

Luchthavenbesluit



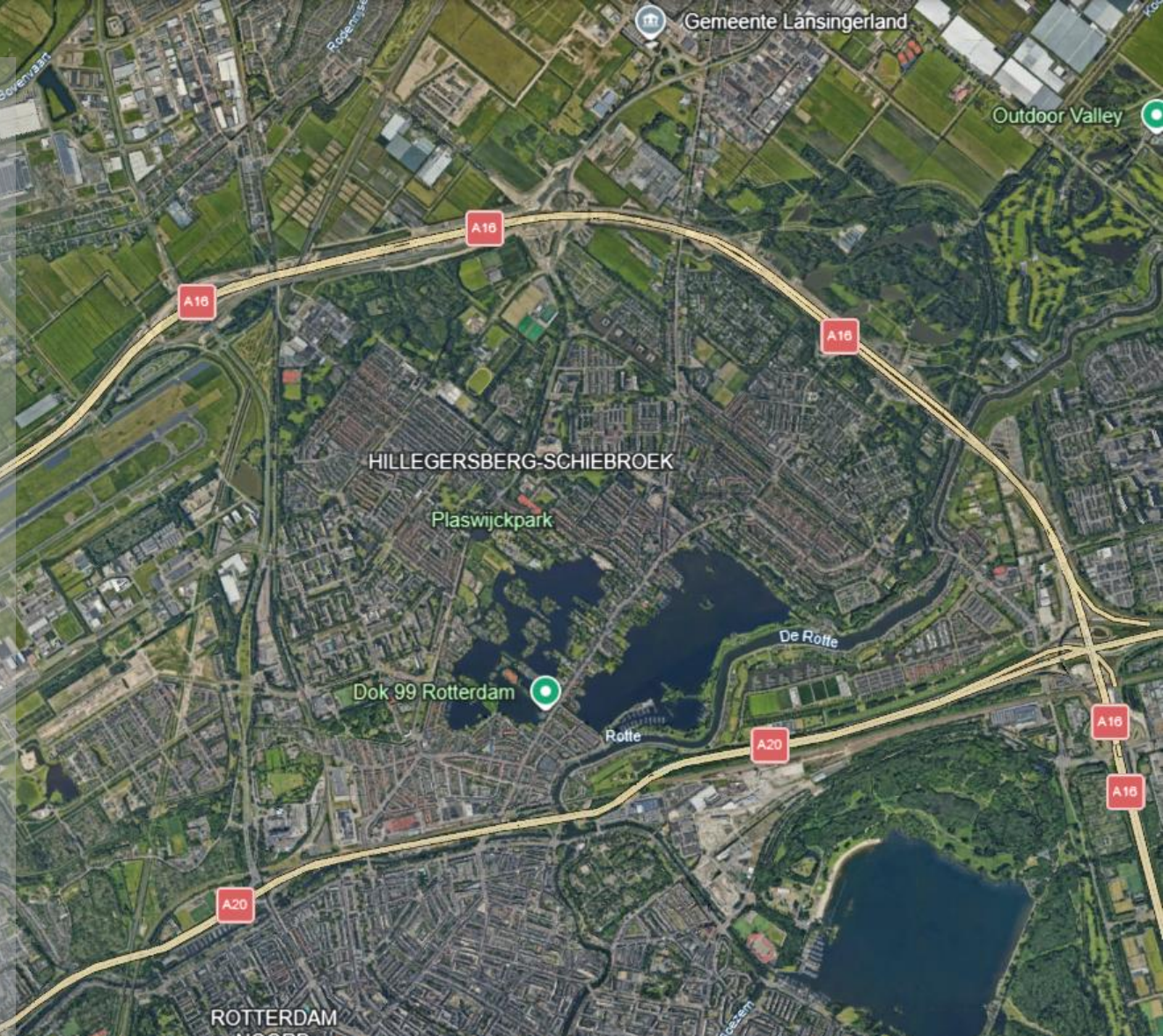
Stadsontwikkeling 2026



Gemeente
Rotterdam

Inhoud

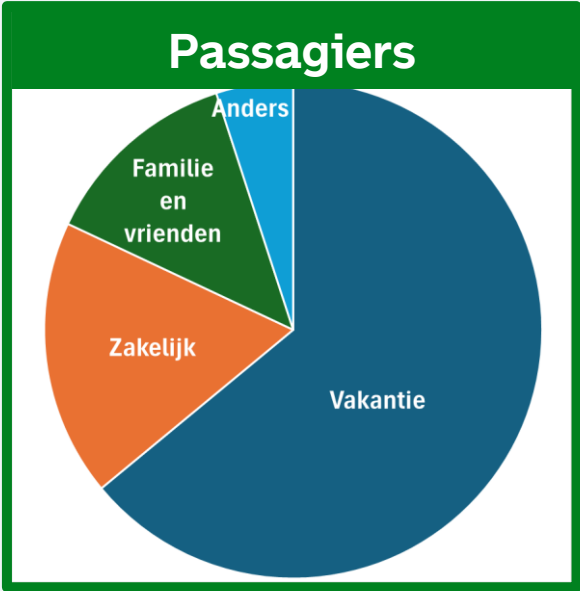
1. RTHA en de regio
2. Aanleiding en wettelijke basis luchthavenbesluit
3. Rijksbeleid
4. Rol en positie Rotterdam
5. Tijdlijn
6. Luchthavenbesluit: Aanvraag en Ontwerp
7. Wat regelt een luchthavenbesluit en wat niet?
8. Waar gaat RTHA over en waar niet?
9. Handhaving – Inspectie Leefomgeving en Transport
10. Vliegroutes – Luchtverkeersleiding
11. Ruimtelijke ordening
12. Meldingen en DCMR



RTHA en de regio

- Verbind de regio met ruim 50 bestemmingen in en rond Europa
- Thuisbasis voor hulpdiensten zoals trauma- en politiehelikopters
- Medisch spoedverkeer en hulpverlening
- Zakenvliegtuigen van en naar de regio
- Overheidsverkeer van en naar Den Haag
- Op nationaal niveau uitwijkvluchthaven voor o.a. Schiphol

handelsverkeer	RTHA	Eindhoven	Schiphol
passagiers	2.355.489	6.956.486	68.800.000
vluchten	16.667	41.011	477.552



Vliegverkeer	Dag	Nacht
handelsverkeer	16.491	176
business aviation	5.704	221
hulpdiensten	5.633	713
Overig	29.711	5

Aanleiding nieuw luchthavenbesluit

Met de wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (**RBML**) is de overgang van Luchtvaartwet naar de Wet Luchtvaart uit **2009** geregeld en zijn **nieuwe bepalingen** voor de regionale luchthavens vastgesteld.

- Nieuwe methoden, kaders en handhaving voor geluid geïntroduceerd.
- Ook introductie van andere beperkingen in verband met externe veiligheid (ongevallen met vliegverkeer) en vliegveiligheid (o.a. hoogtebeperkingen).

Bestaande Aanwijzingsbesluiten moesten bij wet vervangen worden door Luchthavenbesluiten.

De huidige **Omzettingsregeling uit 2013 was tijdelijk** en dient vervangen door het nieuwe luchthavenbesluit.

De Raad van State heeft bepaald dat het luchthavenbesluit voor RTHA uiterlijk 30 april 2027 vastgesteld dient te zijn.

Wettelijke basis

Om een luchthaven van nationale betekenis te exploiteren, is ogv **de Wet Luchtvaart** een Luchthavenbesluit nodig.

RTHA is een luchthaven van nationale betekenis => **Rijk is bevoegd gezag** voor het afgeven van een luchthavenbesluit.

Daarnaast dient de luchthaven te beschikken over **andere vergunningen**, waaronder een veiligheidscertificaat (af te geven door de ILT), een milieuvergunning, een natuurwetvergunning en een omgevingsvergunning (voorheen bouwvergunning).

Beleid Rijksoverheid voor RTHA

Vanuit Algemeen beleid

Regionale luchthavens moeten zich ontwikkelen voor de regio's met zoveel mogelijk draagvlak.

Minder nachtvluchten, geluidshinder en emissies verontreinigende stoffen.

Eventuele groei, indien de luchtvaart stiller en schoner wordt.

Specifiek RTHA

RTHA blijft de uitwijkplek voor vliegtuigen die niet veilig op Schiphol kunnen landen door bijvoorbeeld weersomstandigheden of een technische storing.

Er komt een aparte gebruiksruimte voor spoedeisende hulpverlening en politietaken.

Luchtvaartnota 2020 – 2050

Veiligheid in de lucht en op de grond.

Nederland goed verbinden.

Aantrekkelijke en gezonde leefomgeving.

Nederland duurzaam (minder CO2 uitstoot).

Rol en positie gemeente Rotterdam

Eigendom

RTHA is 100% eigendom Royal Schiphol Group en Rotterdam is aandeelhouder Schiphol Group voor 2,2%

Grondpositie

Gronden door Rotterdam tot 2050 uitgegeven in erfpacht aan Rotterdam Airport B.V. (luchthavengebied) met een verlengingsoptie tot 2099 en Rotterdam Vastgoed B.V. (overige gronden, tot 2099).

Ruimtelijke ordening

Rotterdam is bevoegd gezag voor bestemmingsplan RTHA en omgevingsvergunningen.

Luchthavenbesluit

Participatietraject: participant, deelnemer

Wettelijke procedure: indienen zienswijze

Handhaving: geen bevoegdheid

Omgevingsvisie

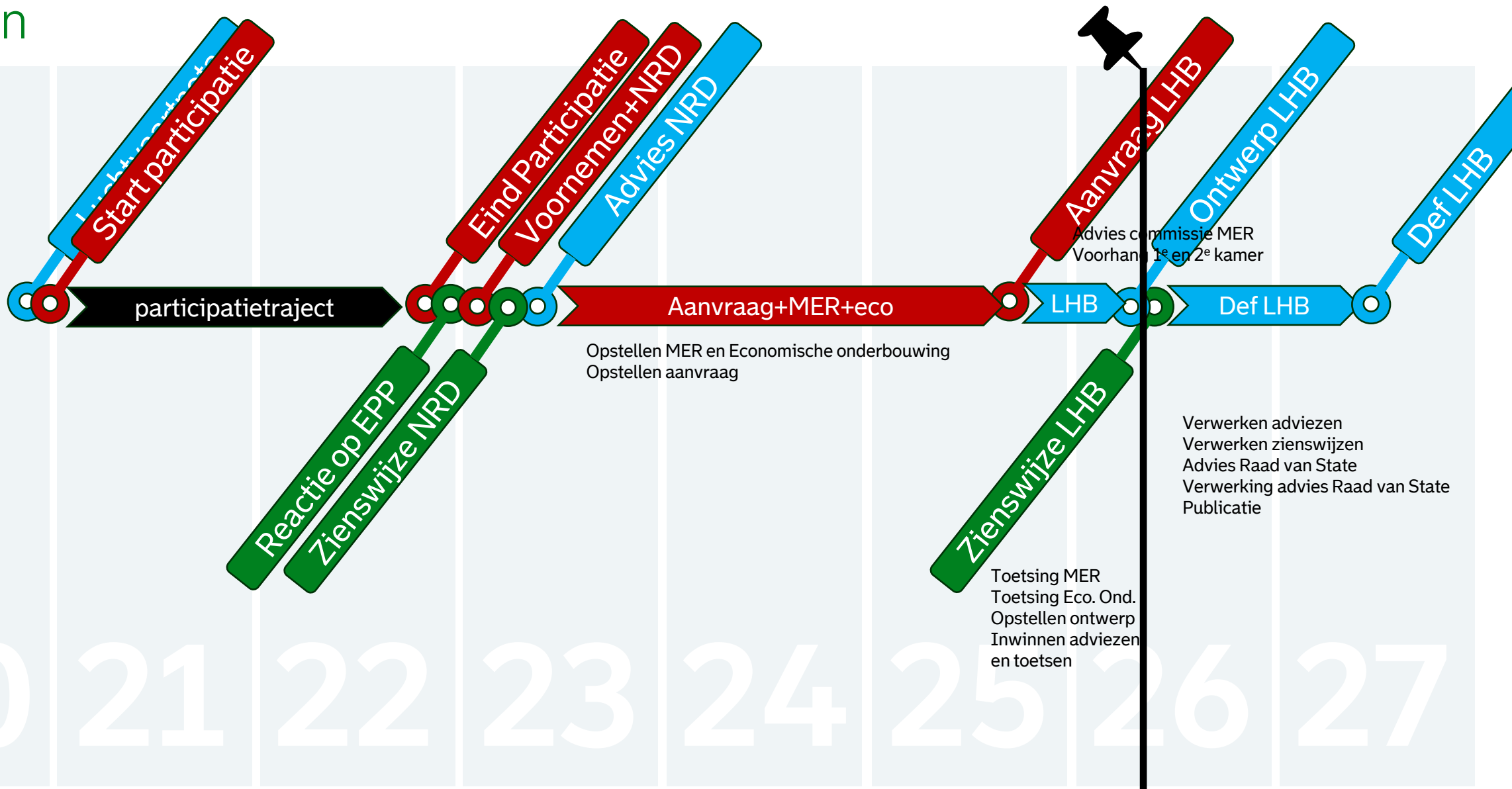
Inzet op **verbetering leefomgevingskwaliteit** – met name t.a.v. geluidshinder

Vanwege de negatieve effecten op de directe omgeving van belang dat de luchthaven in een (regionale) maatschappelijke behoefte voorziet.

Inzet op **behoud en verbreding sociaal-economische betekenis**:

- Internationale verbindingen: regioreizigers waarderen nabijheid en reiscomfort RTHA.
- Standplaats hulpdiensten (politie, traumateam).
- Economie: werkgelegenheid, internationale uitstraling.
- RTHA als operationele proeftuin voor innovaties in de luchtvaartsector en aantrekken bedrijvigheid (Stichting Rotterdam The Hague Innovation Airport).

Tijdlijn



Luchthavenbesluit – Aanvraag en Ontwerp en definitief

Wat zit er bij de aanvraag?

In de aanvraag geeft RTHA aan welke gebruiksbepalingen zij graag ziet in het luchthavenbesluit. Bij de aanvraag zit:

1. Onderzoek naar milieueffecten (MER): geluid, externe veiligheid, emissies en luchtkwaliteit, ecologie en natuurbescherming;
2. Economische onderbouwing

Met de MER en de economische onderbouwing helpt het bevoegd gezag een afweging te maken.

Wat zit er bij het ontwerp?

Toets op de handhaafbaarheid door ILT
Toets door Luchtverkeersleiding, LVNL
Toets op de economische onderbouwing
Toets op regeldruk
Advies over handhavingspunten
Contra-expertise invoergegevens NLR
Advies commissie m.e.r. (volgt)

Wat regelt een luchthavenbesluit.....en wat niet

- Luchthavengebied, start- en landingsbaan;
- Openingstijden en regels voor vertraging;
- Maximum aantal vliegbewegingen;
- Maximale geluidsbelasting en handhavingspunten;
- Ruimtelijke beperkingen ivm
 - Vliegveiligheid en navigatie (hoogte en obstakelvrije vlakken)
 - ongevallen (externe veiligheid)
 - Geluidsbelasting
 - Aanvaringen met vogels;

Ruimtelijke beperkingen moeten opgenomen worden in de gemeentelijk omgevingsplannen

- Vliegroutes;
- Landingstarieven;
- Uitgifte van slots (vergunning om te starten of te landen) over de luchtvaartmaatschappijen;

De toewijzing van slots is middels EU-richtlijnen gereguleerd. Een slot is een vergunning om binnen een bepaalde termijn te starten of te landen. Hieraan kunnen voorwaarden gesteld worden zoals de geluidsklasse van een toestel. RTHA bepaald hoeveel slots uitgegeven kunnen worden om binnen de geluidsnormen te blijven. De Nationale slotcoördinator wijst deze toe aan luchtvaartmaatschappijen. RTHA kan dus niet bepalen door welke maatschappij, met welk fabricaat toestel en naar welke bestemming gevlogen wordt.

Waar gaat RTHA over.....en waar niet

- RTHA is een luchthaven exploitant en zodoende aanbieder van infrastructuur
- Draagt zorg voor een veilige luchthavenoperatie
- De hoeveelheid uit te geven slots
- Maatregelen bij dreigende overschrijding grenswaarden (uitgifte resterende slots, baansturing)
- Biedt de mogelijkheid aan haar gebruikers om vliegverkeer t.b.v. de regio uit te voeren
- Neemt initiatief voor een nieuw luchthavenbesluit

RTHA moet alle vluchten die zijn toegestaan in het luchthavenbesluit toelaten zolang de grenswaarden niet worden overschreden, zowel wat betreft bestemmingen, vliegtuigtypes als tijdstippen

RTHA bepaalt de capaciteit maar mag niet discrimineren en moet de volledige capaciteit vrijgeven aan de slot- coördinator.

Havengeldtarieven mogen niet discriminerend zijn

Beperkte sturing op basis van tijdstippen en vliegtuigtypen is wel mogelijk.

- Ontwikkelen van nieuwe verbindingen, bepalen van bestemmingen (Luchtvaartmaatschappijen)
- Tijdstippen van vluchten (Luchtvaartmaatschappijen)
- Keuze van vliegtuigtypes (Luchtvaartmaatschappijen)
- Verdelen van slots (Airport Coordination Netherlands, ZBO)
- Vaststellen van vliegroutes en luchtruim (Ministerie van I&W)
- Begeleiding van vliegverkeer (Luchtverkeersleiding NL, ZBO)
- Toezicht op luchtvaart en afwijkers van routes (IL&T)

Handhaving – Inspectie Leefomgeving en Transport

Op basis van jaarlijkse rapportage door RTHA handhaaft ILT op **bepalingen** in het **luchthavenbesluit**, zoals:

- Grenswaarden geluidsbelasting
- Openingstijden en vertragingen (extensieregeling)
- Afwijkingen van de voorgeschreven routes

De ILT stelt jaarlijks een **handhavingsrapportage** op, die openbaar wordt gemaakt.

De ILT kan indien noodzakelijk **maatregelen opleggen** als bepalingen niet worden nagekomen.

ILT toetst het ontwerp luchthavenbesluit op handhaafbaarheid.

De **controle** van de maximaal toegestane geluidsbelasting vindt plaats **door berekening**. Metingen worden te veel beïnvloed door factoren als temperatuur, luchtvochtigheid, reflectie en absorptie op de grond e.d..

Per punt wordt de grenswaarde berekend: de maximale geluidsbelasting bij het maximaal aantal vluchten, type vliegtuigen en vliegroutes op basis van het voorkeursscenario zoals in de MER opgenomen. Dit staat in het luchthavenbesluit.

Aan het eind van elk gebruiksjaar wordt de berekening herhaalt met de werkelijk gebruikte toestellen en vliegroutes. Deze waarde moet beneden de grenswaarde blijven.

Soms moeten er bij dreigende overschrijding door RTHA sturingsmaatregelen genomen worden: baansturing of het niet meer uitgeven van slots.

In het nieuwe luchthavenbesluit worden de grenswaarden na 5 jaar verlaagd.



Vliegroutes – Luchtverkeersleiding

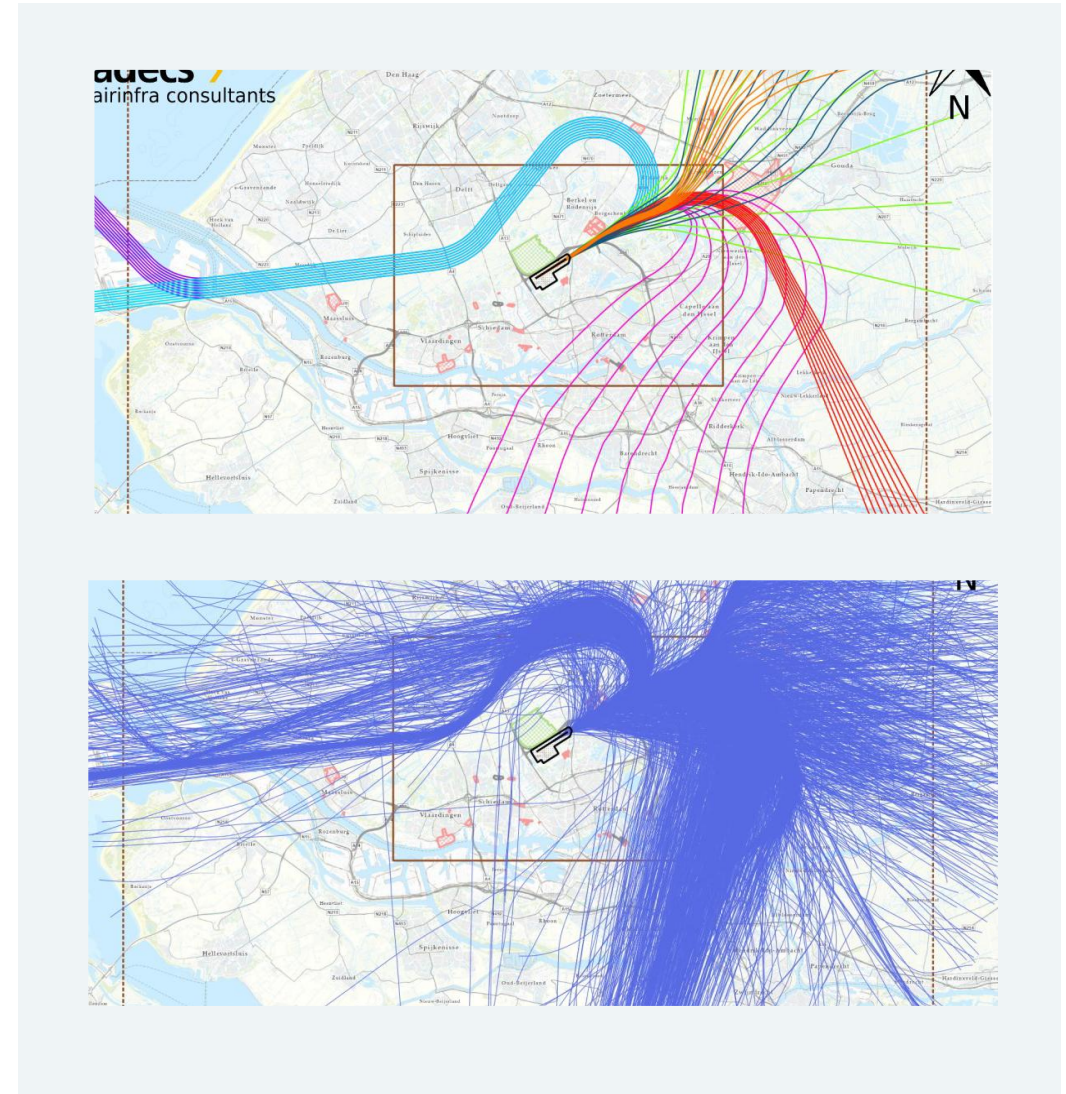
Vliegroutes worden in aparte besluiten en regelingen vastgelegd.

Momenteel werkt het ministerie aan een herindeling van het Nederlandse luchtruim.

Daarin wordt ook gekeken of er routewijziging mogelijk is voor verkeer dat langs RTHA vliegt naar Schiphol. Dit veroorzaakt (onverwachte) hinder omdat verkeer van RTHA dan moet afwijken. Dit is terug te zien in een toename van meldingen over hinder.

Luchtverkeersleiding Nederland bewaakt de veiligheid in het luchtruim.

Alleen op instructie van LVNL mogen vliegtuigen van de voorgeschreven route afwijken. De ILT ziet hier op toe. Zo'n instructie wordt vrijwel altijd gegeven uit oogpunt van veiligheid.



Ruimtelijke Ordening – Geluid

Binnen de Lden contour 70 dB(A): geen geluidsgevoelige objecten

Binnen de Lden contour 56 dB(A) (35 Ke): geen nieuwe geluidsgevoelige objecten

Binnen de Lden contour 48 dB(A) (20 Ke): afweging geluidsgevoelige objecten op basis van eventueel beleid van de provincie.

Beleid nav motie Beijnen (april 1999)

Geen medewerking aan grootschalige nieuwbouw van woningen tussen de 20 Ke en 35 Ke contouren.



De contouren van het ontwerp-luchthavenbesluit vallen binnen de huidige contouren. Het beperkingengebied wordt kleiner.

Na 5 jaar worden de contouren kleiner (door de inzet van 'stillere' vliegtuigen).

Ruimtelijke Ordening – Externe Veiligheid

Plaatsgebonden Risico

De jaarlijkse kans voor een individu om op een bepaalde plaats te overlijden.

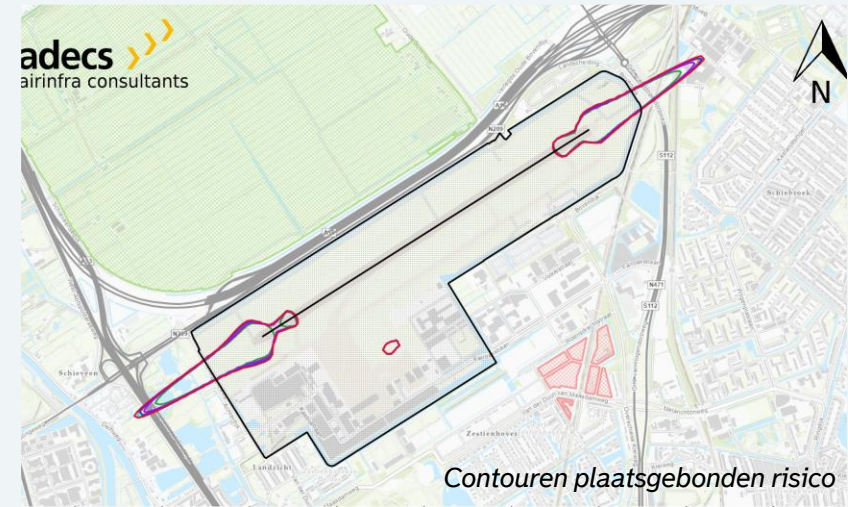
Binnen PR 10^{-5} : geen woningen

Binnen PR 10^{-6} : geen nieuwe woningen

Groepsrisico

De jaarlijkse kans voor een groep van een bepaalde omvang om op een bepaalde plaats te overlijden.

Binnen het verantwoordingsgebied moet een eventuele toename van het groepsrisico inzichtelijk gemaakt en verantwoord worden (provinciaal beleid)

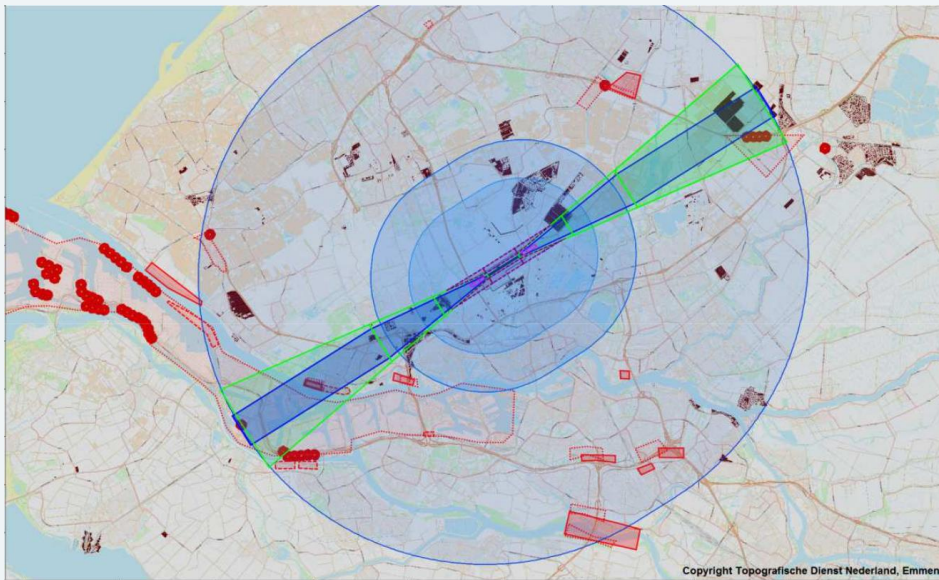


De contouren van het ontwerp-luchthavenbesluit vallen binnen de huidige contouren (Omzettingsregeling).

Ruimtelijke Ordening – Hoogtebeperkingen en fauna

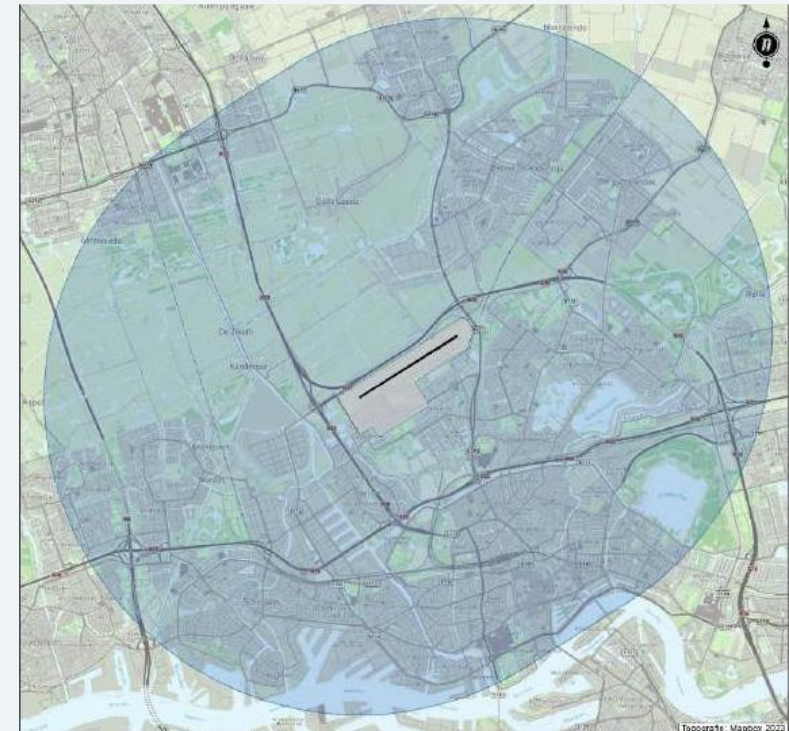
Hoogtebeperkingen

In verband met vliegveiligheid en de goede werking van apparatuur voor luchtverkeercommunicatie, -navigatie of –begeleiding



Fauna

bependingen voor vogelaantrekkende activiteiten en grondgebruik



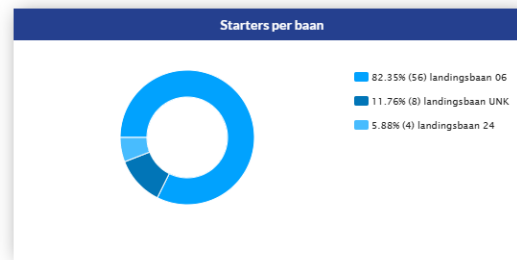
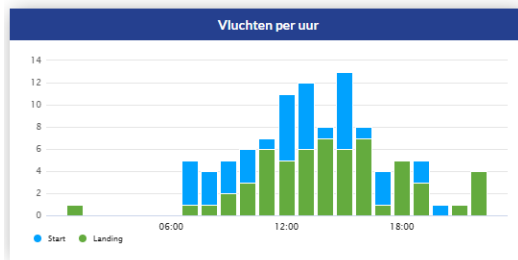
RoL DCMR

Loket voor indienen meldingen en stellen van vragen
Adviseur van Commissie Regionaal Overleg (CRO)

DCMR is geen handhavende instantie voor hinder door vliegverkeer, wel voor handhaving van grondgebonden activiteiten in opdracht van Rotterdam.

Wat gebeurt er met meldingen en gegevens uit monitoringssysteem

- Jaarlijkse uitgebreide (openbare) jaarrapportage met trends, ontwikkelingen, thematisch onderzoek, aandachtspunten en zo mogelijk aanbevelingen voor verbeteringen;
- Adviezen en aanbevelingen voor de CRO voor het verminderen van hinder
- Adviezen in het participatietraject (2021 – 2022);
Data van gisteren



Het Burgermeetnet RTHA

Ontstaan door een motie van Provinciale Staten uit 2019 om, samen met bewoners, te verkennen hoe een aanvullend op het bestaande geluidmeetnet rondom de luchthaven kan bijdragen aan beter inzicht in vliegtuiggeluid. Bewoners hebben actief meegedacht over meetlocaties en de inrichting van het online platform. Er wordt gewerkt aan het verbeteren van de toegankelijkheid en duiding van data via het Burgermeetnet portaal, vergelijking met berekende geluidniveaus en het inbedden van het meetnet binnen de bredere geluids aanpak. Het burgermeetnet moet "een stabiel en volwaardig instrument" worden dat bijdraagt aan transparantie en vertrouwen in het meten en beleven van vliegtuiggeluid rondom RTHA.



RoI DCMR

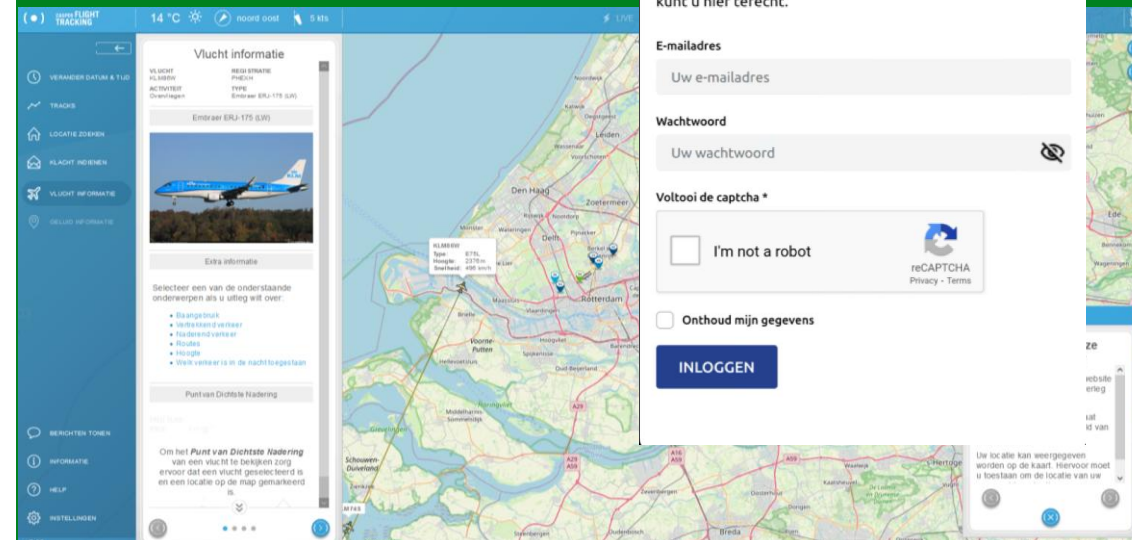
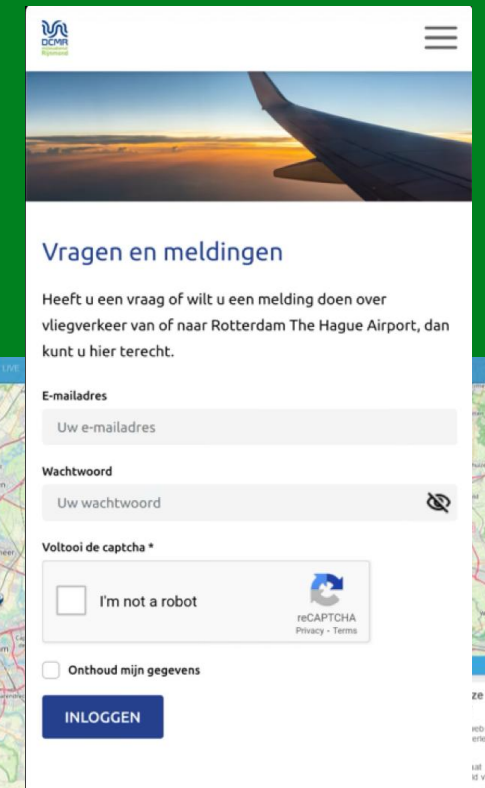
Meldingen

- Analyse en onderzoek naar meldingen en hinder met monitoringssysteem van geluidsposten, aangevuld met vluchtinformatie (van LVNL en/of RTHA) en informatie uit meldingen van bewoners.
- Alles wordt geregistreerd
- Terugkoppeling per email met info (indien gevraagd)
- Bijzondere situatie worden voorgelegd aan ILT;
- Contact en overleg met LVNL en met gebruikers kleine luchtvaart

hoe vindt de afhandeling plaats?

- Registratie en terugkoppeling per email met info (indien gevraagd)
- Bijzondere situatie worden voorgelegd aan ILT;
- Contact en overleg met LVNL, gebruikers kleine luchtvaart;

Meldingen kunnen gemaakt worden via app of flighttracker (<https://rtm.flighttracking.casper.aero/>)



Ontwerp luchthavenbesluit in het kort

Aantallen vluchten

Handelsverkeer wordt voor nu beperkt tot **maximaal 17.860** vliegtuigbewegingen per jaar (ongeveer even veel als in 2019). Dit kan met **maximaal 4.380** vluchten worden **verhoogd**, als er stillere vliegtuigen worden ingezet en minder broeikasgassen worden uitgestoten. Dit kan alleen gaan om vluchten aangedreven op elektriciteit, waterstof of duurzame luchtvaartbrandstoffen.

Maximaal 7.540 bewegingen per jaar voor **maatschappelijk verkeer**. Vluchten van een Search and Rescue-dienst, traumavluchten, ambulancevluchten, humanitaire vluchten, donorvluchten en vluchten in het kader van de rampenbestrijding of crisisbeheersing;

Business Aviation geen maximum. Luchthaven gaat uit van 5.881 vluchten.

Nachtregime en openingstijden

Tussen 23:00 en 7:00 geen handelsverkeer met uitzondering van vertragingen tot maximaal 0:00 uur en positievluchten vanaf 6:30 uur.

Wel toegestaan is verkeer in nood of uitwijkingen Schiphol door weersomstandigheden of technische storingen.

Business aviation toegestaan tot 0.00 uur.

Maximaal 20 landingen voor particulier verkeer (**Business Aviation**) tussen 0:00 en 07:00 uur.

Kleinverkeer (general aviation) vliegt binnen normale openingstijden **tussen 07:00 tot 23:00 uur**. Circuitvluchten alleen op werkdagen tussen 08.00 uur en 18.00 uur en op zaterdag tussen 09.00 uur en 13.00 uur.

Vertragingen

Handelsverkeer maximale vertraging tot 0:00 uur. Aantal vertragingen in stappen verlaagd naar 180 per jaar in 2030.

Ontwerp luchthavenbesluit in het kort

Dagranden

Tussen 07.00 en 09.00 uur per dag maximaal 10 vluchten handelsverkeer opstijgen, en geen landingen.

Voor minder stille vliegtuigen schuift de starttijd in stappen op naar 08.30 uur in 2034.

Tussen 21.00 en 23.00 uur per dag maximaal 10 landingen handelsverkeer.

Positievvluchten vanaf 6:30 uur, maximaal 48 per jaar.

Grenswaarden en handhavingspunten

Extra handhavingspunten (11 i.p.v. 6) voor betere bescherming omwonenden.

Grenswaarden zijn niet hoger dan huidige omzettingsregeling.

Grenswaarden worden na 5 jaar verlaagd door de inzet van stillere vliegtuigen.

Emissies en luchtkwaliteit

CO2 uitstoot neemt af, afhankelijk van de hoeveelheid SAF bijmenging.

Andere concentraties zoals (ultra)fijnstof, Zeer Zorgwekkende Stoffen en stikstof nemen door het vliegverkeer niet toe en in enkele gevallen (zeer) licht af.

Gebruik van de hulpmotor (APU= auxillary power unit) in het vliegtuig) wordt beperkt. De luchthaven moet ervoor zorgen dat elektriciteit beschikbaar is.

De gezagvoerder zorgt ervoor dat er met het minimaal noodzakelijk aantal motoren van, naar en over de start- en landingsbaan wordt getaxied.