



851-122

**Ontwerp-aanwijzing
ex artikel 27 jo. artikel 24 van de
Luchtvaartwet voor het
Luchtvaartterrein Rotterdam Airport**

exemplaar t.b.v. ter inzage legging

**Ontwerp-aanwijzing
ex artikel 27 jo. artikel 24 van de
Luchtvaartwet voor het
Luchtvaartterrein Rotterdam Airport**

exemplaar t.b.v. ter inzage legging

Datum

Nummer

Onderwerp

Besluit, als bedoeld in artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet, houdende wijziging van de Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam, alsmede vaststelling van de geluidszones.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Gelezen de brieven d.d. 31 maart 1998 en 14 juli 1999 van de N.V. Luchthaven Schiphol waarin, mede namens het gemeentebestuur van Rotterdam, is verzocht om een wijziging van de aanwijzing van 13 november 1964, nr. LT/16406/Rijksluchtvaartdienst (Stcrt. 1964, 225 en 232, laatstelijk gewijzigd op 28 maart 2000, Stcrt. 2000, 62) van het luchtvaartterrein Rotterdam Airport met het verzoek tot vaststelling van de 35 Ke-geluidszone;

Gelet op de artikelen 24, 25a en 27 van de Luchtvaartwet, het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart en het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart;

Gezien het advies van de Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie van 27 november 2000;

Gezien de adviezen van de commissie als bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet van;

Gezien de adviezen van de Commissie voor de milieu-effectrapportage van

BESLUIT:

Paragraaf 1 Algemene bepalingen

Artikel 1

1. Aangewezen wordt het luchtvaartterrein Rotterdam Airport, gelegen in de gemeente Rotterdam in de provincie Zuid-Holland, ten behoeve van de N.V. Luchthaven Schiphol, hierna te noemen: de exploitant.
2. Tot het luchtvaartterrein Rotterdam Airport behoren de percelen en perceelsgedeelten die met opgave van de kadastrale aanduidingen als bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder a, van de Luchtvaartwet, zijn aangegeven op de kaart, opgenomen in bijlage A1, behorende bij dit besluit.
3. De in het tweede lid bedoelde percelen en perceelsgedeelten zijn onder vermelding van de gegevens, als bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder b en c, van de Luchtvaartwet, aangegeven op de lijst, opgenomen in bijlage A2, behorende bij dit besluit.

Artikel 2

Het luchtvaartterrein Rotterdam Airport wordt aangewezen voor het openbare burgerlijke luchtverkeer.

Artikel 3

1. De exploitant stelt ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat, onverminderd het recht op vergoeding van kosten, ruimten ter beschikking, indien deze nodig worden geacht voor de van rijkswege uit te oefenen diensten ten behoeve van de veiligheid, de regelmaat en de doelmatigheid van het luchtverkeer, alsmede in verband met de handhaving van de geluidszones.
2. De exploitant stelt ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat kosteloos grond op het luchtvaartterrein ter beschikking voor de plaatsing en instandhouding van hulpmiddelen ten behoeve van de veilige uitvoering van het luchtverkeer, alsmede voor hulpmiddelen ten behoeve van de handhaving van de geluidszones.
3. De exploitant biedt ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat, onverminderd het recht op vergoeding van kosten, voldoende gelegenheid voor het afhandelen van luchtvaartuigen, passagiers, goederen en post.

Paragraaf 2 Situatie op en rond het luchtvaartterrein en voorschriften omtrent het gebruik van het luchtvaartterrein.

Paragraaf 2.1 Situatie op en rond het luchtvaartterrein.

Artikel 4

1. Het plan in hoofdzaak, bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder d, van de Luchtvaartwet, omvat het bepaalde in het tweede tot en met vierde lid.
2. Op het luchtvaartterrein is gelegen de verharde baan 06-24, gelegen in de geografische richting 57°-237°, met een lengte van 2.200 meter en een breedte van 45 meter, die voor het gebruik door het luchtverkeer is ingedeeld in codenummer 4 en codeletter F, bedoeld in bijlage 14, deel 1, van het Verdrag van Chicago. De baan is opgenomen in bijlage B, behorende bij dit besluit.
3. De bij de in het tweede lid bedoelde baan behorende aan- en uitvliegroutes zoals deze voor de berekening van de geluidszones zijn gehanteerd, zijn aangegeven op de kaart, opgenomen in bijlage C, behorende bij dit besluit.

4. De beschrijving van de verwachte ontwikkelingen naar aard en omvang van het luchtverkeer op het luchtvaartterrein en de daarmee samenhangende geluidsbelasting door luchtvaartuigen is opgenomen in bijlage D, behorende bij dit besluit. De toegepaste luchtverkeersgegevens voor de berekening van de geluidsbelastingscontouren, die ten grondslag liggen aan de in artikel 5 bedoelde geluidszones, zijn eveneens opgenomen in bijlage D.

Artikel 5

Rond het luchtvaartterrein gelden de volgende geluidszones:

- a. een geluidszone voor luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 25, eerste lid, onder a, van de Luchtvaartwet met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de maximale waarden 40, 45, 50, 55 en 65 Ke. Deze geluidszone met bijbehorende contouren is aangegeven op een topografische kaart, opgenomen in bijlage E, behorende bij dit besluit. Nu nog E1 en E2, zie artikelsgewijze toelichting.
- b. een geluidszone voor luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 25, eerste lid, onder b, van de Luchtvaartwet met een grenswaarde van 47 bkl en met de geluidscontour behorende bij de waarde 57 bkl. Deze geluidszone met bijbehorende contour is aangegeven op een topografische kaart opgenomen in bijlage F, behorende bij dit besluit;

Paragraaf 2.2 Voorschriften omtrent het gebruik van het luchtvaartterrein.

Artikel 6

1. De exploitant laat op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe, voor zover de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting buiten de in artikel 5, onder a en b, bedoelde geluidszones de vastgestelde grenswaarden niet overschrijdt.
2. Indien, ondanks het bepaalde in het eerste lid, een zodanig feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein plaatsvindt dat een overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de in het eerste lid bedoelde geluidszones dreigt, is de exploitant gehouden die maatregelen te nemen die binnen zijn vermogen liggen om overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszones te voorkomen.
3. De gezagvoerder, dan wel de eigenaar, de houder of de bezitter van een luchtvaartuig gebruikt, doet of laat het luchtvaartterrein gebruiken met inachtneming van de in het tweede lid bedoelde maatregelen.

Artikel 7

Het gebruik of het doen of laten gebruiken van het luchtvaartterrein is verboden:

- a. in de periode van 18:00 uur tot 08:00 uur plaatselijke tijd: voor starts en landingen met hoofdstuk 2-vliegtuigen en met hoofdstuk 3-vliegtuigen waarvan het verschil tussen de som van de gecertificeerde geluidsniveaus en de som van de hoofdstuk 3 limietwaarden minder is dan 5 EPN dB;
- b. in de periode van 23:00 uur tot 07:00 uur plaatselijke tijd: voor starts en landingen met luchtvaartuigen, niet zijnde hoofdstuk 2-vliegtuigen en hoofdstuk 3-vliegtuigen als bedoeld onder a.

Artikel 8

Het gestelde in artikel 7 geldt niet voor:

- a. luchtvaartuigen die in nood verkeren of ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening zijn of worden ingezet;
- b. het uitvoeren van landingen met luchtvaartuigen waarbij sprake is van technische storingen of bijzondere meteorologische condities, waardoor uitwijken naar het luchtvaartterrein gerechtvaardigd is.

Artikel 9

1. Het bepaalde in het artikel 7, onder a, geldt niet, in de periode van 18:00 uur tot 23:00 uur en in de periode van 07:00 uur tot 08:00 uur plaatselijke tijd, voor hoofdstuk 2 of hoofdstuk 3-vliegtuigen met een maximaal toegelaten totaal massa van ten hoogste 34 ton, waarvan de maximale binnenruimte waarvoor het bepaalde type vliegtuig toestemming is verleend ten hoogste 19 passagiersstoelen bevat, de stoelen voor de bemanning niet meegerekend.
2. Het gestelde in artikel 7, onder b, geldt niet voor:
 - a. luchtvaartuigen die worden gebruikt ten behoeve van de Politie en de Kustwacht.
 - b. het uitvoeren van landingen tussen 23.00 uur en 24.00 uur plaatselijke tijd door geregelde vluchten die volgens schema eerder dan 23.00 uur plaatselijke tijd hadden moeten arriveren, voor zover sprake is van onverwachte vertragende omstandigheden, die op het moment van het vertrek redelijkerwijs niet voorzien hadden kunnen worden, dan wel voorzover sprake is van vertragingen veroorzaakt door toekenning van ATC-slots;
 - c. het uitvoeren van starts tussen 23.00 uur en 24.00 uur plaatselijke tijd door geregelde vluchten die volgens schema eerder dan 23.00 uur plaatselijke tijd hadden moeten vertrekken, voor zover sprake is van:
 - een technische storing van het luchtvaartuig, dan wel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting of
 - extreme meteorologische omstandigheden, die een vertraging van de start volgens dat schema rechtvaardigen of
 - een zodanige toekenning van ATC-slots op de luchthaven van bestemming dat de vlucht bij een vertrek vóór 23.00 uur plaatselijke tijd kunstmatig lang zou worden.

Artikel 10

De Minister van Verkeer en Waterstaat kan ontheffing verlenen van het gestelde in artikel 7, onder b:

- a. voor spoedeisende vluchten voor transporten van zieken, gewonden, organen en medische hulpmiddelen;
- b. voor regeringsvluchten ten behoeve van personenvervoer;
- c. voor positievluchten waarvan de landing na 06:00 uur plaatselijke tijd op het luchtvaartterrein plaatsvindt;
- d. voor zakelijke overlandvluchten met luchtvaartuigen ingericht voor personenvervoer met een maximaal toegelaten totaal massa van ten hoogste 43 ton, waarvan de maximale binnenruimte waarvoor het bepaalde type luchtvaartuig toestemming is verleend ten hoogste 19 passagiersstoelen bevat, de stoelen voor de bemanning niet meegerekend;
- e. indien de Burgemeester van de gemeente Rotterdam op grond van omstandigheden de openbare orde en veiligheid betreffende om ontheffing heeft verzocht.

Artikel 11

Het uitvoeren van circuitvluchten in het kader van een les- of oefenvlucht is verboden:

- a. op werkdagen voor 08.00 uur en na 18.00 uur plaatselijke tijd;
- b. op zaterdagen voor 09.00 uur en na 13.00 uur plaatselijke tijd;
- c. op zón- en erkende feestdagen gedurende het gehele etmaal;
- d. op zaterdagen voor luchtvaartuigen uitgerust met turbinastralmotor(en).

Artikel 12

1. Aan de havenmeester wordt mandaat verleend om namens de Minister van Verkeer en Waterstaat ontheffing te verlenen als bedoeld in artikel 10, onder a tot en met d.
2. De havenmeester rapporteert binnen 14 dagen na het verstrijken van iedere maand over de in die maand op basis van de artikelen 8, 9 en 10 uitgevoerde starts en landingen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Paragraaf 3 Nadere voorschriften in verband met de handhaving van de geluidszones en tolerantiegebieden.

Artikel 13

1. De gezagvoerder voert de aan hem door de luchtverkeersleidingsdienst opgedragen standaard instrument-vertrek-procedure uit binnen het voor die instrument-vertrek-procedure vastgestelde tolerantiegebied, opgenomen in bijlage G, behorende bij dit besluit.
2. Van het bepaalde in het eerste lid mag niet worden afgeweken, tenzij door de luchtverkeersleidingsdienst afwijkende instructies zijn gegeven.

Artikel 14

1. Ten behoeve van het toezicht op de naleving van de geluidszones en de naleving van de in dit besluit opgenomen voorschriften doet de exploitant binnen twee weken na afloop van ieder kwartaal aan de Minister van Verkeer en Waterstaat opgave van alle gegevens die daarvoor noodzakelijk zijn.
2. Indien overschrijding van de geluidszones dreigt, levert de exploitant de in het eerste lid bedoelde gegevens na afloop van iedere maand.

Artikel 15

Het gebruiksplan, bedoeld in artikel 30b van de Luchtvaartwet, betreft de periode van 1 november van enig jaar tot 1 november van het daarop volgende jaar.

Paragraaf 4 Slotbepalingen

Artikel 16

1. Evaluatie van de milieueffecten van dit besluit als bedoeld in artikel 7.39 van de Wet milieubeheer vindt plaats als omschreven in bijlage H behorende bij dit besluit.
2. De exploitant stelt kosteloos alle gegevens ter beschikking die door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu noodzakelijk worden geacht in het kader van de in het eerste lid bedoelde evaluatie.

Artikel 17

1. Op een verzoek tot vergoeding van schade ten gevolge van dit besluit is de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing.
2. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan, terzake het beslissen over het in het eerste lid bedoelde verzoek, mandaat verlenen aan een bestuursorgaan dat, voor zover het de onderhavige aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport betreft, bevoegd is te beslissen op een verzoek als bedoeld in artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Artikel 18

Ingetrokken worden de besluiten van de Minister van Verkeer en Waterstaat van:

- a. 13 november 1964, nr. LT/16406/Rijksluchtvaartdienst (Stcrt. 1964, 225 en 232, laatstelijk gewijzigd op 28 maart 2000, Stcrt. 2000, 62), houdende Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam;
- b. 31 augustus 1976, nr. LT/L 24105 (laatstelijk gewijzigd op 26 juni 1989, Stcrt. 1989, 133), houdende maatregelen ter beperking van de geluidshinder veroorzaakt door de uitvoering van oefenvluchten op de luchthaven Rotterdam;
- c. 8 februari 1984, nr. LV/L 20649/Rijksluchtvaartdienst (Stcrt. 1984, 32), houdende voorschriften beperking geluidshinder bij uitvoering vluchten in directe omgeving luchtvaartterrein Rotterdam;
- d. 25 oktober 1999, nr. DGRLD/JBZ/L 99.210530 (Stcrt. 1999, 207, gewijzigd op 15 februari 2000, Stcrt. 2000, 34; het Besluit gebruiksbeperkingen Rotterdam Airport).

Artikel 19

Het onderhavige besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin het wordt geplaatst.

Artikel 20

Dit besluit wordt aangehaald als: Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport.

Dit besluit zal zonder de toelichting en zonder de bijlagen in de Staatscourant worden geplaatst.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos

Toelichting

1. Besluit

1.1 Inleiding

Het voorliggende besluit op grond van de artikelen 24 en 27 van de Luchtvaartwet vormt een wijziging van het aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein Rotterdam Airport d.d. 13 november 1964 (Stcrt. 1964, 225 en 232, laatstelijk gewijzigd 28 maart 2000, Stcrt. 2000, 62). Laatstgenoemd besluit omvatte de aanwijzing van het luchtvaartterrein met kadastrale gegevens, een aanduiding van het soort luchtverkeer waarop de aanwijzing betrekking heeft (openbaar burgerluchtverkeer) en een aantal summiere voorwaarden o.a. met betrekking tot terbeschikkingstelling van lokalen en grond door de exploitant voor ondersteunende diensten. Met de wijziging van de Luchtvaartwet in 1978 is een regeling toegevoegd om te komen tot zonering van luchtvaartterreinen. Het voorliggende besluit regelt het gebruik van het luchtvaartterrein en de vaststelling van de ingevolge de Luchtvaartwet vereiste geluidszones.

Het besluit heeft betrekking op:

- het gebruik van het luchtvaartterrein als “zakenluchthaven”;
- de vaststelling van een geluidszone met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de waarden 40, 45, 50, 55 en 65 Ke;
- de vaststelling van de geluidszone met een grenswaarde van 47 bkl en met een bijbehorende geluidscontour van 57 bkl.

De geluidszones en -contouren zijn aangegeven op de topografische kaarten (schaal 1:50.000) opgenomen in de bijlagen E en F behorende bij dit besluit.

Belangrijke aspecten van het besluit zijn voorts:

- nachtreime: in feite een nachtsluiting, behoudens enkele uitzonderingen [zie (toelichting op) artikelen 7, 8, 9, en 10];
- weren lawaaiige vliegtuigen [zie (toelichting op) artikelen 7, 8 en 9];
- buiten gebruik stellen van de grasbanen [zie (toelichting op) artikel 4];
- handhaving van de zogenoemde kleine recreatieve luchtvaart op Rotterdam Airport.

1.2 Het aanwijzingsverzoek en historie dienaangaand

Het voorliggende besluit wordt genomen in vervolg op het aanwijzingsverzoek d.d. 31 maart 1998 van de exploitant van Rotterdam Airport (de N.V. Luchthaven Schiphol), mede namens het gemeentebestuur van Rotterdam (hierna: de initiatiefnemers). De initiatiefnemers zijn overeengekomen Rotterdam Airport in te richten als luchthaven ten behoeve van het Europees luchtverkeer met voornamelijk zakelijke reismotieven. Tevens wordt ruimte opgehouden voor beperkt vakantie- en vrachtverkeer. Voorts zal Rotterdam Airport een belangrijke rol vervullen in het (particulier) luchtverkeer van vooral het in het zuidelijke deel van de randstad gevestigde bedrijfsleven. Mede gezien het gewenste profiel is in het verleden gezocht naar mogelijkheden om de kleine recreatieve luchtvaart (KRL) te verplaatsen naar één of meer locaties in de regio. Door de initiatiefnemers wordt onder kleine recreatieve luchtvaart verstaan les- en privévluchten met luchtvaartuigen met een maximum gecertificeerd startgewicht minder dan 6000 kg, alsmede reclame-sleep-, en valschermluchten. De initiatiefnemers verzoeken om de aanwijzingsprocedure volgens het geschetste profiel een aanvang te doen nemen, in het vertrouwen dat gaande het proces een passende oplossing voor de kleine recreatieve luchtvaart zichtbaar wordt. Tevens verzoeken de initiatiefnemers om de grasbanen buiten gebruik te stellen en reeds vooruitlopend op de aanwijzing een aantal besluiten te nemen, waaronder het instellen van een nachtreime, alsmede het treffen van maatregelen met betrekking tot lawaaiige vliegtuigen. Daarnaast wordt bij het aanwijzingsverzoek het Milieu-Effect Rapport ingediend. Omdat in het MER de kleine recreatieve luchtvaart ontbreekt, voldoet het niet aan de richtlijnen en wordt het MER door de Ministers aangehouden. De initiatiefnemers worden dan ook verzocht het MER ten aanzien van dit punt aan te vullen.

In antwoord op het aanwijzingsverzoek schrijft de Minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de Minister van VROM, op 15 mei 1998, dat het beoogde profiel van een zakelijke luchthaven hen aanspreekt. Echter, het niet vaststellen van een bkl-geluidszone, terwijl er nog geen duidelijkheid is over de verplaatsing van de kleine recreatieve luchtvaart, leidt tot een onwettige en ongewenste situatie. Daarom wordt de initiatiefnemers verzocht het aanwijzingsverzoek op dat punt aan te passen. Ten aanzien van de gevraagde maatregelen achten de Ministers het gewenst overleg te voeren over de uitvoerbaarheid van de maatregelen en afstemming met de aanwijzingsprocedure. Voorgesteld wordt om de grasbanenkwestie mee te nemen in de aanwijzingsprocedure.

Bij brief van 7 augustus 1998 geven de initiatiefnemers in reactie hierop aan kennis te hebben genomen van de wens van de Ministers het aanwijzingsverzoek te voorzien van gegevens die nodig zijn voor de vaststelling van een bkl-geluidszone, met het oog op het vaststellen van een dergelijke zone gedurende de periode dat de kleine recreatieve luchtvaart (nog) op Rotterdam Airport aanwezig is. Daar deze benadering afwijkt van de inzet die de initiatiefnemers in het aanwijzingsverzoek hebben gekozen wordt verzocht om een bestuurlijk overleg. Daarnaast wordt de Minister verzocht een coördinerende rol te vervullen bij het onderzoeken van een mogelijke herstructurering van de kleine recreatieve luchtvaart in Zuidwest-Nederland.

Op 3 mei 1999 deelt de Minister mede, na ontvangst van de gevraagde aanvulling op het MER te zullen starten met de zoneringsprocedure voor het grote verkeer en niet te wachten op een aangepast aanwijzingsverzoek. Om de ontstane impasse ten aanzien van de aanwijzingsprocedure te doorbreken, zegt de Minister toe een onderzoek uit te voeren naar de mogelijkheden voor het uitplaatsen van klein recreatief verkeer van Rotterdam naar Lelystad. Met het starten van de procedure ten behoeve van de zonering van de kleine luchtvaart zal worden gewacht op de resultaten van de uitplaatsingsstudie en de daaropvolgende reactie van de gemeenteraad van Rotterdam.

Bij brief van 14 juli 1999 delen de initiatiefnemers mede het aanwijzingsverzoek van 31 maart 1998 te handhaven en dienen de gewenste aanvulling ten aanzien van de kleine recreatieve luchtvaart op het MER in. In augustus 1999 stelde het bevoegd gezag vast dat het MER op een aantal punten nog een completering behoefde. Zodra de initiatiefnemers het gecompleteerde MER zouden indienen, zou het bevoegd gezag vanaf de datum van aanbidding gerekend binnen zes weken, laten weten of het MER aan de richtlijnen voldeed en aanvaard kon worden.

Op 21 maart 2000 dienen de initiatiefnemers het definitieve hoofdrapport van de m.e.r. Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport in. Op 28 april 2000 is het MER door de Ministers aanvaard.

Het rapport over de uitplaatsingsstudie is 11 februari 2000 aangeboden aan de Minister. De Minister heeft bij brief van 14 juli 2000 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer en bij brief van 14 juli 2000 aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Rotterdam, gemeld dat gezien het gebrek aan juridische haalbaarheid geen gedwongen uitplaatsing vanaf Rotterdam nagestreefd zal worden. Zij heeft als oplossingsrichting aangegeven, dat de door de gemeenteraad van Rotterdam, gewenste ontmoediging van de kleine luchtvaart lijkt nagestreefd te kunnen worden via prijsbeleid.

De aanwijzing zal derhalve (in ieder geval voor het huidige moment) de kleine recreatieve luchtvaart dienen te omvatten.

1.3 Overleg, zienswijzen, advisering

Op 11 oktober 2000 heeft, conform artikel 19, eerste lid, van de Luchtvaartwet, het bestuurlijk overleg over de ontwerp-aanwijzing Rotterdam Airport plaatsgevonden. Bij het bestuurlijk overleg waren vertegenwoordigd Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland en de gemeenten waarvan het gebied of een gedeelte van het gebied door de ontwerp-aanwijzing worden bestreken, te weten: de

gemeenten Rotterdam, Schiedam, Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek. Met het oog op beantwoording van eventuele vragen was tevens een vertegenwoordiging van de exploitant van het luchtvaartterrein aanwezig.

In het kader van het bestuurlijk overleg hebben de verschillende bestuurders hun standpunten ten aanzien van het luchtvaartterrein nader toegelicht, alsmede opmerkingen ten aanzien van de ontwerp-aanwijzing gemaakt. Naar aanleiding van de resultaten van het bestuurlijk overleg is de aanwijzing op een aantal punten aangepast en verduidelijkt.

1.4 Plaatsbepaling en motivering van het besluit

Op grond van artikel 18, eerste lid, c.q. 27, tweede lid, van de Luchtvaartwet moet het aan te wijzen luchtvaartterrein overeenstemmen met een van kracht zijnd plan als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening ten aanzien van het nationaal ruimtelijk beleid inzake luchtvaartterreinen. Het vigerende rijksbeleid voor de regionale en kleine luchtvaartterreinen is neergelegd in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, deel e (hierna te noemen: het SBL). Nieuw beleid is op dit moment in ontwikkeling, het eerste resultaat daarvan is de Hoofdpijnennotitie Structuurschema Regionale en Kleine Luchtvaartterreinen ((TK 1999-2000 26 893, nrs 1 en 2, hierna te noemen: hoofdpijnennotitie SRKL). Onlangs is de Startnotitie MER SRKL ter inzage gelegd.

In het kader van het nieuwe structuurschema regionale en kleine luchthavens zal, met betrekking tot de uitplaatsingsmogelijkheden voor de kleine luchtvaart, nader onderzoek worden gedaan naar de aard van de juridische belemmeringen hiervoor en naar de bestuurlijke stappen die kunnen worden genomen om de belemmeringen weg te nemen.

Het onderhavige besluit is in overeenstemming met het SBL. Het rijksbeleid staat in het kader van het onderhavige besluit niet ter discussie. In het onderhavige besluit wordt aan dit beleid overeenkomstig de Luchtvaartwet invulling gegeven.

Het voorliggende besluit is gebaseerd op het aanwijzingsverzoek, met diverse specificaties daarvan door de initiatiefnemers, en op het milieu-effectrapport van de initiatiefnemers.

De aanwijzing betreft:

- op verzoek: het door de initiatiefnemers gevraagde verkeer dat behoort bij de zogenaamde zakenluchthaven;
- ambtshalve: de zogenoemde kleine recreatieve luchtvaart.

Door het ambtshalve aanwijzen van de zogenoemde kleine recreatieve luchtvaart zijn, omdat een gedeelte van de zogenoemde kleine recreatieve luchtvaart Ke-verkeer is, zowel de Ke-zone als de bkl-zone groter dan aangevraagd.

Voor de onderbouwing van dit besluit is voorts van belang het aan het besluit ten grondslag liggende milieu-effectrapport (MER). Waar in het navolgende wordt ingegaan op de verwachte milieueffecten als gevolg van de activiteiten, waarop dit besluit betrekking heeft, zij hier in algemene zin verwezen naar het MER.

Aangetekend zij dat enige correcties van de invoergegevens en berekeningsmethode nodig waren ten opzichte van die in het MER gehanteerd (zie par. 3.5).

De motivering van het besluit, zoals bedoeld in de artikelen 4.6 en 7.37 van de Wet milieubeheer, is opgenomen in de milieuparagraaf van deze toelichting (paragraaf 3). Ook hier geldt dat uitsluitend wordt ingegaan op die milieueffecten en -maatregelen die zijn terug te voeren op dit besluit en de activiteit waarop het besluit betrekking heeft.

Het evaluatie- en monitoringprogramma behorend bij dit besluit (bijlage H) beschrijft op welke wijze overeenkomstig de Wet milieubeheer de werkelijk optredende milieu- en overige effecten worden geëvalueerd.

1.5 Systematiek Aanwijzingsbesluit

Het voorliggende besluit regelt het gebruik van het aangewezen luchtvaartterrein, de vaststelling van de geluidszones (Ke en bkl) behorend bij de baan en de tolerantiegebieden. De geluidszones zijn gebaseerd op het Plan in Hoofdzaak, zoals bedoeld in artikel 20, tweede lid, sub d, van de Luchtvaartwet.

Het Plan in Hoofdzaak is verwoord in artikel 4 van het besluit en omvat alle gegevens betreffende het gebruik van het aangewezen luchtvaartterrein die voor de berekening van de geluidszones van belang zijn.

Het Plan in Hoofdzaak bestaat uit:

- de ligging van de baan met de daarbij behorende aan- en uitvliegroutes (zie ook bijlagen B en C van dit besluit);
- een beschrijving van de te verwachten ontwikkelingen naar aard en omvang van het luchtverkeer op het luchtvaartterrein en de daarmee samenhangende geluidsbelasting door luchtvaartuigen (zie bijlage D, E en F van dit besluit);
- de toegepaste luchtverkeersgegevens voor de berekeningen van de geluidsbelastingscontouren die ten grondslag liggen aan de in deze aanwijzing opgenomen kaarten, zoals bedoeld in artikel 20, tweede lid, sub e en f, van de Luchtvaartwet (zie bijlage D van dit besluit).

De geluidszones zijn met behulp van de vigerende berekeningsvoorschriften berekend op basis van de gegevens van het Plan in Hoofdzaak. Zie ook de bijlage D voor een overzicht van de toegepaste invoergegevens.

Deze aanwijzing omvat voorts voorschriften voor het gebruik van het luchtvaartterrein en in verband met de handhaving van de geluidszones. Zie daarvoor de handhavingsparagraaf (paragraaf 4) van deze toelichting alsmede de artikelsgewijze toelichting.

2. Gebruik van het Luchtvaartterrein

2.1. Geluidszones

Op grond van artikel 25a van de Luchtvaartwet dient bij de aanwijzing van een luchtvaartterrein rond dat terrein een geluidszone te worden vastgesteld waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen de vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden. In het eerste lid van artikel 25 van de Luchtvaartwet is bepaald dat bij algemene maatregel van bestuur grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. Daaraan is voor wat betreft de grote luchtvaart uitvoering gegeven met het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart(hierna: het BGGL) en voor wat betreft de kleine luchtvaart met het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart(hierna: het BGKL).

De maximale geluidsgebruiksruimte voor luchthaven Rotterdam Airport met betrekking tot luchtvaartgeluid wordt weergegeven door de in deze aanwijzing vastgestelde 35 Ke-geluidszone en de 47 bkl-geluidszone.

De geluidszones zijn berekend op basis van de genoemde prognoses en inschattingen van het plan in hoofdzaak omtrent de verkeersomvang (aantal vliegtuigbewegingen), de aard van het verkeer (soorten vliegtuigen en daarmee samenhangend de geluidsproductie) alsmede de verdeling van het verkeer over het etmaal, voor het bkl-verkeer over de week en de diverse bestemmingen (Bijlage D).

Voorts is de verdeling van het verkeer over de diverse vliegroutes en de twee baanrichtingen ingeschat. Voor dit laatste zijn historische gegevens gehanteerd alsmede een voor regionale luchtvaartterreinen gebruikelijke 10% meteo-marge per baanrichting (totale meteo-marge is 20%). Met deze invoergegevens zijn met behulp van het berekeningsvoorschrift de geluidsbelasting en daarmee de geluidszones bepaald.

Met de vaststelling van een geluidszone rond een luchtvaartterrein is bepaald, berekend over een jaar, wat de maximaal toegestane geluidsbelasting veroorzaakt door landende en opstijgende luchtvaartuigen mag zijn. De geluidszone is vastgesteld in de onderhavige aanwijzing en vormt derhalve een onderdeel van het gebruikskader voor zowel de exploitant als de gebruikers van het luchtvaartterrein. De geluidszone is derhalve maatgevend voor het gebruik van het luchtvaartterrein, binnen die geluidszone is flexibel gebruik van het luchtvaartterrein mogelijk.

2.2. Nachtelijke periode

Ingevolge artikel 25, vierde lid, juncto artikel 25a van de Luchtvaartwet dient voor een luchtvaartterrein waar sprake is van structureel uitgevoerd nachtelijk vliegverkeer een geluidszone te worden vastgesteld met een grenswaarde van LAeq 26 dB(A) binnenshuis. Onder 'structureel uitgevoerd nachtelijk vliegverkeer' wordt in verband met de nachtnorm verstaan het uitvoeren van nachtvluchten op een luchtvaartterrein gedurende een langere periode. Bij algemene maatregel van bestuur worden de luchtvaartterreinen aangewezen waarvoor deze grenswaarde vanwege het gebruik van die luchtvaartterreinen voor starts en landingen met luchtvaartuigen geldt. In artikel 3 van het BGGL is bepaald dat de grenswaarde voor structureel uitgevoerd nachtelijk vliegverkeer, bedoeld in artikel 25, vierde lid, van de Luchtvaartwet, (uitsluitend) geldt voor de luchtvaartterreinen Maastricht en Schiphol. Voor luchtvaartterrein Rotterdam hoeft dientengevolge geen LAeq-geluidszone te worden vastgesteld.

In het aanwijzingsverzoek wordt door de initiatiefnemers aangegeven dat gezien het profiel van de luchthaven als zakenluchthaven met voornamelijk dagrandvluchten op Europese bestemmingen, de noodzaak voor structureel verkeer gedurende de nacht niet (meer) aanwezig is. Dit betekent dat Rotterdam Airport in de nachtelijke uren, zijnde van 23:00 uur tot 07:00 uur plaatselijke tijd, gesloten zal zijn voor vrijwel alle luchtverkeer. Daarnaast wordt het luchtvaartterrein voor een bepaalde categorie luchtvaartuigen gesloten gedurende de periode 18:00 uur tot 08:00 uur plaatselijke tijd.

3 Milieu-overwegingen

3.1 Inleiding

3.1.1. Verplichtingen op grond van de Wet Milieubeheer

Ten aanzien van het voorliggende besluit gelden de navolgende verplichtingen ingevolge de Wet milieubeheer.

In de eerste plaats dient op grond van artikel 4.6 van de Wet milieubeheer bij het nemen van dit besluit rekening te worden gehouden met het geldende nationale milieubeleidsplan, i.c. het Derde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP-3).

In de tweede plaats moet bekeken worden of het besluit op grond van de Wet Milieubeheer en het Besluit m.e.r. m.e.r.-plichtig is. In beginsel geldt er voor dit aanwijzingsbesluit geen m.e.r.-plicht, omdat geen van de daarvoor bestaande criteria uit het besluit m.e.r. van toepassing is. Immers er is geen sprake van (kort gezegd) verlenging van de baan, wijziging in de ligging of wijziging van gebruik van het luchtvaartterrein; ook is er geen sprake van wijziging van de geluidszone, want in de huidige aanwijzing zijn geen geluidszones opgenomen; tevens is de vast te stellen 35 Ke geluidszone kleiner dan de indicatieve 35 Ke contour uit het SBL. Desalniettemin hebben de initiatiefnemers uit het oogpunt van zorgvuldigheid besloten om op vrijwillige basis een MER op te stellen om inzicht te krijgen in de milieueffecten van het luchtvaartterrein. Ten behoeve van het voorliggende besluit is derhalve de volledige m.e.r.-procedure doorlopen.

In de derde plaats dient op grond van artikel 7.37 van de Wet milieubeheer te worden gemotiveerd:

- de gronden waarop het besluit berust (zie hiervoor ook paragraaf 1.2 van deze toelichting);
- de overwegingen betreffende de inspraak en adviezen ten aanzien van het MER;
- de overwegingen betreffende de in het MER beschreven alternatieven;
- de wijze waarop rekening is gehouden met de in het MER beschreven gevolgen voor het milieu van de activiteit waarop het besluit betrekking heeft.

In de navolgende paragrafen wordt aangegeven op welke wijze in dit besluit wordt omgegaan met bovengenoemde eisen ingevolge de Wet milieubeheer.

3.1.2. Opbouw milieuparagraaf.

Hier zal eerst kort worden ingegaan op de opbouw van de onderbouwing van het te nemen besluit.

In paragraaf 3.2 wordt ingegaan op het kader waarin dit besluit dient te passen, namelijk het Nationaal Milieubeleidsplan. In paragraaf 3.3 komen de in het MER onderzochte alternatieven kort aan de orde en het door de initiatiefnemers ingediende verzoek. In paragraaf 3.4 wordt ingegaan op de inspraakreacties en adviezen ten aanzien van het MER en dit besluit. In paragraaf 3.5 worden de milieu-effecten van het besluit behandeld, alsmede voorziene maatregelen.

3.2 Nationaal MilieubeleidsPlan

In de Nationale MilieubeleidsPlannen worden de doelstellingen van het milieubeleid vastgelegd en wordt aangegeven hoe hieraan uitvoering moet worden gegeven. Het vigerende plan is het NMP-3 (uit 1998), waarin de lijn van de eerdere milieuplannen wordt voortgezet. Op het moment van schrijven van deze aanwijzing is een vierde NMP in voorbereiding, dat naar verwachting eind 2000/begin 2001 gereed is.

In het NMP-3 wordt geconstateerd dat de milieukwaliteit in Nederland weliswaar gestaag verbetert, maar dat extra inspanningen nodig zijn om bepaalde doelstellingen te bereiken. Het NMP-3 identificeert als belangrijkste milieuproblemen ten gevolge van luchtvaart de geluidhinder en lokale en mondiale luchtverontreiniging (met name CO₂ en NO_x). Daarnaast wordt ingegaan op de problematiek inzake externe veiligheid.

Voor geluidhinder gelden de volgende algemene doelstellingen, die ook van toepassing zijn op de luchtvaart (zoals al geformuleerd in NMP-2). Voor hinder is de doelstelling stabilisatie op het niveau van 1985 in zowel 2000 als in 2010. Voor ernstige hinder is de doelstelling 0% ernstig gehinderden in 2010. Daarbij wordt wel gesignaleerd dat de ontwikkeling van de (ernstige) hinder zodanig is dat deze doelstellingen niet zonder meer gehaald kunnen worden. De doelstelling voor hinder zal met inzet van aanvullende maatregelen vertraagd kunnen worden gerealiseerd. Voor ernstige hinder zal een herziene, minder ambitieuze, doelstelling worden geformuleerd met een bijbehorend pakket maatregelen. Die doelstelling geldt voor alle sectoren, inclusief de luchtvaart, en zal worden neergezet in het nieuwe NMP.

Wat betreft luchtverontreiniging zet het kabinet in op het maken van internationale emissie afspraken. Ook zullen met de luchtvaartsector afspraken gemaakt worden over emissie-reductie. Uit het NMP vloeien geen acties voort voor wat betreft luchtverontreiniging op lokaal niveau.

Het kabinet kondigt in NMP-3 aan dat de zoneringen en aanwijzingen van de resterende regionale en overige luchtvaatterreinen (waaronder Rotterdam) zullen worden afgerond. De grenswaarde voor geluidszones voor de kleine luchtvaart wordt per 1 januari 2000 met 3 bkl aangescherpt tot 47 bkl. Tevens wordt herhaald dat met ingang van 2002 zogenoemde hoofdstuk 2 vliegtuigen niet meer tot FLI-luchthavens worden toegelaten.

Verder presenteert het kabinet in het NMP-3 het voornemen om een Kadernota voor de beoordeling van de externe veiligheid van luchthavens uit te brengen (uitvoering van NMP-2 actie N29). In dit kader is de afgelopen jaren gewerkt aan het formuleren van een Algemeen Beleidskader Externe Veiligheid Luchthavens (project ABEL). Dit project is bij brief van 23 juli 1999 (TK, 1998-1999, 26 205, nr. 5) stopgezet. Reden hiervoor was de beslissing om het externe veiligheidsbeleid zoals dat thans voor Schiphol wordt geformuleerd als onderdeel van het nieuwe stelsel van milieunormen, te bezien op toepasbaarheid voor andere civiele luchtvaatterreinen (brief van 7 januari 1999, TK 1998-1999, 25 089, nr 18). Daarmee werd tevens tegemoet gekomen aan de in het ABEL-traject veel gehoorde wens om de normstelling voor regionale velden met betrekking tot externe veiligheid zoveel mogelijk te laten aansluiten bij die voor Schiphol.

De beschreven aspecten uit het NMP-3 zijn bij de totstandkoming van deze aanwijzing betrokken. Hierop wordt nader ingegaan in paragraaf 3.5.

3.3 Het MER

Zoals hierboven aangegeven, hebben de initiatiefnemers uit oogpunt van zorgvuldigheid besloten om voor dit besluit op vrijwillige basis een milieu-effect rapportage uit te voeren. Dit heeft geresulteerd in het MER 'Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport'. Het MER is op 21 maart 2000 door het bevoegd gezag ontvangen, op 28 april 2000 door het bevoegd gezag aanvaard en op 1 december 2000 ter visie gelegd.

De in het MER onderzochte alternatieven

In het MER is een aantal scenario's onderzocht voor het gebruik van de luchthaven. Er is in de verschillende scenario's gevarieerd met het aantal vliegtuigbewegingen van zowel grote als kleine luchtvaart, het aantal nachtvluchten, het al dan niet gebruiken van de grasbanen en de samenstelling van de vloot. Uiteindelijk zijn er acht hoofdalternatieven onderscheiden, te weten:

Alternatief	Naam	Groot verkeer	Klein verkeer	Nacht
A0	referentiesituatie (1996)	20.102	86.739	1256
O2	autonome ontwikkeling (max SBL)	30.000	91.500	1250
O2 gras	als O2, maar met gebruik grasbaan	30.000	91.500	1250
C1	beleidsinzet gemeente	20.000	20.350	0
F2	beleidsinzet luchthaven	32.500	67.250	400
VA	voorkeursalternatief	27.500	21.250	400
VA + KRL	voorkeursalternatief met behoud kleine recreatieve luchtvaart	27.500	90.750	400
MMA	meest milieuvriendelijke alternatief	27.500	6.250	400

Bij VA + KRL bedraagt het aantal bewegingen van het segment kleine luchtvaart 90.750, te weten: (21.250 (VA) + 69.500 (KRL)). Met behulp van de diverse hoofdalternatieven zijn de effecten van de diverse bovenstaande variabelen inzichtelijk gemaakt. Voor de resultaten daarvan wordt verwezen naar het MER. Op grond van deze resultaten hebben de initiatiefnemers verzocht om een aanwijzing overeenkomstig het voorkeursalternatief (VA). Het bevoegd gezag heeft aangegeven dat geen gedwongen uitplaatsing van de zogenoemde kleine recreatieve luchtvaart nagestreefd zal worden; bijgevolg zal de zogenoemde kleine recreatieve luchtvaart (in ieder geval vooralsnog) op de luchthaven geaccommodeerd dienen te blijven.

Het bevoegd gezag heeft met de beoordeling van de milieu-effecten, zoals weergegeven in het MER, geen aanleiding gezien om het verzoek niet in te willigen dan wel een ander besluit dan het verzoek te nemen, met dien verstande dat de kleine recreatieve luchtvaart op het luchtvaartterrein dient te worden geaccommodeerd tot het moment dat een oplossing is gevonden met betrekking tot de eventuele uitplaatsing daarvan. Om die reden is in het onderhavige besluit een bkl-geluidszone vastgesteld.

3.4 Inspraak en advies

PM

3.5 Milieu-effecten van het besluit en maatregelen

Het bevoegd gezag dient te beoordelen of de milieuconsequenties van het te nemen besluit acceptabel zijn. De bij de beoordeling betrokken milieuconsequenties komen hieronder aan de orde. Het MER geeft inzicht in de milieuconsequenties.

Echter het besluit heeft ten opzichte van de in het MER onderzochte varianten enige wijzigingen.

Dit betreft voornamelijk de routestructuur:

- de routes naar het noord-oosten (ANDIK en ARNEM) zijn in het besluit opgenomen, terwijl die in het MER buiten beschouwing zijn gehouden omdat toen niet zeker was dat zij zouden blijven bestaan,
- alle routes zijn vanuit het oogpunt van geluidhinder geoptimaliseerd.

Verder zijn bij de berekeningen voor de geluidszones enige uitgangspunten gewijzigd ten opzichte van het MER.

Deze wijzigingen hebben een te verwaarlozen effect op de in het MER onderzochte milieu-parameters, met uitzondering van de parameters geluid (aantallen woningen binnen de betreffende geluidszones) en EV, waar het effect merkbaar kan zijn.

Derhalve worden hieronder voor de milieu-effecten, de resultaten van het MER volgens het scenario VA+KRL gebruikt en wordt op de parameters geluid en EV dieper ingegaan.

Milieuparameters

In het MER zijn de milieueffecten van de uitvoering van het voorliggende besluit beschreven aan de hand van de volgende parameters (conform de Richtlijnen voor het MER):

a. Geluid

Op grond van de Luchtvaartwet wordt in de aanwijzing luchthaven Rotterdam Airport een Ke- en bkl-geluidszone vastgesteld (zie algemeen deel toelichting).

De geluidszonering heeft drie hoofdfuncties:

- met betrekking tot het vliegverkeer: het vastleggen van de maximaal toegelaten geluidsbelasting door het vliegverkeer. Dit wordt door middel van een handhavingsbeleid verzekerd (zie hoofdstuk 4 handhaving).
- met betrekking tot isolatie: het aangeven welke woningen voor isolatie in aanmerking komen. Binnen de 40 Ke-contour worden bestaande woningen en andere geluidsgevoelige objecten geïsoleerd. Er vindt geen isolatie op basis van de bkl-contouren plaats.
- met betrekking tot de ruimtelijke beperkingen: het aangeven van die locaties waar geen nieuwbouw mag plaatsvinden. Zowel binnen de 35 Ke-geluidszone als de 47 bkl-geluidszone is behoudens uitzonderingen geen nieuwbouw van geluidsgevoelige bestemmingen (waaronder woningen) toegelaten.

Het besluit heeft ten opzichte van de in het MER onderzochte varianten enige afwijkingen.

Dit betreft:

1. voor de Ke-zone:

- a) een andere methodiek voor het bepalen van de spreiding: voor de Ke-zone is in het MER gerekend met een eenvoudiger spreidingsmodel, omdat de gecertificeerde methode veel tijd zou kosten en de verwachting was dat de eenvoudiger methode gecertificeerd zou worden voor regionale velden. Deze certificatie heeft echter niet plaatsgevonden, waardoor de gecertificeerde methode (die ook voor Schiphol is gebruikt, met de daarbij opgedane ervaring) toegepast moest worden. De Ke-geluidszone is daardoor iets breder, waardoor er meer woningen in vallen.
- b) verder is de routestructuur enigszins aangepast:
 - i) de routes naar het noord-oosten (ANDIK en ARNEM) zijn in het besluit opgenomen, terwijl die in het MER buiten beschouwing zijn gehouden omdat toen niet zeker was dat zij zouden blijven bestaan,
 - ii) alle routes zijn vanuit het oogpunt van geluidhinder geoptimaliseerd.

De effecten van de routestructuuraanpassing zijn ondergeschikt aan de effecten van de spreidingsmethodiek.

2. voor de bkl-zone:

- a) geconstateerd is dat in het kader van het MER is gerekend met teveel vliegtuigbewegingen voor de categorie "lokale lesvluchten" in het circuit. Door het bevoegd gezag en de initiatiefnemers gezamenlijk is een inschatting gemaakt van de verdeling over circuit en routes voor lokale lesvluchten. De op die inschatting (50% circuit/50% routes) gebaseerde bkl-zone is in het bestuurlijk overleg gebracht. Deze bkl-zone bleek groter en anders van vorm te zijn dan de in het MER opgenomen bkl-zone, waardoor er meer woningen in de 47 bkl-zone vielen.
Op basis van, na de eerste inschatting, beschikbaar gekomen gegevens van de luchthaven, is, na het bestuurlijk overleg, door het bevoegd gezag en de initiatiefnemers gezamenlijk een nadere inschatting gemaakt van de verdeling over circuit en routes voor lokaal lesverkeer. Met deze verdeling (60% circuit/40% routes) is de bkl-zone herberekend.
Alhoewel kleiner dan de 50/50 bkl-zone, blijkt ook de 60/40 bkl-zone groter en anders van vorm te zijn dan de in het MER opgenomen bkl-zone, waardoor er meer woningen in de 47 bkl-zone vallen.
- b) de routes zijn geoptimaliseerd, de effecten hiervan zijn ondergeschikt aan de aanpassingen genoemd onder 2a).

Het aantal geluidsbelaste woningen is in onderstaande tabellen aangegeven.

MER-Alternatief		> 35 Ke	> 40Ke	>50 bkl (1999)
A0	situatie 1996	127	39	68
O2	autonome ontwikkeling, maximaal tot SBL	1085	58	75
O2-gras	als O2, maar met gebruik van de grasbaan	1085	58	1124
VA	voorkeursalternatief	104	37	0
VA+KRL	voorkeursalternatief met KRL	145	39	75
AANWIJZINGS-variant		>35 Ke	>40 Ke	>47 bkl (2000)
AANW E1	Aanwijzing VA+KRL	253	39	487
AANW E2	Aanwijzing VA+KRL met S'berg airspace	253	39	487

Omdat deze aanwijzing ook de kleine (recreatieve) luchtvaart betreft, moet voor dit verkeerssegment een bkl-zone worden vastgesteld. Ingevolge het BGKL is met ingang van 1 januari 2000 de grenswaarde voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting door kleine luchtvaart aangescherpt van 50 bkl naar 47 bkl (de -3bkl operatie). Een reductie van 3 bkl houdt, technisch gezien, feitelijk een halvering in van de geluidsdruk op de grens van de zone. Voor de bkl-geluidszone bij deze aanwijzing is uitgegaan van een 50 bkl-contour, waarvan de grenswaarde vervolgens is aangescherpt tot 47 bkl (zie ook de toelichting op artikel 5).

De gedachte is om de 3 bkl-reductie te realiseren via technische maatregelen aan de luchtvaartuigen. Technische maatregelen zijn relatief eenvoudig te realiseren, goed te handhaven en dragen tevens bij aan een algehele geluidsreductie van de kleine luchtvaart boven Nederland. Het MER laat zien dat een belangrijk mitigerend effect wordt bereikt door het hushkitten van de kleine luchtvaart vloot op Rotterdam. Het GARA heeft inmiddels het initiatief genomen om hun vloot te hushkitten, in samenwerking met gemeente en luchthaven

Uit het MER blijkt dat het gebruik van de parallelle grasbaan door de kleine luchtvaart zou leiden tot een aanzienlijke toename van de geluidhinder (vergelijk de alternatieven O2 en O2-gras in de tabel hierboven). Mede op basis van dit gegeven heeft het bevoegd gezag besloten de grasbanen niet in de aanwijzing op te nemen (zie ook toelichting op artikel 4).

Er zijn geen woningen gelegen binnen de 65 Ke-contour. Er hoeven derhalve geen woningen aan de woonbestemming onttrokken te worden. Binnen de 40 Ke-contour zijn 39 woningen gelegen. Deze zullen overeenkomstig de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 (RGV) voorzien worden van geluidwerende voorzieningen.

In het MER is onderzoek gedaan naar de maximale geluidspiekniveau's die ten gevolge van luchtvaart te verwachten zijn rond Rotterdam Airport. Daarbij is in het bijzonder aandacht besteed aan een drietal stiltegebieden in de buurt van het vliegveld. Voor de onderzochte stiltegebieden geldt dat de situatie van VA (+KRL) een verbetering inhoudt ten opzichte van de situatie 1996. Dit is toe te schrijven aan de uitsluiting van de zogenoemde Hoofdstuk 2 vliegtuigen op Rotterdam Airport, die hogere piekniveau's produceren.

In de berekening zijn wegverkeer, railverkeer, grote en kleine luchtvaart betrokken. Op grond van de gegevens kan geconcludeerd worden dat de nieuwe inrichting van het luchtvaartterrein een beperkte groei van het wegverkeer in de directe nabijheid van de luchthaven zal opleveren. De cumulatie van geluid van luchtvaart en andere bronnen geeft op enige punten rond de luchthaven zeer slechte waarden (zie MER pag 62). De aanwijzingszones zijn in grote lijnen hetzelfde als de zone berekend in het MER. De

conclusie ten aanzien van cumulatie blijft daarmee onveranderd. Het wegverkeer levert hier echter de grootste bijdrage.

Gezondheidsaspecten van geluid

In het MER is vermeld dat vanaf geluidsniveaus van 40 dB(A) de subjectieve slaapkwaliteit kan verminderen. Andere effecten op de slaap komen pas bij hogere geluidsniveaus voor. Uit de berekeningen in het kader van het MER blijkt dat de equivalente geluidsniveaus gedurende de nacht op de zwaarst belaste punten kunnen oplopen tot 47 dB(A). Bij deze geluidsbelasting buiten de woning komt het geluidsniveau binnen in de woning vrijwel overeen met de in Nederland in situaties met structureel nachtelijk vliegverkeer toegestane nachtelijke geluidsbelasting in de woning (nachtnorm 26 dB(A), LAeq). Gezien het feit dat de hoogste geluidspieken zullen afnemen door het weren van lawaaige vliegtuigen en het feit dat Rotterdam Airport in de nachtelijke uren (23:00 tot 07:00 uur) gesloten zal zijn voor vrijwel alle luchtverkeer, zal de geluidsbelasting in de nacht verder dalen. Het is de verwachting dat de subjectieve slaapkwaliteit daardoor zal verbeteren en dat andere mogelijke effecten op de slaap minimaal zullen zijn.

Het door de luchtvaart geproduceerde geluid, alsmede het door de initiatiefnemers gestelde ten aanzien van afname van het aantal nachtvluchten en de lagere geluidspieken per vliegtuigpassage (MER pag 65), zal gemonitord worden door middel van het nieuw te installeren RANOMOS.

b. Externe veiligheid (EV)

Onder externe veiligheid wordt verstaan het risico van vliegtuigongevallen waaraan personen blootstaan die zich buiten de begrenzingen van het aangewezen luchtvaartterrein en eventuele ontheffingsgebieden in het gebied rond de luchthaven bevinden. Extern veiligheidsbeleid richt zich op het beheersen van deze risico's. Hiertoe wordt onderscheid gemaakt in individueel risico en groepsrisico.

Zoals in paragraaf 3.2 van deze toelichting is aangegeven, is het ABEL-project stopgezet en zal wat betreft externe veiligheid het nieuwe stelsel van milieu- en veiligheidsnormen dat voor Schiphol wordt ontwikkeld in principe voor alle luchthavens gelden. In de hoofdlijnennotitie SRKL is dit principe bevestigd. Om te voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen rondom de luchthavens zullen conflicteren met de in ontwikkeling zijnde nieuwe milieu- en veiligheidsnormen, zullen in het SRKL ruimtelijke zones worden opgenomen. Het kabinet heeft op 17 december 1999 de nota Toekomst Nationale Luchthaven (TNL) vastgesteld, waarin de hoofdlijnen van het nieuwe stelsel van milieu- en veiligheidsnormen voor Schiphol zijn opgenomen. Het nieuwe stelsel voor Schiphol zal in de periode 2000-2003 nader worden uitgewerkt in wet- en regelgeving. Het kabinet heeft daartoe op 31 mei 2000 een definitief voornemen ("de mei-brief") hieromtrent naar de Tweede Kamer gestuurd (TK 1999-2000, 26 959, nr. 3). De nota TNL en de mei-brief zijn op 19 juni 2000 met de Tweede Kamer besproken. Het kabinet zal in deel 1 van de PKB-SRKL zijn voornemen bekend maken over het te voeren externe veiligheidsbeleid voor de regionale luchthavens. Dit houdt in dat in deel 1 zowel de te hanteren normen voor externe veiligheid als de direct daaruit voortvloeiende ruimtelijke consequenties zullen worden opgenomen. De externe veiligheidsnormen voor de regionale luchthavens zullen, zoals eerder aangegeven, in principe gelijk zijn aan de nieuwe normen voor Schiphol, zoals opgenomen in de nota TNL en verder uitgewerkt in de mei-brief. Om duidelijkheid te verschaffen over het te voeren planologisch interim-beleid, zullen in deel 1 van de PKB ruimtelijke zones worden opgenomen, gebaseerd op het beleid voor externe veiligheid zoals dat is vastgesteld voor de luchthaven Schiphol. Het beleid voor de regionale luchthavens zal definitief worden neergelegd in deel 4 van de PKB-SRKL. Tussen PKB deel 1 en PKB deel 4 zullen de ruimtelijke zones als interimbeleid van kracht zijn.

In het MER zijn externe-veiligheidsberekeningen uitgevoerd op basis van het in 1997 door V&W en VROM vastgestelde rekenmodel voor regionale velden. De nieuwe inzichten over de bepaling van de externe veiligheid rondom Schiphol zijn momenteel echter aanleiding om ook het model voor regionale velden aan te passen.

Op grond van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat er thans geen formeel toetsingskader is voor externe veiligheid. Wel bestaan er voorlopige inzichten in de externe veiligheidssituatie en de planologische aspecten die daar mee samenhangen. In afwachting van een formeel toetsingskader voor externe veiligheid is het aan de lokale overheden om consequenties te verbinden aan de bestaande inzichten. Het beleid voor Schiphol kan hiervoor als leidraad dienen.

c. Luchtkwaliteit

Voor de stoffen NO₂, SO₂, zwarte rook, benzeen en CO zijn wettelijke grenswaarden vastgelegd in de AMvB's besluiten luchtkwaliteit (Stb 1997, 457 t/m 460). Deze wettelijke grenswaarden zijn normen voor de concentraties van bovengenoemde stoffen in de lucht die in acht genomen dienen te worden.

In juli 1999 zijn door de Europese Unie voor de stoffen NO₂, SO₂, fijn stof en lood nieuwe normen vastgesteld. Deze normen vervangen de geldende normen voor de betreffende stoffen en zullen medio 2001 in de Nederlandse wetgeving zijn opgenomen. Bij overschrijding van grenswaarden voor de luchtkwaliteit zal conform de AMvB besluiten luchtkwaliteit gehandeld moeten worden. Voor geurhinder geldt de in de Nota Herziening Stankbeleid neergelegde beleidslijn.

In het MER zijn de emissies van het vliegverkeer en de luchthaven en het relatieve aandeel van Rotterdam Airport betreffende de emissies van CO₂, HC, CO, NO_x, VOS, SO₂, PAK, BaP, benzeen en zwarte rook op lokaal niveau onderzocht. Ook zijn de geuremissies (kerosinegeur) in de beschouwing betrokken.

De emissie van het vliegverkeer is minder dan 3 % en veelal minder dan 2 % van de overige emissies in het beschouwde gebied. Een uitzondering moet gemaakt worden voor CO waarbij in het alternatief VA 5 % van de emissies in het beschouwde gebied aan de luchthaven zijn toe te schrijven en in het alternatief VA+KRL 11 %. Mogelijk geldt ook voor het aspect geur dat de bijdrage van de luchthaven aan de totale geuremissies in het gebied groter is dan 3 %.

De berekende concentraties op leefniveau blijven ter plaatse van de meest kritische bebouwing ruim beneden de wettelijke grenswaarden. Enkel in de directe omgeving van de A13 kunnen overschrijdingen van de grenswaarde voor NO₂ worden verwacht. Daarbij dient bedacht te worden dat de luchtvaart in de omgeving van de A13 voor 9% bijdraagt aan de concentraties op leefniveau en dat de achtergrondconcentratie voor NO₂ in het studiegebied reeds boven de richtwaarde ligt.

d. Ecologie en natuur

Omdat binnen de aan te wijzen geluidszone slechts weinig uitbreiding van de verkeersactiviteit kan plaats hebben ten opzichte van het huidige verkeersbeeld (2000), zal er naar verwachting geen verdere verstoring van natuur en ecologie plaatsvinden. De verkeersontwikkeling die binnen de zone nog mogelijk is, kan uitsluitend bestaan uit stillere en/of grotere luchtvaartuigen. Aantasting van landschap, natuur en ecologie als gevolg van de nieuwe inrichting van Rotterdam Airport zal nauwelijks aan de orde zijn. Dit vanwege het feit dat de onroerend goed ontwikkeling plaatsvindt op de al tot de luchthaven behorende graslanden en op het ernaast gelegen bedrijventerrein en omdat het voorgestane gebruik van het luchtvaartterrein geen verslechtering behelst van de huidige situatie.

De afstand van de luchthaven tot gebieden die zijn aangewezen, of in de toekomst zullen worden aangewezen in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn, bedraagt 15 kilometer of meer. Derhalve zijn er geen problemen dienaangaande.

e. Archeologie

In het kader van een inventarisatie voor het MER IPNR is gebleken dat zich direct ten noorden van de Wilgenplas, ten westen van de Hofpleinlijn een archeologische vindplaats bevindt. Deze ondervindt geen invloed van deze aanwijzing. De vindplaats bevindt zich buiten het luchtvaartterrein.

4. Handhaving

4.1. Inleiding

In artikel 25a van de Luchtvaartwet is bepaald dat bij de aanwijzing van een luchtvaartterrein rond dat terrein een geluidszone wordt vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen de vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden. Het doel van de handhaving, zoals dat in de Luchtvaartwet is opgenomen, is het voorkomen van overschrijding van vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszones, alsmede het beperken van vermijdbare hinder. In de onderhavige aanwijzing zijn in verband hiermee voorschriften (paragraaf 2.2 van de aanwijzing) opgenomen. In de artikelsgewijze toelichting zal op deze voorschriften nader worden ingegaan. Zowel de zones als de voorschriften worden gehandhaafd.

De voorschriften in de aanwijzing richten zich primair tot de exploitant van het luchtvaartterrein. Daarnaast bevat de aanwijzing ook voorschriften voor de gebruikers van het luchtvaartterrein (de gezagvoerder en de eigenaar, houder of bezitter van een luchtvaartuig). Op grond van de Luchtvaartwet kunnen in de aanwijzing geen voorschriften worden opgenomen die gericht zijn tot de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). In plaats daarvan is het mogelijk nadere afspraken met de LVNL te maken en deze vast te leggen in een overeenkomst tussen de LVNL en de Minister van Verkeer en Waterstaat.

4.2. Handhaving volgens de Luchtvaartwet

4.2.1. Preventieve Handhaving

In het handhavingssysteem van de Luchtvaartwet ligt de nadruk op preventieve handhaving. In artikel 30b van de Luchtvaartwet is voor de exploitant van het luchtvaartterrein de verplichting opgenomen om bij de Minister van Verkeer en Waterstaat een gebruiksplan in te dienen voor het gebruik van het luchtvaartterrein gedurende een periode van twaalf aaneengesloten maanden. Dit gebruiksplan bevat onder meer een voorstel voor de wijze waarop het luchtvaartterrein naar verwachting het komende jaar zal worden gebruikt. Het zal een reële indicatie moeten zijn, waarbij de exploitant zich baseert op zijn bedrijfsgegevens (geprognosticeerd verkeer) en andere gegevens, zoals bijvoorbeeld het baan- en routegebruik. Het gebruiksplan wordt vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat na overleg met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en nadat de commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet is gehoord. Vaststelling van het gebruiksplan vindt plaats indien de prognose van het gebruik past binnen de vastgestelde geluidszone. Voor de vaststelling van het gebruiksplan is tevens noodzakelijk, dat blijkt dat de gestelde voorschriften in de aanwijzing of op andere wijze gestelde voorschriften en maatregelen ter voorkoming of bestrijding van geluidhinder in acht zijn genomen. Het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein wordt vervolgens in de twaalf maanden waarop het gebruiksplan betrekking heeft minimaal eens per kwartaal door de Handhavingdienst Luchtvaart getoetst aan het gebruiksplan.

Indien het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein gaat afwijken van het gebruiksplan, zendt de exploitant een voorstel tot wijziging van het gebruiksplan aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. De wijziging wordt vastgesteld als blijkt dat ook het gewijzigde gebruik past binnen de vastgestelde geluidszone. Indien uit toetsing van het feitelijk gebruik aan het gebruiksplan zou blijken dat ongewijzigd voortgezet gebruik van het luchtvaartterrein binnen de gebruiksplanperiode tot overschrijding van de grenswaarde zou leiden, worden in overleg met de exploitant maatregelen genomen teneinde overschrijding te voorkomen. De toetsing van het feitelijk gebruik vindt plaats door op enig moment gedurende de periode waarop het gebruiksplan betrekking heeft het feitelijk gebruik op te tellen bij het verwachte gebruik van de resterende periode van het gebruiksplan. De inhoud van het gebruiksplan als zodanig wordt niet gehandhaafd.

4.2.2. Repressieve handhaving

De repressieve handhaving van de geluidszone is in de Luchtvaartwet als volgt geregeld. Op grond van artikel 25a mag de geluidsbelasting door van het luchtvaartterrein startende en daarop landende luchtvaartuigen de vastgestelde grenswaarde buiten de geluidszone niet overschrijden. Dit wordt bewerkstelligd door de handhaving van de voorschriften zoals deze in de aanwijzing zijn opgenomen. Deze voorschriften dienen betrekking te hebben op elementen die voor de berekening van de geluidszone van belang zijn, zoals baangebruik en tijdstip van uitvoering van de vlucht. Daarnaast moeten, gelet op artikel 20, tweede lid, onder i, van de Luchtvaartwet, in de aanwijzing voorschriften worden opgenomen ter beperking van de geluidhinder. Op grond van artikel 25h van de Luchtvaartwet wordt het toezicht op de naleving van de voorschriften uitgeoefend door de Minister van Verkeer en Waterstaat.

In geval van overtreding van de voorschriften in de aanwijzing bestaat de mogelijkheid bestuursrechtelijke sancties toe te passen. Op grond van artikel 72 van de Luchtvaartwet is de Minister bevoegd tot toepassing van bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens de Luchtvaartwet gestelde verplichtingen (algemene bestuursdwangbevoegdheid). In plaats van bestuursdwang kan altijd een last onder dwangsom aan de overtreder worden opgelegd op basis van artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Voorts bevat artikel 73c van de Luchtvaartwet nog een specifieke dwangsbepaling die zich richt tot de overtreder, of houder, bezitter of eigenaar van een luchtvaartuig. Op basis van artikel 35 van de Luchtvaartwet is voorts uitoefening van bestuursdwang - tijdelijke geheel of gedeeltelijke sluiting van het luchtvaartterrein - mogelijk. Dit artikel is met name van toepassing indien de vastgestelde grenswaarde van de geluidszones binnen de gebruiksplanperiode overschreden wordt. Ook in geval van (dreigende) overschrijding van de geluidszone is op grond van artikel 35 van de Luchtvaartwet toepassing van bestuursdwang mogelijk.

Overtreding van de voorschriften in de aanwijzing, is voorts strafbaar op grond van de artikelen 33 en 34 juncto 62 van de Luchtvaartwet.

4.3. Uitvoering van de handhaving

De wijze waarop het gebruik van het luchtvaartterrein door de Handhavingsdienst Luchtvaart wordt getoetst aan het geprognosticeerde gebruik, wordt vastgelegd in het handhavingsvoorschrift. Dit handhavingsvoorschrift wordt vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en nadat de commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet is gehoord. Het handhavingsvoorschrift bevat tevens de hoofdlijnen van de wijze waarop door de Handhavingsdienst Luchtvaart toezicht wordt uitgeoefend op de naleving van de voorschriften in de aanwijzing. Ten aanzien van de maatregelen die de exploitant kan nemen in geval van een dreigende overschrijding van de zone wordt verwezen naar de toelichting op artikel 6.

4.4. Evaluatie

In artikel 30a, vierde lid, van de Luchtvaartwet is bepaald dat over de werking van het handhavingsvoorschrift jaarlijks een evaluatierapport wordt uitgebracht aan de commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet. In het rapport kunnen eventueel voorstellen worden gedaan ter verbetering van het handhavingsvoorschrift.

Voorts zal het systeem van de handhaving periodiek worden doorgelicht teneinde de verstrekking van gegevens, de effectiviteit van de regelgeving en de rol en positie van de diverse actoren te toetsen. In dit verband zal gekeken worden naar de inhoud van de handhaving, de praktijk van het toepassen van de sanctiemiddelen en de informatieverstrekking.

[Ook in het kader van het evaluatieprogramma (bijlage H) komen gegevens beschikbaar die van belang zijn voor de evaluatie van de handhaving].

5. Nadeelcompensatie & Planschade

Onderscheid dient gemaakt te worden tussen nadeelcompensatie en planschade. Planschade is schade die rechtstreeks voortvloeit uit de als gevolg van de aanwijzingsbesluiten gewijzigde bestemmingsplannen. In de bestemmingsplannen moeten immers de in de aanwijzingsbesluiten vastgestelde grenzen van het luchtvaartterrein en de geluidszones, met alle daarbij behorende planologische beperkingen en mogelijkheden, opgenomen worden. Als gevolg hiervan kan ten opzichte van de situatie zoals geregeld in de oude bestemmingsplannen schade ontstaan. Het meest gangbare voorbeeld van een claim in dit verband is de eis tot vergoeding van (vermeende) waardevermindering van onroerend goed. De bevoegdheid tot het toekennen van een planschadeclaim ligt ingevolge artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) bij de betrokken gemeenteraad. In de praktijk wordt het toegekende bedrag (of anderszins compenserende maatregel) door het Rijk vergoed. Een voorwaarde hiervoor is wel dat de toekenning geschiedt na instemming van het Rijk.

Nadeelcompensatie kan omschreven worden als het vergoeden c.q. compenseren van uit de aanwijzingsbesluiten voortvloeiende schade, niet zijnde planschade. Op een nadeelcompensatieclaim is de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. De materiële norm uit laatstgenoemde regeling komt overeen met die van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. In dit geval echter is het de Minister van Verkeer en Waterstaat die verantwoordelijk is voor het al dan niet toekennen van claims. De verplichting tot het al dan niet toekennen van nadeelcompensatie kan worden gedestilleerd uit jurisprudentie en de Algemene wet bestuursrecht. Verzoeken om nadeelcompensatie zullen worden behandeld volgens de procedure uit de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999. Met de voorloper van deze regeling (de Regeling Nadeelcompensatie Rijkswaterstaat) zijn in de praktijk van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat positieve ervaringen opgedaan. De procedure voorziet in een beoordeling van schadeclaims door ter zake deskundige taxateurs, die op basis van hoor en wederhoor, aan de Minister advies uitbrengen over de te vergoeden schade.

Inhoudelijk zullen claims worden getoetst aan (kort samengevat) criteria zoals deze zijn ontwikkeld in het kader van de jurisprudentie met betrekking tot artikel 49 WRO. Deze criteria zijn ook vermeld in de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999. Bij beantwoording van de vraag of in een concreet geval een recht op nadeelcompensatie bestaat wordt onder meer rekening gehouden met de voorzienbaarheid, de aard en omvang van de schade, alsmede met het handelen en nalaten van degene die schade lijdt. Tegen de beslissing van de Minister staan de rechtsmiddelen van bezwaar en beroep ingevolge de Algemene wet bestuursrecht open.

Toelichting - Artikelsgewijs

Artikel 4

In het tweede lid van dit artikel is de verharde start- en landingsbaan (baan 06-24) beschreven.

De baan is ingedeeld onder codenummer 4 en codeletter F volgens bijlage 14 bij het Verdrag van Chicago (Annex 14, volume I, van ICAO). Deze codering bestaat uit een combinatie van een codecijfer dat is gerelateerd aan de vliegtuigprestatiekenmerken en een codeletter gerelateerd aan de vliegtuigafmetingen. Op deze codering is de gehele maatvoering van baan-, rijbaan- en platformconfiguratie van de luchthaven gebaseerd.

Formeel bestond het banenstelsel van Rotterdam Airport uit bovengenoemde verharde (hoofd)baan en twee onverharde (gras)banen. Een van de grasbanen lag parallel aan de hoofd baan, de andere grasbaan stond daar haaks op ('cross-wind-baan'). Middels het onderhavige besluit wordt niet langer voorzien in de accommodatie van de twee grasbanen op Rotterdam Airport.

Aanleiding voor het niet opnemen van de grasbanen in de onderhavige aanwijzing vormt het uit 1993 daterende verzoek van de exploitant tot sluiting van de grasbanen. Feitelijk is de situatie op het luchtvaartterrein zodanig dat de grasbanen sinds 1993 door de exploitant niet meer ter beschikking worden gesteld aan het luchtverkeer. In het aanwijzingsverzoek is door de initiatiefnemers verzocht de grasbanen niet meer in de aanwijzing op te nemen met als redenen:

- de kosten van het onderhoud wegen niet op tegen de inkomsten uit het gebruik ervan;
- het terrein is nodig om de platformcapaciteit te verdubbelen;
- op het terrein dienen noodzakelijke commerciële activiteiten te worden ontwikkeld ter wille van een rendabele exploitatie van Rotterdam Airport.

Namens de - voormalige - gebruikers van de grasbanen is in de afgelopen jaren in het kader van verschillende (juridische) procedures geageerd tegen het sluiten van de grasbanen. De voornaamste bezwaren van de gebruikers bestaan eruit dat:

- a) de capaciteit van de verharde baan naar hun mening onvoldoende is om het vliegverkeer (m.n. in het circuit) te accommoderen. Hierdoor nemen de wachttijden (in het circuit en bij het taxiën) toe;
- b) in het circuit van de verharde baan is radiogebruik verplicht. Leerlingvliegers dienen een radiobrevet of ontheffing te hebben. Hierdoor wordt de opleidingsduur verlengd;
- c) de cross-wind-baan is om veiligheidsredenen bij harde noord-westen wind vereist;
- d) de banen niet langer voor (reclame)sleepvluchten kunnen worden gebruikt.

Ad a) Ten aanzien van het 'capaciteitsbezwaar' is, naar aanleiding van nadere vragen van het bevoegd gezag, door de exploitant geantwoord dat er sinds 1993 niet is waargenomen dat door het niet meer beschikbaar stellen van de grasbanen enig capaciteitsgebrek op de verharde baan zou zijn ontstaan. Klachten over onaanvaardbare wachttijden door welke verkeerssoort dan ook, zijn bij de exploitant derhalve niet bekend. Ook heeft de exploitant aangegeven dat het niet is te verwachten dat in de toekomst problemen zullen ontstaan ten gevolge van het niet meer beschikbaar zijn van de grasbanen. Het grote verkeer op Rotterdam Airport mag maar beperkt groeien en naar verwachting zal het kleine verkeer, mede gezien de in het onderhavige besluit vastgestelde bkl-geluidszone, geen bijzondere groei doormaken. Het totaal aantal verwachte vliegtuigbewegingen op Rotterdam Airport zal zich rond de 120.000 blijven bewegen, zolang de zogenoemde kleine recreatieve luchtvaart niet is uitgeplaatst. Dit aantal vliegtuigbewegingen is in het verleden zonder problemen gerealiseerd op de verharde baan. De exploitant schrijft dat het hooguit zal leiden tot alleszins aanvaardbare wachttijden voor het kleine verkeer dat per se tijdens de piekperiodes (3 per werkdag) van de baan gebruik wil maken uitgaande van het verlenen van voorrang aan het grote verkeer.

Ad b) Radiogebruik was op de parallelle grasbaan niet voorgeschreven. Over het gebruik van de grasbaan voor oefenvluchten werden van te voren afspraken gemaakt met de plaatselijke luchtverkeersleiding. Het is echter al meer dan vijftien jaar geleden dat er voor opleidingsdoeleinden gebruik werd gemaakt van deze grasbaan. Voor het gebruik van de verharde baan is radiogebruik wel verplicht en daarmee het hebben van de bevoegdverklaring radiotelefonie (RT) door de piloot. Echter, zowel de oude als de nieuwe regels bieden de mogelijkheid om in elk stadium van de opleiding van de verharde baan gebruik te maken.

- oude situatie (bestaat nog tot 1 oktober 2002): aan de houder van een geldig oefenbewijs of een geldig beperkt vliegbewijs A, die een vliegopleiding volgde op het luchtvaartterrein Rotterdam werd in principe ontheffing verleend. Degene die gebruik wilde maken van deze ontheffing diende te beschikken over een verklaring van het hoofd van de plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst waaruit blijkt dat hij of zij over voldoende kennis en bedrevenheid beschikt voor het onderhouden van radiotelecommunicatie. Van deze mogelijkheid werd veel gebruik gemaakt door (leerling) vliegers zonder bevoegdverklaring RT.

- nieuwe situatie (bestaat vanaf 1 oktober 1999): sinds 1 oktober 1999 is het 'Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart' grotendeels van kracht. De RT bevoegdverklaring is nu zowel theoretisch als praktisch een integraal onderdeel van de vliegopleiding. Het besluit biedt de mogelijkheid om zonder vliegbewijs en zonder de integrale bevoegdverklaring RT, solo te vliegen onder verantwoording van een vlieginstructeur. De piloot moet beschikken over een schriftelijke soloverklaring van de instructeur.

Ad c) Geconstateerd kan worden dat het gebruik van de cross-wind-baan altijd zeer beperkt is geweest, mede omdat het van invloed is op het gebruik van de verharde baan. Het gebruik van de cross-wind-baan beïnvloedt de capaciteit en de continuïteit in gebruik van de hoofdbaan. Met de beperkte toename van het grote verkeer op de verharde baan wordt deze beïnvloeding nog sterker.

Ad d) Ten behoeve van het uitvoeren van reclamesleepvluchten heeft de luchthaven pick up / dropping areas aangewezen tussen de verharde baan en de Doenkade. Bij een sterke crosswind op de verharde baan gaat de mogelijkheid om gebruik te maken van het terrein parallel aan de grasbaan 15-33 verloren.

Voorts is bekeken welke consequenties het niet meer opnemen van de grasbanen in de aanwijzing heeft op het gebied van de (vlieg)veiligheid en geluidhinder.

- vliegveiligheid: in het geval van een noodprocedure (bijv. bij een blokkade van de verharde baan) zijn er in de omgeving van Rotterdam Airport voldoende alternatieven binnen acceptabele vliegafstand. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om de taxibaan als noodlandingsbaan te laten gebruiken door de kleine luchtvaart. Ook de externe veiligheid neemt toe omdat minder over bebouwd gebied wordt gevlogen, daar het circuit van de parallelle grasbaan over de woonwijk Overschie liep.

- geluidhinder: in het MER is een variant bekeken waarbij de grasbanen gebruikt worden (geschat 20.000 vliegtuigbewegingen per jaar). Bij gebruik van de grasbanen blijkt de hinder voor omwonenden veel groter te zijn, doordat de bkl-zone groter wordt en meer over woonwijken komt te liggen. Het aantal woningen dat door het gebruik van de grasbanen in de 50-bkl zone komt te liggen bedraagt 1124, terwijl in de alternatieven zonder gebruik van de grasbanen dit aantal ca. 75 is. Overigens is per 1 januari 2000 de 50 bkl grens met 3 bkl aangescherpt tot 47 bkl.

Gezien bovenstaande overwegingen zijn de Ministers van oordeel dat er geen onoverkomelijke bezwaren bestaan tegen het niet in de aanwijzing opnemen van de grasbanen en zij hebben dan ook besloten het verzoek van de initiatiefnemers in te willigen.

Artikel 5

In artikel 5, onder a, is de 35 Ke-geluidszone opgenomen die rond de verharde baan 06-24 wordt vastgesteld. In het algemene deel van de toelichting is hierop al ingegaan. Tevens zijn, overeenkomstig artikel 25d van de Luchtvaartwet, binnen de Ke-geluidszone de geluidscontouren behorende bij de maximale waarden 40, 45, 55 en 65 Ke vastgesteld. Deze maximale waarden zijn, evenals de grenswaarde 35 Ke, opgenomen in het BGGL. De Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 (RGV) gaat naast de genoemde maximale waarden ook uit van de waarde 50 Ke. In verband hiermee is ook de 50 Ke-geluidscontour vastgesteld.

Ingevolge artikel 25b, eerste lid, van de Luchtvaartwet kunnen afhankelijk van het beschikbare banenstelsel of van de aan- en uitvliegroutes meerdere varianten geluidszones worden vastgesteld voor iedere voor het luchtvaartterrein vastgestelde grenswaarde. Blijkens de toelichting op het artikel is bij het vaststellen van varianten-geluidszones met name aan de situatie gedacht waarbij bij de voorbereiding van de ontwerp-aanwijzing nog niet duidelijk is op welke manier het gebruik van het luchtvaartterrein zal plaatsvinden, zodat op dat moment nog niet - definitief - kan worden aangegeven welke geluidszone de definitieve geluidszone zal worden.

In het onderhavige geval zijn voor de grenswaarde 35 Ke twee varianten geluidszones opgenomen (zie Bijlagen E1 en E2). Reden hiervan is dat momenteel wordt gewerkt aan het toevoegen van het luchtruim boven Soesterberg aan het luchtruim van Schiphol. Indien dit doorgang vindt, heeft dat gevolgen voor de routestructuur vanaf Rotterdam Airport. Bij doorgaan van de luchtruimte-structuurwijziging wordt de routestructuur van Rotterdam Airport naar het noordoosten anders. Dit heeft invloed op de vorm en omvang van de Ke-geluidszone. In het kader van deze aanwijzing is daarom met twee varianten gerekend. Er is derhalve een routestructuur west van Soesterberg (bestaande situatie, ANDIK oud) en een routestructuur ten oosten van Soesterberg (nieuwe situatie, ANDIK nieuw). Bij het doorgaan van de luchtruimtestructuurwijziging zal de geluidszone zoals opgenomen in Bijlage E1, vervangen worden door de geluidszone opgenomen in Bijlage E2. Naar verwachting zal dit voor het vaststellen van de onderhavige aanwijzing gebeuren, zodat bij het vaststellen van de aanwijzing direct één zone bepaald kan worden en bij de vaststelling van de aanwijzing niet met meerdere varianten geluidszones gewerkt hoeft te worden. Overigens verschillen de zones nauwelijks.

In artikel 5, onder b, is de 47 bkl-geluidszone opgenomen die rond de verharde baan 06-24 wordt vastgesteld. Voor de bepaling van de bkl-geluidszone is het aantal van 90.750 bewegingen gehanteerd (overeenkomstig MER-scenario (VA+KRL)). Voor de geluidsproductie per vliegtuig is uitgegaan van de 4 categorieën en de indeling van de vliegtuigen daarin op Rotterdam Airport, zoals die in 1996 volgens het berekeningsvoorschrift van toepassing was. Daarmee is een 50 bkl-geluidszone berekend, zoals die vóór 2000 zou hebben gegolden. Daarmee zou het naar verwachting mogelijk moeten zijn geweest het verkeer van de afgelopen jaren te accommoderen.

Vervolgens is deze zone (overeenkomstig de -3 bkl operatie) per 1 januari 2000 herbenoemd tot 47 bkl-geluidszone. Omdat een groot gedeelte van de vloot op Rotterdam Airport in het jaar 2000 wordt gehushkit, levert dit reeds een flinke reductie op en moeten er op het moment van van kracht worden van deze aanwijzing, voldoende mogelijkheden zijn om te kunnen voldoen aan de -3 bkl operatie.

In het BGKL is bepaald dat binnen de vastgestelde grenswaarden voor de bkl-geluidszone wel planologische beperkingen m.b.t. nieuwbouw gelden. Echter, aan de bkl-zonering is geen isolatieverplichting gekoppeld.

Artikel 6

In het eerste lid van artikel 6 is voor de exploitant de verplichting opgenomen op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe te laten voor zover daardoor de vastgestelde geluidszones niet worden overschreden. Ingeval er sprake is van een dreigende overschrijding van de geluidszone, dient de exploitant, gelet op het tweede lid, die maatregelen te nemen die binnen zijn vermogen liggen om overschrijding van de geluidszone te voorkomen.

Gedacht kan worden aan een wijziging van de gebruiksrichting om lokale overschrijdingen te voorkomen, aan een aanpassing van de tijden waarop de baan voor een bepaald soort vliegverkeer beschikbaar is en aan tariefmaatregelen. De tariefmaatregelen kunnen met name worden toegepast om generale overschrijding van de geluidszone (als gevolg van een te groot verkeersvolume) te voorkomen.

Artikel 7

In het aanwijzingsverzoek van 31 maart 1998 is door de initiatiefnemers aangegeven dat gezien het profiel van Rotterdam Airport als een zakenluchthaven met voornamelijk dagrandvluchten op Europese bestemmingen, de noodzaak voor structureel verkeer gedurende de nacht niet meer aanwezig is. In dit artikel zijn de perioden aangegeven waarbinnen geen gebruik van het luchtvaartterrein kan worden gemaakt. De artikelen 8, 9 en 10 bevatten uitzonderingen op dit uitgangspunt. Voornoemde artikelen vervangen de maatregelen zoals die op 25 oktober 1999 zijn vastgesteld in het Besluit gebruiksbeperkingen Rotterdam Airport. In het Besluit werd een start- en landingsverbod van Rotterdam Airport afgekondigd tussen 23:00 uur en 7:00 uur voor alle vliegtuigen, m.u.v. de hoofdstuk 2-vliegtuigen en luidruchtige hoofdstuk 3 vliegtuigen, waarvoor een start- en landingsverbod tussen 18:00 uur en 8:00 uur werd afgekondigd. Tegen het besluit is door luchtvaartmaatschappij Transavia een kort-geding aangespannen. Bij vonnis van 5 november 1999 oordeelde de President van de arrondissementsrechtbank te Haarlem dat - kort gezegd - artikel 4 van het Besluit (waarin de algehele nachtelijke sluiting van het luchtvaartterrein is voorzien) een wettelijke grondslag ontbeerde, nu het artikel een ongeclausuleerd verbod inhoudt en op één lijn moet worden gesteld met een beperking ten aanzien van het gebruik van het luchtvaartterrein. Een dergelijke beperking dient naar het oordeel van de President in het kader van de aanwijzingsprocedure aan de orde te komen. Onbestreden was het verbod van artikel 2 van het besluit, voor Hoofdstuk 2 en luidruchtige Hoofdstuk 3 vliegtuigen in de periode tussen 18.00 uur en 08.00 uur. Met het opnemen van de maatregelen van het Besluit gebruiksbeperkingen Rotterdam Airport in de onderhavige aanwijzing wordt voldaan aan de door de President gestelde eis.

Artikel 8

Er kunnen zich in de praktijk situaties voordoen waarbij bijzondere omstandigheden het noodzakelijk maken dat van de nachtelijke sluitingstijd wordt afgeweken. Daartoe is in dit artikel een tweetal uitzonderingen op het verbod van artikel 7 opgenomen.

Onder noodgevallen, genoemd onder a, worden verstaan die gevallen die de veiligheid van het luchtverkeer, dan wel de veiligheid op de grond in gevaar brengen.

Doel van de uitzondering onder b is dat Rotterdam Airport in het navigatieplan kan worden aangegeven en worden gebruikt als uitwijkhaven in de zin van artikel 3 van de Regelen ten aanzien van de voorbereiding en uitvoering van verkeersvluchten, met uitzondering van rondvluchten (Stcrt. 1998, 60 en 1998, 156), JAR OPS 1 onder 1.295 voor luchtvaartmaatschappijen uit JAA landen en ICAO Annex 6, part 1 (onder 4.3.6.) voor luchtvaartmaatschappijen uit niet JAA landen. In de praktijk gaat het hier om een zeer beperkt aantal uitwijkers per jaar (in de afgelopen jaren niet meer dan 20 per jaar). Het is echter niet de bedoeling dat door toepassing van deze bepaling ontsnapingsmogelijkheden worden gecreëerd voor luchthavens met bepaalde gebruiksbeperkingen.

Artikel 9

Voor bepaalde luchtvaartuigen die vallen onder het verbod van artikel 7, onder a, wordt in het eerste lid van artikel 9 een uitzondering gemaakt, in die zin dat het verbod niet van toepassing is op vluchten in de periode 18.00 uur tot 23.00 uur en 07.00 uur tot 08.00 uur met Hoofdstuk 2- en Hoofdstuk 3-vliegtuigen die ten hoogste 34 ton wegen en ten hoogste 19 passagiersstoelen bevatten. Deze uitzondering komt overeen met de wijziging van 15 februari 2000 van het Besluit gebruiksbeperkingen Rotterdam Airport.

De categorie vliegtuigen waar het in het onderhavige geval om gaat produceren qua feitelijke geluidsprestaties gezien hun geringe gewicht *absoluut* gezien weinig geluid. Mede om die reden is Richtlijn nr. 92/14/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 2 maart 1992, betreffende de beperking van de exploitatie van vliegtuigen van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, Boekdeel I, deel 2, hoofdstuk 2, en in de Regeling ter beperking van de exploitatie van niet-Hoofdstuk 3 vliegtuigen (Stcrt. 1992, 94, laatstelijk gewijzigd Stcrt. 1998, 61) op deze categorie Hoofdstuk 2-vliegtuigen niet van toepassing. Vrij vertaald houdt een en ander in dat voor kleine Hoofdstuk 2 en kleine Hoofdstuk 3 vliegtuigen een nachtelijke beperking gaat gelden van 23.00 uur tot 07.00 uur. Voor grote Hoofdstuk 2 vliegtuigen en luidruchtige (grote) Hoofdstuk 3 vliegtuigen blijft de beperking van 18.00 uur tot 08.00 uur in stand.

In bovengenoemde Richtlijn is de uitfasering van Hoofdstuk 2 (subsonische straal) vliegtuigen vastgelegd. Na 1 april 2002 zijn alleen nog vliegtuigen toegestaan die hoofdstuk 3 gecertificeerd zijn. Na 1 april 2002 is nog een aantal ontheffingen mogelijk op het verbod op Hoofdstuk 2 (subsonische straal) vliegtuigen:

- vliegtuigen van historisch belang;
- vliegtuigen waarvan de exploitatie zo uitzonderlijk van aard is dat het niet redelijk zou zijn daarvoor geen tijdelijke ontheffing te verlenen;
- vliegtuigen die voor ombouw-, reparatie-, of onderhoudsdoeleinden niet-commerciële vluchten uitvoeren.

Deze ontheffingen zullen nauwelijks voorkomen en het gebruik van dergelijke vliegtuigen is overeenkomstig artikel 7 op Rotterdam Airport beperkt tot de dagperiode.

In het tweede lid, onder a, wordt een uitzondering gemaakt voor luchtvaartuigen die worden gebruikt ten behoeve van de politie en de Kustwacht. Het betreft hier incidentele vluchten, waarbij de luchthaven voor wat betreft de Kustwacht, die op Schiphol is gestationeerd, slechts als uitwijk fungeert.

In het tweede lid, onder b en c, staat de zogenoemde extensie regeling. Geregelde vluchten die volgens schema tijdig zouden arriveren mogen tot maximaal één uur na sluitingstijd nog landen op Rotterdam Airport voor zover de vertraging is veroorzaakt door toekenning van ATC-slots, dan wel door onverwachte omstandigheden tijdens de vlucht. Voor eventuele landingen na 24.00 uur moet worden uitgeweken naar een ander luchtvaartterrein. Starts kunnen in de onder onderdeel c genoemde omstandigheden nog tot 24.00 uur van het luchtvaartterrein plaatsvinden. De regeling met betrekking tot de ATC-slots ziet op de omstandigheid dat op de luchthaven van bestemming aan een vlucht een zodanig laat 'aankomst-slot' wordt verstrekt dat de vlucht, bij vertrek van Rotterdam Airport vóór 23.00 uur, kunstmatig lang zou worden. Dit zou tot de ongewenste situatie leiden dat vliegtuigen (bijv.) boven de Noordzee dienen te 'rondcirkelen' totdat aankomst op de luchthaven van bestemming mogelijk is. Om die reden wordt voor dergelijke vluchten de mogelijkheid geboden om later van het luchtvaartterrein te vertrekken.

Artikel 10

Ingevolge dit artikel kan de Minister ontheffing verlenen van het gestelde in artikel 7, onder b, voor de in dit artikel genoemde gevallen.

Onder een zakelijke vlucht genoemd onder d wordt verstaan een intercontinentale of continentale vlucht met een zakelijk doel, ten behoeve van het in de Rotterdams-Haagse regio gevestigde bedrijfsleven, uitgevoerd met een luchtvaartuig ingericht voor personenvervoer, te weten:

- een eigen vliegtuig voor het vervoer van personen ten behoeve van het eigen bedrijf;
- een vliegtuig van derden, dat ingehuurd wordt op grond van een huurovereenkomst met een gelegenheidskarakter, en waarmee personen worden vervoerd ten behoeve van het bedrijf van de huurder.

Zakelijke spoedvluchten met passagiersvliegtuigen voor het vervoer van kleine pakketjes (bijv. computeronderdelen) vallen ook onder d.

Deze ontheffing geldt alleen voor kleinere luchtvaartuigen. Ten behoeve van de handhaafbaarheid is daarom een beperking gesteld ten aanzien van de maximaal toegelaten totaal massa (43 ton) en het aantal passagiersstoelen (19).

Op grond van het bepaalde onder e kan de Burgemeester van de gemeente Rotterdam de Minister verzoeken ontheffing te verlenen van het bepaalde in artikel 7, onder b, voor de naar zijn oordeel uit het oogpunt van openbare orde en veiligheid noodzakelijke vluchten. Dit kan bijvoorbeeld van toepassing zijn bij grote (internationale) evenementen. Hierbij kan o.a. gedacht worden aan vluchten t.b.v. vervoer van voetbalsupporters.

Artikel 11

In artikel 11 zijn voorschriften betreffende les-, circuit- en oefenvluchten opgenomen.

Hier is een aanscherping gepleegd ten opzichte van de maatregelen vermeld in de beschikking van 31 augustus 1976 (nr. LT/L24105, laatstelijk gewijzigd op 26 juni 1989, Stcrt. 1989, 133), houdende maatregelen ter beperking van de geluidshinder veroorzaakt door de uitvoering van oefenvluchten op de Luchthaven Rotterdam, waardoor ook grote vliegtuigen op zaterdagmiddagen geen circuitvluchten in het kader van les- of oefenvluchten mogen maken. De exploitant is vrij binnen de kaders van dit artikel over les-, oefen- en circuitvluchten nadere afspraken te maken met de gebruikers.

Artikel 12

De havenmeester van het luchtvaartterrein is gemandateerd om namens de Minister van Verkeer en Waterstaat op basis van de in artikel 10, onderdeel a tot en met d, genoemde gronden ontheffing te verlenen van het bepaalde in artikel 7, onder b. Het zal voor de havenmeester veelal feitelijk moeilijk zijn te beoordelen of een vlucht onder één van de ontheffingsbepalingen valt. Bij deze beoordeling mag de havenmeester afgaan op hetgeen terzake door de gezagvoerder van het luchtvaartuig wordt aangegeven. De gezagvoerder is verplicht schriftelijk aan de havenmeester aan te geven op welke basis van het luchtvaartterrein gebruik is/wordt gemaakt. Er wordt van uitgegaan dat zowel de exploitant als de gezagvoerder op verantwoorde wijze, met inachtneming van de geformuleerde criteria, van de uitzonderings- en ontheffingsbepalingen gebruik maken. Steekproefsgewijs en bij vermoeden van onterecht gebruik van de uitzonderings- en ontheffingsbepalingen dient de havenmeester controles uit te oefenen. Bij constatering van onterecht gebruik rapporteert de havenmeester hierover onverwijld aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Daarna is strafrechtelijke of bestuursrechtelijke handhaving mogelijk. Notoir misbruik of een ongewenste doorwerking van een bepaalde uitzonderings- of ontheffingsbepaling kan leiden tot aanpassing dan wel verwijdering van de betreffende bepaling.

Op grond van het tweede lid rapporteert de havenmeester maandelijks aan de Minister van Verkeer en Waterstaat over de op basis van artikel 8, 9 en 10 uitgevoerde starts en landingen. In deze rapportage wordt aangegeven op welke datum en op welk tijdstip een start of landing heeft plaatsgevonden, door welke luchtvaartmaatschappij de start of landing is uitgevoerd en om welke reden. Tevens wordt aangegeven het vliegtuigtype waarmee de vlucht is uitgevoerd, op grond van welke uitzonderings- of ontheffingsbepaling en in geval van een ontheffing op basis van het bepaalde in artikel 10, onder d, de

relatie met de Rotterdams-Haagse regio. Afschrift van deze rapportage wordt gezonden aan de exploitant van het luchtvaartterrein, de voorzitter van de Commissie 28 en de Minister van VROM.

Artikel 13

Artikel 5.9 van de Wet Luchtvaart regelt de relatie tussen de gezagvoerder en de luchtverkeersleiding. Ingevolge artikel 5.9 moet alvorens een vlucht waaraan luchtverkeersleiding wordt gegeven, wordt aangevangen of een gedeelte daarvan wordt uitgevoerd, een klaring zijn aangevraagd en verkregen. De gezagvoerder komt de door de luchtverkeersleiding gegeven voorwaarden van de klaring na. Van deze voorwaarden mag slechts worden afgeweken indien de omstandigheden dit in het belang van de veiligheid dringend noodzakelijk maken. Op grond van artikel 11.9, eerste lid, van de Wet Luchtvaart is degene die handelt in strijd met artikel 5.9 Wet Luchtvaart strafbaar.

In het eerste lid van artikel 13 is bepaald dat de gezagvoerder de instrument-vertrek-procedure - als onderdeel van de klaring -, binnen het voor die instrument-vertrek-procedure geldende tolerantiegebied, moet uitvoeren. Tolerantiegebieden zijn gebieden rond vertekroutes waarbinnen de gezagvoerder geacht wordt zijn vlucht uit te voeren. De Luchtvaartwet schrijft het opnemen van tolerantiegebieden in de aanwijzing niet voor, maar biedt wel de ruimte om tolerantiegebieden als voorschrift, gericht op het voorkomen of bestrijden van vermijdbare hinder, in de aanwijzing op te nemen. In Nederland bestaan momenteel nog geen tolerantiegebieden voor aanvliegroutes. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen in hoeverre vaste naderingspatronen en tolerantiegebieden technisch inpasbaar zijn en wat de gevolgen voor de capaciteit van het luchtruim zijn.

Tolerantiegebieden worden berekend op basis van spreidingsgegevens van vliegtuigen, waarbij als norm wordt gehanteerd dat statistisch gezien 95% van de vliegtuigen aan de eis moet kunnen voldoen om binnen het tolerantiegebied te blijven. De gezagvoerder mag alleen buiten het tolerantiegebied komen als dat een direct gevolg is van een instructie van de luchtverkeersleiding om van de instrument-vertrek-procedure af te wijken. Dit is in het tweede lid van het artikel geregeld. De instrument-vertrek-procedures worden vastgesteld op basis van artikel 10 van het Luchtverkeersreglement en worden gepubliceerd in de Luchtvaartgids.

Artikel 14

Alle gegevens die voor de berekening van de geluidszones van belang zijn moeten door de exploitant aan de Minister van Verkeer en Waterstaat beschikbaar worden gesteld. Aan de hand van kwartaal- of maandoverzichten kan de ontwikkeling van het vliegverkeer worden bijgehouden. Aan de hand van de combinatie van het aantal vliegtuigbewegingen, de hierbij gebruikte typen luchtvaartuigen, de verdeling van de bewegingen over de tijd, de routes en het gebruik van de start- en landingsbanen wordt de geluidsbelasting bepaald. Voorschriften terzake van de bepaling van de geluidsbelasting zullen worden opgenomen in het handhavingsvoorschrift, dat tegelijkertijd met het onderhavige aanwijzingsbesluit zal worden vastgesteld.

Artikel 15

Met het van kracht worden van deze aanwijzing wordt de geluidszone een bepalende factor. De exploitant heeft aangegeven, dat sturing (op het aantal vluchten) met name mogelijk is in de zomerperiode. Gezien het beoogde profiel van zakenluchthaven vinden de geregelde vluchten plaats volgens een dienstregeling per seizoen (november-april en april-november). De overblijvende beschikbare capaciteit zal benut kunnen worden ten behoeve van ongeregelde vluchten, die hoofdzakelijk in het zomerseizoen plaatsvinden. Het is dan het handigst de stuurmogelijkheid aan het eind van het gebruiksjaar te hebben. Daartoe is de gebruiksplanperiode gewijzigd van april-april naar november - november.

Artikel 17

Op een verzoek om schadevergoeding c.q. nadeelcompensatie ten gevolge van het onderhavige besluit is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Dit wordt in het eerste lid nog eens uitdrukkelijk bepaald. Voor de ruimtelijke gevolgen van het aanwijzingsbesluit is artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening van toepassing. Voor de hier bedoelde planschade is een regeling opgenomen in de bij dit besluit behorende aanwijzing ex artikel 26 van de Luchtvaartwet jo artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (WRO-aanwijzing).

Het tweede lid opent de mogelijkheid voor de Minister van Verkeer en Waterstaat om haar bevoegdheid terzake van het beslissen op nadeelcompensatie-claims over te dragen aan een Schadeschap, dat eveneens bevoegd is om terzake van planschade-claims te beslissen. Achtergrond van deze bepaling vormt de wens om schadevergoedingsverzoeken (zowel nadeelcompensatie- als planschadeverzoeken) in gelijke gevallen naar gelijke maatstaven te beoordelen alsmede de wens om duidelijkheid te creëren voor de burgers met betrekking tot hun materiële rechtspositie en de instantie waarbij zij met hun claim terecht kunnen.

Artikel 18

In het onder sub c. bedoelde besluit staat in art 3 dat zich niet meer dan twee luchtvaartuigen in het circuit mogen bevinden voor een vlucht waarbij bij herhaling het opstijgen en landen wordt beoefend. Deze bepaling zal in de luchtvaartgids worden opgenomen, dan wel anderszins gereguleerd worden.

LIJST VAN GEBRUIKTE AFKORTINGEN

ABEL	Algemeen Beoordelingskader Externe veiligheid Luchthavens
ATC	Air Traffic Control
BGKL	Besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaart
BGGL	Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaart
bkl	belasting kleine luchtvaart; eenheid voor geluidsbelasting door de kleine luchtvaart
Cie 21	Commissie ex artikel 21 Lvw
Cie 28	Commissie ex artikel 28 Lvw
Cie MER	Commissie voor de m.e.r.
dB(A)	decibel, met de A als een correctiefactor voor de gevoeligheid van het menselijk oor
EPNdB	Effective Perceived Noise uitgedrukt in dB
EV	Externe Veiligheid
FANOMOS	Flight Track and Noise Monitoring System
GARA	General Aviation Rotterdam Airport
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IFR	Instrument Flight Rules; regels die van toepassing zijn voor vluchten uitgevoerd door het verkeer dat "op instrumenten" vliegt
IPNR	Integraal Plan Noordrand Rotterdam (1992)
JAA	Joint Aviation Authorities; de gezamenlijke Rijksluchtvaartdiensten van diverse landen
JAR	Joint Aviation Requirements
JAR-OPS	JAR-Operations
Ke	Kosteneenheid, eenheid voor geluidsbelasting door de grote luchtvaart
KRL	Kleine recreatieve luchtvaart
LAeq	Gemiddelde A-gewogen geluidsniveau (A is een correctiefactor voor de gevoeligheid van het menselijk oor)
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
Lvw	Luchtvaartwet
MER	Milieu-effectrapport
m.e.r.	milieu-effectrapportage (de procedure), zoals bedoeld in de Wet milieubeheer
MMA	Meest milieuvriendelijk alternatief
MTOW	Maximum gecertificeerd startgewicht (Maximum Take-Off Weight)
NMP	Nationaal Milieubeleidsplan
NVLS	N.V. Luchthaven Schiphol
RA	Rotterdam Airport
RANOMOS	Rotterdam Airport Noise Monitoring System
RGV	Regeling Geluidwerende Voorzieningen 1997
RLD	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst
RT	Radio Telefonie
SBL	Structuurschema Burgerluchtvaatterreinen
SID	Standard Instrument Departure
SRKL	Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens
Stb	Staatsblad
Stcrt	Staatscourant
VA	Voorkeursalternatief
V&W	(Ministerie van) Verkeer en Waterstaat
VFR	Visual Flight Rules; regels die van toepassing zijn voor vluchten uitgevoerd door het verkeer dat "op zicht" vliegt
VROM	(Ministerie van) Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
WLV	Wet Luchtvaart
WRO	Wet op de Ruimtelijke Ordening

VERKLARENDE WOORDENLIJST

ATC-slots (Air Traffic Control-slot)

een door de luchtverkeersleiding opgegeven CTOT (Calculated Take-Off Time). Dit is een nominale tijd met een tolerantie van 5 minuten voor tot 10 minuten na het opgegeven slot-tijdstip

autonome ontwikkeling

ontwikkeling die plaatsvindt onafhankelijk van de voorgenomen activiteit en de onderzochte alternatieven

bevoegd gezag

de overheidsinstantie die bevoegd is om over de activiteit van de initiatiefnemers een besluit te nemen.

In casu: de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

bkl (Bkl)

de eenheid van geluidsbelasting door de kleine luchtvaart

circuitvluchten

vliegtuigbewegingen in de onmiddellijke omgeving van het luchtvaartterrein, in het bijzonder verband houdend met het starten, het oefenen voor het landen en het landen als onderdeel van het lesvliegen (definitie conform het BGKL).

Commissie voor de m.e.r.

een commissie van onafhankelijke deskundigen, zoals bedoeld in §2.2 van de Wet milieubeheer. De commissie brengt advies uit aan het bevoegd gezag omtrent het milieu-effectrapportage.

exploitant

de exploitant van Rotterdam Airport: N.V. Luchthaven Schiphol

geluidszone

zone als bedoeld in artikel 25a van de Luchtvaartwet, behorende bij de vastgestelde grenswaarden (35 Ke en 47 bkl)

geregelde vlucht (ook wel lijnvlucht genoemd)

vlucht in het kader van een geregelde luchtdienst

geregelde luchtdienst

een reeks vluchten die elk alle volgende kenmerken bezitten:

- i) zij worden uitgevoerd door luchtvaartuigen voor het vervoer van passagiers, vracht en/of post tegen vergoeding, op zodanige wijze dat door het publiek voor elke vlucht individueel plaatsen kunnen worden gekocht (rechtstreeks van de luchtvaartmaatschappij of via haar erkende agenten);
- ii) zij worden uitgevoerd om het vervoer tussen dezelfde twee of meer luchthavens te verzorgen:
 1. hetzij volgens een gepubliceerde dienstregeling;
 2. hetzij met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij duidelijk een systematische reeks vormen.

grenswaarde

wettelijke milieukwaliteitsnorm die 'in acht genomen moet worden' (resultaatsverplichting)

grote luchtvaart

het gebruik van vliegtuigen met een maximaal toegelaten totaal massa van tenminste 6000 kg, alsmede hefschroefvliegtuigen

havenmeester

een persoon, met goedkeuring van de Minister benoemd door de exploitant van een luchtvaartterrein, belast met de dagelijkse uitvoering van het toezicht op het luchtvaartterrein en in het bijzonder met de veiligheid en de goede orde daarop

hoofdstuk 2-vliegtuig

vliegtuig waarvoor door het bevoegd gezag een verklaring is afgegeven dat het geluidgecertificeerd is overeenkomstig de bepalingen en voorschriften van Boekdeel I, deel 2, hoofdstuk 2, van Bijlage 16, tweede of derde uitgave, bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Verdrag van Chicago)

hoofdstuk 3 vliegtuig

vliegtuig waarvoor door het bevoegd gezag een verklaring is afgegeven dat het geluidgecertificeerd is overeenkomstig de bepalingen en voorschriften van Boekdeel I, deel 2, hoofdstuk 3, van Bijlage 16, tweede of derde uitgave, bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Verdrag van Chicago)

hushkitting

het geluidsarmer maken van luchtvaartuigen door bijv. de plaatsing van geluiddempers, andere propellers of andere motoren.

IFR vlucht

een vlucht, ten aanzien waarvan naast de algemene vliegvoorschriften tevens de instrumentenvliegvoorschriften van toepassing zijn

initiatiefnemers (MER)

de instanties die het verzoek tot aanwijzing opstellen, met inbegrip van de Startnotitie en het MER.
In casu: de Directie van de N.V. Luchthaven Schiphol en Burgemeester en Wethouders van Rotterdam

Ke

de eenheid (Ke=Kosteneenheid vernoemd naar prof. Kosten) van geluidsbelasting door de grote luchtvaart

kleine luchtvaart

het gebruik van vliegtuigen met een maximaal toegelaten totaal massa van minder dan 6000 kg

kleine recreatieve luchtvaart, zoals gehanteerd door de initiatiefnemers

les- en privévluchten met een maximum gecertificeerd startgewicht minder dan 6 ton, inclusief valscherms- en reclame-sleepvluchten

LAeq

de eenheid van geluidsbelasting door structureel nachtelijk luchtverkeer

lesvlucht

een vlucht onder leiding van een instructeur om vliegvaardigheid te verkrijgen;

luchtvaartuig

een toestel, dat in de dampkring kan worden gehouden ten gevolge van krachten, die de lucht daarop uitoefent

nachtstraffactor

rekenfactor in de Ke- en bkl-berekeningen voor de geluidsbelasting door nachtvluchten, waardoor deze zwaarder meetellen dan de dagvluchten. De factor varieert van 1 tot 10, afhankelijk van het tijdstip.

nulalternatief (MER)

het alternatief waarbij de huidige situatie (inclusief de autonome ontwikkeling) wordt voortgezet

oefenvlucht

een solovlucht voor het verkrijgen dan wel behouden van vliegvaardigheid

overige geluidsgevoelige bebouwing en gebouwen

scholen voor basis- en voortgezet onderwijs, instellingen objecten voor hoger beroepsonderwijs, gebouwen voor gezondheidszorg

overlandvlucht

vlucht waarbij de start en de daarop volgende landing niet op hetzelfde luchtvaartterrein plaatsvinden

Plan van Aanpak

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

positievlucht

een vlucht zonder lading (passagiers, vracht, post) van een luchtvaartterrein om vanaf het volgende luchtvaartterrein een vlucht met lading uit te voeren

privévlucht

vlucht zonder zakelijke doeleinden.

proefvlucht (technische vlucht)

vlucht met een luchtvaartuig ter beproeving van de luchtwaardigheid

regeringsvlucht

vlucht ten behoeve van staatshoofden of regeringsfunctionarissen, dan wel in hun opdracht

richtwaarde

wettelijke milieukwaliteitsnorm waarmee 'rekening' moet worden gehouden (inspanningsverplichting)

rondvlucht

verkeersvlucht (dus uitgevoerd door een luchtvaartbedrijf) welke aanvangt en eindigt op hetzelfde terrein en welke een tijdsduur heeft van ten hoogste 60 minuten

reclame(sleep)vlucht

vlucht met een luchtvaartuig om luchtreclame te maken

slot (zie ook ATC-slot)

de in een dienstregeling opgenomen aankomst- of vertrektijd die op een bepaalde datum beschikbaar is voor een vliegtuigbeweging dan wel hieraan is toegewezen, op een luchthaven die volgens de bepalingen van de 'slots-verordening' (Verordening (EG) nr. 95/93 van de Raad van de Europese Unie van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van 'slots' op communautaire luchthavens) is gecoördineerd

Standard Instrument Departure (SID)

standaard-instrument-vertrek-procedure: vastgelegde vertrek procedure voor het IFR-verkeer, die voor de betreffende luchthaven standaard is.

stiltegebied

een gebied waarin de geluidsbelasting door toedoen van menselijke activiteiten zo laag is, dat de in dat gebied heersende natuurlijke geluiden niet of nauwelijks worden verstoord.

terreinvlucht

vlucht waarbij de start en de daarop volgende landing op hetzelfde luchtvaartterrein plaatsvinden

tolerantiegebied

het in de aanwijzing vastgestelde gebied behorend bij een SID, waarbinnen de gezagvoerder de aan hem door de LVNL opgedragen SID uitvoert.

touch and go

(les)vliegtuigbeweging waarbij het vliegtuig landt en zonder gestopt te zijn weer vertrekt (doorstart)

valschermvlucht

vlucht met het doel valscherm[parachute]springers af te zetten boven een bepaald gebied

VFR-vlucht

een vlucht, ten aanzien waarvan naast de algemene vliegvoorschriften tevens de zichtvliegvoorschriften van toepassing zijn

vliegtuig

luchtvaartuig zwaarder dan lucht en voorzien van een voortstuwingsinrichting (vaste vleugelvliegtuig, hefschroefvliegtuig).

vliegtuigbeweging

een start of een landing van een vliegtuig

vlucht

de verplaatsing van het luchtvaartuig gedurende het tijdsverloop dat het in beweging komt met de bedoeling om op te stijgen, tot het ogenblik dat het weer tot volledige stilstand is gekomen na de landing

zakelijke vlucht

een intercontinentale of continentale vlucht met een zakelijk doel, ten behoeve van het in de Rotterdams-Haagse regio gevestigde bedrijfsleven, uitgevoerd met een luchtvaartuig ingericht voor personenvervoer, te weten:

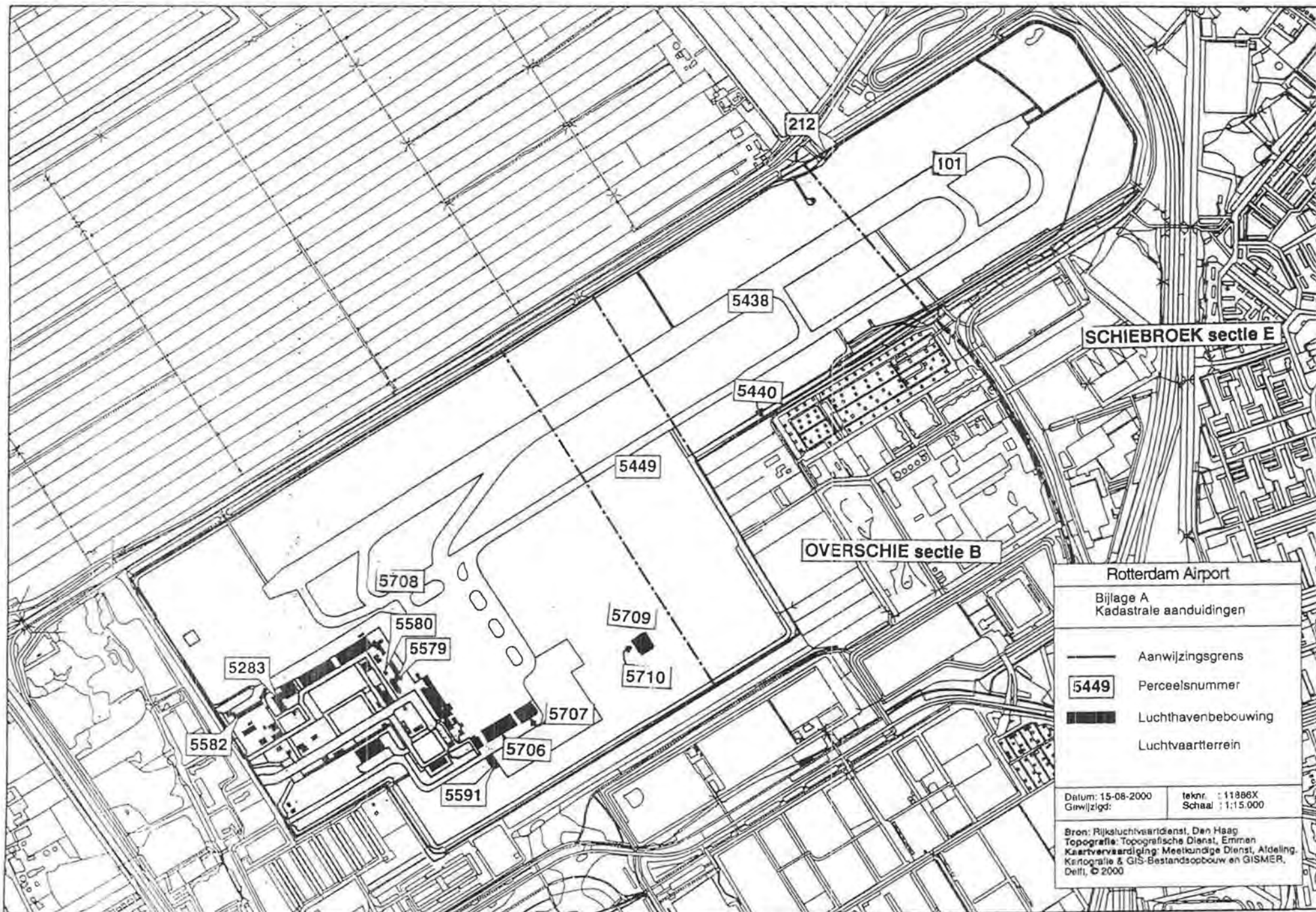
- een eigen vliegtuig voor het vervoer van personen ten behoeve van het eigen bedrijf;
- een vliegtuig van derden, dat ingehuurd wordt op grond van een huurovereenkomst met een gelegenheidskarakter, en waarmee personen worden vervoerd ten behoeve van het bedrijf van de huurder.

Zakelijke spoedvluchten met passagiersvliegtuigen voor het vervoer van kleine pakketjes (bijv. computeronderdelen) vallen hier ook onder.

Overzicht bijlagen aanwijzing Rotterdam Airport

Bijlage A1:	Kaart met percelen en perceelgedeelten behorende bij het luchtvaartterrein Rotterdam Airport met opgave van de kadastrale aanduidingen als bedoeld in art. 20, tweede lid, onder a van de Luchtvaartwet
Bijlage A2:	Lijst met percelen en perceelgedeelten behorende bij het luchtvaartterrein Rotterdam Airport onder vermelding van de gegevens als bedoeld in art. 20, tweede lid, onder b en c van de Luchtvaartwet
Bijlage B:	Luchtvaartterrein met banenstelsel en bijbehorende rijbanen
Bijlage C:	Kaarten met aan- en uitvliegroutes
Bijlage C1a:	Kaart met aan- en uitvliegroutes baan 06 [bestaand]
Bijlage C1b:	Kaart met aan- en uitvliegroutes baan 06 [nieuw]
Bijlage C2a:	Kaart met aan- en uitvliegroutes baan 24 [bestaand]
Bijlage C2b:	Kaart met aan- en uitvliegroutes baan 24 [nieuw]
Bijlage C3:	Kaart met aan- en uitvliegroutes voor VFR-verkeer (kleine luchtvaart)
Bijlage D:	Beschrijving van de te verwachten ontwikkelingen naar aard en omvang van het luchtvaartverkeer op Luchtvaartterrein Rotterdam Airport, beschrijving van de ontwikkelingen die tot vaststelling van de geluidszone aanleiding geven, alsmede de toegepaste luchtverkeersgegevens voor de berekening van de geluidsbelastingcontouren
Bijlage E:	Kaart met Ke-geluidszone en de daarbij behorende geluidscontouren
Bijlage E1:	Ke-contouren ANDIK bestaand
Bijlage E2:	Ke-contouren ANDIK nieuw
Bijlage F:	Kaart met bkl-geluidszone en de daarbij behorende geluidscontour
Bijlage G:	Tolerantiegebieden
Bijlage G1a:	Tolerantiegebieden baan 06 ANDIK bestaand
Bijlage G1b:	Tolerantiegebieden baan 06 ANDIK nieuw
Bijlage G2a:	Tolerantiegebieden baan 24 ANDIK bestaand
Bijlage G2b:	Tolerantiegebieden baan 24 ANDIK nieuw
Bijlage H:	Evaluatie van de milieueffecten

Bijlage A1. **Kaart met percelen**



Rotterdam Airport

Bijlage A
Kadastrale aanduidingen

	Aanwijzingsgrens
	Perceelsnummer
	Luchthavenbebouwing
	Luchtvaartterrein

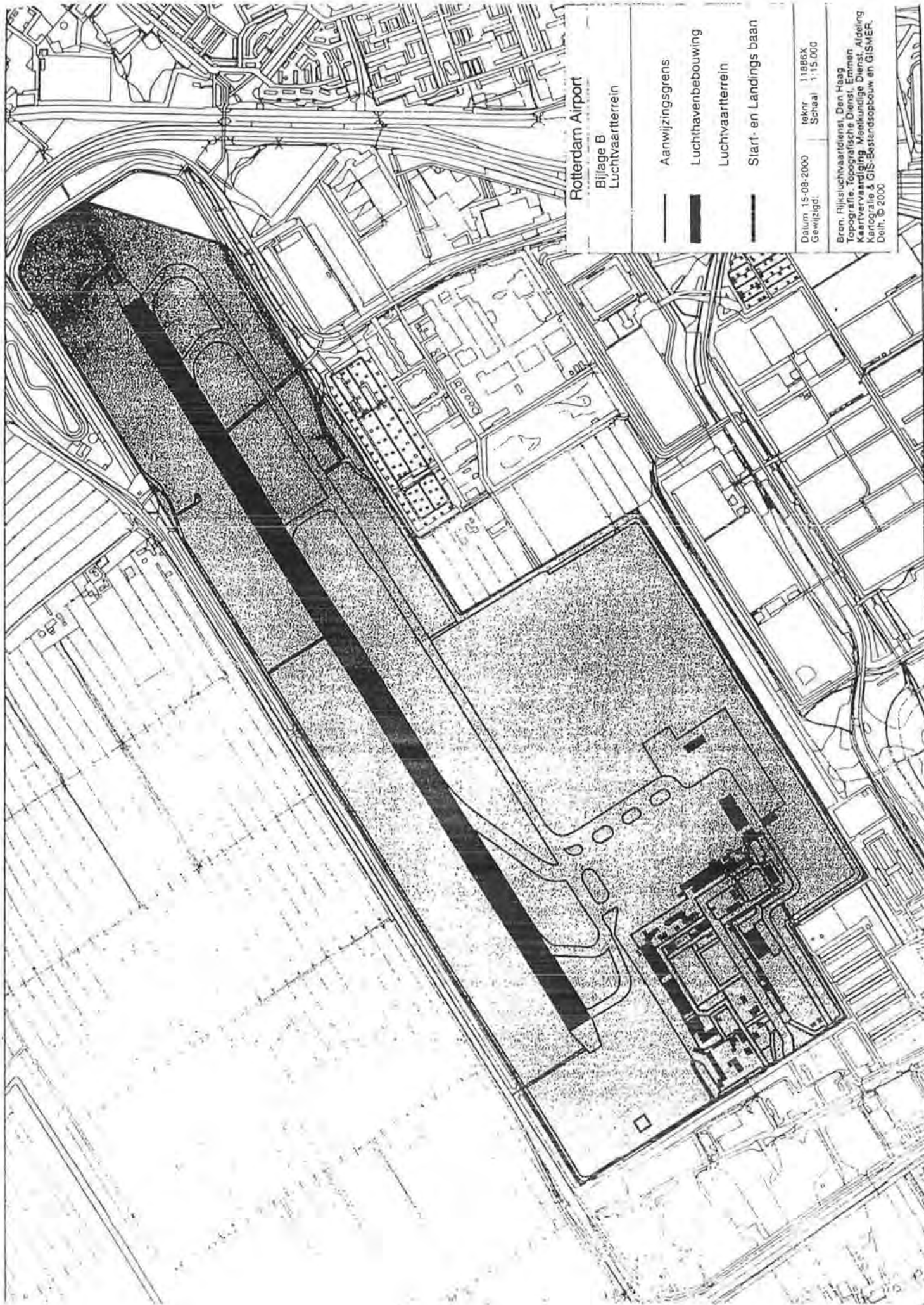
Datum: 15-06-2000	tekn.: 11886X
Gewijzigd:	Schaal: 1:15.000

Bron: Rijksluchthavendienst, Den Haag
Topografie: Topografische Dienst, Emmen
Kaartvervaardiging: Meetkundige Dienst, Afdeling
Kartografie & GIS-Bestandsopbouw en GISMER,
Delft, © 2000

Bijlage A2. **Lijst met kadastrale gegevens en gegevens als bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder b en c van de luchtvaartwet.**

Kadastrale gegevens luchtvaartterrein Rotterdam

Perceel	totale grootte in m2	in aanwijzing m2	Naam en woonplaats eigenaar		Zakelijke rechten
OVERSCHIE sectie B					
5708	1203897	1149322	gemeente Rotterdam	Rotterdam	
5449	275518	264655	gemeente Rotterdam	Rotterdam	
5438	370865	370865	gemeente Rotterdam	Rotterdam	
5440	502630	6902	gemeente Rotterdam	Rotterdam	
5282	798	798	gemeente Rotterdam	Rotterdam	recht van opstal NEAS Holding te Rotterdam
5283	1789	1789	gemeente Rotterdam	Rotterdam	recht van opstal Herwaarden BV te Rotterdam
5579	1730	1730	gemeente Rotterdam	Rotterdam	recht van erfpacht Skandinavia BV te Rotterdam
5580	30	30	gemeente Rotterdam	Rotterdam	recht van erfpacht Skandinavia BV te Rotterdam
5591	1374	1374	gemeente Rotterdam	Rotterdam	recht van opstal Rotterdam Airport BV te Rotterdam en Rijnmond Air Services BV te Rotterdam
5706	5080	5080	gemeente Rotterdam	Rotterdam	recht van opstal K.O.M. Activity BV te Rotterdam
5707	2360	2360	gemeente Rotterdam	Rotterdam	recht van opstal K.O.M. Activity BV te Rotterdam
5709	2476	2476	gemeente Rotterdam	Rotterdam	recht van opstal Erasmus partyservice BV te Rotterdam
5710	45	45	gemeente Rotterdam	Rotterdam	recht van opstal Erasmus partyservice BV te Rotterdam
SCHIEBROEK sectie E					
101	416205	386125	gemeente Rotterdam	Rotterdam	
212	222580	1280	gemeente Rotterdam	Rotterdam	huur:- N. Van den Berg te Rotterdam

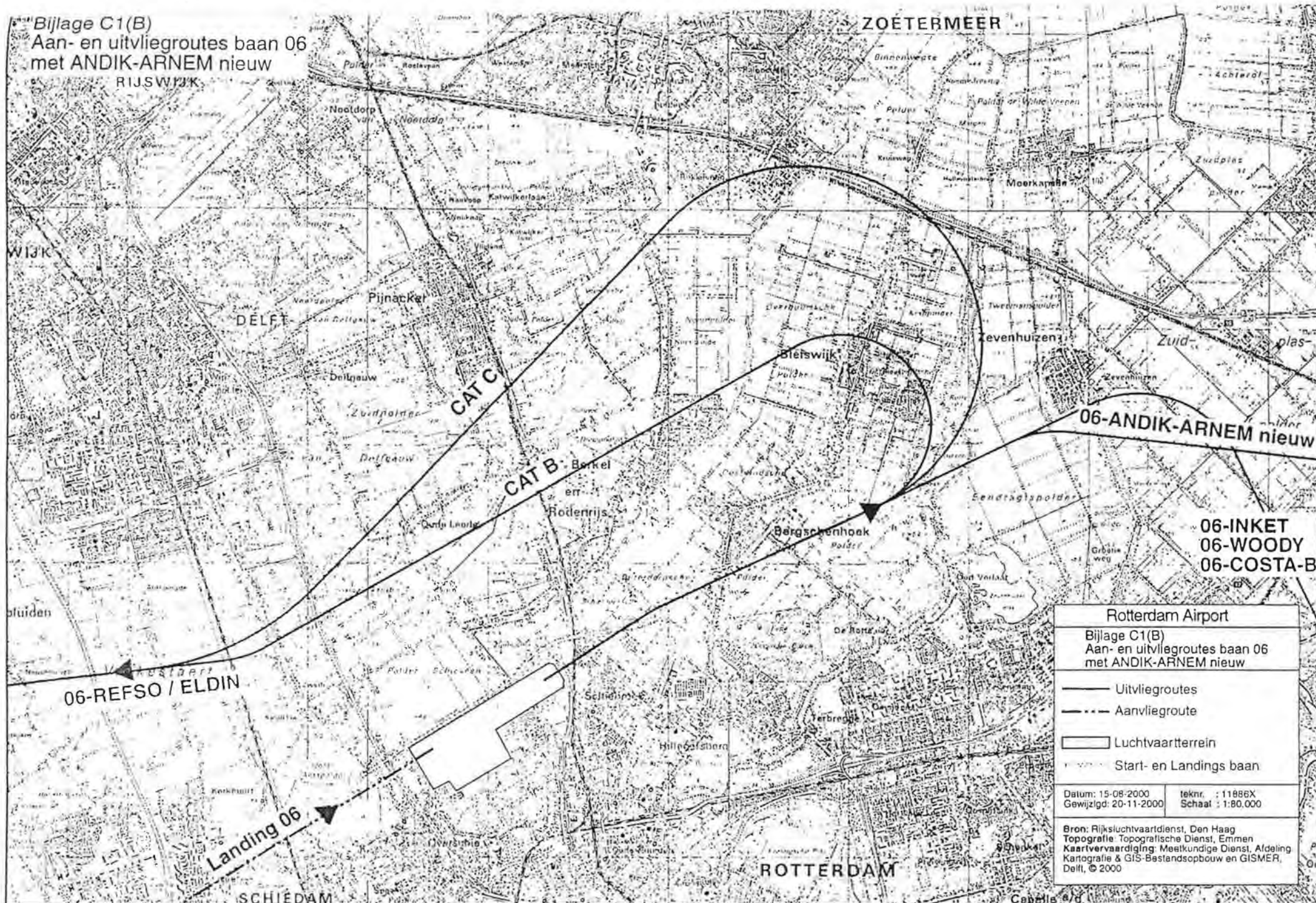


Bijlagen C.	Kaarten met aan- en uitvliegroutes.
C1a	Aan- en uitvliegroutes baan 06 zonder Soesterberg Airspace [bestaand]
C1b	Aan- en uitvliegroutes baan 06 met Soesterberg Airspace [nieuw]
C2a	Aan- en uitvliegroutes baan 24 zonder Soesterberg Airspace [bestaand]
C2b	Aan- en uitvliegroutes baan 24 met Soesterberg Airspace [nieuw]
C3	Aan- en uitvliegroutes voor VFR-verkeer (kleine luchtvaart)

Bijlage C1(A)
Aan- en uitvliegroutes baan 06
met ANDIK-ARNEM oud

RIJSWIJK



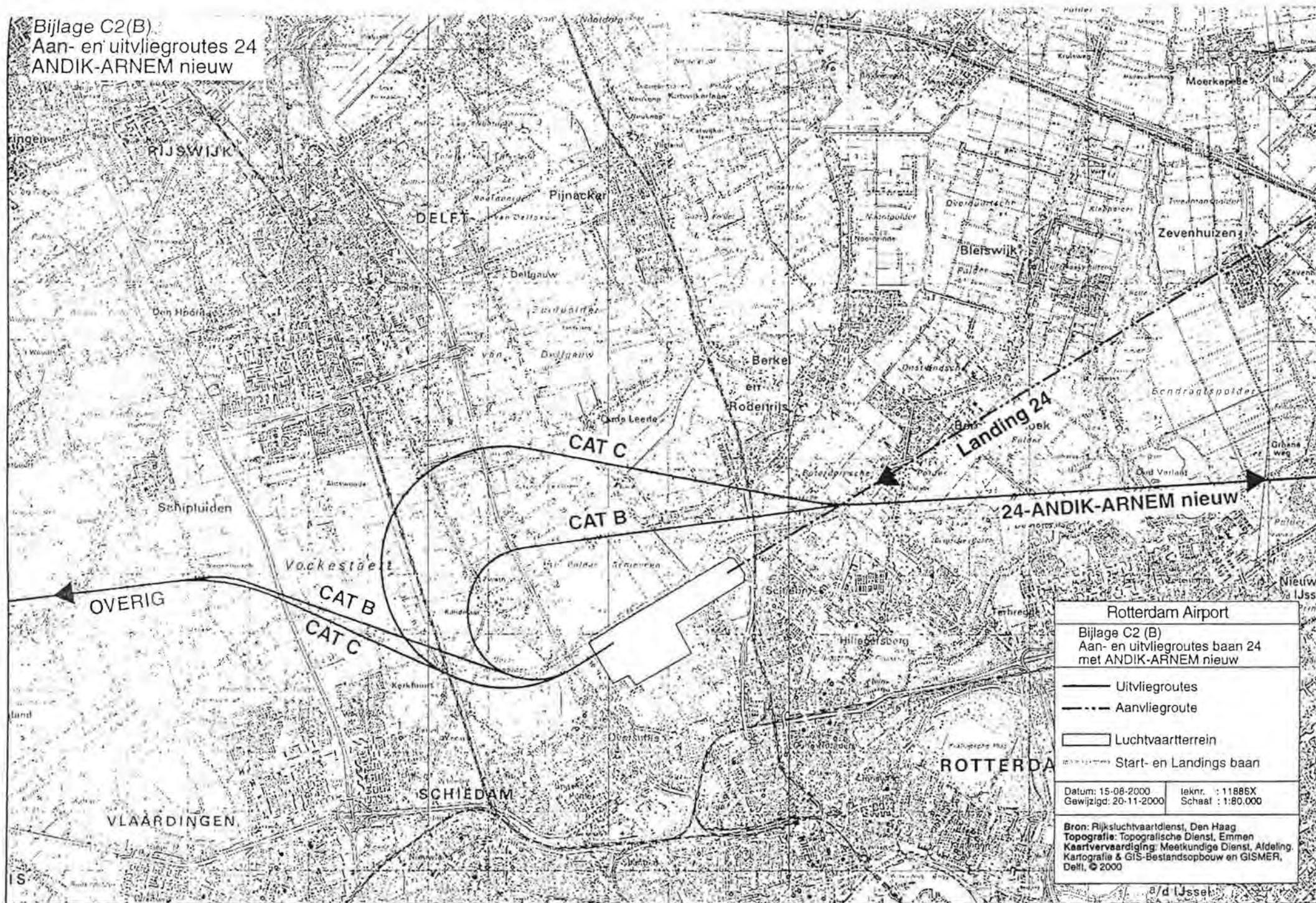


Bijlage C2(A)
Aan- en uitvliegroutes baan 24
ANDIK-ARNEM oud



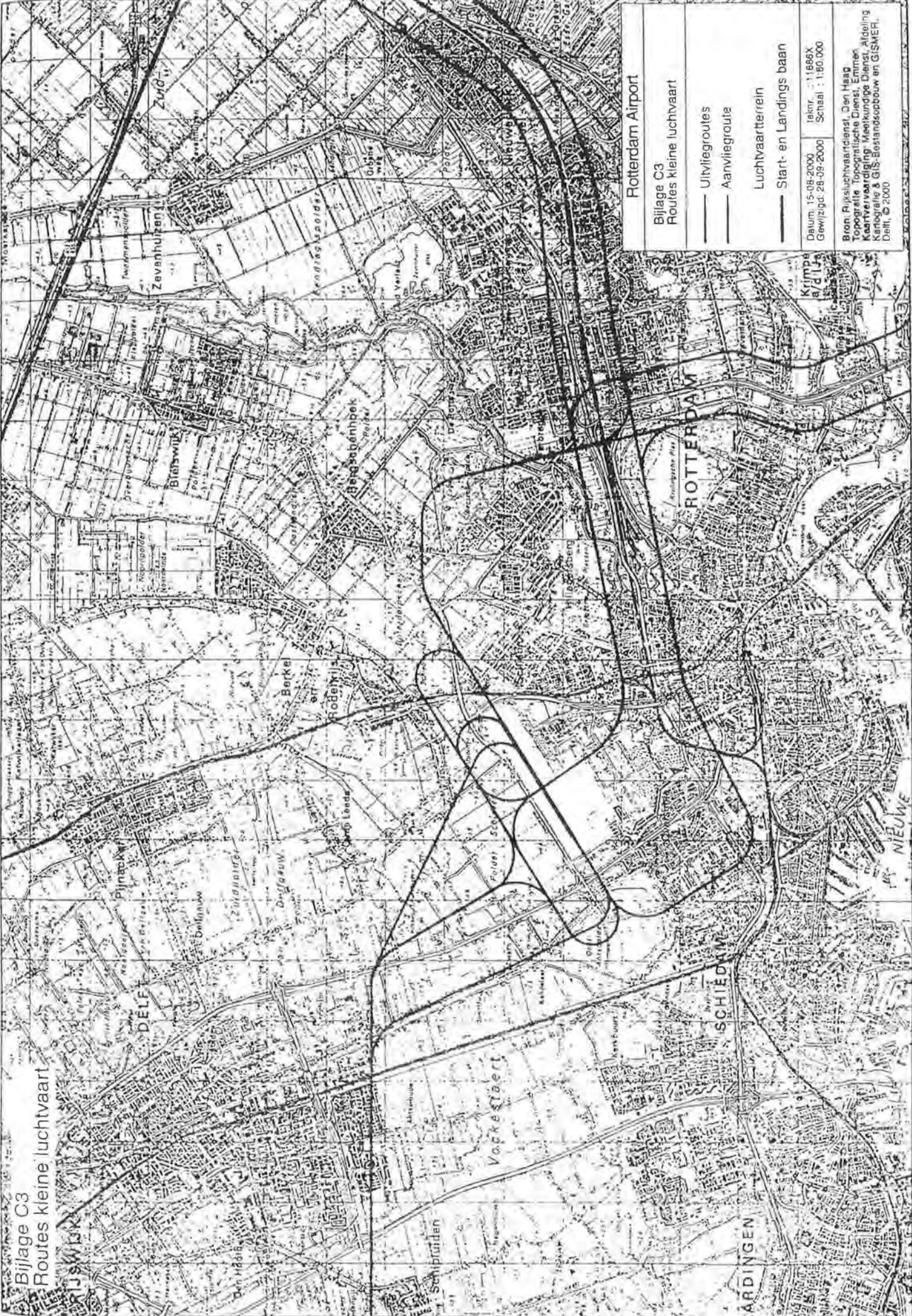
Rotterdam Airport	
Bijlage C2 (A)	
Aan- en uitvliegroutes baan 24 met ANDIK-ARNEM oud	
—	Uitvliegroutes
- - -	Aanvliegroute
□	Luchthavatterrein
Start- en Landings baan	
Datum: 15-08-2000 Tekn.: 11886X	
Gewijzigd: 20-11-2000 Schaal: 1:50.000	
Bron: Rijksluchthavendienst, Den Haag	
Topografie: Topografische Dienst, Emmen	
Kaartvervaardiging: Meekunige Dienst, Afdeling	
Kartografie & GIS-Beslandsopbouw en GISMER, Delft, © 2000	

Bijlage C2(B)
Aan- en uitvliegroutes 24
ANDIK-ARNEM nieuw



Bijlage C3

Routes kleine luchtvaart



Rotterdam Airport

Bijlage C3
Routes kleine luchtvaart

- U/vliegroutes
- Aanvliegroute

Luchtvaartterrein
Start- en Landings baan

Datum: 15-08-2000
Gewijzigd: 28-09-2000

Tekn.: 11866X
Schaal: 1:80.000

Bron: Rijksluchtvaartdienst, Den Haag
Topografie: Topografische Dienst, Emmen
Kaartvervaardiging: Meetkundige Dienst, afdeling
Kaartverle & GIS-Bestandsopbouw en GISMER
Delft, © 2000

Bijlage D.

Beschrijving van de te verwachten ontwikkelingen van het luchtverkeer, alsmede de toegepaste luchtverkeersgegevens voor de berekening van de geluidscontouren.

Vluchtsoort		1996			1997			1998			1999		
Code	Omschrijving	< 6 ton	> 6 ton	Totaal	< 6 ton	> 6 ton	Totaal	< 6 ton	> 6 ton	Totaal	< 6 ton	> 6 ton	Totaal
01	Geregeld/lijnvluchten	1.851	14.443	16.294	1.940	16.739	18.679	928	16.002	16.930	599	16.822	17.421
02	Ad hoc vluchten (> 20 stoelen)	1	1.141	1.142		1.093	1.093	16	909	925		707	707
03	Taxi vluchten (< 20 stoelen)	1.680	320	2.000	1.809	391	2.200	1.621	526	2.147	1.382	683	2.065
04	Rondvluchten	3.286	58	3.344	2.718	76	2.794	2.780	52	2.832	3.122	54	3.176
05	Positievvluchten (vliegtuigen)	769	955	1.724	804	944	1.748	821	1.392	2.213	821	1.346	2.167
06	Ambulancevluchten	166	194	360	529	288	817	1.329	255	1.584	1.560	255	1.815
07	Vakantievvluchten			0			0		776	776		1.072	1.072
08	Vrachtvvluchten	42	123	165	35	138	173	40	187	227	45	393	438
09	Positievvluchten (vracht)	54	91	145	29	116	145	36	248	284	52	263	315
11	Fotovvluchten	898		898	808	2	810	655		655	658		658
15	Positievvluchten (helicopters)	139	12	151	223	18	241	123	5	128	182	7	189
16	Overige bedrijfsvvluchten	5.037	45	5.082	2.769	169	2.938	741	14	755	864	189	1.053
20	Zakenvvluchten	1.818	1.924	3.742	2.114	1.847	3.961	2.225	1.681	3.906	2.335	1.729	4.064
21	Privevluchten	7.401		7.401	6.306	1	6.307	6.527	9	6.536	7.139		7.139
22	Technische vluchten	10		10	28	10	38	8		8	10	2	12
23	Proefvluchten	184	2	186	79	6	85	33	10	43	30	2	32
24	Valschermvluchten	1.642		1.642	1.916		1.916	809		809	1.831		1.831
25	Politievvluchten	1.044		1.044	2.498		2.498	1.920	2	1.922	2.077		2.077
26	Militaire vluchten	96	87	183	164	149	313	165	190	355	170	257	427
27	Overheidsvluchten	17	79	96	32	81	113	8	54	62	10	56	66
28	Overland lesvluchten	5.437	118	5.555	5.968	117	6.085	5.212	178	5.390	5.407	151	5.558
29	Lokale lesvluchten	53.582	454	54.036	55.124	454	55.578	49.372	1.072	50.444	52.316	1.606	53.922
30	Sleepvluchten	1.296		1.296	1.373		1.373	1.127		1.127	1.246		1.246
31	Overige vluchten	273	52	325	48	12	60	32	44	76	181	41	222
99	Afgebroken vluchten	18	4	22	30	12	42	20	22	42	30	24	54
Totaal		86.741	20.102	106.843	87.344	22.663	110.007	76.548	23.628	100.176	82.067	25.659	107.726

Gegevens van Rotterdam Airport

A0 Groot

	Lijn (01)	Charter (02+07)	Vracht (08)	Zaken/Taxi (03+20)	Les (28+29)	Overig	Totaal
1996	14.443	1.141	123	2.244	572	1.579	20.102
1997	16.739	1.093	138	2.238	571	1.884	22.663
1998	16.002	1.685	187	2.207	1.250	2.297	23.628
1999	16.822	1.779	393	2.412	1.757	2.496	25.659

Gegevens van Rotterdam Airport

A0 Klein

	Lijn (01)	Charter (02+03+08+07)	Les (28+29)	Valscherm/ reclame (24+30)	Prive (21)	Overig	Totaal
1996	1.851	3.541	59.019	2.938	7.401	11.991	86.741
1997	1.940	3.958	61.092	3.289	6.306	10.759	87.344
1998	928	3.902	54.584	1.936	6.527	8.671	76.548
1999	599	3.762	57.723	3.077	7.139	9.767	82.067

Gegevens van Rotterdam Airport

Tabel:1 Scenario

Code alternatief	Aantal > 6 ton. (incl. nacht)	Aantal kllu (incl. nacht)		Nachtvluchten		Helicopters
		les/valscher reclame	lijn/charter/zaken taxi/vracht/overig	> 6 ton	< 6 ton	
VA+KRL	27500	62000	21750	300	100	7000



Tabel:2 Verdeling naar vlucht soort van het scenario grote luchtvaart

Code alternatief	vluchtsoort alternatief	lijn	charter	vracht	Zaken, taxi en overig verkeer	Heli's
VA+KRL	27500	23000	1850	150	2500	7000
dagdeel	27200	22850	1775	135	2440	7000
nachtdeel	300	150	75	15	60	0

Tabel:3 Aantallen kleine luchtvaart

Code Alternatief	Lijn	Charter/zaken/taxi/vracht	Les	Valscher /reclame	overig	prive
VA+KRL	2000	4250	59000	3000	8000	7500

Tabel:4 Verdeling nachtvluchten grote luchtvaart over soorten verkeer (Ke)

Soort verkeer	Lijn	Charter	Vracht	Zaken, taxi en overig verkeer	Heli's
Aantallen	150	75	15	60	0

Tabel 5 Verdeling nachtvluchten kleine luchtvaart over soorten verkeer
Deze bewegingen vallen onder de Ke berekening

Soort verkeer	Lijn	Charter/zaken/taxi/vracht	Les	valscher reclame	Overig	prive
Aantallen	0	50			50	0

Tabel 6 Categorieverdeling grote luchtvaart



	lijn	Charter	Vracht	Zaken, taxi en overig verkeer	heli's
010					90%
011					10%
037			50%		
069		65%	50%	20%	
070				20%	
071	42%	35%		20%	
072	38%			20%	
074	20%			20%	
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 7 Categorie verdeling kleine luchtvaart

Categorie	Lijn	Charter/zaken/taxi/vracht	Les	Valscherm /reclame	overig	prive
4	1%	14%	1%		1%	1%
3	99%	85%	11%	55%	22%	22%
2		1%	68%	11%	71%	71%
1			20%	34%	6%	6%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 8 Verdeling kleine luchtvaart IFR/VFR

	Lijn	Charter/zaken/taxi/vracht	Les		valscherm reclame	Overig		prive
			cat 1 en 2	cat 3 en 4		cat 1 en 2	cat 3 en 4	
IFR	100%	100%	15%	95%		15%	50%	30%
VFR			85%	5%	100%	85%	50%	70%

Tabel 9 Vertaling naar aantallen kleine luchtvaart IFR+VFR

Categorie	Lijn	Charter/zaken/taxi/vracht	Les		valscherm reclame	Overig		prive
			cat 1 en 2	cat 3 en 4		cat 1 en 2	cat 3 en 4	
4	20	595		590			80	75
3	1980	3612		6490	1650		1760	1650
2		43	40120		330	5680		5325
1			11800		1020	480		450
Totaal	2000	4250	51920	7080	3000	6160	1840	7500

Tabel 10a Vertaling naar aantallen kleine luchtvaart IFR tbv Ke berekening



Categorie	lijn	Charter/zaken/taxi/vracht	Les		Overig		prive
			cat 1 en 2	cat 3 en 4	cat 1 en 2	cat 3 en 4	
4	20	595		561		40	23
3	1980	3612		6166		880	495
2		43	6018		852		1598
1			1770		72		135
Totaal	2000	4250	7788	6727	924	920	2251
Totaal	2000	4200			874	920	
		50			50		

dag+nacht
dag
nacht

Opm.: Al het kleine luchtvaart verkeer wordt bij Ke ingedeeld in categorie 4

Tabel 10b Vertaling naar aantallen kleine luchtvaart VFR tbv BKL berekening

Categorie	lijn	Charter/zaken/taxi/vracht	Les		valscherme reclame	Overig		prive
			cat 1 en 2	cat 3 en 4		cat 1 en 2	cat 3 en 4	
4				29			40	52
3				324	1650		880	1155
2			34102		330	4828		3727
1			10030		1020	408		315
Totaal			44132	353	3000	5236	920	5249

NB: Het lesverkeer volgt voor 40% de normale aan en uitvliegroutes en voor 60% de lesroutes

Tabel 11 Baangebruik

Baan	Exclusief meteo		Inclusief meteo	
	Dag	Nacht	Dag	Nacht
06	33%	51%	43%	61%
24	67%	49%	77%	59%

Tabel 12 Routegebruikpercentages IFR-verkeer

Baan	eldin/refso	costa a	costa b	woody	inket	andik
06	52%	0%	2%	20%	1%	25%
24	64%	2%	0%	20%	1%	13%

Tabel 13 Routegebruikpercentages helicopter verkeer

Baan	eldin/refso	costa a	costa b	woody	inket	andik
06	20%	0%	20%	20%	20%	20%
24	20%	20%	0%	20%	20%	20%



Tabel 14a Routegebruik BKL verkeer

hoofdroutes	Romeo	Mike	Hotel
	33%	34%	33%

Tabel 14b

subroutes	romeo oost	zuid	zuid-oost	noord	oost	noord-wes	zuid-west	west
	1/3	1/3	1/3	1/2	1/2	1/3	1/3	1/3
alle cat'n	11%	11%	11%	17%	17%	11%	11%	11%

100%

Opm.: Het kleine luchtvaart verkeer wordt verdeeld over de hoofdroutes volgens genoemde percentages
Indien noodzakelijk of wenselijk voor de berekening worden de subroutes toegepast met genoemde verdeling

Tabel 16 Afstandsklasse grote luchtvaart

Klasse	Afstand in km	Lijn	Charter	Vracht	Zaken, taxi en overigverkeer	heli's
00	0-750	90%			90%	100%
01	750-1500	10%			10%	
02	1500-3000		100%	100%		

Tabel 17 Nachtstraffactoren

0-6 ton	1,26
7-40 ton	2,29
> 40 ton	2,47
helikopters	1
nachtverkeer	10

Tabel 18 Straffactoren BKL verkeer

wwf	1,59
nsf	1,11

Bijlagen E.	Kaarten met Ke-geluidszone en de daarbij behorende geluidscontouren.
Bijlage E1:	Ke-contouren, ANDIK bestaand
Bijlage E2:	Ke-contouren, ANDIK nieuw

Bijlage E1
KE-contouren "ANDIK bestand"

Rotterdam Airport

Bijlage E1
KE-contouren "ANDIK bestand"

— 35 - 65 KE-contouren

Luchtvaartterrein

— Start- en Landings baan

Datum: 15-08-2000
Gewijzigd: 29-09-2000

tek.nr.: 11888x
Schaal: 1:30.000

Bron: Rijksluchvaartdienst, Den Haag
Topografie: Topografische Dienst, Emmen
Kaartvervaardiging: Meetkundige Dienst, Afdeling
Kartografie & GIS-Bestandsopbouw en GISMER, Delft, © 2000

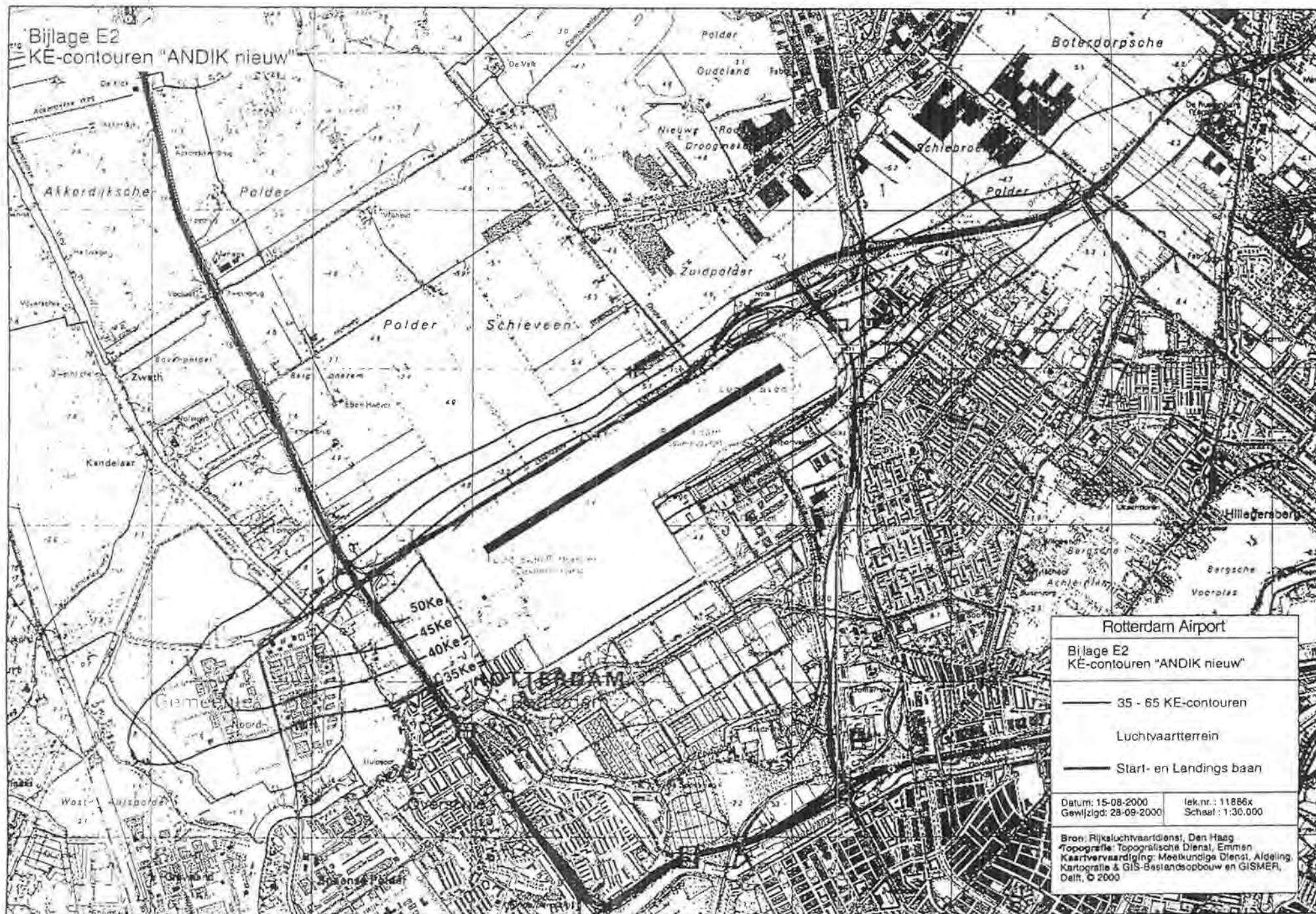
Bijlage E1
KE-contouren "ANDIK bestaand"

Luchtvaartterrein

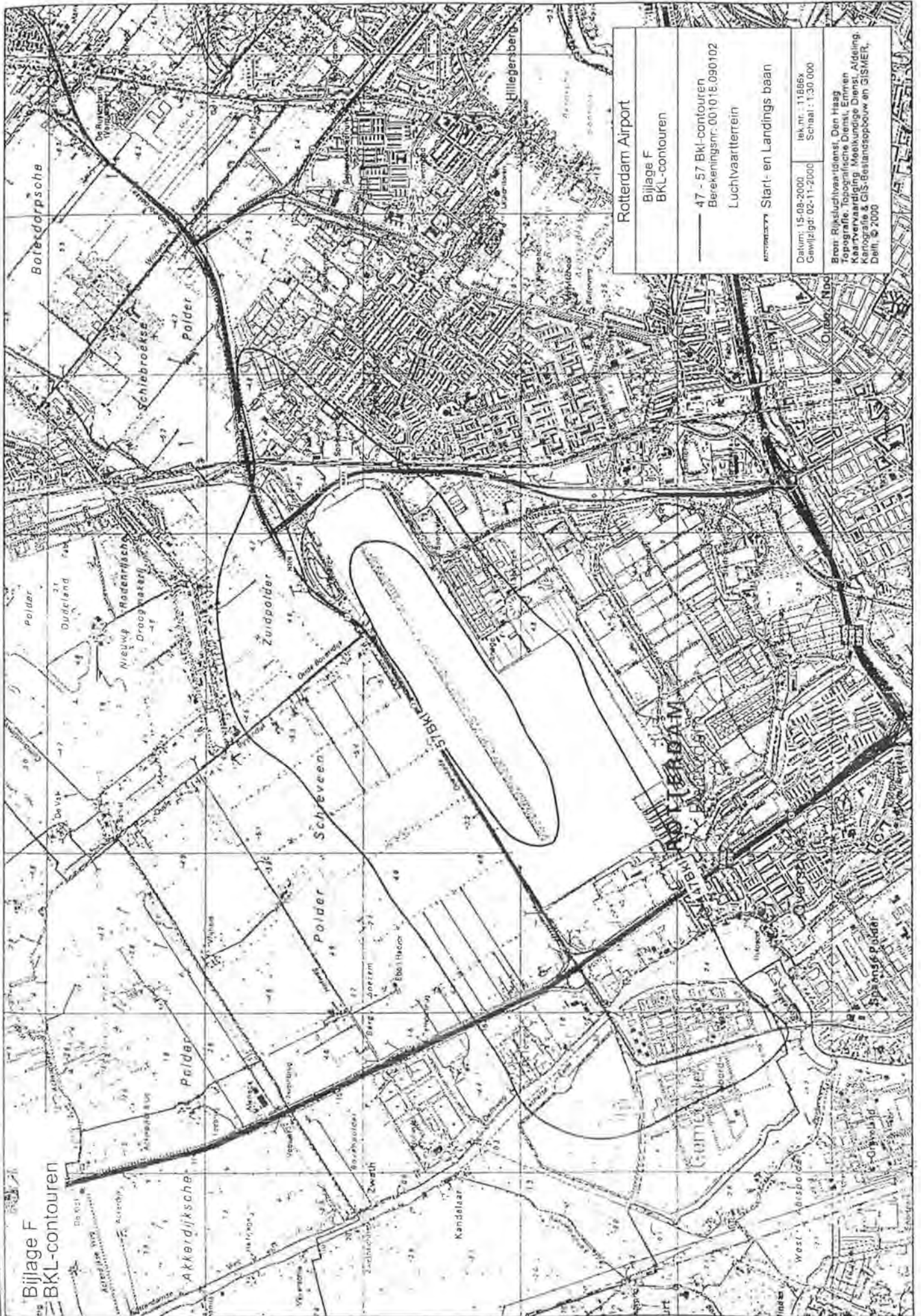
- Start- en Landings baan

Datum: 15-08-2000	tek.nr.: 11888x
Gewijzigd: 29-09-2000	Schaal: 1:30.000

Bron: Rijksluchvaartdienst, Den Haag
Topografie: Topografische Dienst, Emmen
Kaartvervaardiging: Meetskundige Dienst, Afdeling.
Kartografie & GIS-Bestandsopbouw en GISMER,
Delft, © 2000

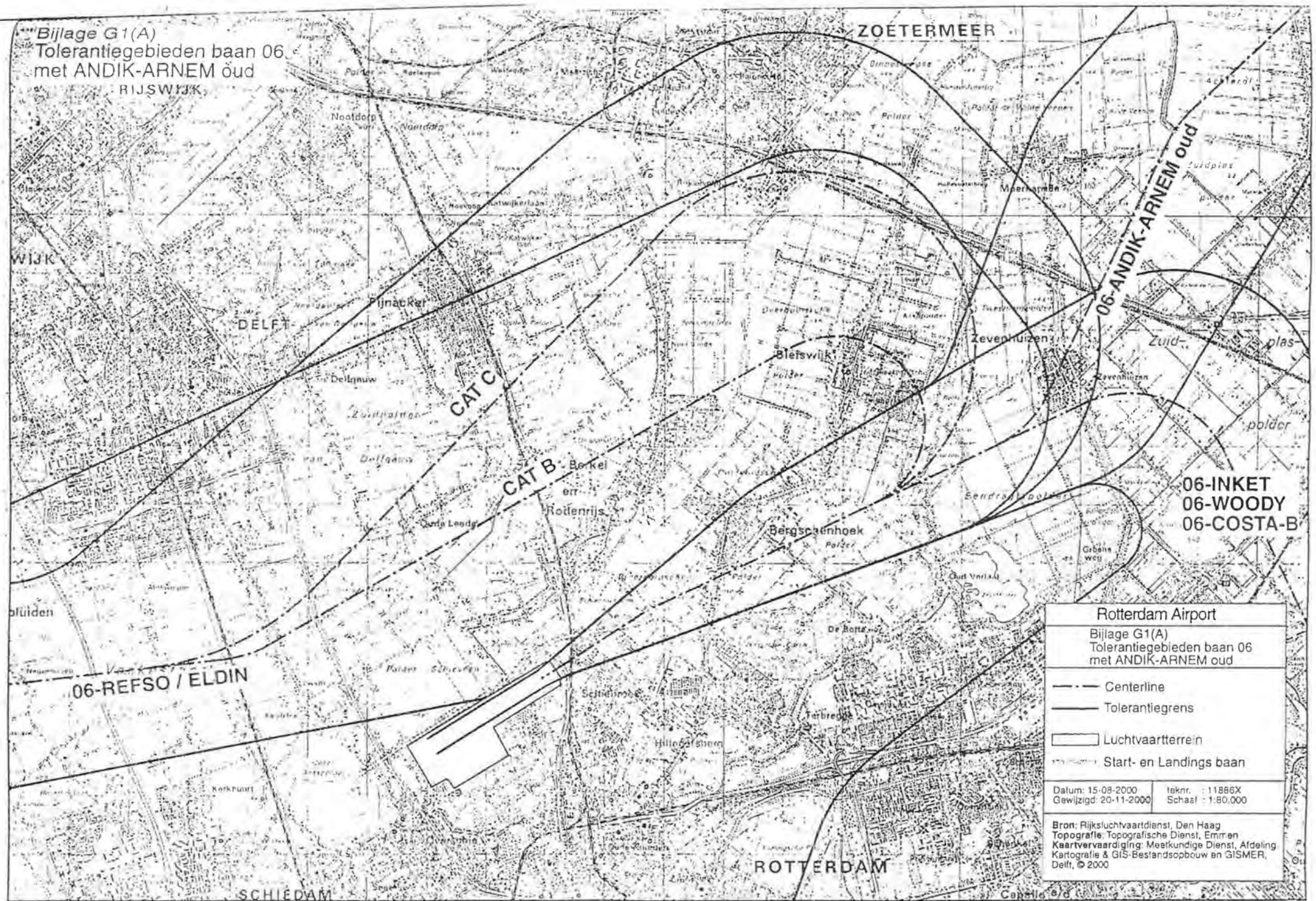


Bijlage F: Kaart met bkl-geluidszone en de daarbij behorende geluidscontour



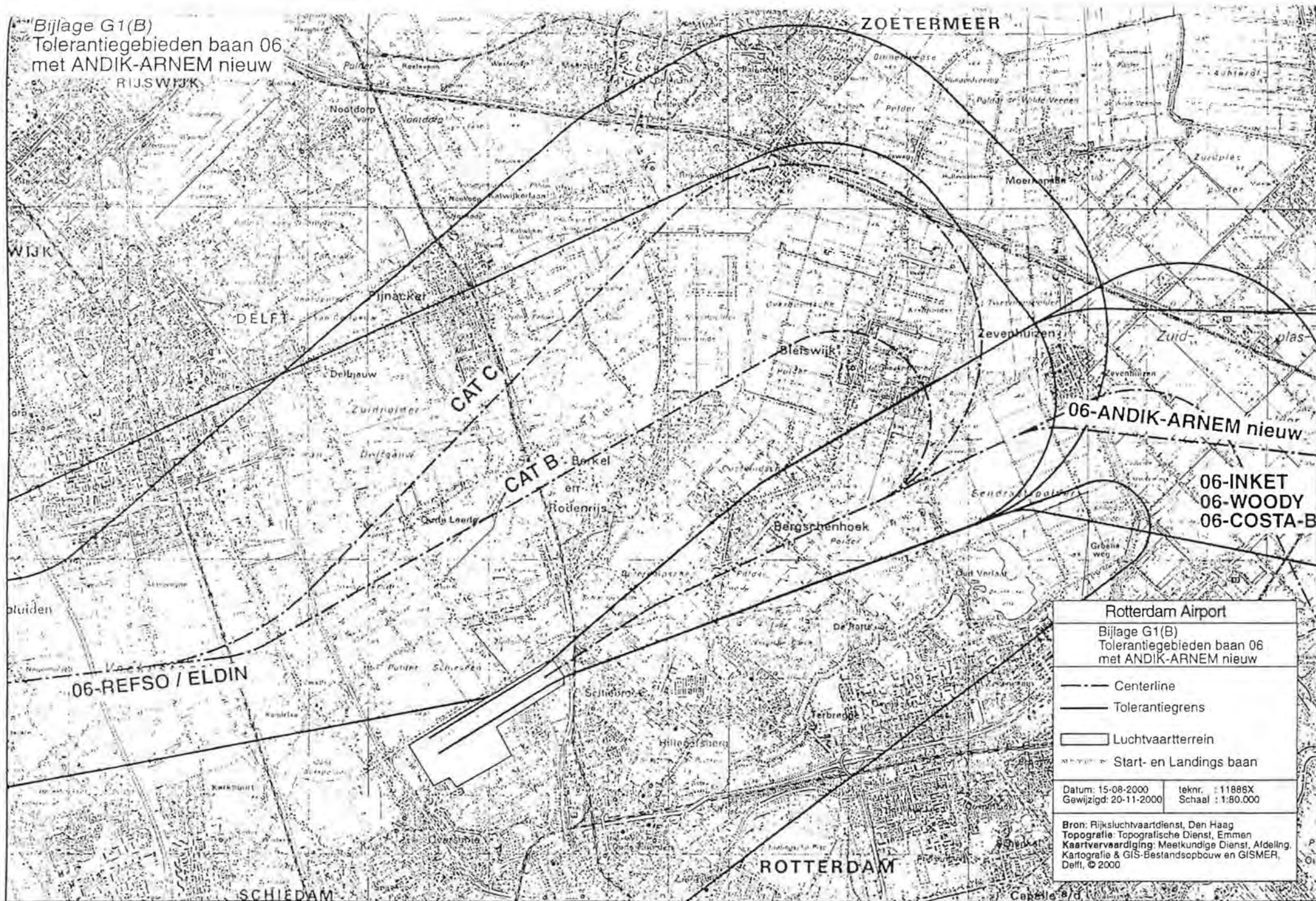
Bijlage G:	Tolerantiegebieden
Bijlage G1a:	Tolerantiegebieden baan 06 ANDIK bestaand
Bijlage G1b:	Tolerantiegebieden baan 06 ANDIK nieuw
Bijlage G2a:	Tolerantiegebieden baan 24 ANDIK bestaand
Bijlage G2b:	Tolerantiegebieden baan 24 ANDIK nieuw

Bijlage G1(A)
Tolerantiegebieden baan 06
met ANDIK-ARNEM oud
RIJSWIJK



Rotterdam Airport	
Bijlage G1(A) Tolerantiegebieden baan 06 met ANDIK-ARNEM oud	
---	Centerline
---	Tolerantiegrens
Luchtvaartterrein	
Start- en Landings baan	
Datum: 15-08-2000	teknr.: 11886X
Gewijzigd: 20-11-2000	Schaal: 1:80.000
Bron: Rijksluchtvaartdienst, Den Haag Topografie: Topografische Dienst, Emmen Kaartvervaardiging: Meeskundige Dienst, Afdeling Kartografie & GIS-Bestandsopbouw en GISMER, Delft, © 2000	

Bijlage G1(B)
Tolerantiegebieden baan 06
met ANDIK-ARNEM nieuw
RIJSWIJK



Rotterdam Airport
Bijlage G1(B)
Tolerantiegebieden baan 06
met ANDIK-ARNEM nieuw

Centerline
Tolerantiegrens
Luchtvaartterrein
Start- en Landings baan

Datum: 15-08-2000 tek.nr.: 11886X
Gewijzigd: 20-11-2000 Schaal: 1:80.000

Bron: Rijksluchtvaartdienst, Den Haag
Topografie: Topografische Dienst, Emmen
Kaartvervaardiging: Meetkundige Dienst, Afdeling
Kartografie & GIS-Bestandsopbouw en GISMER, Delft, © 2000

Bijlage G2(A)
Tolerantiegebieden baan 24
met ANDIK-ARNEM oud



Bijlage G2(B)
Tolerantiegebieden baan 24
met ANDIK-ARNEM nieuw



24-ANDIK-ARNEM nieuw

Rotterdam Airport
Bijlage G2(B)
Tolerantiegebieden baan 24 met ANDIK-ARNEM nieuw
--- Centerline
— Tolerantiegrens
□ Luchtvaartterrein
Start- en Landings baan

Datum: 15-08-2000
 Tekent: 11886X
 Gewijzigd: 20-11-2000
 Schaal: 1:80.000

Bron: Rijksluchvaartdienst, Den Haag
 Topografische Topografische Dienst, Emmen
 Kaartvervaardiging: Meetkundige Dienst, Afdeling
 Kartografie & GIS-Besandsbouw en GISMER,
 Delft, © 2000

Evaluatie van milieueffecten.

Nog in te vullen