



TER BESLISSING

Datum

26 februari 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/28547

Opgesteld door

Hoofddirectie Bestuurlijke &
Juridische Zaken

Afdeling Lucht- en
Scheepvaart

Beslistermijn

02-03-2026

Bijlagen

18

Aan

Minister

nota

Beslisnota aanbidding LHB Rotterdam RFL/MR

Aanleiding

Op grond van de Wet luchtvaart moet er voor de luchthaven Rotterdam een luchthavenbesluit worden vastgesteld. Een luchthavenbesluit bevat bepalingen omtrent het luchthavenluchtverkeer (waaronder regels met betrekking tot geluidbelasting en vliegveiligheid) en de ruimtelijke indeling van het gebied rond de luchthaven.

Op 10 februari 2026 is het ontwerp-Luchthavenbesluit Rotterdam (LHB) besproken in de CFL. De vertegenwoordigers van AZ, VRO en FIN hebben tijdens de CFL enkele vragen gesteld over het ontwerpbesluit. Deze vragen zijn naar tevredenheid beantwoord. De CFL heeft uiteindelijk ingestemd met agendering van het ontwerpbesluit in de eerstvolgende RFL.

Met deze nota wordt u verzocht om in te stemmen het agenderen van het ontwerp in de RFL en vervolgens de MR. Naar verwachting vindt de eerstvolgende RFL plaats op 10 maart 2026. Dit is nog niet definitief. Mocht de RFL onverhoopt plaatsvinden op een later moment dan 10 maart 2026, dan wordt u hierover geïnformeerd.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om in te stemmen met het versturen van bijgaande documenten naar de RFL en vervolgens de MR. Tevens wordt u verzocht om de volgende documenten te ondertekenen:

- het bijgaande aanbiddingsformulier ten behoeve van de behandeling van het ontwerp in de ministerraad; en
- de voorhangbrieven aan de voorzitter van de Eerste Kamer en de voorzitter van de Tweede Kamer.

Kernpunten

- De Wet luchtvaart verplicht tot het vaststellen van een luchthavenbesluit voor de luchthaven Rotterdam.
- Een luchthavenbesluit bevat bepalingen omtrent het luchthavenluchtverkeer (waaronder regels met betrekking tot geluidbelasting en vliegveiligheid) en de ruimtelijke indeling van het gebied rond de luchthaven. Het luchthavenbesluit wordt vastgesteld bij algemene maatregel van bestuur (AMvB).

- De ministerraad moet instemmen met het ontwerp van het luchthavenbesluit voordat het in verband met de verplichte voorhangprocedure aan de Eerste en Tweede Kamer wordt gezonden. Als de voorhangprocedure niet tot ingrijpende wijzigingen leidt, kan het ontwerp vervolgens ter advisering worden aangeboden aan de Afdeling Advisering van de Raad van State.
- Gelijktijdig met de voorhangprocedure wordt een zienswijzeprocedure gestart. In deze procedure wordt eenieder de mogelijkheid geboden om binnen zes weken opmerkingen te maken ten aanzien van het ontwerp en de bijbehorende stukken. De zienswijzeprocedure is wettelijk verplicht.
- Op dit moment opereert de luchthaven op basis van de Omzettingsregeling Rotterdam. De Omzettingsregeling had reeds in 2014 moeten zijn vervangen door een Luchthavenbesluit. Dit is om meerdere redenen niet gelukt.
- De inzet is om het luchthavenbesluit voor Luchthaven Rotterdam zo spoedig mogelijk vast te stellen. Dit mede vanwege de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Hierin wordt de regering opgedragen om – op straffe van een dwangsom van € 1.000 per dag – uiterlijk 30 april 2027 een luchthavenbesluit voor luchthaven Rotterdam vast te stellen. Met de huidige planning wordt deze datum maar net gehaald.
- De luchthaven heeft van LVVN een positieve weigering op de aanvraag van een natuurvergunning (geen vergunning nodig) en een maatwerkvoorschrift stikstof. Een positieve weigering houdt in dat een natuurvergunning niet nodig is omdat het beoogd gebruik past binnen het historisch recht van de aanvrager. Tegen de verlening van de positieve weigering is beroep ingesteld. De uitspraak in deze beroepszaak wordt de komende weken verwacht. Deze uitspraak kan mogelijk invloed hebben op het Luchthavenbesluit. Wanneer er meer duidelijk is over de uitspraak zal u hierover nader worden geïnformeerd.

Datum

26 februari 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/28547

Opgesteld door

Hoofddirectie Bestuurlijke & Juridische Zaken

Afdeling Lucht- en Scheepvaart

Aan

Minister

Bijlagen

18

Krachtenveld

- Er heeft in opdracht van de luchthaven een uitgebreid participatieproces plaatsgevonden. Dit heeft niet geleid tot een gedragen voorkeursalternatief, maar wel tot belangrijke inzichten die door de luchthaven zijn opgenomen in de aanvraag. Deze elementen zijn meegenomen in het Luchthavenbesluit.
- Lokale overheden zien de luchthaven als belangrijke factor in de versterking van de regionale economie en de bereikbaarheid van de omgeving, maar benoemen ook het belang van hinderbeperkende maatregelen en woningbouw.
- De bewonersvertegenwoordigers uit de CRO Rotterdam (Commissie Regionaal Overleg) staan overwegend positief tegenover de aanvraag en hebben hier vroegtijdig op gereageerd met aanvullende aandachtspunten. Daar staat tegenover dat de bewonersvereniging BTV negatief is over de aanvraag en de luchthaven in het algemeen. De rechtszaak bij de RvS inzake het uitblijven van een luchthavenbesluit voor Rotterdam was aangespannen door de bewonersvereniging BTV.
- Het ontwerp-Luchthavenbesluit is afgestemd met de relevante betrokken departementen. Hierbij zijn geen wezenlijke punten naar voren gebracht. Wel wordt door LVVN gewezen op de lopende beroepsprocedure over de positieve weigering van de natuurvergunning en het maatwerkvoorschrift stikstof. In verband met eerdergenoemde uitspraak van de Afdeling met een gestelde termijn voor het Luchthavenbesluit kan IenW de uitspraak over de positieve weigering en het maatwerkvoorschrift niet afwachten.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing

Datum

26 februari 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/28547

Opgesteld door

Hoofddirectie Bestuurlijke & Juridische Zaken

Afdeling Lucht- en Scheepvaart

Aan

Minister

Bijlagen

18

Toelichting

Inhoud ontwerp-Luchthavenbesluit

- In totaal wordt door de luchthaven een gebruiksruijnte gevraagd om 17.860 commerciële vliegtuigbewegingen en 29.026 bewegingen voor klein verkeer op jaarbasis te kunnen accommoderen. Voor maatschappelijk verkeer wordt een apart (ruim) maximum aantal bewegingen van 7.540 gevraagd.
- In grote lijnen betreft het voortzetting van de huidige exploitatie, met maatregelen voor minder hinder 's nachts en aan de randen van de dag, waaronder:
 - o Het aantal vertraagde landingen van handelsverkeer na 23.00 uur neemt stapsgewijs af naar maximaal 180 in 2032;
 - o Tussen 07.00 en 09.00 uur zijn er nog maximaal 10 starts toegestaan. Het uitvoeren van landingen is in deze periode niet langer mogelijk.
 - 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 zijn er maximaal 10 landingen toegestaan. Het uitvoeren van starts is in deze periode niet langer mogelijk.
- De luchthaven vraagt op termijn om innovatieve groeiruijnte voor 4.380 bewegingen met vliegtuigen die 100% op duurzame brandstoffen (SAF) vliegen, of op termijn elektrisch of met waterstof worden aangedreven. Dit wordt alleen onder voorwaarden toegestaan, waaronder vrijgekomen geluidsruijnte.
- Met het voorgestelde ontwerpbesluit wordt de aanvraag van de luchthaven grotendeels gehonoreerd. De luchthaven krijgt de ruijnte om het aangevraagde gebruik te realiseren.
- Op 3 oktober 2025 is uw voorganger akkoord gegaan met de hoofdlijnen van de aanvraag. Hieronder vallen de genoemde getallen als ook de maatregelen om de omgeving te beschermen tegen de hinder van de luchthaven. Op basis hiervan is het ontwerp-Luchthavenbesluit opgesteld.

Politieke context

- De Tweede Kamer is meerdere malen geïnformeerd, het laatste op 18 december 2025 met de Verzamelbrief Luchtvaart, over de procedure om te komen tot een Luchthavenbesluit.
- Op 5 maart 2026 wordt in aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen in Rotterdam een debat georganiseerd over de toekomst van de luchthaven Rotterdam. De gemeente heeft echter geen formele zeggenschap over de toekomst van de luchthaven, aangezien zij niet het bevoegd gezag is.

Uitvoering

Uitkomst toets handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid - ILT

In de HUF-toets heeft de ILT geconcludeerd dat het ontwerp Luchthavenbesluit handhaafbaar, uitvoerbaar en fraudebestendig is. Wel geeft de ILT nog een aantal aandachtspunten mee die raken aan het Luchthavenbesluit en de handhaafbaarheid van bepaalde onderdelen van het Luchthavenbesluit. Naar aanleiding hiervan is een aantal artikelen verduidelijkt en is de toelichting waar nodig aangevuld.

Uitkomst uitvoeringstoets LVNL

LVNL geeft in haar uitvoeringstoets aan dat de bepalingen in het ontwerp Luchthavenbesluit uitvoerbaar zijn, als de huidige praktijk gecontinueerd kan worden. Dat vereist voor LVNL een aantal randvoorwaarden. Diverse bepalingen bevatten grenswaarden, maximale aantal vliegtuigbewegingen, maximale aantallen tijdens bepaalde tijdsperiodes. De grenswaarden richten zich tot alle sectorpartijen, ook de LVNL. LVNL merkt op dat ze niet aantallen kan gaan bijhouden en dat de luchthaven hiervoor verantwoordelijk moet zijn. In het Luchthavenbesluit is daarom extra beschreven dat de luchthaven hierin een coördinerende taak heeft. Over de grenswaarden in de nieuwe handhavingspunten stelt LVNL dat ze maar in beperkte mate kan sturen op geluidbelasting. LVNL stelt daarom voor om eerst met deze nieuwe handhavingspunten te experimenteren. IenW neemt dit voorstel niet over. Met het ontwerp LHB worden de grenswaarden in alle handhavingspunten vastgesteld. Er komt dus geen experiment. IenW neemt de grenswaarden en handhavingspunten wel expliciet mee bij de latere evaluatie van het Luchthavenbesluit (5 jaar na vaststelling van het Luchthavenbesluit).

Datum

26 februari 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/28547

Opgesteld door

Hoofddirectie Bestuurlijke & Juridische Zaken

Afdeling Lucht- en Scheepvaart

Aan

Minister

Bijlagen

18

Uitkomst advies ATR

Het college Advies toetsing regeldruk (ATR) heeft een advies uitgebracht op het ontwerp Luchthavenbesluit. Het advies is om het voorstel niet in te dienen, tenzij een aantal opmerkingen verwerkt worden (dictum 3). De belangrijkste punten uit het advies van het ATR zijn overgenomen. Naar aanleiding hiervan heeft het ATR een aanvullende zienswijze ingediend. ATR adviseert hierin om inzicht te geven in de effecten en het doelbereik van nieuwe regels ten opzichte van de huidige situatie, bijvoorbeeld ten aanzien van het gebruik van de APU. In het Luchthavenbesluit is aangegeven dat deze nieuwe regels niet in de bestaande Omzettingsregeling zijn opgenomen en dat deze met het Luchthavenbesluit dus een extra bescherming aan de omgeving geven. Ten tweede adviseert de ATR om duidelijk te maken hoe tijdens de openbare voorbereidings-procedure en de voorhang externe partijen worden geïnformeerd en verder worden betrokken. Bij de publicatie van het ontwerp Luchthavenbesluit wordt deze informatie logischerwijs beschikbaar gesteld. Zo volgt informatie via de directie Participatie, een aankondiging in Staatscourant en (lokale) media en er wordt een informatiebijeenkomst van geïnteresseerden georganiseerd. Tot slot adviseert de ATR de beschrijving van de regeldrukgevolgen kwalitatief en kwantitatief te verduidelijken. IenW is van mening dat dit afdoende is weergegeven.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Aanbiedingsformulier MR	-
2	Voorhangbrief EK	-
3	Voorhangbrief TK	-
4	Ontwerp Luchthavenbesluit + bijlagen	-

5	Aanvraag Luchthavenbesluit + bijlagen	-
6	Verslag regionaal draagvlak	-
7	Eindproduct Participatietraject Luchthavenbesluit Rotterdam	-
8	Economische onderbouwing Luchthavenbesluit Rotterdam	-
9	Hoofdrapport MER Luchthavenbesluit Rotterdam + bijlagen	-
10	HUF-toets	-
11	Uitvoeringstoets LVNL	-
12	ATR-toets + aanvullende zienswijze	-
13	Obstakelvlakken en beperkingengebieden Luchthavenbesluit Rotterdam	-
14	Advies handhavingspunten Luchthavenbesluit Rotterdam	-
15	Berekeningsrapportage voor het geluid en het plaatsgebonden risico t.b.v. Luchthavenbesluit Rotterdam	-
16	Contra-expertise t.b.v. het Luchthavenbesluit Rotterdam, NLR, juni 2024	-
17	Reactie Ecorys aan RTHA op brief over inconsistenties	-
18	Adviesnota MR	-

Datum

26 februari 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/28547

Opgesteld door

Hoofddirectie Bestuurlijke & Juridische Zaken

Afdeling Lucht- en Scheepvaart

Aan

Minister

Bijlagen

18