



Aan de gemeenteraad

Op 30 september 2025 stelde M.H. Biljoen (GroenLinks) ons schriftelijke vragen over versnelde aanvraag Rotterdam The Hague Airport bedreigt rechtszekerheid en participatie bewoners.

Inleidend wordt gesteld:

Op 18 december 2024 deed de Raad van State een cruciale uitspraak over het gebruik van intern salderen. De Raad van State oordeelde dat deze methode niet langer kan worden toegepast in de voortoets om een natuurvergunning te verkrijgen zonder passende beoordeling¹. In navolging van deze uitspraak vernietigde de rechtbank Den Haag op 4 juni 2025 de natuurvergunning van Schiphol, omdat deze luchthaven niet voldeed aan de vereisten voor zowel interne als externe saldering met betrekking tot stikstofdepositie op beschermde natuurgebieden.²

Als zelfs Schiphol, de grootste luchthaven van Nederland, haar vergunning kwijtraakt, roept dat extra vragen op over de juridische houdbaarheid van de vergunning van een kleinere luchthaven als Rotterdam The Hague Airport (RTHA). GroenLinks vindt het daarom van groot belang dat de gemeente Rotterdam scherp is op de juridische houdbaarheid van procedures rondom RTHA en de bescherming van bewonersbelangen. Daarom stellen wij de volgende vragen:

Hieronder volgt de vraag en onze beantwoording:

Vraag 1

Is het college op de hoogte van de uitspraak van de Raad van State van 18 december 2024 en de vernietiging van de natuurvergunning van Schiphol op 4 juni 2025? Welke lessen trekt het college hieruit voor vergelijkbare procedures van andere luchthavens, zoals RTHA?

¹ <https://www.raadvanstate.nl/actueel/nieuws/december/rechtspraak-over-intern-salderen-wijzig/>

² <https://uitspraken.rechtspraak.nl/details?id=ECLI:NL:RBDHA:2025:9782>



Antwoord:

Het college is op de hoogte van de uitspraak van de Raad van State van 18 december 2024 en de uitspraak van de rechtbank Den Haag op 4 juni 2025 waarin de natuurvergunning van luchthaven Schiphol is vernietigd. Uit deze procedures trekt het college de lessen dat bezwaar- en beroepsgronden in lopende procedures tegen natuurvergunningen in heel Nederland worden beoordeeld in het licht van het nieuwe beoordelingskader met betrekking tot intern salderen.

Vraag 2

Hoe beoordeelt het college de juridische houdbaarheid van de positieve weigering van de natuurvergunning van RTHA in het licht van deze uitspraken over Schiphol?

Antwoord:

Stichting Mobilisation for the Environment heeft in samenwerking met bewonersorganisaties beroep ingesteld tegen de positieve weigering en de opgelegde maatwerkvoorschriften van de voormalig minister van Natuur en Stikstof (tegenwoordig: staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur). De minister is het bevoegd gezag en het college heeft dan ook geen oordeel over de positieve weigering. Het beroep zal op 1 december 2025 door de rechtbank Gelderland worden behandeld. Het college zal kennisnemen van de uitspraak.

Vraag 3

Wat is de rol en positie van de gemeente Rotterdam bij deze vergunningprocedure?

Antwoord:

Het college heeft geen formele rol of procespositie in deze (vergunnings)procedure.

Vraag 4

Is het college van mening dat bewoners en belangenorganisaties voldoende inspraak en ruimte hebben gehad in deze procedure?

- a. Zo ja, waar blijkt dat volgens het college uit?
- b. Zo nee, is het dan niet beter om nu een pas op de plaats te maken?

Antwoord:

De minister heeft het ontwerp-besluit voor de vergunning Wet natuurbescherming op 15 februari 2021 ter inzage gelegd met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen.³ Het college constateert dat de minister met de terinzagelegging van het ontwerp-besluit aan de wettelijke vereisten voor inspraak heeft voldaan.

Na de zienswijzeprocedure heeft de Minister besloten tot een positieve weigering. Deze positieve weigering is een officieel besluit van een bevoegd gezag waarin wordt bepaald dat een aangevraagde activiteit niet vergunningplichtig is, omdat de aangevraagde activiteit op dat moment voldoet aan de geldende wet- en regelgeving. Op een dergelijk besluit is geen inspraak mogelijk. Deze positieve weigering is wel appellabel, wat betekent dat hiertegen beroep kan worden ingesteld. Bij de Rechtbank Gelderland is beroep aangetekend.

³ [Ontwerp-besluit vergunning Wnb Project Exploitatie Rotterdam The Hague Airport](#)



Rotterdam The Hague Airport heeft nu een aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit ingediend. Deze aanvraag leidt juridisch gezien tot een opzichzelfstaand besluit en betreft een andere juridische procedure. Het ontwerpbesluit van de Minister zal naar verwachting eerste kwartaal 2026 gepubliceerd worden, en de uitspraak van de Rechtbank Gelderland over de positieve weigering zal de Minister moeten betrekken bij besluitvorming over het nieuwe luchthavenbesluit.

Vraag 5

Indien blijkt dat de juridische basis van de aanvraag van RTHA niet solide is, is het college bereid zich richting het Rijk hard te maken voor een herziening van de plannen, waarbij verbetering van luchtkwaliteit, natuur en leefbaarheid nadrukkelijk het uitgangspunt is?

Antwoord:

Het is in eerste aanleg aan de Rechtbank Gelderland om uitspraak te doen over de positieve weigering en de maatwerkvoorschriften van de Minister.

Relevant voor het college is het ontwerp-luchthavenbesluit dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat ter inzage zal leggen en waarop het college een concept zienswijze aan de raad zal voorleggen. Zie ook onze brief van 2 oktober 2025 kenmerk 25bb007082.

Verder wordt gesteld:

Tegelijkertijd heeft RTHA aangekondigd om op 30 september 2025 een nieuwe aanvraag voor een luchthavenbesluit in te dienen bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit gebeurt nu, terwijl op 1 december 2025 een zitting bij de Raad van State plaatsvindt over de beroepen tegen de positieve weigering van de natuurvergunning, de afwijzing van handhavingsverzoeken en de weigering tot het nemen van passende maatregelen. Deze beroepen zijn ingediend door bewonersorganisaties in samenwerking met Stichting Mobilisation for the Environment (MOB).⁴ GroenLinks maakt zich ernstige zorgen over de timing van deze procedure. Dit lijkt op een voorbarige en versnelde stap, waarbij rechten worden geclaimd terwijl nog niet duidelijk is of de juridische basis overeind blijft.

Vraag 6:

Is het college op de hoogte van het voornemen van RTHA om op 30 september een nieuwe aanvraag voor een luchthavenbesluit in te dienen, ondanks dat het beroep van MOB nog loopt?

Antwoord:

Ja, het college heeft de gemeenteraad hierover op 2 oktober 2025 geïnformeerd (25bb007082).

Vraag 7

Deelt het college de zorg dat dit een ongepaste en voorbarige stap is, omdat de uitkomst van de rechtszaak van 1 december bepalend kan zijn voor de juridische basis van een nieuw luchthavenbesluit?

a. Zo nee, waarom niet?

⁴ <https://www.stichtingmobilisation.nl/luchtvaart-natuurvergunning/>



Antwoord:

Nee. De minister van Infrastructuur en Waterstaat zal het ontwerp-luchthavenbesluit ter inzage leggen waarop het college een concept-zienswijze aan de raad zal voorleggen. Zie ook onze brief van 2 oktober 2025 kenmerk 25bb007082. Alhoewel het luchthavenbesluit en de natuurvergunning twee verschillende en op zichzelfstaande juridische toestemmingen zijn, bepaalt het bevoegd gezag (minister van Infrastructuur en Waterstaat) of en hoe de uitkomst van de rechtszaak wordt meegenomen bij de behandeling van de aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit.

Vraag 8

Hoe beoordeelt het college de samenloop van de procedures en het risico dat een negatief oordeel van de Raad van State de aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit direct ondermijnt?

Antwoord:

Het college heeft hierin geen formele procespositie. De gevolgen van het oordeel van de Rechtbank Gelderland zijn voor de staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur, voor de voor de minister van Infrastructuur en Waterstaat voor wat betreft de procedure voor een nieuw luchthavenbesluit en de luchthaven RTHA om te beoordelen en hier gevolgtrekkingen aan te verbinden.

Vraag 9

Is het college van mening dat RTHA met deze timing de participatie en belangen van bewoners onvoldoende serieus neemt, omdat de uitkomst van hun beroep niet wordt afgewacht?

a. Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Voor wat betreft het meenemen van belangen en het beroep verwijzen wij naar ons antwoord op vraag 4 en het tweede deel van vraag 5. Een juridische procedure in het kader van bezwaar en beroep na het vaststellen van een besluit is iets anders dan participatie die voorafgaat aan de besluitvorming.

Vraag 10

Welke mogelijkheden ziet het college om richting het Rijk en RTHA aan te dringen op uitstel van de aanvraag totdat er duidelijkheid is na de zitting bij de Raad van State?

Antwoord:

De aanvraag is reeds ingediend. De gevolgen van het oordeel van de Rechtbank Gelderland zijn voor: 1) de staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur, 2) voor de minister van Infrastructuur en Waterstaat voor wat betreft de procedure voor een nieuw luchthavenbesluit en 3) de luchthaven RTHA om te beoordelen en hier gevolgtrekkingen aan te verbinden.

Vraag 11

Is het college bereid de gemeenteraad voor de zitting van 1 december 2025 actief te informeren over de stand van zaken en de mogelijke gevolgen van de uitspraak?

a. Zo nee, waarom niet?



Antwoord:

Over de stand van zaken hebben wij de gemeenteraad op 2 oktober 2025 geïnformeerd (25bb007082). Het college kan niet oordelen over de mogelijke gevolgen en ziet daarom geen reden de gemeenteraad hierover te informeren vóór 1 december 2025. Mochten zich nieuwe of andere ontwikkelingen voordoen over de procedure voor een nieuw luchthavenbesluit dan waarover wij u op 2 oktober hebben geïnformeerd, dan zal het college uw raad uiteraard informeren.

Vraag 12

Is het college bereid om, totdat de uitspraak bekend is, afstand te nemen van het ondersteunen of faciliteren van de aanvraag van RTHA, zodat er geen voorbarige beslissingen of toezeggingen plaatsvinden die de juridische toetsbaarheid van het besluit kunnen ondermijnen?

a. Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Het college heeft geen positie in de aanvraag van RTHA. Het college heeft kennisgenomen van de aanvraag en wacht het ontwerp-luchthavenbesluit af. Op het ontwerp-luchthavenbesluit zal het college een zienswijze indienen waarvan zij de gemeenteraad het concept zal voorleggen.

Verder wordt gesteld:

Naast de juridische procedure roept ook de inhoud van de aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit om een zorgvuldige afweging met betrekking tot de leefbaarheid en geluidsoverlast voor de omwonenden.

Vraag 13

In de aanvraag wordt gesproken over maximaal 17.860 commerciële vluchten op fossiele brandstof. Dit aantal ligt hoger dan het aantal vluchten in de afgelopen jaren (2024: 16.466; 2023: 16.530; 2022: 16.215). Hoe past dit hogere aantal feitelijk in de geluidsruijnte die momenteel geldt voor de luchthaven, en hoe verhoudt dit zich tot de ervaren overlast door omwonenden?

Antwoord:

Het aantal van 17.860 is het maximum aantal slots voor handelsverkeer wat in het participatietraject (2020 – 2022) is aangehouden met (gebruiksjaar) 2019 als referentiejaar⁵. Van RTHA hebben wij vernomen dat dit maximum aantal slots in praktijk nooit volledig gebruikt zal worden. Door annuleringen gedurende het jaar zal het aantal uitgevoerde vluchten altijd lager liggen dan het maximum aantal beschikbare slots. Het aantal vluchten kan echter nooit hoger uitkomen dan het aantal slots.

De geluidsruijnte in de aanvraag die hoort bij dit aantal is mede door de inzet van stillere vliegtuigen kleiner dan de huidige geluidsruijnte. Gezien het feit dat het aantal slots gemaximeerd is en de vliegtuigen stiller worden, verwacht het college dat de hinder afneemt. Dit is in de milieueffectenrapportage terug te zien in het kleinere grondoppervlak dat binnen de berekende geluidscontouren ligt (vergeleken met het huidige luchthavenbesluit).

⁵ Een luchthavenbesluit gaat uit van gebruiksjaren (lopen van 1 november – 31 oktober) in plaats van kalenderjaren.



Vraag 14

Hoe verhoudt de voorgenomen groei in vluchten op fossiele brandstof zich tot de klimaatdoelstellingen van de gemeente Rotterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?

Antwoord:

Het college maakt uit de aanvraag op dat het aantal vluchten op fossiele brandstof niet toeneemt ten opzichte van het referentiejaar 2019.

Vraag 15

Wanneer (in welk jaar) verwacht het college dat de eerste commerciële vluchten op basis van elektrische, waterstof of volledig duurzame brandstoffen daadwerkelijk plaatsvinden, en hoe realistisch is het om de groeiplannen hierop te baseren?

Antwoord:

De ontwikkeling van commerciële vluchten op basis van elektrische, waterstof of volledig duurzame brandstoffen is volgens RTHA niet te voorspellen. Deze is afhankelijk van onder meer vliegtuigbouwers en luchtvaartmaatschappijen. Volgens de aanvraag kan er pas sprake zijn van groei van het aantal vluchten – in de aanvraag de 'innovatieruimte' genoemd - als commerciële vluchten op basis van elektrische, waterstof of volledig duurzame brandstoffen ook daadwerkelijk mogelijk zijn en de hinder is afgenomen. Is dat niet het geval, dan kan er ook geen groei van het aantal vluchten plaats vinden.

Vraag 16

Deelt het college de visie dat het verbeteren van de leefbaarheid door geluidsreductie prioriteit zou moeten krijgen boven de economische groei van de luchthaven, en waarom wordt de volledige 'geluidswinst' ingezet voor meer vliegbewegingen in plaats van voor rust voor omwonenden?

a. Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Het college vindt dat de luchthaven open moet blijven, maar dat de hinder moet afnemen. Door de (geleidelijke) inzet van stillere vliegtuigen neemt de totale hoeveelheid geluid af en worden het grondoppervlak binnen de geluidscontouren kleiner. Dit is inclusief de onder vraag 15 genoemde innovatieruimte; commerciële vluchten op basis van elektrische, waterstof of volledig duurzame brandstoffen. Deze ruimte komt alleen beschikbaar als de hinder voldoende is afgenomen, ook met het gebruik van de innovatieruimte moet de totale geluidsbelasting lager blijven dan nu het geval is.

Vraag 17

In de aanvraag wordt gemeld dat er stapsgewijs 'stillere' vliegtuigen zullen worden ingezet in de periode van 7 tot 9 uur 's ochtends. Welke concrete sturingsinstrumenten (zoals differentiatie in landingsgelden) heeft RTHA om de inzet van stillere vliegtuigen in de vroege ochtend af te dwingen? Kan de luchthaven de inzet van de meest geluidsintensieve vliegtuigen, zoals de Boeing 737-800, effectief ontmoedigen of beperken?

Antwoord:

De luchthaven heeft geen mogelijkheden om vluchten in bepaalde tijdvakken te beperken. Dit kan wel geregeld worden in het luchthavenbesluit en dit vraagt de luchthaven dan ook in haar aanvraag. Door in het luchthavenbesluit op te nemen dat binnen bepaalde



tijdvakken alleen vliegtuigen van een bepaalde geluidsklasse mogen starten of landen, moeten de gebruikers van de luchthaven (en de luchthaven) zich hier aan houden. Daarnaast differentieert de luchthaven haar start- en landingsgelden in de nacht en randen van de dag om de hinder te beperken.

Vraag 18

Het aantal starts tussen 7 en 9 uur 's ochtends wordt gemaximeerd op 10. Dit ligt hoger dan het aantal vliegtuigen dat normaliter in deze periode vertrekt (6 lijndiensten, plus in vakantietijd een of enkele charters). Tegelijkertijd wordt het aantal positioneringsvluchten gemaximeerd op 48, terwijl dit in 2019 op 25 lag. Hoe verhoudt deze toename zich tot de doelstellingen voor reductie van de geluidshinder, en welke onderbouwing is er om de vroege ochtend(7-9 uur), de periode met de meeste klachten, niet strikt te beperken?

Antwoord:

Het maximum van 10 tussen 7 en 9 uur 's morgens is gebaseerd op het referentiejaar 2019. Dat aantal is een maximum dat in praktijk regelmatig niet wordt gehaald omdat het fluctueert afhankelijk van de vliegschema's op de verschillende dagen van de week en de tijd van het jaar (hoog- en laagseizoen). Het aantal positievluchten is gemaximeerd op 48 per jaar. Op dit moment zijn positievluchten vanaf 6 uur 's morgens toegestaan. In de aanvraag is dit vanaf half zeven in de ochtend. Het aantal positievluchten ligt hoger dan het referentiejaar 2019 omdat het laatste tijdstip waarop vliegtuigen met vertraging mogen landen is vervroegd van 1 uur 's nachts naar 12 uur 's nachts. Enerzijds is de verwachting dat dit zal leiden tot minder vertragingen, anderzijds zal het ook tot gevolg hebben dat meer vliegtuigen moeten uitwijken naar andere luchthavens. Een deel van deze vliegtuigen zal vóór 7 uur 's ochtends weer op RTHA aanwezig moeten zijn om die dag de dienstregeling te kunnen hervatten. In de huidige omzettingsregeling is er geen maximum aantal positievluchten voor 7 uur 's ochtends opgenomen. Vanuit het participatietraject was de vrees dat het beperken van vertragingen in de avond zou leiden tot meer positievluchten in de vroege ochtend. Om deze reden is een maximum aantal opgenomen in de aanvraag.

In de reactie op het participatietraject (22bb008266 d.d. 2 december 2022) heeft het college aangegeven dat zij wenst dat het aantal vluchten in de dagranden zoveel mogelijk moet worden beperkt. De aanvraag is in lijn met het eindresultaat van het participatietraject (22bb007661 d.d. 15 november 2022). De aanvraag voor het luchthavenbesluit wordt door de luchthaven opgesteld. Het college heeft hier geen rol en positie in. Waarschijnlijk zijn het bedrijfseconomische redenen waarom door RTHA is afgezien van een verdere beperking van het aantal vluchten in de dagranden.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

G.J.D. Wigmans

De burgemeester,

R.A.C.J. Simons, L.b.