

31936

Luchtvaartbeleid

Nr. 1265
Waterstaat

Brief van de minister van Infrastructuur en

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 maart 2026

De luchthaven Rotterdam (hierna: de luchthaven) staat volop in de maatschappelijke belangstelling. De luchthaven is belangrijk voor de omgeving, draagt bij aan het economisch verkeer en biedt zo voordelen voor de regio. Maar de luchthaven zorgt ook onvermijdelijk voor overlast bij omwonenden, die hinder ervaren. Hierbij bied ik u het ontwerp van het Luchthavenbesluit Rotterdam aan, waarin een brede afweging is gemaakt in de belangen die spelen rondom de luchthaven. De basis voor het besluit is de aanvraag die door de exploitant Rotterdam The Hague Airport is ingediend. Daarnaast bied ik u hierbij tevens de door de exploitant van de luchthaven Rotterdam ingediende aanvraag aan, alsmede de bijbehorende stukken die op deze aanvraag betrekking hebben, waaronder het opgestelde Milieueffectrapport (MER) en de economische onderbouwing.

Procedure

De voorlegging geschiedt in het kader van de wettelijk voorgeschreven voorhangprocedure op grond van artikel 8.71 van de Wet luchtvaart en biedt uw Kamer de mogelijkheid zich uit te spreken over het ontwerpbesluit voordat het aan de Afdeling advisering van de Raad van State zal worden voorgelegd en vervolgens zal worden vastgesteld. Ter voldoening aan artikel 8.71 van de Wet luchtvaart is het ontwerpbesluit in de Staatscourant bekendgemaakt om eenieder de gelegenheid te geven om binnen zes weken na de dag waarop de bekendmaking is geschied, wensen en bedenkingen kenbaar te maken.

Participatieproces

Aan de aanvraag is een zorgvuldig en uitvoerig participatietraject voorafgegaan.¹ Ondanks dat dit niet heeft geleid tot een uitkomst die betrokken partijen op alle wensen en bezwaren tegemoet is gekomen, zijn veel belangrijke bezwaren van omgevingspartijen in de aanvraag meegenomen. De bewonersvertegenwoordigers uit de CRO Rotterdam (Commissie Regionaal Overleg) staan dan ook overwegend

¹ Kamerstukken II 2022/23, 31 936, nr. 999.

positief tegenover de aanvraag en hebben hier vroegtijdig op gereageerd met aanvullende aandachtspunten.²

² https://www.cro-rotterdam.nl/vergaderingen/vergaderstukken_17_december_2025.

Aanvraag luchthavenbesluit

Op 1 oktober 2025 heeft de exploitant van de luchthaven een aanvraag voor een luchthavenbesluit ingediend. In de aanvraag vraagt de luchthaven op jaarbasis ruimte aan voor het kunnen accommoderen van 59.689 vliegtuigbewegingen (waarvan 17.860 handelsverkeer) in het startjaar (2027) en 64.069 in het zichtjaar (2035). Kern van de aanvraag is de voortzetting van de huidige exploitatie, met maatregelen om de hinder (ook in de nacht) te beperken.

De kern van de aanvraag is als volgt:

- Voor het handelsverkeer is uitgegaan van de aantallen in het gebruiksjaar 2019. In het startjaar gaat het hierbij om 17.860 bewegingen handelsverkeer. De luchthaven vraagt om voor dit verkeer een maximumaantal op te nemen in het luchthavenbesluit.
- In het zichtjaar (2035) zou het aantal bewegingen handelsverkeer onder voorwaarden kunnen toenemen met 4.380. De exploitant noemt dit innovatieruimte. Een belangrijke voorwaarde is dat het hierbij alleen kan gaan om vluchten die elektrisch zijn of aangedreven worden op waterstof of duurzame luchtvaartbrandstoffen.
- Onderdeel van de aanvraag is ook het vastleggen van diverse hinderbeperkende maatregelen om de overlast in de nacht en de randen van de dag te verminderen. Voorbeelden zijn:
 - o Het aantal vertraagde landingen van handelsverkeer na 23.00 uur af laten nemen tot maximaal 180 landingen in 2032. Vertraagde landingen mogen tot uiterlijk 0.00 uur plaatsvinden, waar dat nu onder voorwaarden tot 01.00 uur mogelijk is. In 2024 vonden er nog 270 vertraagde landingen plaats.
 - o In de periode tussen 07.00 en 09.00 uur mogen per dag maximaal 10 starts, maar geen landingen plaatsvinden. Op dit moment is hiervoor geen maximum vastgesteld.
 - o De starttijd van 07.00 uur blijft voor stillere vliegtuigen gehandhaafd. Voor minder stille vliegtuigen wijzigt de starttijd gefaseerd naar 08.30 uur.
 - o Tussen 21.00 en 23.00 uur mogen per dag maximaal 10 landingen plaatsvinden. Op dit moment is hiervoor geen grenswaarde vastgesteld.
 - o Geen business aviation tussen 0.00 en 07.00 uur, met uitzondering van 20 landingen per gebruiksjaar. Op dit moment is hiervoor geen grenswaarde vastgesteld. In 2025 vonden er 154 van deze vluchten plaats tussen 0.00 en 07.00 uur.

Samenvatting ontwerp Luchthavenbesluit Rotterdam

De luchthaven krijgt de ruimte om het aangevraagde gebruik te realiseren. Kern van de overweging om positief te besluiten over de aanvraag van het luchthavenbesluit is dat met de vergunde ruimte

de exploitatie kan worden voortgezet, terwijl ook de hinder voor de omgeving wordt beperkt. Uit het MER volgt dat het voorgenomen/vergunde gebruik met het Luchthavenbesluit leidt tot gelijkblijvende of afnemende milieueffecten ten opzichte van de referentiesituatie.

Ten aanzien van de innovatieruimte worden duidelijke voorwaarden gesteld door het ministerie, voordat van deze ruimte gebruik kan worden gemaakt. Het gaat daarbij onder andere om de eis dat deze ruimte moet passen binnen de geluidsruimte. Daarnaast komt er een aparte gebruiksruijtte voor vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening en politietaken vanwege het maatschappelijke belang (nationale veiligheid en gezondheid). Vanwege beleidsmatige keuzes en om de omgeving extra te beschermen tegen de overlast van de luchthaven is in het ontwerp van het luchthavenbesluit een aantal aanvullende maatregelen opgenomen. De belangrijkste zijn:

- Aanvullende handhavingspunten met grenswaarden voor de maximale geluidbelasting in een groter gebied rondom de luchthaven.
- Regels vanwege lokale luchtverontreiniging (APU-gebruik en éénmotorig taxiën).
- Een bepaling met een verplichting tot een vijfjaarlijkse evaluatie van de effecten van de vergunde activiteit (vanaf het moment waarop het Luchthavenbesluit Rotterdam onherroepelijk is geworden).

Aanvullende hinderbeperkende maatregelen

In aanvulling op de in het ontwerpbesluit genoemde maatregelen, worden er daarbuiten nog andere maatregelen ontwikkeld ter verbetering van de leefomgeving en duurzaamheid. Zo wordt een deel van de overlast voor omwonenden veroorzaakt door vliegtuigen die op aanvullende instructie van LVNL vroegtijdig hun standaard vertekroute verlaten. In volksmond de zogenaamde "afwijkingen". Het ministerie heeft als beleidsdoel in de luchtvaartnota 2020-2050 gesteld dat het volgen van vaste vertekroutes tot 6000 voet uitgangspunt moet zijn. In de praktijk is dit bij Rotterdam nog niet zover, gelet op de samenloop met het Schipholverkeer. Dat verkeer heeft voorrang vanwege de complexiteit bij Schiphol. Binnen het programma luchtruimherziening worden Schiphol verkeersstromen verlegd zodat ook voor Rotterdam meer mogelijkheden ontstaan om de routes te blijven volgen. Daarnaast heeft het ministerie een onderzoek geïnitieerd om samen met LVNL en de luchtvaartautoriteit ILT te kijken, of op de korte termijn operationele maatregelen te bedenken zijn, waardoor specifieke

hotspots alvast kunnen worden aangepakt. De planning is om dit onderzoek voor de zomer af te ronden.

De luchthaven heeft daarnaast samen met de gemeente Rotterdam het initiatief genomen tot Rotterdam The Hague Innovation Airport (RHIA). RHIA heeft een aantal programma's op het gebied van innovatie en klimaatneutrale luchtvaart geïnitieerd, waaronder voor elektrisch vliegen, vliegen op waterstof en SAF. Tot slot heeft de luchthaven kenbaar gemaakt dat zij 200 miljoen investeert in de modernisering van de luchthaven. Zo wordt de start en landingsbaan opgeknapt en de terminal vernieuwd.

Vaststelling en inwerkingtreding

Het ministerie heeft, mede in verband met de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtsspraak van de Raad van State³, de ambitie om het Luchthavenbesluit Rotterdam voor 30 april 2027 vast te stellen. De inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit is voorzien bij de start van het eerste daaropvolgende gebruiksjaar, namelijk op 1 november 2027.

Een gelijkkluidende brief heb ik gezonden aan de voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal.

de minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans

Ontvangen ter Griffie op 19 maart 2026.

De voordracht voor het vast te stellen ministerieel besluit is aan de Kamer overgelegd tot en met 30 april 2026.

De voordracht voor het vast te stellen ministerieel besluit kan niet eerder worden gedaan dan op 1 mei 2026.

³ ABRvS 5 november 2025, ECLI:NL:RVS:2025:5326.