliegtuigbewegingen vastgelegd. In de praktijk kunnen andere segmenten, soorten en typen vliegtuigen gebruik maken van de luchthaven dan die zijn gebruikt in de invoerset die ten grondslag ligt aan de Omzettingsregeling. Kern is dat dit gebruik altijd moet passen binnen de grenswaarden en andere regels uit de Omzettingsregeling. In de praktijk kan het dus zo zijn dat meer vliegtuigbewegingen geacommodeerd worden als deze stiller zijn of minder vliegtuigbewegingen als deze luidruchtiger zijn.

Op 31 oktober 2022 heeft het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) een nieuwe versie van de invoergegevens voor geluidberekeningen voor regionale luchthavens vastgesteld. Hiervan is op 31 oktober 2022 mededeling gedaan in de Staatscourant. De nieuwe versie bevat actuele geluid- en prestatiegegevens, met name van de nieuwste generatie vliegtuigen. Hierdoor kan de bijdrage van deze vliegtuigen aan de jaargemiddelde geluidbelasting beter in kaart gebracht worden. Aangegeven is dat deze gegevens gelden vanaf het moment van publicatie. Dit betekent onder meer dat bij geluidberekeningen voor regionale luchthavens van die versie gebruik gemaakt moet worden. Dat betreft ook de berekeningen voor de geluidbelasting voor regionale luchthavens voor gebruiksjaar 2022. Met de nieuwe versie van de invoergegevens zijn de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten voor RTHA niet gewijzigd.

In 2023 heeft het ministerie gewerkt aan een aanpassing van de Regeling burgerluchthavens om rekenen met een stillere variant van de (trauma)helikopter mogelijk te maken.¹¹ Aanleiding hiervoor was de melding van RTHA dat er sprake

¹⁰ Meest recente handhavingsrapportage: Kamerstukken II 2024/2025, 31 936, nr. 1221.

¹¹ Stcrt. 2023, 27 215.

was van een onverwachte en onaangekondigde groei van de inzet van de traumahelikopter op RTHA. Deze toename leidde tot een dreigende overschrijding van de geluidzone. Dit knelde volgens de luchthaven, omdat men in de geluidberekeningen voor de handhaving moet rekenen met een meer luidruchtige variant van de traumahelikopter, terwijl in de praktijk op de luchthaven een stillere variant vliegt. Daarom heeft de luchthaven verzocht om in geluidberekeningen voor handhaving gebruik te mogen maken van actuele geluid- en prestatiegegevens voor de (trauma)helikopter. Het ministerie van IenW heeft dit verzoek gehonoreerd, omdat het Rijk – in lijn met de motie van de Kamerleden Van der Molen en Boucke¹² – geen beperkingen wil stellen aan de ruimte voor het spoedeisende verkeer op RTHA, gelet op het maatschappelijk belang van dit verkeer. Onderkend is toen al dat gebruikruimte kan ontstaan voor ander verkeer als gevolg van het rekenen met de stillere traumahelikopter. Het ministerie heeft aangegeven dat deze ruimte onder geen beding beschikbaar mag komen voor de inzet van slotgecoördineerd verkeer. Dit ter bescherming van de omwonenden van de luchthaven tegen mogelijk additionele geluidsoverlast. Daarom is door het Rijk een bestuurlijke afspraak met RTHA gemaakt dat de luchthaven tot inwerkingtreding van het nieuwe Luchthavenbesluit specifiek hierover rapporteert dat geen sprake is van een toename van het slotgecoördineerde verkeer. Deze lijn is ook gecommuniceerd aan de Tweede Kamer.¹³ Tot op heden is geen sprake van een toename.

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtruim en regionale
luchthavens

Ons kenmerk

IENW/BSK-2025/83301

Omgevingsvergunning

Voor wat betreft het traject van de Omgevingsvergunning geldt dat het ministerie daarvoor niet het bevoegd gezag is. Dit ligt bij de gemeente Rotterdam en wordt afgehandeld door DCMR Milieudienst Rijnmond.

Slotopmerkingen

Zoals uit bovenstaande beschrijving blijkt, heeft het ministerie alle mogelijkheden ingezet om tot een Luchthavenbesluit te komen. De inzet blijft om zo snel als mogelijk een luchthavenbesluit te kunnen vaststellen, maar dat moet wel op zorgvuldige wijze tot stand komen. Het is niet mogelijk om dit op kortere termijn te doen. Dat heeft enerzijds te maken met de gevraagde zorgvuldige voorbereiding van de aanvraag door de luchthaven. Verder maken de totstandkomingsprocedure van een AMvB en de in artikel 8.71 van de Wet luchtvaart voor een luchthavenbesluit voorgeschreven voorbereidingsprocedure het juridisch onmogelijk om op korte termijn een luchthavenbesluit vast te stellen.

In uw brief geeft u aan dat tot 29 januari 2025 een handhavingsverzoek en/of ingebrekestelling naar uw oordeel niet opportuun was omdat RTHA bezig was met de voorbereiding voor een aanvraag. In deze reactiebrief heb ik de lopende procedure en de stand van zaken beschreven. Daaruit blijkt dat de voorbereidingen van de aanvraag door de luchthaven nog steeds lopen. Ook heb ik aangegeven dat het ministerie alle instrumenten die het tot haar beschikking heeft, ook heeft ingezet om tot vaststelling van het Luchthavenbesluit te komen.

¹² Kamerstukken II 2022/2023, 31 936, nr. 1017.

¹³ Kamerstukken II 2022/2023, 31 936, nr. 1085.

Tot slot geeft u aan dat u op 15 juli 2024 een brief aan de minister heeft gestuurd, waarop geen reactie is gekomen. Door een misverstand is beantwoording van uw brief uitgebleven. Hiervoor bied ik u mijn excuses aan.

Bestuurskern

Dir.Luchtvaart
Afd. Luchtruim en regionale
luchthavens

Ons kenmerk

IENW/BSK-2025/83301

Hoogachtend,

Persoonsgegevens



Persoonsgegevens

