

851-2 20

STARTNOTITIE MER NIEUWE INRICHTING ROTTERDAM AIRPORT



P 851-02
(2e ex)



Amsterdam Airport Schiphol

STARTNOTITIE MER NIEUWE INRICHTING ROTTERDAM AIRPORT

december 1996

Gemeente Rotterdam
Postbus 70016
3000 KV Rotterdam

N.V. Luchthaven Schiphol
Postbus 7501
1118 ZG Schiphol-Centrum

Opgesteld door:

GEMEENTEWERKEN ROTTERDAM
Ingenieursbureau Milieu

Projectnaam : SNRA96
Opdrachtgever : dS + V/NVLS

Omslagfoto : Aeroview - Dick Sellenraad, Luchthaven Rotterdam

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Waarom milieu-effectrapportage?	1
1.3	Initiatiefnemers en bevoegd gezag	2
1.4	Leeswijzer	2
2	PROBLEEM- EN DOELSTELLING	3
2.1	Recente voorgeschiedenis/probleemstelling	3
2.2	Doelstelling Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport	4
3	ONTWIKKELINGEN IN HET PLAN- EN STUDIEGEBIED	5
3.1	Beschrijving plan- en studiegebied	5
3.2	Beschrijving huidige luchthaven	5
3.2.1	Ligging	5
3.2.2	Gebruik	6
3.3	Autonome ontwikkelingen	7
3.3.1	Luchthaven	7
3.3.2	Bedrijfsactiviteiten	7
3.3.3	Omgeving	7
4	VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	10
4.1	Inleiding	10
4.2	Voorgenomen activiteit	10
4.3	Referenties	10
4.4	Alternatieven	11
4.4.1	Gebruiksalternatieven	11
4.4.2	Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)	11
4.4.3	Verzoek tot aanwijzing	12
4.5	Varianten	12
4.6	Tijdshorizon	12
5	MILIEUGEVOLGEN, ONDERZOEK EN RAPPORTAGE	13
5.1	Ingreep-effect-relaties	13
5.2	Directe milieu-effecten	13
5.3	Indirecte milieu-effecten	14
5.4	Secundaire milieu-effecten	15
5.5	Rapportage	15
6	PROCEDURE	16
6.1	Nieuwe aanwijzing tot luchtvaartterrein	16
6.2	De procedure	16

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De exploitant van Rotterdam Airport, i.c. de N.V. Luchthaven Schiphol/Rotterdam Airport B.V. (NVLS/RA) en de gemeente Rotterdam beraden zich, in samenspraak met het ministerie van Verkeer en Waterstaat, op het toekomstige gebruik van de luchthaven. NVLS/RA en de gemeente onderzoeken of een gezamenlijke grondslag kan worden gevonden voor het handhaven van Rotterdam Airport. NVLS/RA en de gemeente zullen na bereikte overeenstemming gezamenlijk een verzoek indienen tot een nieuwe aanwijzing, op grond van de Luchtvaartwet, van Rotterdam Airport. Bovendien zullen beide initiatiefnemers een voorlopig nieuw contract over het gebruik van de luchthaven opstellen. Bij de aanwijzing van een luchtvaartterrein wordt een geluidzone rond dat terrein vastgesteld, waarbuiten de geluidbelasting door landende en opstijgende luchtvaarttuigen de grenswaarde niet mag overschrijden. Besloten is een milieu-effectrapport (MER) op te stellen teneinde het aspect milieu afdoende in de uiteindelijke besluitvorming te kunnen laten meewegen. Het MER is bedoeld om de milieu-effecten van de verschillende opties voor het gebruik van de luchthaven in beeld te brengen.

Daarnaast zullen allerlei andere aspecten van de onderhavige problematiek worden onderzocht. Mede op grond van deze informatie zal te zijner tijd het verzoek tot aanwijzing worden geformuleerd.

Met deze startnotitie wordt het voornemen van de initiatiefnemers bekend gemaakt en start de m.e.r.-procedure. Door bekendmaking van de startnotitie stelt het Bevoegd Gezag insprekers in de gelegenheid hun wensen over de inhoud van het MER kenbaar te maken. Als onderdeel van het MER zullen de nodige onderzoeken plaatsvinden. Na afronding van het MER start het besluitvormingstraject incl. inspraakmogelijkheden over het toekomstig gebruik van de luchthaven (zie hoofdstuk 6).

1.2 Waarom milieu-effectrapportage?

De verplichting tot het toepassen van m.e.r. ontstaat wanneer een overheidsorgaan een als m.e.r.-plichtig aangewezen besluit moet nemen over een activiteit waarvan in het Besluit milieu-effectrapportage is aangegeven dat die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Het is ook mogelijk op basis van vrijwilligheid een m.e.r.-procedure te doorlopen.

Van de voorgenomen activiteit (zie § 4.2) staat op dit moment niet onomstotelijk vast dat dat deze m.e.r.-plichtig is op grond van de betreffende regelgeving. Met het oog op de grootst mogelijke zorgvuldigheid en ter waarborging van de integratie van de milieu-analyses in de besluitvorming hebben de gemeente Rotterdam en de NVLS in overleg met de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer besloten formeel de m.e.r.-procedure te doorlopen. De nieuwe aanwijzing van Rotterdam Airport op grond van de Luchtvaartwet incl. vaststelling van de geluidzone geldt daarbij als het besluit waarvoor het MER wordt opgesteld.

Op basis van een integrale afweging van bedrijfseconomische, ruimtelijke en milieu-aspecten zullen de initiatiefnemers, na overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat, een strategisch profiel voor de luchthaven bepalen. Daarin wordt ondermeer aangegeven op welk segment van de markt Rotterdam Airport zich richt en welke aantallen vliegtuigbewegingen, met daarbinnen onderscheid in vliegtuigtypen, nagestreefd worden.

Het strategisch profiel zal als basis dienen voor enerzijds het verzoek tot aanwijzing en anderzijds het nieuwe contract tussen beide initiatiefnemers over de toekomstige exploitatie van de luchthaven.

1.3 Initiatiefnemers en bevoegd gezag

De aanwijzing zal te zijner tijd gericht zijn aan de exploitant van de luchthaven, i.c. de NVLS/Rotterdam Airport B.V.. Gelet op de contractuele verbintenis tussen de NVLS/RA en de gemeente Rotterdam en gegeven het feit dat de gemeente Rotterdam eigenaar van de gronden van de luchthaven is, is evenwel besloten tot een gezamenlijk initiatiefnemersschap van de NVLS/RA en de gemeente Rotterdam. De ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer stellen de aanwijzing van de luchthaven vast en treden als zodanig op als bevoegd gezag.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van deze startnotitie gaat in op het doel van de voorgenomen activiteit. Daarbij wordt in eerste instantie de (recente) geschiedenis van de luchthaven geschetst, resulterend in een probleemstelling voor het MER. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3, na een beschrijving van de huidige situatie te hebben gegeven, ingegaan op de ontwikkelingen op en rond de luchthaven.

Hoofdstuk 4 somt een aantal gebruiksalternatieven voor de luchthaven op. Voor elk alternatief is een aantal varianten denkbaar.

Hoofdstuk 5 behandelt in globale zin de milieu-gevolgen en het voorgenomen milieu-onderzoek, terwijl hoofdstuk 6 de te volgen procedure weergeeft.

2 PROBLEEM- EN DOELSTELLING

2.1 Recente voorgeschiedenis/probleemstelling

In afwachting van een definitieve zonering heeft het Rijk in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (1988) ondermeer voor Rotterdam Airport zoneringscontouren bepaald. Deze *contouren hebben tot doel het gebied aan te geven waarbinnen te zijner tijd de geluidzones* zoals bedoeld in de Luchtvaartwet zullen worden vastgesteld. Tot op heden heeft geen definitieve zonevaststelling plaatsgevonden, ondermeer in verband met discussies over het IPNR (zie hierna). Voor het vaststellen van de definitieve zones dient de aanwijzingsprocedure ingevolge de Luchtvaartwet doorlopen te worden.

De provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam hanteren als beleidslijn een minder ruime geluidsgrens, de herberekende 1977-contour¹⁾. Mede gelet op het feit dat de indicatieve zone reeds stamt uit 1979 en nooit is geactualiseerd en/of in regelgeving omgezet, beschouwt de provincie het SBL als "verouderd en niet geformaliseerd beleid"²⁾. Ook de rechter heeft twijfels geuit omtrent het onverkort toepassen van de SBL-contour³⁾.

In 1987 is het Integraal Plan Noordrand Rotterdam (IPNR) gepresenteerd. Dit ruimtelijk plan op hoofdlijnen was bedoeld om een geïntegreerde oplossing te bieden voor een aantal actuele knelpunten in de Noordrand van Rotterdam. Eén van de elementen van het plan betrof de verplaatsing van de luchthaven naar Polder Schieveen. Het plan werd verwerkt in een ontwerp-structuurplan annex MER dat in 1992 aangeboden werd aan het Bevoegd Gezag. Tegelijkertijd werd een verzoek, op grond van de Luchtvaartwet, tot aanwijzing van Nieuw Rotterdam Airport (NRA) ingediend. De procedure om te komen tot een dergelijke aanwijzing is echter nooit aangevangen.

In april 1994 heeft de gemeente in het Programakkoord 94-98 vastgelegd niet langer NRA na te streven en, indien geen nationale belangen zouden gelden ten aanzien van een luchthaven bij Rotterdam, sluiting van Rotterdam Airport te wensen.

In het regeerakkoord van 1994 werd het volgende gesteld: "Uitgaande van de uitbreiding van Schiphol en de aanleg van een volwaardige HSL, is aan een luchthaven bij Rotterdam geen nationaal economisch belang verbonden".

Mede op basis van de Rapportage modellenstudie IPNR-Vervolg⁴⁾ en om de impasse te doorbreken heeft de gemeenteraad van Rotterdam op 8 februari 1996 ingestemd met het voorstel van burgemeester en wethouders om Rotterdam Airport voort te zetten "als

¹⁾ De oorspronkelijk berekening van de 1977-contour vond plaats in 1978. Aangezien de berekening echter niet volgens het in 1980 vastgestelde berekeningsvoorschrift werd uitgevoerd, heeft in 1985 een herberekening plaatsgevonden.

²⁾ Zie: besluit van GS-ZH van 31 mei 1994 tot goedkeuring van bestemmingsplan Spaland-Oost (Schiedam).

³⁾ Zie: vonnis van de President van de Rechtbank Rotterdam van 11 februari 1994 tot afwijzing van een verzoek om voorlopige voorziening m.b.t. een bouwplan in Kethel (Schiedam).

⁴⁾ Rapportage modellenstudie IPNR-*vervolg*, Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland/Gemeente Rotterdam, juli 1995.

zakenluchthaven met een levensvatbare exploitatie en binnen strikte condities, die erop gericht zijn een aanzienlijke verbetering te bereiken wat betreft de milieuhinder in vergelijking met de huidige situatie"⁵⁾.

In de Vierde aanvullende overeenkomst tussen de gemeente Rotterdam en de NVLS ten aanzien van Rotterdam Airport van eind april 1996 is aangegeven dat de NVLS "bereid is medewerking te verlenen aan het onderzoek naar de mogelijkheden tot handhaving van de bestaande luchthaven te Rotterdam, onverlet hetgeen is bepaald in Het Contract en de samenwerkingsovereenkomst d.d. 17 juni 1991, alsmede in de aanvullende overeenkomsten van 19 januari 1993, 4 resp. 7 maart 1994 en 29 resp. 30 januari 1996"⁶⁾.

In dat kader streeft de NVLS "naar een regionale luchthaven welke op een gezonde wijze geëxploiteerd kan worden en waarvan de effecten op de omgeving, mede gelet op het overeen te komen profiel, aanvaardbaar zijn".

Uit het voorgaande kan de probleemstelling voor de nieuwe inrichting van Rotterdam Airport worden afgeleid:

De wijze waarop Rotterdam Airport als zakenluchthaven economisch - en milieu-verantwoord kan worden geëxploiteerd, zodat de nieuwe aanwijzing incl. bijbehorende geluidzone kan worden vastgesteld.

2.2 Doelstelling Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport

De initiatiefnemers beogen de bestendige voortzetting van de exploitatie van Rotterdam Airport op een dusdanige wijze dat zowel de rol van de luchthaven in de economische structuur van de Rotterdamse regio wordt bevorderd, als de randvoorwaarden ten aanzien van de toelaatbare milieuhinder worden aangescherpt.

Het strategisch profiel dat aan deze doelstelling beantwoordt zal onder meer op basis van de resultaten van het MER nader worden vastgesteld. De beleidsdoelstellingen, van de initiatiefnemers, in termen van aantallen bewegingen van vliegtuigen met een startgewicht van meer dan 6 ton ligt in de bandbreedte tussen circa 20.000 vliegtuigbewegingen per jaar (de voornoemde beleidsinzet van Rotterdam) en de herberekende 1977-contour (deze contour geldt als uiterste grens voor de ontwikkeling van de luchthaven gedurende de looptijd van contract tussen de NVLS en de gemeente Rotterdam, i.c. de periode tot 1 mei 1997).

⁵⁾ Het voorstel incl. condities geldt als de 'beleidsinzet' van de gemeente Rotterdam. De bedoelde condities zijn:

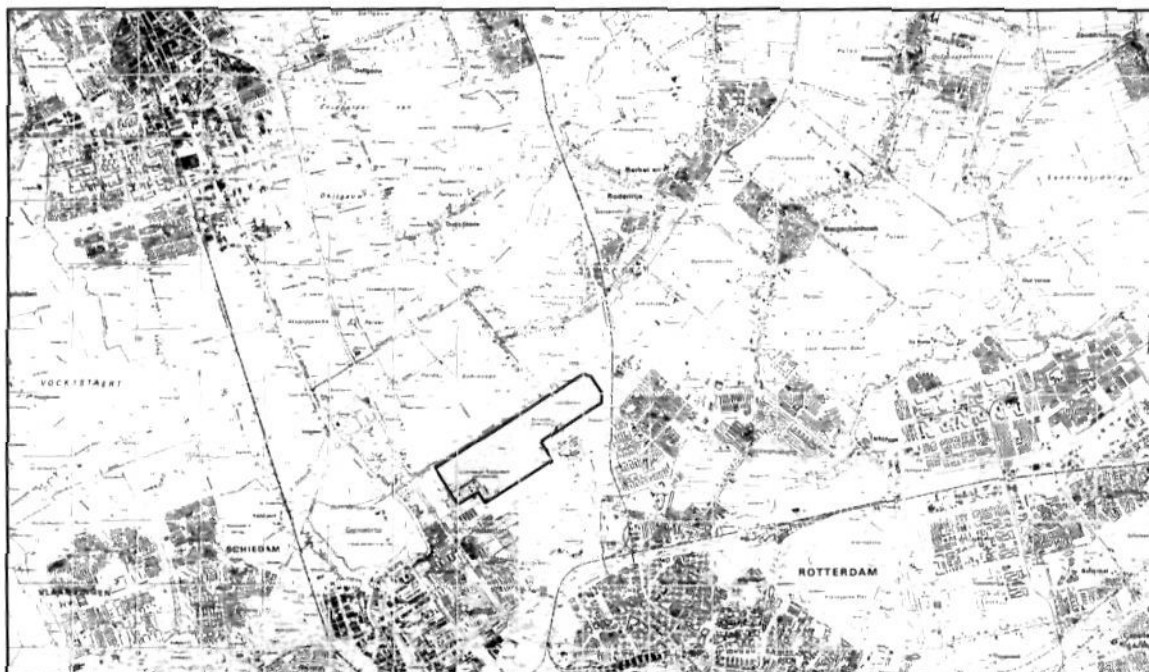
1. een luchthaven die vooral is gericht op zakelijk verkeer van en naar Europese bestemmingen;
2. waarbij vanaf Rotterdam Airport geen sport-, les-, reclame- en valschermvluchten plaatsvinden;
3. het aantal vliegtuigbewegingen per jaar door toestellen met een startgewicht groter dan 6 ton wordt beperkt tot circa 20.000;
4. met op zo kort mogelijke termijn een volledige nachtsluiting tussen 23.00 en 6.00 uur;
5. met een gering aandeel charters voor vracht en vakantiegangers;
6. met een redelijke mogelijkheid voor het verwerven van inkomsten aan de 'landzijde';
7. met betaling van een redelijk te achten vergoeding aan de gemeente voor het gebruik van de grond en opstallen;
8. voor het personeel dat in dienst is van Rotterdam Airport B.V. wordt een definitieve regeling getroffen.

⁶⁾ Zie § II, sub 7 van de Vierde aanvullende overeenkomst, april 1996.

3 ONTWIKKELINGEN IN HET PLAN- EN STUDIEGEBIED

3.1 Beschrijving plan- en studiegebied

Het plangebied is dat gebied waarbinnen de voorgenomen activiteit plaatsvindt. De effecten van de voorgenomen activiteit beslaan veelal een groter gebied, het studiegebied. Volgens de huidige inzichten zal het MER een plan- en studiegebied kennen zoals weergegeven in figuur 3.1. Het plangebied beslaat het huidige luchthaventerrein incl. het gebied waar zich de 'land-side'-activiteiten afspelen. Het studiegebied beslaat grofweg het gebied tussen Pijnacker, Zevenhuizen, Rotterdam-Centrum en Vlaardingen. De (20 KE-)geluidcontouren van alle in beschouwing te nemen alternatieven vallen naar verwachting binnen dit gebied. Ook de eventuele indirecte en secundaire effecten van de voorgenomen activiteit zoals in voorlopige termen beschreven § 5.4 zullen, naar mag worden aangenomen, binnen dit gebied optreden.



Figuur 3.1: Plan- en studiegebied

3.2 Beschrijving huidige luchthaven

3.2.1 Ligging

Rotterdam Airport is gelegen in de noordrand van Rotterdam, in Polder Zestienhoven. Direct ten zuiden van de luchthaven bevinden zich de woonbebouwing van Overschie, het park Zestienhoven, alsmede enige sport- en volkstuincomplexen. Ten zuidwesten van de

luchthaven, in het verlengde van de start- en landingsbaan, bevinden zich het Bedrijventerein Noord-West en op enige afstand woonwijken behorend tot de gemeenten Schiedam en Vlaardingen. Ten noorden daarvan ligt het open weidegebied, tevens stiltegebied van Midden-Delfland.

De luchthaven grenst aan Polder Schieveen, een waardevol veenweidegebied. Op iets grotere afstand liggen de Akerdijkse Plassen en het stiltegebied Pijnacker, met ondermeer Polder Oude Leede.

Aan de noordkant grenst de luchthaven aan de gemeente Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek, terwijl oostelijk van de luchthaven de Rotterdamse woonwijk Schiebroek is gelegen.

3.2.2 Gebruik

De luchthaven bestaat uit één verharde en twee onverharde start- en landingsbanen en beslaat inclusief luchthavengebonden bedrijfsactiviteiten een oppervlak van ca. 235 ha. De verharde baan heeft een lengte van 2200 meter, waarvan circa 2000 meter effectief gebruikt wordt. De onverharde banen worden door de luchthaven momenteel niet ter beschikking gesteld aan het luchtverkeer.

Het gebruik van de luchthaven kan worden onderverdeeld in 'airside' activiteiten en 'landside' activiteiten.

'Airside'

Tabel 3.1 geeft ondermeer inzicht in het aantal vliegtuigbewegingen in 1995. Met het oog op de berekening van de geluidcontouren is daarbij onderscheid gemaakt in vliegtuigen met een startgewicht van meer dan 6 ton en vliegtuigen met een startgewicht minder dan 6 ton. Laatstgenoemde vliegtuigen worden in de berekening van de Ke-contouren niet meegerekend, tenzij deze de routes voor het zogenoemde IFR-verkeer⁷⁾ volgen.

Jaar	Aantal vlb's > 6 ton (excl. les vluchten)	Aantal vlb's < 6 ton (excl. les vluchten)	Les-/oefenvluchten > 6 ton	Les oefenvluchten < 6 ton	Totaal aantal vlb's > 6 ton	Totaal aantal vlb's < 6 ton
1991	13.123	26.060	1.226	60.929	14.349	86.989
1992	15.022	27.485	2.581	63.821	17.583	91.306
1993	13.688	27.466	717	72.359	14.405	99.825
1994	13.939	27.474	484	72.917	14.423	100.391
1995	16.966	28.266	740	71.472	17.706	99.738
Prognose 1996	18.000	29.000	800	73.000	18.800	102.000

Tabel 3.1: Ontwikkeling van Rotterdam-Airport (Bron: Gebruiksplan Rotterdam Airport 1996).

⁷⁾ IFR = Instrument Flight Rules

'Landside'

Het "Voorterrein Zestienhoven" wordt momenteel voor uiteenlopende doeleinden gebruikt. Van de totale oppervlakte van 37 ha. is ruim 18 ha in gebruik als loods/hal, ca. 2 ha is bebouwd met kantoren, ruim 7 ha wordt gebruikt voor overige bedrijfsactiviteiten waaronder horeca en winkels. Iets meer dan 9 ha is onbebouwd.

3.3 Autonome ontwikkelingen

3.3.1 Luchthaven

De luchtvaart in het algemeen maakt een periode van groei door. De luchtvaartindustrie verwacht structurele voortgaande groei in het zakelijke en charter-passagiersverkeer: voor Europa gemiddeld 5% per jaar tot 2015. Gelet op toenemende congestie op de grote internationale luchthavens zal de vraag naar capaciteit op regionale luchthavens zoals Rotterdam Airport groter worden. Daardoor zal het groeipercentage bij ongewijzigd beleid hoger uitvallen.

Voorts blijkt uit prognoses van de Rijksluchtvaartdienst (RLD) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dat zich in de markt van het kleine, niet commerciële vliegverkeer een stabiele groei voordoet⁸⁾.

Uit tabel 3.1 blijkt dat Rotterdam Airport de afgelopen jaren een gestage groei heeft doorgemaakt. Gezien de ontwikkelingen in de luchtvaart is er voldoende perspectief voor Rotterdam Airport om door te groeien.

3.3.2 Bedrijfsactiviteiten

Ook de 'landside' activiteiten zijn geleidelijk in omvang toegenomen. De luchthaven heeft de capaciteit om ook de komende jaren tot een verdere groei van de luchthavengebonden en -gerelateerde activiteiten (bedrijven en kantoren) te komen.

Daarnaast is vanuit de markt, mede in samenhang met de beschikbare capaciteit in de directe omgeving van de luchthaven, sprake van vraag naar locaties voor ook niet-luchthavengebonden bedrijvigheid en kantoren.

3.3.3 Omgeving

In de omgeving van de luchthaven zullen zich grote veranderingen voordoen. De belangrijkste daarvan worden hierna achtereenvolgens behandeld. Figuur 3.2 geeft een overzicht van de verwachte ontwikkelingen.

HSL

Bij besluit van 23 mei 1996 heeft het Kabinet ingestemd met het voorstel de Hogesnelheidslijn tussen Amsterdam en Rotterdam aan te leggen via het A1-tracé. De Tweede Kamer zal hierover naar verwachting dit najaar een besluit nemen. Daarna zullen nog de nodige procedures gevolgd moeten worden om het besluit op te nemen in ondermeer bestemmings-

⁸⁾ Nota Kleine Luchtvaart, 1995.

plannen. Uitvoering van het voorstel houdt in dat de HSL het plangebied aan de oostkant zal raken.

RW16/13

Begin 1996 is gestart met de voorbereiding van een Trajectnota/MER voor de eventuele verbinding tussen Rijksweg A16 en Rijksweg A13. Deze verbinding voert, komend vanaf het Terbregseplein langs het Lage Bergse Bos en sluit via de Zuidpolder en Polder Schieveen (er langs of er door) aan op de A13.

In de studie zal de eventuele verbreding van de A20 als alternatief voor het oplossen van het congestieprobleem op de rijkswegen aan de noordkant van Rotterdam worden meegenomen. Verkeerskundige inzichten duiden er op dat ook wanneer wordt afgezien van de verbinding RW16/13, een alternatieve ontsluitingsweg op stedelijk/regionaal niveau ten noorden van Rotterdam noodzakelijk is.

Volgens de huidige planning zal in de loop van 1999 een kabinetsbesluit over de aanleg van de weg worden genomen.

RandstadRail

RandstadRail is een hoogwaardig openbaar vervoerssysteem dat de centra van de steden in de Zuidvleugel van de Randstad met elkaar verbindt en de vestigingsgebieden van bedrijven en woningen (o.a. Vinex-locaties) ontsluit. Het betreft een initiatief van de Stichting RandstadRail, waarin de OV-maatschappijen HTM, NS, RET en ZWN samenwerken. RandstadRail zal voorzien in een steeds groeiende vervoersvraag voor de afstand tussen 10 en 30 kilometer. Als onderdeel van RandstadRail zal het gebruik van de Hofpleinlijn worden geïntensiveerd. De lijn zal worden verbonden met het Rotterdamse metronet. In Den Haag zal de lijn worden doorgetrokken tot in de binnenstad. Tevens is voorzien in een nieuwe verbinding tussen Rotterdam en Zoetermeer, waarbij overigens ter hoogte van Rotterdam Airport gebruik wordt gemaakt van de Hofpleinlijn. Voor deze zogenoemde ZoRo-lijn loopt momenteel een m.e.r.-procedure.

Vinex-locaties

In het startconvenant Vinex is er vanuit gegaan dat Noordrand 1 ruimte zou bieden aan 7.000 woningen in relatie met de veronderstelde aanleg van RW 16/13 en een verplaatste luchthaven. In het concept-voorontwerp-structuurplan voor Noordrand 2 en 3 (Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs) is rekening gehouden met de herberekende 1977-contour. In het deelconvenant tussen stadsregio en gemeente Rotterdam is met het oog op de ontwikkelingen van de luchthaven vooralsnog er van uitgegaan, dat Noordrand 1 geen bijdrage levert aan de woningbouwproductie tot 2005 (= Vinex-periode). De uitbreidingslocatie Noordrand 1 is in het deelconvenant buiten beschouwing gelaten. In Noordrand 2 en 3 zullen 8.000 woningen worden gerealiseerd tot 2005. De totale plancapaciteit bedraagt ca. 13.000 woningen.

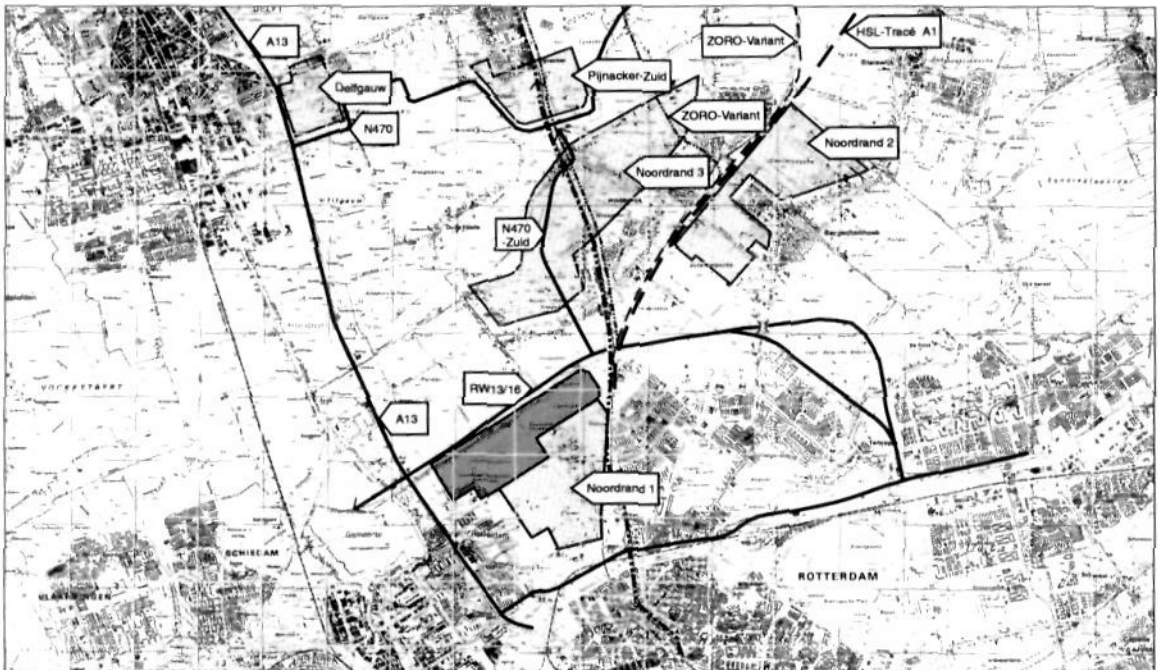
Streekplan Rijnmond Interim Beleidsnota 1996

Het Streekplan Rijnmond Interim Beleidsnota 1996 (vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 19 januari 1996, nr.8) handhaaft "in afwachting van een concrete regeringsbeslissing over de toekomst van de luchthaven wordt op grond van het collegeprogramma 1995-1999 het vigerende streekplanbeleid voor het op de plankaart aangegeven gebied." Het plan stelt: "Het collegeprogramma stelt dat de luchthaven - al dan niet verplaatst - een belangrijke bijdrage zal blijven leveren aan de versterking van de economische structuur van de regio Rotterdam. In het vigerende streekplan wordt ten aanzien van Zestienhoven een beleid voorgestaan, dat gericht is op het kunnen functioneren en verder tot ontplooiing kunnen komen van de luchthaven."

Een en ander heeft tot gevolg gehad dat voor de gronden die momenteel in gebruik zijn van de luchthaven de bestemming luchtvaartterrein ongewijzigd is gebleven. De gronden zijn "bedoeld voor bouwwerken en andere voorzieningen ten dienste van de burgerluchtvaart en daarmee verwante bedrijfsmatige activiteiten."

Ten aanzien van de Vinex-locatie Noordrand 1 stelt het plan: "De omvang en situering van woningbouw in Noordrand 1 hangen af van de toekomst van de luchthaven Rotterdam". De Vinex-locatie Noordrand 2 en 3 is in het Streekplan Rijnmond aangewezen als gebied waarvoor een streekplanuitwerking noodzakelijk is. De gestelde uitwerkingsregels sluiten goed aan op de beoogde plannen (o.a. Structuurvisie 2B3).

De locatie Spaland-Oost is in het Streekplan Rijnmond opgenomen als "nieuw stads-en dorpsgebied".



Figuur 3.2: Autonome ontwikkelingen in het studiegebied

4 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

4.1 Inleiding

De startnotitie dient een globale omschrijving van de aard en omvang van de voorgenomen activiteit te bevatten. In § 4.2 wordt deze omschrijving gegeven.

Paragraaf 4.3 bevat een voorzet voor de in het MER in beschouwing te nemen alternatieven. De m.e.r.-regelgeving schrijft voor dat in een MER alleen alternatieven moeten worden beschouwd die redelijkerwijs in de besluitvorming een rol kunnen spelen. Het uitgangspunt voor de selectie van redelijke alternatieven is de doelstelling die de initiatiefnemers hebben. Oftewel: een alternatief moet redelijk zijn gelet op het doel van de voorgenomen activiteit. In onderhavig geval is een alternatief waarbij de luchthaven gesloten wordt geen redelijk alternatief, aangezien dit geen bestendiging of versterking van de rol van de luchthaven in de lokale en regionale economie inhoudt. Verplaatsing van de luchthaven is evenmin een redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief.

Naast de huidige situatie, de autonome ontwikkeling als nul-alternatief en het verplichte meest milieuvriendelijk alternatief is een aantal alternatieven en varianten ten aanzien van gebruik en inrichting voorzien.

In § 4.4 ten slotte worden de variatiemogelijkheden per alternatief benoemd.

4.2 Voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit kan worden omschreven als het gebruik van de luchthaven, op de huidige locatie, volgens een nader te bepalen strategisch profiel (met daarvan afgeleid het aantal vliegtuigbewegingen, vlootmix, verdeling over dag/avond/nacht, bestemmingen, etc.) zodanig dat aan zowel bedrijfseconomische doelen als aan nader te bepalen milieurandvoorwaarden wordt voldaan. Zie § 2.2 voor een indruk van de bandbreedte waarbinnen het strategisch profiel, naar de mening van de initiatiefnemers, gevonden zal moeten worden. Voorts is het denkbaar dat met het oog op een wenselijk geachte stedelijke ontwikkeling herinrichting van de luchthaven aan de orde komt. Daarbij kan worden gedacht aan een eventuele verplaatsing van het terminalcomplex c.a., om zodoende een stedelijk knooppunt met aansluiting op de HSL te bewerkstelligen.

4.3 Referenties

Doel van het opnemen van een of meer referentie-situaties is een kader te verkrijgen voor de beoordeling van de alternatieven. Twee situaties lijken daarvoor geschikt, te weten de huidige situatie en het nulalternatief in de vorm van de autonome ontwikkeling.

Voor de huidige situatie zullen in het MER in principe de gegevens van 1995 worden gebruikt. Indien tijdig beschikbaar zal een ijking aan de hand van de gegevens van 1996 plaatsvinden.

De autonome ontwikkeling is de ontwikkeling van de luchthaven bij ongewijzigd beleid. Uitgaande van de groeiprognoses zoals weergegeven in § 3.3.1 en de afspraak tussen de initiatiefnemers dat de 1977-contour als uiterste grens geldt (tenminste tot 1 mei 1997) kan gevoegelijk worden aangenomen dat laatstgenoemde contour de autonome ontwikkeling weerspiegelt.

4.4 Alternatieven

4.4.1 Gebruiksalternatieven

Bij de formulering van gebruiksalternatieven kan op uiteenlopende wijzen te werk worden gegaan. Er kan vanuit het gebruik in aantallen vliegtuigbewegingen worden geredeneerd en er kan - uitgaande van de stelling dat geluid het belangrijkste milieu-aspect vormt (zie ook hoofdstuk 5) - vanuit geluidcontouren geredeneerd worden. Voorgesteld wordt om beide methoden parallel te hanteren.

Alternatieven op basis van aantallen vliegtuigbewegingen

Voor geluidberekeningen vormt het aantal vliegtuigbewegingen van toestellen met een gewicht van meer dan 6 ton het belangrijkste invoergegeven. Op grond hiervan wordt voorgesteld bij de typering van de alternatieven uit te gaan van deze eenheid. Voorgesteld wordt volgende alternatieven uit te werken:

- situatie 1995 (circa 17.500 vliegtuigbewegingen per jaar);
- 20.000 vlb/jr;
- 25.000 vlb/jr;
- 30.000 vlb/jr.

Per alternatief zal uitgegaan worden van een, gegeven de doelstelling van de voorgenomen activiteit en gegeven het aantal vliegtuigbewegingen, realistische inschatting van de vlootmix.

Alternatieven op basis van geluidcontouren

Daarnaast zullen de initiatiefnemers laten onderzoeken welk profiel van Rotterdam Airport als zakenluchthaven past binnen de zogenaamde herberekende 1977-contour. Door invoer van actuele gegevens over de vlootmix, de aanvliegeroutes e.d. zal ook inzicht worden verworven in de bij dat profiel passende geluidcontouren. De initiatiefnemers hebben voor de uitwerking van dit alternatief gekozen, omdat de herberekende 1977-contour tot nu toe door de provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam als beoogde grens voor de ontwikkeling van Rotterdam Airport is gehanteerd⁹⁾. Deze contour is voorts als uiterste grens bepaald voor de ontwikkeling van de luchthaven gedurende de looptijd van fase I, i.c. de periode tot 1 mei 1997.

Geconstateerd kan worden dat sommige van bovenstaande alternatieven afwijken van de respectievelijke 'beleidsinzetten' van de twee initiatiefnemers. NVLS/RA en de gemeente Rotterdam accepteren echter dat ook vorenstaande alternatieven onderzocht worden op hun milieuhygiënische consequenties.

4.4.2 Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

Op basis van de milieu-effect-beschrijvingen zal in het MER een MMA worden opgesteld. Dit MMA zal ook redelijk moeten zijn gelet op de doelstelling van de voorgenomen activiteit.

⁹⁾ Zie het Provinciaal Milieubeleidsplan (1995), het Rotterdams Milieubeleidsplan 2 (1995) en de overeenkomsten tussen Rotterdam en de NVLS, ten aanzien van de zogenoemde fase 1 - in casu de periode tot 1 mei 1997.

Dit betekent dat ook in dit alternatief in voldoende mate tegemoetgekomen dient te worden aan de doelstelling zoals geformuleerd in § 2.2. Het gaat hier om het alternatief waarin alles wordt gedaan om de belasting voor het milieu per saldo zo klein mogelijk te houden.

4.4.3 Verzoek tot aanwijzing

Op basis van een integrale afweging van bedrijfseconomische, ruimtelijke en milieu-aspecten zullen de initiatiefnemers, na onderhandelingen, een strategisch profiel bepalen op basis waarvan zij, na overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat, het verzoek tot aanwijzing zullen formuleren.

Het bevoegd gezag besluit over de aanwijzing en stelt daarbij tevens een geluidzone vast. Het strategisch profiel, c.q. alternatief dat ten grondslag zal liggen aan de aanwijzing, zal tevens deel uitmaken van het MER.

4.5 Varianten

De milieu-effecten van het vliegveld worden niet slechts bepaald door het aantal zware (> 6 ton) vliegtuigen. Als belangrijke factoren die van invloed zijn, kunnen worden genoemd:

- a. **mate van nachtsluiting**
 - sluiting gedurende de gehele of een deel van de nacht;
 - sluiting met bepaalde uitzonderingen;
- b. **wel of geen kleine sport-, les-, reclame- en valschermvluchten;**
 - omvang;
 - lesvluchten met toestellen groter dan 6 ton;
- c. **inrichting van het luchthaventerrein;**
 - al dan niet verplaatsen van de terminal;
 - kwantiteit van vastgoedontwikkeling op het luchthaventerrein.
- d. **samenstelling van de vlootmix;**
 - standaard;
 - excl. voor geluidarme toestellen.

Daar waar zinvol zullen in het MER varianten van alternatieven worden bestudeerd waarbij bovengenoemde factoren de variaties bepalen.

4.6 Tijdshorizon

Als tijdshorizon voor het MER wordt uitgegaan van 2015.

5 MILIEUGEVOLGEN, ONDERZOEK EN RAPPORTAGE

5.1 Ingreep-effect-relaties

De voorgenomen activiteit gaat uit van de bestaande start- en landingsbaan. De belangrijkste 'activiteit met milieugevolgen' betreft het gebruik van deze baan. Het milieuonderzoek zal zich dan ook met name richten op de milieu-aspecten die samenhangen met het vliegverkeer van en naar de luchthaven. Een tweede activiteit die milieu-effecten met zich meebrengt betreft de eventuele verplaatsing van de terminal. Aan deze mogelijke ingreep zal aandacht worden besteed in het MER, vooruitlopend op het in gang te zetten ruimtelijk planvormingsproces waarin deze optie mogelijk aan de orde komt.

Bij de beschrijving van de effecten zal onderscheid worden gemaakt in directe, indirecte en secundaire effecten van het gebruik van de luchthaven. Bij directe effecten kan gedacht worden aan het geluid vanwege het vliegverkeer. Toenemende verkeersdruk op wegen rond het vliegveld is een voorbeeld van indirecte effecten, terwijl de vestiging van bedrijven in de omgeving van de luchthaven tot de secundaire milieu-effecten worden gerekend. Voorgesteld wordt om de directe en indirecte effecten zoveel mogelijk kwantitatief te beschrijven, terwijl de secundaire effecten meer kwalitatief beschreven worden.

In het MER zal ook aandacht worden besteed aan mitigerende en compenserende maatregelen. In dit kader kan worden gedacht aan de geluidisolatie van woningen.

In de navolgende paragrafen worden de verschillende te verwachten effecten in globale zin behandeld. Per effect wordt aangegeven of en zo ja, welk onderzoek zal worden uitgevoerd.

5.2 Directe milieu-effecten

Zowel het gebruik van de luchthaven als de eventuele verplaatsing van de terminal leidt tot directe milieu-effecten.

Geluid

Gelet op de aard van de activiteit speelt geluid in dit MER een belangrijke rol. Aandacht zal worden besteed aan geluidhinder vanwege:

- de grote luchtvaart (startgewicht > 6 ton);
- de kleine luchtvaart (zakelijk, sport-, les-, reclame- en valschermvluchten);
- nachtvluchten.

Het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) zal voor de diverse alternatieven en varianten de nodige geluidberekeningen uitvoeren. De geluidhinder vanwege de grote luchtvaart (en kleine luchtvaart voor zover IFR vliegend) zal worden uitgedrukt in K_e - en L_{Aeq} -contouren. Voor de kleine luchtvaart zullen zogenoemde BKL-contouren worden bepaald. Bij de berekening van de contouren van de grote luchtvaart wordt vooralsnog uitgegaan van de huidige voorgeschreven routestructuur. Indien tijdig beschikbaar zal de berekening aan de hand van de nieuwe routestructuur, die momenteel in voorbereiding is, plaatsvinden. Voor de BKL-contouren wordt uitgegaan van bestaande aan- en uitvlieggegevens.

Voor structureel nachtelijk vliegverkeer zal het L_{Aeq} worden bepaald.

Per alternatief en variant zal worden bepaald hoeveel woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen zich binnen nader te bepalen geluidcontouren bevinden.

Externe veiligheid

Naar verwachting zal in de loop van 1997 een formele methode worden vastgesteld voor het in beeld brengen van de externe veiligheidssituatie rond regionale vliegvelden. Vooruitlopend daarop zullen ten behoeve van dit MER met behulp van bedoelde methoden berekeningen worden uitgevoerd door het NLR. Per alternatief zullen individuele risico-contouren en groepsrisico's vanwege het vliegverkeer worden vastgesteld.

De beoordeling van de uitkomsten kan pas plaatsvinden nadat op rijksniveau daarvoor een normstelling is bepaald.

Luchtverontreiniging

De aandacht voor luchtverontreiniging vanwege het vliegverkeer zal zich in het MER beperken tot de bijdrage aan de lokale belastingen. De bijdrage aan de verontreiniging van de hogere luchtlagen vanwege het vliegverkeer van en naar Rotterdam wordt niet meegenomen aangezien dit geen factor is die de besluitvorming bepaalt. Verondersteld wordt dat het voor de verontreiniging van de hogere luchtlagen niet uitmaakt of een vlucht zijn begin- of eindpunt in Rotterdam danwel een andere Westeuropese luchthaven heeft.

De componenten die de luchtkwaliteit rond luchthavens bepalen zijn benzeen, koolmonoxide (CO), polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK), stikstofoxiden (NO_x), vluchtige organische stoffen (VOS), zwarte rook en zwaveldioxide (SO₂). Van elk van deze componenten zullen de achtergrondconcentraties en de bijdrage vanwege het vliegverkeer (uitgaande van complete landing-afhandeling-startcycli) worden bepaald.

Specifieke aandacht zal worden besteed aan geurhinder. Daarbij zal de eventueel verplaatste terminal bijzondere aandacht krijgen in verband met het starten van motoren en de daarbij vrijkomende geurstoffen.

Overige aspecten

Aangezien verondersteld wordt dat de besluitvorming over het gebruiksprofiel van de luchthaven bepaald zal worden door de hiervoor genoemde aspecten zal aan de overige milieu-aspecten die samen kunnen hangen met het vliegverkeer, slechts globaal aandacht worden besteed. Dit betreft de eventuele verandering van de kwaliteit van de bodem, het grond- en oppervlaktewater, het landschap en de natuur.

Directe effecten van de eventuele verplaatsing van de terminal en het platform, andere dan hiervoor genoemd, zullen eveneens in globale zin worden beschreven. Overigens wordt aangenomen dat bij de eventuele bouw van een nieuwe terminal zodanige maatregelen worden getroffen dat verontreiniging van bodem, grond- en oppervlaktewater wordt voorkomen.

5.3 Indirecte milieu-effecten

Een belangrijk indirect effect van de nieuwe inrichting van Rotterdam Airport is de mogelijke toename van het autoverkeer van en naar de luchthaven. Per alternatief zal een prognose worden opgesteld van de ontwikkeling van het autoverkeer binnen het studiegebied. Met behulp van de Regionale VerkeersMilieukaart (RVMK) zullen de milieu-effecten ervan in beeld worden gebracht (aantal autokilometers, modal splitverschuiving, geluid, luchtverontreiniging).

Het eventueel verplaatsen van de kleine luchtvaart kan leiden tot milieu-effecten op de nieuwe locaties. In het MER zal hieraan in globale, kwalitatieve zin aandacht worden besteed. Gedetailleerd effect-onderzoek daarnaar valt buiten het kader van deze m.e.r..

5.4 Secundaire milieu-effecten

De nieuwe inrichting van Rotterdam Airport kan als consequentie hebben dat de Noordrand van Rotterdam verder verstedelijkt. Deze verdergaande verstedelijking zal, afhankelijk van de aard en omvang, gepaard gaan met de nodige milieu-effecten. Gedacht kan worden aan de aantasting van natuur en landschap, toename van automobilititeit, etc.

In het MER zullen de denkbare ontwikkelingen in globale zin beschreven worden. De mogelijke milieu-effecten zullen in kwalitatieve zin daaraan toegevoegd worden.

5.5 Rapportage

Het MER zal een uitvoerige probleemanalyse, een meer uitgebreide beschrijving van de alternatieven en varianten, een overzicht van te verwachten milieu-effecten alsmede een vergelijking van de alternatieven bevatten. Voor deze vergelijking zullen criteria worden gehanteerd die in het MER zullen worden toegelicht en onderbouwd. Eventuele leemten in kennis zullen worden gerapporteerd.

Het MER eindigt met een aanzet tot een evaluatieprogramma.

6 PROCEDURE

6.1 Nieuwe aanwijzing tot luchtvaartterrein

Ieder luchtvaartterrein in Nederland moet worden aangewezen door de minister van V&W in overeenstemming met de minister van VROM. De procedure daarvoor is vastgelegd in artikel 18 e.v. van de Luchtvaartwet. Ook een nieuwe aanwijzing volgt die procedure.

Het besluit tot aanwijzing van een luchtvaartterrein bestaat uit twee onderdelen:

- een besluit dat een bepaald terrein aangewezen wordt tot luchtvaartterrein, met voorschriften m.b.t. het te maken gebruik ervan (art. 24, lid 3 Luchtvaartwet);
- de vaststelling van een of meer geluidszones waarbuiten bepaalde grenswaarden niet mogen worden overschreden (art. 25, lid 1 juncto art. 25a-d Luchtvaartwet).

Daarnaast wordt een tweede aanwijzing uitgebracht: deze is gericht aan de besturen van de gemeenten die binnen de geluidszones liggen. Ingevolge artikel 26 Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening dienen zij binnen een jaar hun bestemmingsplannen met de aanwijzing tot luchtvaartterrein en de vastgestelde geluidzone in overeenstemming te brengen. Gebeurt dat niet dan kan het rijk dat zelf doen (art. 26 Luchtvaartwet).

6.2 De procedure

Schema 6.1 geeft de procedure voor de nieuwe aanwijzing van Rotterdam Airport weer. Hieronder wordt van deze procedure een beschrijving gegeven.

Informatievergaring en voorbereidend onderzoek

De procedure tot nieuwe aanwijzing van Rotterdam Airport neemt een aanvang met de indiening van een verzoek tot aanwijzing bij het bevoegd gezag. Alvorens de gemeente Rotterdam en de NV Luchthaven Schiphol omtrent zo'n verzoek een besluit nemen wordt informatie vergaard en onderzoek gedaan, in samenwerking met het bevoegd gezag. De afspraken daarvoor zijn verwoord in het Plan van Aanpak¹⁰⁾.

Na de indiening van het aanwijzingsverzoek met MER komt het voortouw in belangrijke mate in handen van het bevoegd gezag. De gegevens uit het MER worden dan, samen met andersoortige informatie op gebieden als ruimtelijke ordening, economie en luchtvaarttechniek, gebruikt voor het opstellen van het besluit tot aanwijzing door de beide betrokken ministers.

Van startnotitie m.e.r. tot richtlijnen m.e.r.

Het verzoek tot aanwijzing wordt begeleid door een MER. Alvorens het onderzoek daarvoor kan worden gestart, hebben de initiatiefnemers de voorliggende startnotitie m.e.r. gemaakt. De startnotitie m.e.r. wordt ingediend bij het bevoegd gezag (de ministers van V&W en van VROM). Het bevoegd gezag legt de Startnotitie gedurende vier weken ter inzage en stuurt

¹⁰⁾ Plan van Aanpak voor de nieuwe inrichting van Rotterdam Airport; NVLS/RA BV, gemeente Rotterdam, Min. V&W/RLD, april 1996.

het stuk tegelijkertijd om advies toe aan de wettelijk adviseurs¹¹⁾ en de Commissie voor de milieu-effectrapportage¹²⁾. Binnen de periode van terinzagelgging kunnen insprekers opmerkingen maken over het geven van richtlijnen voor het MER. De wettelijk adviseurs brengen binnen dezelfde periode hun advies uit aan het bevoegd gezag. De Commissie voor de m.e.r. heeft daarvoor nog vijf weken extra.

Tijdens één of meer informatiebijeenkomsten zal een toelichting worden gegeven op het initiatief en de te volgen procedure; tevens bestaat daar de gelegenheid voor het stellen van vragen.

Met behulp van de ingebrachte adviezen en opmerkingen stelt het bevoegd gezag de richtlijnen voor het MER vast (uiterlijk dertien weken na de terinzagelegging van de Startnotitie). In deze richtlijnen geeft het bevoegd gezag o.m. aan, welke alternatieven en welke milieu-effecten van de voorgenomen activiteiten moeten worden onderzocht.

Het milieu-effectrapport

Op basis van de richtlijnen en de wettelijke vereisten stellen de initiatiefnemers het MER op. Hiervoor geldt geen wettelijk termijn, doch de initiatiefnemers hebben zich voorgenomen dat rapport snel gereed te hebben.

Besluit omtrent het verzoek tot nieuwe aanwijzing

Wanneer de resultaten van het MER en van ander onderzoek bekend zijn voeren de initiatiefnemers onderhandelingen om te komen tot een gezamenlijk verzoek tot nieuwe aanwijzing van Rotterdam Airport. Omtrent dit verzoek wordt een besluit genomen door de gemeenteraad van Rotterdam en door de Raad van Commissarissen van de NVLS. Bij die gelegenheid wordt ook het MER vastgesteld.

Verwacht mag worden dat in dit stadium behoefte zal bestaan aan het privaatrechtelijk vastleggen van de gemaakte afspraken in een voorlopig nieuw contract.

Aanvaardbaarverklaring van het MER

De initiatiefnemers dienen het verzoek tot aanwijzing samen met het MER in bij het bevoegd gezag. Binnen zes weken moet het bevoegd gezag beoordelen of het MER aanvaardbaar is (d.w.z. of het voldoet aan de richtlijnen en aan de wettelijke vereisten; een inhoudelijke beoordeling vindt dan nog niet plaats).

De voorontwerp-aanwijzing

Tevens bereidt het bevoegd gezag een voorontwerp-aanwijzingsbesluit voor. In dit stuk doen de ministeries van V&W en van VROM een eerste voorstel voor de tekst van de aanwijzing. Met behulp van workshops zal het bevoegd gezag de belanghebbenden betrekken bij de voorbereiding van de (voor)ontwerp-aanwijzing.

De voorontwerp-aanwijzing is vooral bedoeld voor het bestuurlijk overleg (zie hierna).

De initiatiefnemers hebben afgesproken dat zij op grond van de voorontwerp-aanwijzing zullen besluiten omtrent een nieuw contract over het exploiteren van Rotterdam Airport als zakenluchthaven.

¹¹⁾ Wettelijk adviseurs zijn bestuursorganen die op grond van de procedure voor de aanwijzing in de gelegenheid moeten worden gesteld advies uit te brengen (cf. art. 1.1, lid 1 van de Wet milieubeheer).

¹²⁾ De Commissie voor de m.e.r. is een commissie van onafhankelijke deskundigen, zoals bedoeld in § 2.2 van de Wet milieubeheer. De commissie brengt advies uit aan het bevoegd gezag over het MER.

Bestuurlijk overleg

Na het gereedkomen van de voorontwerp-aanwijzing vindt het bestuurlijk overleg plaats: de ministers van V&W en van VROM overleggen dan met de besturen van de provincie en de gemeenten in het gebied waarbinnen de aanwijzing zich zal uitstrekken.

De ontwerp-aanwijzing; terinzagelegging en inbreng van zienswijzen

Het bevoegd gezag bereidt een ontwerp-aanwijzing voor. Deze wordt om advies voorgelegd aan de Rijks Planologische Commissie en de Rijks Milieuhygiënische Commissie. Na instemming van beide ministers wordt het ontwerp ter inzage gelegd. Dat gebeurt door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland. Gedurende vier weken kunnen schriftelijk zienswijzen worden ingediend bij een speciale commissie, de Commissie ex artikel 21 Luchtvaartwet. Tevens vindt een hoorzitting plaats. Binnen drie maanden na de terinzagelegging adviseert deze Commissie aan het bevoegd gezag.

Tegelijkertijd: terinzagelegging van het MER

Tegelijk met de ontwerp-aanwijzing legt het bevoegd gezag het MER gedurende vier weken voor een ieder ter inzage. Gedurende deze periode vindt een hoorzitting plaats en kunnen schriftelijke reacties worden ingebracht. Tevens adviseren de wettelijk adviseurs over het MER en de ontwerp-aanwijzing. Binnen vijf weken na afloop van de terinzagelegging brengt de Commissie voor de m.e.r. haar toetsingsadvies uit over het MER. In dit advies wordt vermeld of het MER voldoet aan de wettelijke eisen en de richtlijnen, en of het MER voldoende informatie bevat om de milieubelangen een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming.

De nieuwe aanwijzing tot luchtvaartterrein

Binnen zes maanden na ontvangst van dit advies neemt het bevoegd gezag een besluit. Dit besluit omvat:

- a. de aanwijzing ex art. 27 en 24 Luchtvaartwet (de aanwijzing van het luchtvaartterrein en de vaststelling van geluidzones) en
- b. de aanwijzing ex art. 26 Luchtvaartwet juncto art. 37 Wet op de Ruimtelijke Ordening (de aanwijzing tot aanpassing van bestemmingsplannen).

Het ontwerp-besluit sub b wordt tevens aan de Tweede Kamer gezonden (vergezeld van het ontwerp-besluit sub a). De Kamer moet binnen een maand aangeven of behandeling noodzakelijk wordt geacht.

Bezwaar en beroep

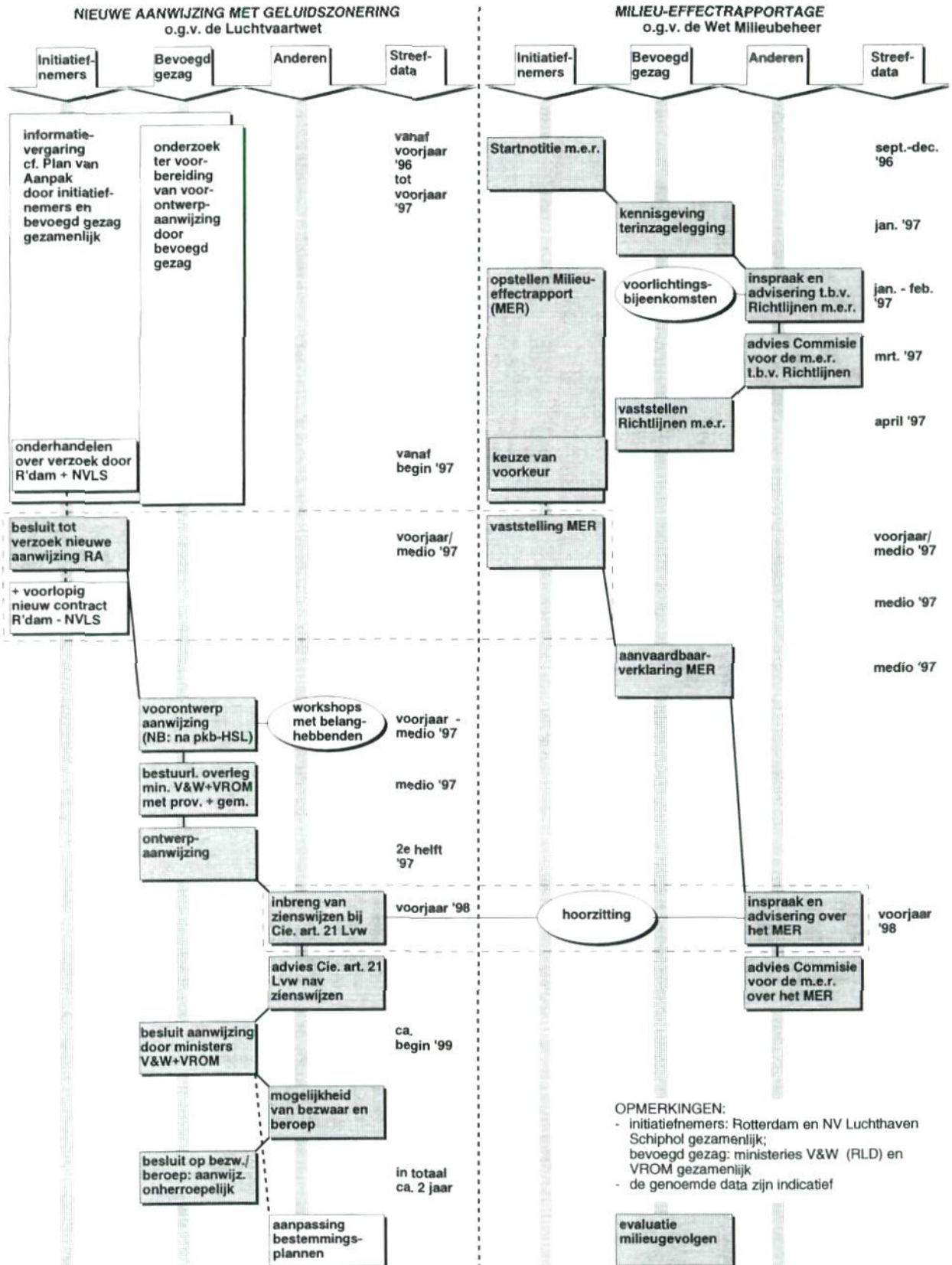
Op grond van art. 30 Luchtvaartwet en artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht kan, binnen zes weken na kennisgeving van terinzagelegging van het aanwijzingsbesluit, door belanghebbenden bezwaar worden gemaakt bij de ministers van V&W en van VROM. Tegen de beslissing op dit bezwaar kan tenslotte beroep worden aangetekend bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Na de uitspraak op het beroep (of - indien geen bezwaar of beroep is ingesteld - na afloop van de bezwaar-/beroepstermijn) is de aanwijzing onherroepelijk.

Vervolgprocedures

Na het onherroepelijk worden van het aanwijzingsbesluit dienen de betreffende gemeenten hun bestemmingsplannen in overeenstemming te brengen met de aanwijzing. Ingevolge § 7.7 van de Wet milieubeheer voert het bevoegd gezag tenslotte een evaluatieonderzoek uit naar de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu.

PROCEDURE NIEUWE AANWIJZING ROTTERDAM AIRPORT



Schema 6.1: procedure voor de nieuwe aanwijzing van Rotterdam Airport

9 december 1996

