

Ontwerp Wijzigingsbesluit Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport

Bundel A.

Bundel A bevat de ontwerpbesluiten van VenW en VROM:

- Ontwerp Wijzigingsbesluit luchtvaartterrein Rotterdam Airport door de Minister van VenW in het kader van de Luchtvaartwet.
- Bijlagen D, E en 1.

- Ontwerp Aanwijzingsbesluit “Geluidszones rond het luchtvaartterrein Rotterdam Airport” door de Minister van VROM in het kader van de Wet ruimtelijke ordening.
- Bijlage 1.

Ontwerp Wijzigingsbesluit
Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport

Ontwerp Wijzigingsbesluit aanwijzing
luchtvaartterrein Rotterdam Airport
(in kader van Luchtvaartwet)

Datum	20 augustus 2009
Nummer	VenW/DGLM-2009/3483
Onderwerp	Ontwerp Wijzigingsbesluit van de Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

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

Gelezen de verzoeken van Rotterdam Airport B.V. bij brieven van 30 september 2005, van 11 mei 2006, van 22 september 2006, van 25 juli 2008 en van 25 november 2008; ter visie leggen

Gelet op de artikelen III, IX, eerste en tweede lid, en XVIA wet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens juncto de artikelen 24, 25a en 27 van de Luchtvaartwet;

Gezien de uitkomst van het overeenkomstig artikel 19, eerste lid, van de Luchtvaartwet gehouden bestuurlijk overleg van 2007, 2008 en 2009;

Gezien het advies van de Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie van 24 april 2007 (brief met kenmerk DGM/DBM 2007046763, dd. 27 april 2007);

Gezien het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage van

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

BESLUIT:

Artikel I

Het Aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Rotterdam van 17 oktober 2001 (Stcrt. 2001, 209, laatstelijk gewijzigd 14 juli 2004, Stcrt. 2004, 149) wordt als volgt gewijzigd:

A

In Artikel 6 wordt, onder vernummering van het tweede lid tot het derde lid, een nieuw tweede lid toegevoegd, luidende:

2. De exploitant dient binnen de in artikel 5, onder a, bedoelde geluidszone een jaarlijks door de Minister van Verkeer en Waterstaat vast te stellen aantal regerings- en militaire vluchten af te wikkelen.

B

Aan artikel 9, tweede lid, wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel h door een puntkomma, het volgende onderdeel toegevoegd, luidende:

i. regeringsvluchten ten behoeve van personenvervoer.

C

Bijlage D wordt vervangen door een nieuwe Bijlage D die als bijlage bij dit besluit is gevoegd.

D

Bijlage E wordt vervangen door een nieuwe Bijlage E die als bijlage bij dit besluit is gevoegd.

Artikel II

Dit besluit wordt met de toelichting in de Staatscourant geplaatst met uitzondering van de bijlagen die ter inzage worden gelegd bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings

Beroepsclausule

P.M.

Bijlage D Invoerset

(Invoerset voor de berekening van de nieuwe Ke-geluidszone)

Bijlage E Ke-geluidszone

(Nieuwe Ke-zone met 35- 65 Ke-contouren op duidelijke ondergrondkaart);

1. Aanleiding, wettelijk kader en beleidsontwikkeling

1.1 Voorgeschiedenis en aanleiding

In 2001 hebben de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer het Aanwijzingbesluit 2001 vastgesteld voor Rotterdam Airport. Het Aanwijzingsbesluit 2001 is gebaseerd op het onderhandelaarsakkoord tussen de gemeente Rotterdam en de N.V. luchthaven Schiphol uit 1998. In dit Aanwijzingbesluit is onder andere de Ke-geluidszone vastgelegd waarin de maximale gebruiksruimte wordt weergegeven voor groot vliegverkeer (Ke-geluidszone). In juli 2004 is de openingstijd van de luchthaven voor landingen van enkele categorieën stille vliegtuigen met een uur verruimd (van 23.00 uur tot 24.00 uur). Hiertoe is in 2004 een wijzigingsbesluit van de aanwijzing vastgesteld. Hierbij is de Ke-geluidzone ten opzichte van de aanwijzing van 2001 ongewijzigd gebleven. De aanwijzing zoals ontstaan na het laatste wijzigingsbesluit van 2004 zal verder worden aangehaald als "Aanwijzing 2004".

In de afgelopen jaren heeft zich een aantal omstandigheden voorgedaan die de exploitant ertoe hebben gebracht een aanvraag in te dienen voor aanpassing van de Ke-geluidszone. De genoemde ontwikkelingen hebben er volgens de exploitant van Rotterdam Airport toe geleid dat in de vigerende Ke-geluidszone:

- a. De in het kader van de aanwijzing 2004 beoogde gebruiksruimte voor groot vliegverkeer niet volledig kan worden gebruikt; en
- b. Verzoeken om extra regerings- en militaire vluchten te accommoderen, ten gevolge van de sluiting van Marinevliegbasis Valkenburg, niet kunnen worden gehonoreerd.

Op verzoek van de exploitant is Rotterdam Airport bij besluit van 29 maart 2004 aangewezen als slotgecoördineerde luchthaven. Dit besluit biedt de exploitant weliswaar een instrument om de aanvragen voor vluchten van en naar Rotterdam Airport beter te reguleren, maar maakt de verminderde gebruiksmogelijkheden ten gevolge van deesignaleerde onvolkomenheden en de toename van het aantal regerings- en militaire vluchten echter niet ongedaan. De betreffende regerings- en militaire vluchten zullen verder samen worden aangeduid met "overheidsvluchten".

Bij brieven van 30 september 2005, 11 mei 2006, 22 september 2006, 25 juli 2008 en 25 november 2008 heeft Rotterdam Airport het bevoegd gezag verzocht om wijziging van de Aanwijzing 2004.

1.2 Verzoek van de initiatiefnemer

De initiatiefnemer voor de aanwijzingsprocedure is de exploitant van de luchthaven Rotterdam Airport, verder de exploitant genoemd.

Op 25 november 2008 heeft de exploitant het verzoek tot wijziging van de aanwijzing 2004 herhaald en het (herziene) milieueffectrapport (MER 2008) aan het bevoegd gezag aangeboden. In het verzoek vraagt de exploitant:

- A. De herintroductie van de mogelijkheid tot het accommoderen van regeringsvluchten tussen 23.00 en 7.00u.
- B. Het aanpassen van de Ke-geluidszone zoals vastgelegd in de Aanwijzing 2004.

Ad A. De herintroductie van de mogelijkheid tot het accommoderen van regeringsvluchten tussen 23.00 en 7.00u.

Rotterdam Airport verzoekt de door de Raad van State in 2004 vernietigde mogelijkheid om regeringsvluchten buiten de reguliere openstellingstijden van de luchthaven te mogen accommoderen, hernieuwd in de aanwijzing op te nemen. In haar verzoek geeft Rotterdam Airport aan dat het artikel waarin deze mogelijkheid (samen met andere ontheffingsmogelijkheden op de reguliere openstellingstijden) was opgenomen destijds

omwille van zuiver juridisch-technische redenen en niet op inhoudelijke gronden is vernietigd. De overige gebruiksmogelijkheden uit het in 2004 vernietigde artikel zijn inmiddels hersteld in het aanwijzingsbesluit en onherroepelijk geworden.

Ad B. Het aanpassen van de Ke-geluidszone

Het verzoek tot aanpassing van de Ke-geluidszone is gebaseerd op de wens te komen tot:

1. het actualiseren van de Ke-geluidszone. Volgens de exploitant is dat noodzakelijk ter correctie van geconstateerde (technische) onvolkomenheden in de Ke-geluidszone van de Aanwijzing 2004 en de aanpassing aan de uitbreiding van de verkeersbegeleiding met een tweede instrument landing system (ILS); en
2. het verruimen van de Ke-geluidszone opdat extra overheidsvluchten kunnen worden afgewikkeld die door de sluiting van het Marinevliegkamp Valkenburg niet meer geacommodeerd kunnen worden op Valkenburg.

Ad B1. De gewenste actualisering van de Ke-geluidszone wordt door de exploitant gemotiveerd met de constatering dat bij de handhaving is gebleken dat de aannames waarop de Ke-geluidszone van de Aanwijzing 2004 zijn gebaseerd niet overeenkomen met de werkelijkheid en met inmiddels verbeterde rekenmethoden voor vliegtuiggeluid en nieuwe ontwikkelingen.

De voorgestelde actualisering betreft een vijftal elementen:

- a. toepassing van een gecorrigeerd rekenmodel;
- b. hanteren van nieuwe rekenvoorschriften;
- c. hanteren van actuele vliegroutes;
- d. hanteren van actuele vlootmix en actueel luchthavengebruik;
- e. uitbreiding van de verkeersbegeleiding met een tweede instrument landing system.

Zonder het uitvoeren van de gevraagde correctie kunnen volgens de exploitant van Rotterdam Airport niet de ten tijde van het vaststellen (in 2001) van de vigerende geluidszone beoogde gebruiksmogelijkheden van de luchthaven worden verwezenlijkt.

Voor lichtere vliegtuigen (propeller aangedreven en met een maximaal startgewicht van 6000kg) die de routes voor het klein verkeer volgen, zoals recreatievluchten die op Rotterdam Airport plaatsvinden, geldt een afzonderlijke milieuzone, de Bkl-zone (Belasting kleine luchtvaart). Deze zone en de bijbehorende invoerset van dit 'kleine verkeer' (29.445 bewegingen per jaar) blijven ongewijzigd ten opzichte van de aanwijzing 2004.

Ad B2. Per 1 juli 2006 is het Marinevliegkamp Valkenburg officieel gesloten voor militaire en civiele luchtvaart. Al met ingang van 1 januari 2005 zijn op het Marinevliegkamp Valkenburg de reguliere operationele activiteiten gestaakt. Direct gevolg van deze sluiting is dat overheidsvluchten die voorheen gebruik maakten van Marinevliegkamp Valkenburg, met ingang van 1 januari 2005 grotendeels worden afgewikkeld via Rotterdam Airport.

De exploitant verzoekt de Ke-geluidszone in de Aanwijzing 2004 aan te passen conform haar voorkeursalternatief in het MER bij de aanvraag.

Het voorkeursalternatief, zijnde alternatief 4b in het MER 2008, biedt volgens de exploitant als enig alternatief een volledige compensatie van de toename van overheidsverkeer op Rotterdam Airport als gevolg van de sluiting van Marinevliegkamp Valkenburg.

1.3 Wettelijk kader en relevante (beleids)ontwikkelingen

De overwegingen omtrent het verzoek tot wijziging van het aanwijzingsbesluit Rotterdam Airport moeten gezien worden in het kader van de vigerende geluidszone, initieel vastgesteld in 2001 en gecontinueerd in de Aanwijzing 2004, en de ontwikkelingen sindsdien. Hieronder volgt een overzicht van ter zake doende wetgeving en ontwikkelingen.

Luchtvaartwet en RBML

Op grond van art. 27 van de Luchtvaartwet is de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bevoegd een aanwijzing als bedoeld in art. 18 Luchtvaartwet te allen tijde te wijzigen.

Met inwerkingtreding van artikel III, onderdeel C, van de wet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) op 24 december 2008, zijn de artikelen 18 tot en met 37 en 38 tot en met 56 Luchtvaartwet echter vervallen. Artikel XVIA van RBML maakt het evenwel mogelijk om verzoeken tot wijziging van een aanwijzingsbesluit die zijn ingediend voor de publicatie van de genoemde wet in het Staatsblad, nog af te wikkelen onder het oude recht. Op dergelijke verzoeken blijft het bepaalde bij of krachtens de artikelen 18 tot en met 27 Luchtvaartwet alsmede het bepaalde in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) (TK 1987-1988, nr. 15880) zoals dat luidde op de dag voor inwerkingtreding van artikel III, onderdeel C, RBML van kracht. In deze structuurvisie zijn voor Rotterdam Airport indicatieve zoneringscontouren opgenomen.

Aangezien de aanvraag tot wijziging van het Aanwijzingsbesluit door de exploitant is ingediend voor plaatsing in het Staatsblad van RBML op 23 december 2008 (Stb. 561), is er nog steeds een rechtsgeldige grondslag voor het wijzigen van de aanwijzing.

Op grond van art. 27, tweede lid, sub c Luchtvaartwet moet de wijziging van een aanwijzingsbesluit overeenstemmen met een geldige structuurvisie als bedoeld in art. 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening. In casu is dat het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) (TK 1987-1988, nr. 15880).

Het op grond van art. 27 Luchtvaartwet te nemen besluit wijzigt het gebruik van het luchtvaartterrein Rotterdam Airport en de ingevolge de Luchtvaartwet vereiste zone met de geluidsbelasting door groot vliegverkeer. De op kaart weergegeven geluidszone, zoals opgenomen in de bijlage E bij dit besluit, dient te worden verwerkt in bestemmingsplannen omwille van de planologische doorwerking van de aan de geluidscontouren verbonden ruimtelijke beperkingen, zoals opgenomen in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart. Ingevolge artikel 26, eerste lid, van de Luchtvaartwet geeft de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat, ten aanzien van gronden gelegen binnen die Ke-geluidszone een aanwijzing als bedoeld in artikel 4.4 van de Wet ruimtelijke ordening. Militair medegebruik van de luchthaven Rotterdam Airport vindt sinds jaren plaats op basis van de ontheffing ex artikel 33 Luchtvaartwet (besluit van 13 mei 2002 nr. DL/Infra/02.540354).

Aanwijzingsbesluit 2001

Bij besluit van 17 oktober 2001 is het besluit ex artikel 18 Luchtvaartwet tot aanwijzing van het luchtvaartterrein Rotterdam Airport vastgesteld (verder aan te duiden als: Aanwijzing 2001). Op die datum is tevens het besluit ex art. 26 Luchtvaartwet juncto art. 37 Wet op de Ruimtelijke Ordening van het luchtvaartterrein vastgesteld (verder aan te duiden als: RO-besluit 2001). Op 31 oktober 2001 zijn deze aanwijzingen, waarin onder meer geluidszones zijn opgenomen die een grens stellen aan de hoeveelheid geluidbelasting van het groot en klein vliegverkeer van de luchthaven Rotterdam Airport, van kracht geworden. Het Aanwijzingsbesluit 2001 en de daarin opgenomen geluidszonering zijn inmiddels onherroepelijk.

In de Aanwijzing 2001 is een Ke-geluidszone vastgesteld die gebaseerd is op het "onderhandelaarsakkoord" van de gemeente Rotterdam en de N.V. Luchthaven Schiphol uit januari 1998. In het onderhandelaarsakkoord is gezocht naar een zodanig profiel van de luchthaven opdat er sprake is van acceptabele milieubelasting in combinatie met een maximaal positieve bijdrage van de luchthaven aan het economisch klimaat en de bereikbaarheid van de regio, met als randvoorwaarde een levensvatbare exploitatie van de luchthaven.

Financieel economische verkenningen van de exploitant hebben destijds aangetoond dat tenminste 27.500 vliegtuigbewegingen vereist zijn om de "airside-exploitatie" niet verliesgevend te doen zijn. In de invoerset die ten grondslag ligt aan de Ke-geluidszone

werd uitgegaan van 27.500 vliegtuig-wegingen “groot verkeer”, waarvan 400 vliegtuigbewegingen tussen 23.00 en 06:00u.

Handhaven op basis van daadwerkelijke vliegroutes

Op 1 november 2003 is overgegaan op handhaving van de 35 Ke-geluidszone op basis van daadwerkelijk gevlogen routes voor groot vliegverkeer in plaats van handhaving op basis van gemodelleerde routes zoals die gebruikt zijn voor het vaststellen van de geluidszone in de Aanwijzing 2001¹. In de praktijk blijken vliegtuigen bij het landen de baan rechter te benaderen en met minder spreiding dan waarvan bij het berekenen van de Ke-geluidszone in 2001 werd uitgegaan. De Ke-geluidcontour verandert hierdoor van vorm en wordt langer en smaller. Mede als gevolg hiervan zijn handhavingsproblemen ontstaan op Rotterdam Airport omdat het in 2001 beoogde gebruik niet meer binnen de in 2001 vastgestelde Ke-geluidszone past. De afwijking ten opzichte van de gemodelleerde routes heeft geresulteerd in een eerste overschrijding van 2 handhavingspunten door de luchthaven in het gebruiksplanjaar 2004.

Beëindiging toepassing drempelwaarde 65 dB(A)

Volgens het oorspronkelijke berekeningsvoorschrift voor Ke-contouren werden vliegtuigpassages die een geluidniveau lager dan 65 dB(A) veroorzaken niet in de Ke meegeteld. Dit is de “drempelwaarde”, informeel ook wel “afkap” genoemd.

Bij besluit van 8 oktober 2004 is het Ke-berekeningsvoorschrift gewijzigd, naar aanleiding van een uitspraak van de Raad van State inzake Eelde. Sedertdien wordt bij nieuw vast te stellen Ke-geluidszones geen drempelwaarde meer gebruikt.

Het berekenen van de geluidsbelasting zonder drempelwaarde, leidt er toe dat vooral ver van het vliegveld gelegen Ke contouren – bijvoorbeeld de 20 Ke contour – groter worden.

Rotterdam Airport slotgecoördineerd

Op 29 maart 2004 is het luchtvaartterrein Rotterdam Airport aangewezen als volledig slotgecoördineerde luchthaven. Door middel van slotcoördinatie worden geplande vluchten van luchtvaartmaatschappijen (slots) door een daartoe aangewezen rechtspersoon, de slotcoördinator, verdeeld conform het Besluit slotallocatie (Stb.1997, 635). Een luchtvaartmaatschappij die gebruik wenst te maken van Rotterdam Airport mag niet zonder slot landen of starten op de luchthaven. Rotterdam Airport is slotgecoördineerd op verzoek van de exploitant. Uit een capaciteitsanalyse bleek dat de vraag naar vliegtuigbewegingen de geluidsruimte te boven ging. Om dit capaciteitsprobleem te kunnen beheersen is Rotterdam Airport aangewezen als volledig slotgecoördineerde luchthaven.

Aanwijzingsbesluit 2004

Bij besluit van 14 juli 2004 heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer het Aanwijzingsbesluit 2001 gewijzigd. De openingstijden zijn voor het uitvoeren van landingen voor enkele categorieën stillere vliegtuigen met één uur verruimd (van 23.00u naar 24.00u). In dit besluit is de in 2001 vastgestelde Ke-geluidszone ongewijzigd gebleven en is het uitgangspunt gehanteerd dat binnen deze geluidszone 350 extra vluchten in de periode 23:00-07:00 kunnen worden geacommodeerd. Daarnaast zijn enkele uitzonderingen op de nachtsluiting in het besluit opgenomen. Dit besluit is inmiddels onherroepelijk.

Sluiting Marinevliegkamp Valkenburg

Vanaf 1 juli 2006 is het Marinevliegkamp Valkenburg officieel gesloten voor militaire en civiele luchtvaart. Het vliegveld blijft vooralsnog tijdelijk in gebruik voor recreatieve doeleinden door zweef- en modelvliegtuigen.

Reeds per 1 januari 2005 is sprake van beëindiging van de operationele vluchten vanaf het Marinevliegkamp Valkenburg, met uitzondering van vluchten ten behoeve van onderhoud en verkoop van de daar gestationeerde Orion-vliegtuigen. Sinds de beëindiging van de

1 35 Ke-geluidszone van Aanwijzing 2004 is gelijk aan die van Aanwijzing 2001

operationele activiteiten wordt de exploitant van Rotterdam Airport geconfronteerd met extra verzoeken om overheidsvluchten af te handelen.

2. De totstandkoming van het besluit

Bij de totstandkoming van dit wijzigingsbesluit is conform artikel 27 Luchtvaartwet de procedure ex artikel 18 tot en met artikel 24 van de Luchtvaartwet gevolgd. In het besluit milieueffectrapportage (bijlage C onderdeel 6.3) staat een wijziging van de Ke-geluidszone als hiervoor bedoeld opgenomen als zijnde een m.e.r.-plichtige activiteit. Daarom is ook een m.e.r.-procedure doorlopen.

2.1 Startnotitie, richtlijnen 2006 en milieueffectrapport 2006

De procedure is gestart met de brief van 30 september 2005, waarin de exploitant van de luchthaven Rotterdam Airport, initiatiefnemer, verzoekt om wijziging van de vigerende aanwijzing. In september 2005 heeft de exploitant daartoe tevens de Startnotitie Milieueffectrapport Zoneaanpassing Rotterdam Airport uitgebracht.

Op verzoek (brief dd. 10 oktober 2005) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (bevoegd gezag) heeft de Commissie voor de Milieueffectrapportage, op basis van de startnotitie en de inspraakreacties, op 12 december 2005 een advies voor richtlijnen uitgebracht overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm).

In januari 2006 hebben de Ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de richtlijnen uitgebracht, met de specificaties waar het milieueffectrapport aan moet voldoen. In deze richtlijnen is tevens aangegeven hoe de ministeries zijn omgegaan met vragen en opmerkingen uit de inspraakreacties op de startnotitie MER.

Ten behoeve van de besluitvorming over de aanwijzing heeft de exploitant de milieueffecten laten onderzoeken. Op 11 mei 2006 heeft Rotterdam Airport het Milieueffectrapport Zoneaanpassing Rotterdam Airport aan het bevoegd gezag aangeboden ten behoeve van de herziening van het Aanwijzingsbesluit 2004. Op 21 juni 2006 is door het bevoegd gezag verzocht om aanvullende informatie op een aantal punten. Op 22 september 2006 is door de exploitant een aanvulling op het MER aan het bevoegd gezag aangeboden. In deze aanvulling is tegemoet gekomen aan het verzoek om salderingsmaatregelen teneinde te kunnen voldoen aan het op dat moment vigerende besluit Luchtkwaliteit 2005 en het verzoek om meer inzicht te verkrijgen in de bedrijfsmatige haalbaarheid en uitvoerbaarheid van de baanaanpassing als onderdeel van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). Op 22 september 2006 is het volledige MER door het bevoegd gezag aanvaard.

2.2 Resultaten bestuurlijk overleg 2007 t.a.v. voorontwerp besluit

In 2007 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat in het kader van artikel 19 van de Luchtvaartwet over het voorontwerp van het aanwijzingsbesluit namens het bevoegd gezag bestuurlijk overleg gevoerd met de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam. Dit zijn de gemeenten waarvan het gebied of een gedeelte van het gebied door het ontwerpbesluit wordt bestreken. In dit bestuurlijk overleg over het voorontwerp besluit is gebleken dat de regio zich met name zorgen maakt over (toenemende) geluidsbelasting van vliegverkeer in de nacht. Dit bestuurlijk overleg is voor de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aanleiding geweest om Gedeputeerde Van Heijningen van Zuid-Holland, voorzitter van de Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Rotterdam, te vragen om te verkennen welke oplossingen er mogelijk zijn die op draagvlak in de regio kunnen rekenen. (brief van Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer dd. 16 juli 2007, kenmerk: V&W/DGTL-2007/9804).

Op 13 september 2007 heeft Gedeputeerde Van Heijningen zijn verkenning aan de Minister van Verkeer en Waterstaat aangeboden. (kenmerk: PZH/2007/430841). Geconstateerd is

dat met name de (toename van) geluidsoverlast van het vliegverkeer in de nacht door alle betrokken partijen als belangrijkste knelpunt wordt gezien, ongeacht of het commercieel of ander verkeer (zoals overheidsverkeer) betreft. In gezamenlijkheid hebben de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam een rapportage opgesteld waarin uiteenlopende maatregelen worden voorgesteld om dit knelpunt aan te pakken. Onderscheid is gemaakt in oplossingsrichtingen die op korte termijn, dus ten behoeve van het thans voorliggende wijzigingsbesluit op de aanwijzing van Rotterdam Airport, ingezet kunnen worden en oplossingsrichtingen die op langere termijn kunnen leiden tot vermindering van de overlast.

In een schriftelijke reactie op het advies van dhr. van Heijningen (dd 22 oktober 2007, kenmerk VenW/DGTL-2007/10480) geeft de Minister van Verkeer en Waterstaat aan alle suggesties om de (geluidsbelasting in de) nacht te ontzien serieus te nemen en in samenwerking met alle betrokken partijen de voorgestelde maatregelen te willen onderzoeken op haalbaarheid en effectiviteit. Ook geeft de Minister in deze reactie aan pas conclusies te trekken over (de consequentie voor) de vervolgstappen in de aanwijzingsprocedure na een goede inschatting gemaakt te hebben van de effecten van de maatregelen.

Bij brief van 22 oktober 2007 aan de voorzitter van de Tweede Kamer (kenmerk VenW/DGTL-2007/10469) heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de Tweede Kamer laten weten te overwegen een aanpassing door te voeren ten opzichte van het voorontwerp besluit.

Op verzoek van de Minister van Verkeer en Waterstaat heeft vanaf januari 2008 een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam, de provincie Zuid-Holland, Rotterdam Airport en de Ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat in gezamenlijkheid de oplossingsrichtingen/maatregelen uit het eerdere advies van Gedeputeerde Van Heijningen van september 2007 nader onderzocht op haalbaarheid en effectiviteit.

Op 8 oktober 2008 (kenmerk: PZH-2008-873593) heeft Gedeputeerde Van Heijningen van Zuid-Holland, mede namens de wethouders van de gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam, het "Vervolg advies draagvlak aanwijzingsprocedure Rotterdam Airport" uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. In dit advies wordt een zestiental oplossingsrichtingen nader verkend en worden ten aanzien van elk van die oplossingsrichtingen, voor zover mogelijk, conclusies getrokken. Van elke oplossingsrichting die realiseerbaar wordt geacht dan wel nader onderzoek vergt, is in het advies aan de Minister een voorstel voor vervolgactie geformuleerd.

2.3 Aanvullende richtlijnen en herziening MER 2008

Op grond van het bestuurlijk overleg in 2007 en op grond van de inzichten omtrent de maatregelsuggesties uit het eerste advies in 2007 van Gedeputeerde Van Heijningen (13 september 2007), is de exploitant verzocht het eerder in 2006 door het bevoegd gezag aanvaarde MER deels te herzien. Bij brief van 19 mei 2008 hebben de Ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aanvullende richtlijnen uitgebracht. De belangrijkste aanvullingen zijn:

- actualiseren van het referentie-alternatief: in overeenstemming brengen met het - inmiddels onherroepelijk - wijzigingsbesluit 2004 (verlenging van openingstijd voor stille toestellen tussen 23.00 en 24.00 uur) en daarmee ook met het aantal feitelijk gerealiseerde nachtelijke vliegtuigbewegingen in recente jaren;
- toevoegen van een extra alternatief met uitsluitend op de dag uitbreiding van geluidsruijme voor extra overheidsvluchten ten gevolge van de sluiting van Marinevliegkamp Valkenburg;
- nader onderzoek van aanvullende maatregelen, mede naar aanleiding van de voornoemde verkenning door Gedeputeerde van Heijningen. Het gaat om de

maatregelen die realistisch worden geacht, binnen de verantwoordelijkheid van de exploitant vallen en betrekking hebben op milieugevolgen die relevant zijn voor het MER;

- aanpassen van het MER aan de vigerende regelgeving en waar mogelijk rekening houden met (mogelijke) toekomstige regelgeving voor luchtkwaliteit.

Op 25 november 2008 heeft de exploitant het herzien Milieueffectrapport Zoneaanpassing Rotterdam Airport aan het bevoegd gezag aangeboden ten behoeve van de herziening van de Aanwijzing 2004. Bij brieven van 30 september 2005, 11 mei 2006, 22 september 2006, 25 juli 2008 en 25 november 2008 heeft de exploitant de aanvraag voor het wijzigen van de aanwijzing gespecificeerd.

Van eerder voorgelegde concepten heeft toetsing plaatsgevonden middels een second opinion van het advies- en ingenieursbureau DHV. Op basis hiervan is een aantal mutaties en verduidelijkingen aangebracht en is met name de samenvatting verder verhelderd, met name met het oog op zelfstandige leesbaarheid. Bij brief van 25 november 2008 heeft de exploitant het herzien MER formeel aangeboden. Na finale toetsing is het MER op 19 december 2008 door het bevoegd gezag aanvaard.

Hoe de gevolgen voor geluid en slaapverstoring, luchtkwaliteit, externe veiligheid en natuur uit het MER zijn meegenomen in de afwegingen bij de totstandkoming van het onderhavige besluit komt aan de orde in hoofdstuk 5 van deze toelichting.

Economische effecten

Naast de milieueffecten heeft de exploitant, op verzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, ook de bedrijfseconomische effecten inzichtelijk gemaakt. Op 18 december 2008 is de bedrijfseconomische onderbouwing ingediend en geaccepteerd. Ook die indiening is voorafgegaan door toetsing van een eerder concept door interne specialisten en Syconomy.

2.4 Resultaten bestuurlijk overleg voorontwerp 2009

In februari 2009 is een herzien voorontwerp voor het wijzigingsbesluit, in het kader van het voortgezet bestuurlijk overleg conform artikel 19 van de Luchtvaartwet, aan de regio voorgelegd. In de eerste helft van 2009 heeft hierover bestuurlijk overleg plaatsgehad.

Van de vier bestuurlijke overlegpartners zijn, op basis van besprekingen in hun staten en raden, schriftelijke reacties ontvangen.

Zowel de provincie Zuid-Holland als de gemeente Rotterdam reageren in hun brief instemmend met de keuze van de nieuwe voorkeursvariant van het rijk, met inachtneming van alle gedurende het bestuurlijk proces gemaakte afspraken omtrent monitoring, hinderbeperkende maatregelen, communicatie en structurele bestuurlijke afstemming. De gemeente Schiedam blijft afwijzend ten aanzien van elke aanpassing van de vigerende aanwijzing uit 2004.

De gemeente Lansingerland geeft aan dat zij kan instemmen met het voorliggend voorontwerp *mits* invulling zal worden gegeven aan enkele additionele randvoorwaarden:

1. zodanige aanpassing van de corridor van gepermitteerde routes dat deze buiten de woonkernen komt te liggen;
2. extra geluidsmmeetpunten in de gemeente ten behoeve van een betrouwbaarder beeld;
3. maximaliseren van het *aantal* vliegtuigbewegingen, te weten op basis van de MER-aannames, zowel wat betreft etmaal- als nachtbewegingen;
4. in het toegezegde extra slaapverstoringsonderzoek ook de periode van 19 tot 23u meenemen vanwege de effecten op het slaapedrag van kinderen.

Op de afspraken met betrekking tot het bestuurlijk overleg en de oplossingsrichtingen uit de adviezen van de Commissie Van Heijningen wordt in hoofdstuk 4 nadere ingegaan.

De additionele oplossingswensen van de gemeente Lansingerland zullen waar mogelijk bij de uitwerking van de eerder afgesproken oplossingsrichtingen worden betrokken. Mogelijkheden en wenselijkheid met betrekking tot de corridor van gepermitteerde routes en met betrekking tot geluidmeetpunten zullen worden bezien in samenhang met de andere in het traject van de Commissie Van Heijningen afgesproken maatregelen, zoals beschreven in paragraaf 4.3 bij oplossingsrichting 6 met betrekking tot microklimaat-onderzoek en oplossingsrichting 12 met betrekking tot geluidmeetsystematiek. Wat betreft de wens van maximalisering van aantal vliegbewegingen moet worden aangetekend dat die normering niet eenduidig past in de reguliere systematiek van normering en limitering door middel van geluidszones, waarbij het gebruik van de beschikbare geluidscapaciteit in principe vrij is aan de exploitant. Wel zal in het kader van het afgesproken periodiek bestuurlijk overleg brede monitoring plaatsvinden. Wat betreft slaapverstoring zal in overleg en samen met de betrokken bestuurlijke partijen een jaar na vaststelling van de nieuwe aanwijzing een ex post belevingsonderzoek worden uitgevoerd toegespitst op de slaapverstoring in de Rotterdamse regio. In overleg met de betrokken partijen zal hierbij waar mogelijk en wenselijk de avondperiode worden betrokken.

2.5 Inspraak en adviezen

[aan te vullen na tervisielegging en adviezen door diverse Commissies]

De Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie (RPC/RMC) hebben op 24 april 2007 advies uitgebracht over de voorontwerpaanwijzing van maart 2007. Het advies van de commissie is bijgevoegd in bijlage 1 (brief met kenmerk DGM/DBM 2007046763, dd. 27 april 2007).

De wijzigingen van het aangepaste voorontwerp (december 2008) ten opzichte van het voorontwerp van maart 2007 zijn van dien aard dat er geen reden is om het aangepaste voorontwerp opnieuw in de Commissie Duurzame Leefomgeving (CDL) te agenderen.

Na het bestuurlijk overleg en het advies van de RPC/RMC in 2007 en het hernieuwd bestuurlijk overleg in 2009, hebben het MER en de ontwerpaanwijzing van 1 september 2009 tot en met 12 oktober 2009 ter inzage gelegen. In deze periode bestond voor een ieder de gelegenheid zienswijzen op de ontwerpaanwijzing en het MER in te brengen bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat.

De Commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet, ingesteld door Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid Holland, heeft op een hoorzitting georganiseerd waarop mondeling zienswijzen konden worden ingebracht. Naar aanleiding van de mondeling en schriftelijk ingebrachte zienswijzen heeft de Commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet op advies uitgebracht.

De Commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet heeft advies uitgebracht op Tot slot heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage op advies uitgebracht over het MER. De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER is. Het advies van de Commissie voor de m.e.r. is tegelijk met het advies van de Commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet van tot voor een ieder ter inzage gelegd.

De overwegingen van het bevoegd gezag ten aanzien van het advies van de Commissie voor de m.e.r. en het volledige advies zijn bijgevoegd als bijlage....

De overwegingen van het bevoegd gezag ten aanzien van het advies van de Commissie ex artikel 21 zijn tezamen met het advies van deze Commissie als bijlage ... opgenomen.

De overwegingen van het bevoegde gezag bij de inspraakreacties op het MER en het ontwerpbesluit zijn bijgevoegd als bijlage

De overwegingen van het bevoegd gezag ten aanzien van het advies van de Commissie ex artikel 28 zijn tezamen met het advies van deze Commissie als bijlage ... opgenomen.

2.6 Besluit over de aanwijzing

[aan te vullen na tervisielegging en adviezen door diverse Commissies]

De aanwijzing op grond van de Wet ruimtelijke ordening met als bijlage de Aanwijzing op grond van de Luchtvaartwet is vervolgens voor instemming aan de Tweede Kamer aangeboden. Nadat de Tweede Kamer daarmee heeft ingestemd worden de besluiten ondertekend en bekend gemaakt. Een afschrift van de besluiten wordt toegestuurd aan de Commissie Duurzame Leefomgeving en aan de commissies, bedoeld in de artikelen 21 en 28 van de Luchtvaartwet en de Commissie voor milieueffectrapportage. Ook zal een afschrift worden toegezonden aan.....

Vanaf de dag na verzending van de afschriften zal de aanwijzing van het luchtvaartterrein Rotterdam Airport voor een ieder ter inzage liggen en is beroep mogelijk.

3. Milieu en Economie

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat een weergave van enkele belangrijke elementen van het milieueffectrapport (MER) dat door de exploitant van Rotterdam Airport is opgesteld. Tevens worden de bedrijfseconomische effecten uiteengezet, ook door de exploitant aangedragen ter onderbouwing van het verzoek. Tenslotte worden nog andere relevante economische onderzoeksresultaten gepresenteerd.

In paragraaf 3.2 worden de in het MER onderzochte alternatieven uiteengezet.

In paragraaf 3.3 worden de milieueffecten van alle alternatieven weergegeven conform een schematisch overzicht uit het MER.

In paragraaf 3.4 worden de effecten in beeld gebracht van de verzochte aanpassing van de geluidszone ten aanzien van bedrijfsvoering en exploitatie van de luchthaven.

Paragraaf 3.5 gaat in op het bredere economisch belang van de luchthaven voor zowel regionale als nationale economie.

3.2 Alternatieven

Het milieueffectrapport beschrijft de gevolgen voor natuur, milieu en ruimtelijke ordening van verschillende alternatieven voor het actualiseren en verruimen van de Ke-geluidszone waarbinnen Rotterdam Airport zijn diensten verleent.

De onderzochte alternatieven betreffen respectievelijk:

1. Referentiealternatief (Aanwijzing 2004)
2. Actualiseren van de Ke-geluidszone stap 1: herstellen van de randvoorwaarden vanwege a. een gecorrigeerd rekenmodel, b. nieuwe rekenvoorschriften, c. actuele vliegroutes en d. actuele vloot en actueel luchthavengebruik.
3. Actualiseren van de Ke-geluidszone stap 2: dit is alternatief 2 inclusief uitbreiding van de verkeersbegeleiding met een tweede instrument landingssysteem (ILS).
4. Actualiseren van de Ke-zone én extra overheidsvluchten: dit is alternatief 3 inclusief het verruimen van de randvoorwaarden zodat ook overheidsvluchten op Rotterdam Airport terecht kunnen. Dit alternatief kent drie varianten: 4a. met extra regeringsvluchten enkel in de nacht, 4b. met extra overheidsvluchten gedurende het etmaal en 4c. met extra overheidsvluchten zonder toename van het aantal nachtbewegingen.
5. Actualiseren van de Ke-zone én overheidsvluchten gedurende het etmaal én verruimen van de Ke-geluidszone voor de verdere ontwikkeling als zakenluchthaven.
6. Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA): actualiseren van de Ke-zone én overheidsvluchten conform alternatief 4, maar dan inclusief maatregelen om de milieugevolgen zoveel mogelijk te beperken.

In alle gepresenteerde alternatieven blijft Rotterdam Airport een luchthaven met één landingsbaan met een ongewijzigd banenstelsel. De reguliere openingstijden van de luchthaven blijven ongewijzigd. De geluidszone voor de kleine luchtvaart, de zogenoemde BKL-geluidszone, blijft eveneens ongewijzigd. In de voor het besluit relevante onderzochte alternatieven past de Ke-geluidszone binnen de zoneringscontouren van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen.

De door Rotterdam Airport beoogde toekomstige verdere ontwikkeling als (regionale) zakenluchthaven, zoals opgenomen onder alternatief 5, maakt volgens de exploitant geen deel uit van het onderhavige verzoek tot wijziging van het Aanwijzingsbesluit 2004. Deze informatie is door Rotterdam Airport toegevoegd als doorkijk om aan te geven hoe de exploitant van de luchthaven aankijkt tegen de toekomst van Rotterdam Airport.

Besluitvorming hierover is niet aan de orde.

Alternatief 4b is door de exploitant als voorkeursalternatief bestempeld met de motivatie dat dit alternatief als enig alternatief een volledige compensatie biedt voor de toename van

het overheidsverkeer op Rotterdam Airport als gevolg van de sluiting van Marinevliegkamp Valkenburg.

Onderstaand worden de alternatieven nader toegelicht

Alternatief 1. Referentiealternatief

Dit alternatief is de situatie volgens de Aanwijzing 2004. De Ke-geluidszone van het referentiealternatief is gelijk aan de geluidszone van de aanwijzing daterend van 2001. De invoerset voor de berekening van de geluidsbelasting is gebaseerd op het gebruik van de luchthaven zoals dat sedert de verruiming van de openingstijden in 2004 wordt voorzien. Dit houdt in dat het aantal nachtbewegingen in 2004 ten opzichte van 2001 met 350 is toegenomen. Gegeven de ongewijzigde geluidszone ten opzichte van de aanwijzing 2001 is het aantal vliegtuigbewegingen in de invoerset bij het besluit van 2004 op de dag neerwaarts bijgesteld ten opzichte van 2001. Het totaal aantal vliegtuigbewegingen bedraagt 26.919. Voor het vaststellen van de betreffende geluidszones zijn rekenmethoden en inschattingen van vloot, luchthavengebruik en vliegroutes gehanteerd zoals die destijds beschikbaar waren. Voor het bepalen van de milieueffecten in de referentiesituatie is de stand van milieu en leefomgeving genomen die in 2015 ontstaat, gegeven de voorziene autonome ontwikkeling.

Alternatief 2. Actualiseren Ke-geluidszone, stap 1

In dit alternatief worden de zogenoemde technische onvolkomenheden in een viertal deelstappen hersteld teneinde de gevolgen van elke stap in beeld te brengen.

- a. Er wordt gebruik gemaakt van een gecorrigeerd rekenmodel voor geluidsbelasting. Hiermee worden de door de exploitant geconstateerde onvolkomenheden geëlimineerd uit het berekeningsmodel dat voor de aanwijzing van 2001 is gebruikt.
- b. Vervolgens is, anders dan ten tijde van de totstandkoming van de aanwijzing 2001, conform het nieuwe berekeningsvoorschrift voor het berekenen van de Ke-geluidszone ook vliegtuiggeluid van minder dan 65 dB(A) meegerekend.
- c. In de derde stap is gerekend met daadwerkelijk gevolgde vliegroutes in plaats van de verouderde gemodelleerde routestructuur. De feitelijk gerealiseerde aanvliegroutes blijken minder spreiding te vertonen dan de theoretische, gemodelleerde routes waarvan destijds is uitgegaan.
- d. Tot slot zijn de berekeningen in dit alternatief gebaseerd op de huidige vloot die Rotterdam aandoet en het huidige gebruik van de luchthaven. Gebleken is dat op Rotterdam Airport kleinere vliegtuigen (met geringere aantallen passagiers per toestel) minder vaak komen dan waarmee in de invoerset van 2001 is gerekend, terwijl het aantal middelgrote straalvliegtuigen groter is dan destijds verwacht. Deze ontwikkeling doet zich volgens de exploitant voor bij regionale luchthavens in heel Europa. Om te corrigeren voor de afwijkende geluidsproductie van de huidige vloot is ten behoeve van dit element van het herstel de oppervlakte van de 35Ke-zone gelijk gehouden aan het alternatief 2c, waarin de overige actualiseringen zijn verwerkt, en derhalve het totaal aantal vliegtuigbewegingen van het groot verkeer in vergelijking met het referentiealternatief (Aanwijzingsbesluit 2004) naar beneden bijgesteld van 26.916 naar 24.395 van de huidige vloot.

Alternatief 3. Actualiseren Ke-geluidszone stap 2

Naast alle actualiseringen van alternatief 2 is in dit alternatief ook de uitbreiding opgenomen van de verkeersbegeleiding met een tweede instrument landingssysteem (ILS). Gebruik van een tweede ILS leidt tot minder spreiding van de gevolgde routes bij landen. Het aantal vliegtuigbewegingen gedurende dag, nacht en etmaal blijft gelijk aan alternatief 2.

Alternatief 4. Actualiseren Ke-geluidszone én het verruimen van de randvoorwaarden voor overheidsvluchten

Het vierde alternatief behelst het actualiseren van de Ke-geluidszone conform alternatief 3, aangevuld met het verruimen van de randvoorwaarden om op Rotterdam Airport ook de overheidsvluchten te kunnen ontvangen die voorheen werden afgewikkeld via Marinevliegkamp Valkenburg. Er zijn drie varianten. Alternatief 4a gaat uit van toevoegen aan de invoerset van de geluidsruimte voor enkel 79 extra regeringsvluchten 's nachts, alternatief 4b gaat uit van toevoegen van geluidsruimte voor 627 extra overheidsbewegingen (regerings- en militair) gedurende het etmaal (527 overdag en 100 in de nacht) en alternatief 4c gaat uit van toevoegen van geluidsruimte voor 627 extra overheidsbewegingen overdag. In deze laatste variant blijft het totaal aantal nachtbewegingen gelijk aan het aantal nachtbewegingen in de invoerset van de referentie (Aanwijzing 2004). Alle alternatieven gaan gepaard met het voornemen om regeringsvluchten toe te voegen aan de opsomming met uitzonderingen op het nachtverbod in artikel 9 van het aanwijzingsbesluit. Rotterdam Airport heeft alternatief 4b aangewezen als voorkeursalternatief en heeft het bevoegd gezag verzocht de aanwijzing te wijzigen conform dit voorkeursalternatief.

Alternatief 5. Actualiseren Ke-geluidszone + verruimen van de randvoorwaarden voor overheidsvluchten + verdere ontwikkeling als zakenluchthaven

Dit alternatief omvat het actualiseren en verruimen van de Ke-geluidszone conform alternatief 4, aangevuld met een zodanige verruiming van de Ke-geluidszone dat de luchthaven de ruimte krijgt om zich verder te ontwikkelen als zakenluchthaven. Er zijn 4 varianten onderzocht die verschillen in het aantal vliegtuigbewegingen Ke-verkeer en in vlootsamenstelling. De informatie is door de exploitant toegevoegd als doorkijk om aan te geven hoe de exploitant van de luchthaven aankijkt tegen de toekomst van Rotterdam Airport.

Alternatief 6. Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

Dit alternatief behelst het actualiseren van de Ke-geluidszone en het verruimen van de randvoorwaarden voor overheidsvluchten conform alternatief 4 (resp 4b en 4c), vergezeld van maatregelen om de negatieve milieueffecten daarvan zoveel mogelijk te beperken. De in het MMA opgenomen maatregelen zijn het resultaat van het onderzoek naar mogelijke oplossingsrichtingen - en haalbaarheid daarvan - in twee adviezen van Gedeputeerde Van Heijningen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het MMA bevat alleen de maatregelen waarvoor de exploitant verantwoordelijk is. In hoofdstuk 4 wordt nader in gegaan op de maatregelen uit het MMA.

3.3 Milieueffecten van de alternatieven

In bijgaande tabel 1 staan de relevante bestudeerde alternatieven opgenomen met een overzicht van de bijbehorende effecten. Voor uitgebreidere informatie met betrekking tot alle alternatieven en bijbehorende effecten wordt verwezen naar het hoofdrapport van het MER en de bijbehorende deelrapporten.

In paragraaf 5.4 volgt een nadere beschouwing van de effecten van het alternatief dat het bevoegd gezag kiest als basis voor de aanwijzing. Daarbij worden ook de belangrijkste verschillen met de effecten van het voorkeursalternatief van de exploitant toegelicht.

Tabel 1 Belangrijkste effecten actualiseren en verruimen randvoorwaarden Rotterdam Airport (bron: MER 2008, Hoofdrapport pag. 14)

Alternatief	Geluid etmaal		Geluid nacht		Slaapverstoring	Externe veiligheid		Luchtkwaliteit
	gebied met aanzienlijke geluidsbelasting (35 Ke) in km ²	aantal woningen in gebied met aanzienlijke geluidsbelasting (35 Ke)	gebied met aanzienlijke nachtelijke geluidsbelasting (LA _{eq} 26 dB(A)) in km ²	aantal woningen in gebied met aanzienlijke nachtelijke geluidsbelasting (LA _{eq} 26 dB(A))	procentuele afname (-) of toename (+) tov referentiesituatie van het aantal mensen dat ernstige hinder tijdens de slaap zou melden (TNO obv Lnight)	aantal woningen in gebied met verhoogd risico (10 ⁻⁶)	kans op ongeval met 40 slachtoffers (1: aantal jaren)	hoogste concentraties jaargemiddelde NO ₂ (grens = 40 µg/m ³) (max.toename tov referentiesituatie)
1. Referentie situatie	6,54	248	1,79	2	0	24	1:97.500	40,57 (0)
2. Actualiseren stap 1								
a. gecorrigeerd rekenmodel	6,74	300	1,79	2	0	24	1:97.500	40,57 (0)
b. + nieuwe rekenvoorschriften	7,41	468	1,79	2	0	24	1:97.500	40,57 (0)
c. + actuele vliegroutes	7,35	689	1,75	2	+ 2,5	25	1:88.000	40,57 (0)
d. + actuele vloot en actueel gebruik	7,35	485	1,20	0	- 26,6	27	1:150.000	40,89 (+ 0,32)
3. Actualiseren stap 2+uitbr. Begeleiding	7,36	484	1,19	0	- 26,4	27	1:150.000	40,89 (+ 0,32)
4. Actualiseren + overheidsvluchten								
a. regeringsvluchten 's nachts	7,44	542	1,59	0	- 21,8	27	1:149.000	40,90 (+ 0,33)
b. overheidsvluchten etmaal (VA)	7,56	565	1,75	4	- 20,1	28	1:144.000	40,91 (+ 0,35)
c. alt 4b met reductie nachtvluchten	7,50	551	1,19	0	- 26,4	28	1:144.000	40,91 (+ 0,35)
6. Meest milieuvriendelijk alternatief								
a. 4b + beperking van de milieueffecten	7,56	565	1,75	4	- 20,1	28	1:144.000	40,77 (+ 0,29)
b. 4c + beperking van de milieueffecten	7,50	551	1,19	0	- 26,4	28	1:144.000	40,77 (+ 0,29)

3.4 Economische effecten voor de luchthaven

De exploitant heeft parallel aan de aanbidding van het herziene MER aangegeven wat de economische betekenis is voor de exploitatie van de luchthaven Rotterdam Airport van de verzochte wijziging van de Ke-geluidszone. Onderstaand treft u de kern aan van de informatie die de exploitant ter onderbouwing van zijn aanwijzingsverzoek heeft aangevoerd.

Actualisering

Overschrijding van de vigerende Ke-geluidszone heeft plaatsgevonden in de gebruiksplanjaren sinds 2004. Volgens de exploitant zou er in de betreffende jaren geen overschrijding hebben plaatsgevonden indien de Ke-geluidszone zou zijn vastgesteld conform alternatief 2 (actualisering volgens stap 1 met herstel van de “technische onvolkomenheden”).

Indien Rotterdam Airport in 2005 had willen voorkomen dat de geldende geluidszone zou worden overschreden dan had zij, gegeven de samenstelling van het verkeer in dat jaar, 22,8% van het Ke-verkeer niet kunnen accommoderen. Indien Rotterdam Airport dit percentage Ke-verkeer niet zou hebben toegelaten, dan zou dat volgens de exploitant geleid hebben tot een drastische teruggang van de havengeldopbrengsten, passagiersvergoedingen en parkeergelden; en daarmee tot een aanzienlijke teruggang in het rendement. De exploitant heeft in 2006 gecijferd dat bij handhaving van de Ke-geluidszone in 2005 de opbrengsten van Rotterdam Airport met circa 2,3 miljoen euro zouden zijn verminderd.

Volgens recente berekeningen van de exploitant zal voor Rotterdam Airport, indien de luchthaven zich structureel moet houden aan de Ke-geluidszone van de Aanwijzing 2004, in de komende jaren structureel de opbrengst op jaarbasis ca. 3 miljoen euro lager uitkomen. Ten gevolge daarvan zullen volgens de exploitant de rentabiliteit op het totale vermogen en de rentabiliteit op het eigen vermogen sterk afnemen en mogelijk negatief worden, zullen de noodzakelijke nieuwe investeringen niet kunnen worden gerealiseerd en dreigt een neerwaartse spiraal; op termijn kan de continuïteit en levensvatbare exploitatie in gevaar komen.

In paragraaf 5.4.1. wordt nader ingegaan op de analyse.

Verruiming ten behoeve van extra overheidsvluchten

Bij alternatief 3 wordt alleen de actualisatie van de randvoorwaarden uitgevoerd, maar wordt geen extra ruimte geboden om de extra overheidsvluchten op Rotterdam Airport te accommoderen, een gevolg van de sluiting van Marinevliegkamp Valkenburg. Omdat overheidsvluchten niet door hem te reguleren zijn, zal dit volgens de exploitant resulteren in een vermindering van het aantal commerciële vliegtuigbewegingen. Rotterdam Airport genereert zijn inkomsten primair uit passagiersbewegingen en niet uit vliegtuigbewegingen. Het inpassen van de extra overheidsvluchten in de beschikbare geluidsruimte zal volgens de exploitant fors negatieve invloed hebben op de jaarlijkse inkomsten van Rotterdam Airport.

Een rekenvoorbeeld: In de geluidsruimte van de 627 extra overheidsvluchten in alternatief 4b ten opzichte van alternatief 3 passen bij benadering circa 960 vliegtuigbewegingen met een Fokker 50. Volgens de exploitant is het totaal van de inkomsten, op jaarbasis, van 960 vliegtuigbewegingen van een Fokker 50, uitgaande van een gemiddelde bezettingsgraad van 70%, ca 445.0000 euro hoger dan het totaal van de inkomsten uit de 627 overheidsvluchten. Het grote verschil in opbrengsten komt voort uit het feit dat het aantal passagiers met commerciële bewegingen (in het rekenvoorbeeld ca 16.800 vertrekkende passagiers) aanzienlijk hoger ligt dan bij de overheidsvluchten (ca 2.500 vertrekkende passagiers) en dat de commerciële passagiers gebruik maken van faciliteiten zoals parkeerterreinen, horeca (voor zover in beheer van Rotterdam Airport) en concessies. De inkomstenderving betreft volgens de exploitant alleen de directe inkomstenderving voor Rotterdam Airport. Inkomstenderving bij andere bedrijven zoals winkels, catering,

afhandeling, luchtvaartmaatschappijen en dergelijke zijn hierbij buiten beschouwing gelaten.

3.5 Brede economische betekenis

Economisch belang van de luchthaven, diverse studies

Het aanwijzingsbesluit Rotterdam Airport sluit aan op de visie zoals vastgelegd in de Luchtvaartnota. Rotterdam Airport is van regio overstijgend belang en draagt bij aan de internationale bereikbaarheid van Nederland. Als zakenluchthaven is Rotterdam Airport bijvoorbeeld van grote betekenis voor de (activiteiten rondom de) mainport Rotterdam evenals voor de internationale functies van Den Haag. Daarnaast heeft de luchthaven vanwege de ligging de voorkeur voor de meeste regeringsvluchten.

De beschikbaarheid van een (kwalitatief hoogwaardige) luchthaven wordt in de economische literatuur in het algemeen als positieve vestigingsplaatsfactor gekwalificeerd, met name voor wat betreft de vestiging van internationaal opererende en georiënteerde bedrijven.

In 2004 heeft Rand Europe in opdracht van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een studie uitgebracht getiteld Regionale luchthavens in Nederland; een raamwerk voor het bepalen van het maatschappelijk belang van regionale luchthavens in Nederland. Aan de orde komen milieuaspecten (geluid, emissies, externe veiligheid en gezondheid), werkgelegenheidseffecten, bedrijfs-economische situatie van de luchthaven en kosten geassocieerd met het niet bestaan van de luchthaven. In het onderzoek wordt geconcludeerd dat Rotterdam Airport een substantiële toegevoegde waarde heeft. Die toegevoegde waarde wordt bepaald door het saldo van het bedrijfsresultaat, werkgelegenheid en milieueffecten en reistijdwaardering en grondlasten.

In 2005 is in opdracht van de gemeente Rotterdam een studie uitgebracht waarin de economische betekenis van de aanwezigheid van de luchthaven voor de regionale ontwikkeling opnieuw is onderstreept, met de titel: Ontwikkelingsperspectieven Rotterdam Airport, Verkennend onderzoek naar de betekenis van de luchthaven voor de regio (Stratagem/Ecorys/Adecs). Hierin wordt onder andere gewezen op de Economische Visie 2020, uitgebracht door de Economic Development Board Rotterdam. In deze visie wordt de luchthaven van wezenlijk belang geacht voor de economische ontwikkeling van de stad Rotterdam en omgeving en de mainport Rotterdam. De ontwikkeling van de A13 Kennisboulevard en de kantoor- en bedrijvenlocaties bij Rotterdam Airport en Schieveen hangen nauw samen met de aanwezigheid van Rotterdam Airport. De luchthaven wordt daarbij, als luchthaven specifiek gericht op snelheid en gemak, aangemerkt als een belangrijke aanvulling op Schiphol.

In 2007 is in opdracht van de provincie Zuid-Holland een studie uitgevoerd met de titel Economische effecten en perspectief van regionale en kleine luchtvaart in Zuid-Holland (ECORYS/Stratagem). In deze studie wordt bevestigd dat de economie van de provincie Zuid-Holland een sterk internationaal karakter heeft. De provincie is zich hiervan bewust en wil de internationale concurrentiepositie dan ook verder versterken. Hiervoor is opereren in internationale netwerken noodzakelijk. In termen van economische prestaties blijft Zuid-Holland achter bij de rest van de Randstad. Om deze achterstand in te lopen is het nodig te investeren in een krachtige economische structuur en een optimaal vestigingsklimaat. Internationale bereikbaarheid is een van de elementen voor zo'n optimaal vestigingsklimaat. Rotterdam Airport heeft de ambitie om zich als zakenluchthaven verder te ontwikkelen. Hiervoor is ook een convenant met de Schiphol Group getekend. Rotterdam Airport heeft de laatste jaren een sterke groei doorgemaakt, met meer dan één miljoen passagiers vanaf 2005. De grenzen van de capaciteit (met name geluidsruimte) zijn nu echter bereikt. RA biedt nu een pakket aan van lijndiensten,

taxi- en zakenvluchten en les- en recreatieve luchtvaart. Indien er slots vrijkomen is bekend welke zakelijke bestemmingen kunnen worden toegevoegd aan het pakket. De overige luchtvaart is in Zuid-Holland van een zeer bescheiden omvang. Dit omvat recreatieve luchtvaart (micro-light, zweefvliegen) op een zevental locaties alsmede helikopters, die grotendeels zijn gerelateerd aan maatschappelijk relevante functie zoals politie en medische hulpverlening. De Zuid-Hollandse economie wordt gekenmerkt door een aantal clusters, die over het algemeen stuwend van karakter zijn. Deze clusters zijn dan ook aangewezen op internationale verbindingen. In termen van werkgelegenheid en toegevoegde waarde zijn er volgens de studie in totaal (direct en indirect) tussen de 1.600 en 2.800 arbeidsplaatsen aan Rotterdam Airport toe te rekenen, met een toegevoegde waarde van € 195 – 340 mln.

Bedrijven waarvoor RA het belangrijkste is komen uit de volgende sectoren: havengerelateerde sector, ontwerp en design, technologie en multinationals met hoofdkantoor in Nederland. Het bedrijfsleven geeft aan dat de aanwezigheid van de luchthaven goede zakelijke contacten mogelijk maakt. Bij het verliezen van de luchthaven zou in enkele gevallen verplaatsing van (delen van) het bedrijf naar Amsterdam of Londen aan de orde komen. Dit geldt vooral voor de havengerelateerde bedrijven en de multinationals. Als alternatieven voor Rotterdam Airport worden Brussel en vooral Schiphol genoemd.

De luchthaven blijkt meestal niet doorslaggevend bij het aantrekken van bedrijven, maar is wel belangrijk voor a. het bieden van exclusiviteit (belangrijk bij nieuwe bedrijven), b. clustervorming en netwerkfunctie, c. het langer vasthouden van bedrijven of onderdelen van bedrijven (bijvoorbeeld managementactiviteiten) en d. het bieden van een voordeelaspect bij herallocatie vanwege fusies en overnames. Uit de interviews in die studie is tevens naar voren gekomen dat enkele internationale bedrijven de afgelopen periode activiteiten van Londen naar Rotterdam hebben verplaatst vanwege de kostenvoordelen in Rotterdam en de goede verbinding met Londen. Het gaat hier om operationele activiteiten in de havensector. Het laatste deel van de studie gaat met name in op de toekomstige kansen van verdere groei als zakenluchthaven en de effecten daarvan op werkgelegenheid en inkomen.

In 2008 heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan Buck Consultants International aanvullend gevraagd een inschatting te geven van het verschil in economische betekenis tussen enerzijds het actualiseren en verruimen van de Ke-geluidszone teneinde het beoogde verkeer en het extra overheidsverkeer te kunnen accommoderen, en anderzijds het instandhouden van de ongewijzigde geluidszone van de Aanwijzing 2004, met de bijbehorende beperking in gebruik ten gevolge van toepassing van de actuele rekenvoorschriften en de actuele stand van routes, gebruik en vlootmix.

In hoofdstuk 5 (par 5.4.1) worden deze studie en de resultaten nader toegelicht.

4. Maatregelen ter beperking van milieuhinder

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk handelt over hinderbeperkende maatregelen en oplossings-richtingen. Zowel het Meest Milieuvriendelijk Alternatief als het advies van de Commissie Van Heijningen passeert de revue. Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief wordt in het vervolg van de toelichting als MMA aangeduid.

De Minister kiest niet voor het MMA als zodanig als voorkeursalternatief, omdat (nog) niet van alle maatregelen daarin is gebleken dat deze definitief uitgevoerd kunnen worden. In paragraaf 4.2 wordt daarop nader ingegaan.

De maatregelen uit het MMA die uitvoerbaar zijn, zijn deels al gerealiseerd, deels in gang gezet en deels nog nader in onderzoek. Voor zover de maatregelen uit het MMA ook tot uitvoering zullen komen zijn de effecten af te lezen onder alternatief 6b van het MER, waarbij met name de luchtkwaliteit nog enige verbetering laat zien ten opzichte van alternatief 4c.

Naast de door de exploitant in het MMA beschouwde maatregelen komen meer maatregelen in aanmerking om bij te dragen aan hinderbeperking. Diverse oplossingsrichtingen zijn opgenomen in het advies aan de Minister van Verkeer en Waterstaat dat in oktober 2008 op verzoek van de Minister is uitgebracht door Gedeputeerde Van Heijningen van de provincie Zuid-Holland. Dit advies is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de Wethouders Boedhoe (Lansingerland), Haan (Schiedam) en Harbers (Rotterdam).

In hoofdstuk 5 wordt, mede op basis van de maatregelen beschreven in dit hoofdstuk, de keuze voor het besluit toegelicht. Die keuze hangt samen met het uitvoeren van realiseerbare en effectieve maatregelen uit het Vervolg advies draagvlak aanwijzingsprocedure Rotterdam Airport van Gedeputeerde Van Heijningen.

Slaapverstoring

Ten behoeve van de aanwijzing is in het kader van het MER een ex ante analyse ten aanzien van slaapverstoring uitgevoerd. Op dit onderzoek is naar aanleiding van het bestuurlijk overleg met de regio een second opinion gevraagd aan het RIVM. In paragraaf 5.4.2 valt ten aanzien van het slaapverstoringsonderzoek te lezen dat het RIVM geconcludeerd heeft dat de gehanteerde methodiek voldoet aan de eisen van het MER en met name een goed beeld geeft met betrekking tot de vergelijking van de alternatieven.

De Minister zal in overleg en samen met betrokken partijen in het kader van de op grond van artikel 7.39 Wet milieubeheer voorgeschreven evaluatie van de milieugevolgen van het besluit een jaar na inwerkingtreding van het besluit een ex post belevingsonderzoek uitvoeren toegespitst op de slaapverstoring in de Rotterdamse regio. De uitkomsten van het onderzoek kunnen besproken worden in de Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Rotterdam of de opvolger daarvan.

4.2. Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) in het MER

Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

De MMA-alternatieven in het MER behelzen het actualiseren van de Ke-geluidszone en het verruimen van de randvoorwaarden voor de extra overheidsvluchten, vergezeld van maatregelen om de negatieve milieueffecten daarvan zoveel mogelijk te beperken. De beide alternatieven 6a en 6b vertegenwoordigen de MMA-variant van de respectievelijke alternatieven 4b (voorkeursvariant van de exploitant) en 4c (basis voor het besluit).

Met name op verzoek van de regio is voor dit MER een groot aantal voorstellen

beoordeeld op wenselijkheid en haalbaarheid, mede om als onderdeel van het meest milieuvriendelijk alternatief de negatieve effecten voor geluid en luchtkwaliteit zoveel mogelijk te beperken. Diverse maatregelen zijn niet door de exploitant opgenomen in het meest milieuvriendelijk alternatief omdat ze niet (zonder meer) mogelijk zijn dan wel omdat de exploitant niet degene is die uitvoering kan geven aan die oplossingsrichtingen. In het MER staan de overwegingen uitvoerig beschreven.

Het MMA bevat wel de volgende maatregelen die de exploitant realistisch en geschikt acht:

1. Bouwen van een extra geluidswal

Uit contacten met omwonenden, met name uit Schiebroek maar ook bij andere luchthavens, blijkt dat vliegtuiggeluid op de grond, afhankelijk van de weersomstandigheden, als bron van geluidshinder wordt ervaren. Reden voor Rotterdam Airport om een geluidswerende kantorenwal als onderdeel van het meest milieuvriendelijk alternatief te presenteren. Grondgeluid is overigens niet opgenomen in de rekenvoorschriften, zodat de maatregel geen invloed heeft op berekende geluidscontouren. Uit onderzoek bij Schiphol blijkt dat het onder bepaalde omstandigheden mogelijk is grondgeluid terug te dringen door een S-vormige constructie van ongeveer 15 meter hoog op een afstand van 250 meter van de baan aan te leggen. Een reductie van het grondgeluid met 3 tot 5 dB zou met zo'n constructie mogelijk zijn. Uitvoering in de vorm van kantoren maakt de financiering realistisch. De locatie die nabij Rotterdam Airport het meest in aanmerking komt is aan de oostzijde van de luchthaven (nabij kop 24) parallel aan de baan bij Schiebroek. De maximale lengte zou ongeveer 900 meter bedragen. Volgens de exploitant is nader onderzoek nodig naar plaats, lengte, financiële haalbaarheid, eigendomsverhoudingen, externe veiligheid en ruimtelijke ordening.

2. Exploitatiemaatregelen om geluidsbelasting te beperken

Het gaat met name om het beperken van hinder door nachtvluchten. Deze nachtvluchten wil Rotterdam Airport verder beperken door het stapsgewijs (verder) verhogen van toeslagen voor nachtvluchten en het verhogen van toeslagen specifiek voor lawaaiige toestellen. De milieueffecten van die maatregelen zijn niet gekwantificeerd omdat de grootte van het effect moeilijk is in te schatten.

De toeslagen voor nachtvluchten worden sinds april 2008 in drie jaarlijkse stappen verhoogd: van de oorspronkelijke 33-100% toeslag, afhankelijk van tijdstip in de nacht, zal de toeslag stijgen tot 100-200% in 2010. Om de naar verwachting meer prijsgevoelige vluchten met kleine toestellen verder te ontmoedigen, is ook het minimumgewichtstarief verhoogd.

Ook is met de luchtvaartmaatschappijen intensief overleg gevoerd over vertragingen. Als uitkomst is onder andere een lijndienst aangepast die regelmatig met vertraging arriveerde in de late avond. Oorzaken van de vertragingen liggen volgens de maatschappijen overigens vaak buiten hun beslissingsbevoegdheden: weersomstandigheden, capaciteit op de luchthaven van vertrek en capaciteit in de lucht. Evengoed gaven de luchtvaartmaatschappijen aan ook in hun eigen belang vertragingen zoveel mogelijk te zullen voorkomen.

Verminderen van de geluidsbelasting door via acquisitie, exploitatie en tarieven lawaaiige toestellen te weren, is een maatregel die Rotterdam Airport al met succes toepast. Resultaat is dat alle lijndienstvluchten op de luchthaven worden uitgevoerd met zogeheten 'hoofdstuk 4' toestellen, de categorie stilste vliegtuigen van dit moment. Aanvullend hierop verhoogt Rotterdam Airport de toeslagen voor toestellen die niet aan die kwalificatie voldoen stapsgewijs van vijftig naar honderd procent. Ook de toeslagen voor de meest lawaaiige toestellen worden verhoogd.

Rotterdam Airport acht de genoemde exploitatiemaatregelen een realistische en haalbare uitkomst van het overleg met de regio. Ook al zijn de gevolgen voor de geluidsbelasting in de gehanteerde rekenmodellen niet op voorhand aantoonbaar, presenteert de luchthaven

deze maatregelen daarom toch als onderdeel van het meest milieuvriendelijk alternatief. De luchthaven is al tot implementatie van deze maatregelen overgegaan.

3. Verbeteren van de bereikbaarheid van de luchthaven per openbaar vervoer

Onderzochte maatregelen zijn een Airportshuttle van station Meijersplein van Randstadrail naar de luchthaven, upgradering van de bestaande bus 33 tussen de luchthaven en station Rotterdam Centraal. Beide maatregelen zijn in gang gezet. Het effect op de luchtkwaliteit is in het MER opgenomen.

4. Uitfasen van sterk vervuilende vliegtuigen

Weren van de meest vervuilende type toestellen van de kleine luchtvaart wordt beoordeeld als een effectieve en haalbare maatregel om bij te dragen aan een betere luchtkwaliteit rond Rotterdam Airport. De effecten zijn in het MER berekend voor de situatie in 2015. Rotterdam Airport stelt voor deze maatregel als onderdeel van het meest milieuvriendelijk alternatief uit te voeren.

5. Aanplanten van bomen

Deze maatregel zorgt voor het afvangen van fijnstof en stikstofdioxide en de exploitant beoordeelt dit als een haalbare en effectieve maatregel om de concentraties in de lucht te beperken. De bomen leveren bovendien een compensatie voor de toegenomen CO₂-uitstoot. Op dit moment zijn onvoldoende gegevens beschikbaar om de precieze effecten van deze maatregel betrouwbaar te berekenen. De algemene indicatie is dat de effecten positief zijn. Om die redenen stelt Rotterdam Airport als onderdeel van het meest milieuvriendelijk alternatief voor tweeduizend bomen rond de luchthaven aan te planten. De exploitant heeft al initiatieven genomen.

De in het MMA opgenomen maatregelen waren deels al in het MER van 2006 onderzocht en zijn deels nieuw als element van het resultaat van het onderzoek naar mogelijke oplossingsrichtingen - en haalbaarheid daarvan - in het advies van Gedeputeerde van Heijningen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Het MMA bevat alleen de maatregelen waarvoor de exploitant (deel)verantwoordelijk is en die de exploitant realistisch uitvoerbaar acht. De overige voorstellen van mogelijke oplossingsrichtingen in het advies van Van Heijningen zijn ofwel niet mogelijk/effectief gebleken of reiken volgens de exploitant verder dan de verantwoordelijkheid/mogelijkheden van de exploitant en/of verder dan de reikwijdte van deze aanwijzing.

Reactie op de MMA-maatregelen

Niet van alle maatregelen uit het MMA kan in dit stadium al eenduidig worden vastgesteld dat ze uitgevoerd kunnen en zullen worden. Van de geschetste maatregelen worden enkele reeds uitgevoerd, zoals de exploitatiemaatregelen die genomen worden met het oog op het beperken van het nachtgebruik (tarieven, overleg met luchtvaartmaatschappijen). Ook wordt al invulling gegeven aan de geschetste maatregelen ten behoeve van het uitfasen van oude, vervuilende toestellen en ter verbetering van het openbaar vervoer; zo is de Airport Shuttle (lijn 33) al in 2007 opgewaardeerd en heeft de Stadsregio Rotterdam de shuttleverbinding met Randstadrail opgenomen in de concessie-eisen voor het openbaar vervoer na 2009. Ook heeft de exploitant al initiatieven genomen om 2000 extra bomen te planten.

De Minister verzoekt de exploitant om alle MMA-maatregelen, voor zover uitvoerbaarheid al is aangetoond, conform het bovenstaande te realiseren.

De Minister constateert dat met het teruglopen van het aantal nachtbewegingen in 2008 ten opzichte van voorgaande jaren, de in gang gezette maatregelen al vruchten lijken af te werpen. De Minister verzoekt de exploitant het ontmoedigen van nachtgebruik in haar exploitatiebeleid in de komende jaren voort te zetten.

Enkele van de MMA-maatregelen zijn ook opgenomen in het advies van de Commissie Van Heijningen. In paragraaf 4.3. en 4.4 wordt hierop nader ingegaan.

4.3 Commissie Van Heijningen en oplossingsrichtingen

In deze paragraaf vindt u een reactie op de oplossingsrichtingen die staan opgenomen in het advies van Gedeputeerde Van Heijningen, opgesteld in samenwerking met de wethouders van Lansingerland, Rotterdam en Schiedam.

In onderstaande schematische weergave staan de oplossingsrichtingen uit het advies opgesomd. Deze mogelijke oplossingsrichtingen zijn bovenal gericht op hinderbeperking, deels in het bijzonder voor de nacht. Voor de complete tekst van het advies en de toelichting bij de oplossingsrichtingen wordt u verwezen naar het rapport "Vervolg advies draagvlak aanwijzingsprocedure Rotterdam Airport".

<i>Oplossingsrichtingen in Vervolg advies draagvlak aanwijzingsprocedure RA</i>		<i>Vervolgactie voorgesteld in advies</i>	<i>Opgenomen in het MMA advies</i>
Verminderen aantal vliegtuigbewegingen in de nacht			
1	Terugdringen vertragingen lijnvluchten	X	X
2	Beperken zakenvluchten die 's nachts moeten uitwijken naar Rotterdam Airport	X	
3	Verminderen aantal positievluchten door wijziging stationering/onderhoud		
4	Mogelijkheden beperking nachtgebruik	X	
5	Verhogen toeslagen periode 23.00-07.00u	X	X
Verminderen geluidsbelasting			
6	Microklimaat	X	
7	Aanpassen vliegprocedures	op lange termijn	
8	Beperken grondgeluid	X	X
9	Verminderen Reverse Thrust		
10	Taxiën met minder motoren		
11	Discrimineren naar geluidsniveau van vliegtuig	X	
Verbeteren meet / monitoringssystematiek			
12	Nieuwe meet- en rekensystematiek geluidsbelasting	X	
13	Monitoring geluidsbelasting en communicatie daarover met omgeving	X	
Flankerend beleid			
14	Flankerend beleid – hinderbeperkende maatregelen	X	
15	Flankerend beleid – OV-ontsluiting	X	X
16	Flankerend beleid – communicatie	X	
<i>Wel in MMA, niet in Vervolg advies</i>			<i>Opgenomen in het MMA</i>
Uitfaseren van sterk vervuilende vliegtuigen			X
Aanplanten van bomen			X

Voor een volledig inzicht zijn onderin in het overzicht ook twee van de vijf maatregelen opgenomen die door de exploitant in het MMA zijn onderzocht, maar niet in het advies van de Commissie Van Heijningen. Deze twee maatregelen zijn in paragraaf 4.2. toegelicht en de exploitant geeft aan beide te realiseren.

Voor de complete tekst van het advies van de Commissie Van Heijningen wordt u verwezen naar het rapport Vervolg advies draagvlak aanwijzingsprocedure Rotterdam Airport (oktober 2008; auteurs: gemeente Rotterdam, gemeente Lansingerland, gemeente Schiedam en provincie Zuid-Holland).

Op basis van de analyses en verkregen inzichten worden in het advies diverse oplossingsrichtingen als uitvoerbaar en mogelijk effectief beschouwd. Ten aanzien van deze oplossingsrichtingen worden voorstellen gedaan over vervolgacties. Enkele zijn al gerealiseerd.

Van sommige maatregelen wordt in het advies geconcludeerd dat uitvoering niet haalbaar is en/of niet effectief. Deze richtingen worden niet verder onderzocht en ontwikkeld.

4.4 Uitvoerbare en effectieve oplossingen

De Minister onderschrijft de analyses die aan het advies ten grondslag liggen. Ten aanzien van de oplossingsrichtingen die haalbaar en effectief worden geacht, zullen de ideeën zoveel als mogelijk worden overgenomen. Onder de beschrijving van de MMA-maatregelen in paragraaf 4.2 is al op enkele maatregelen nader ingaan.

Sommige maatregelen worden al gerealiseerd (bijv. hogere nachttarieven, overleg met luchtvaartmaatschappijen over vertragingen), voor andere geldt dat voorbereidingen worden getroffen of pas op termijn mogelijkheden bestaan (bijv. stapsgewijs hogere tarieven, micro-klimaat-onderzoek door LVNL). En tenslotte moet voor sommige elementen, conform het advies, nog nader onderzoek plaatshebben dan wel afstemming plaatsvinden met de partners, alvorens definitieve keuzes te kunnen maken over de aanpak (bijv. beperken nachtgebruik, verminderen grondgeluid, nieuwe meet- en rekensystematiek, monitoring gemeten geluid, flankerend beleid/hinderbeperking/openbaar vervoer).

Reactie op het advies

Met het herzien van het milieueffectrapport en de keuze voor een nieuwe variant (alternatief 4c) door het rijk, in combinatie met de initiatieven om nachtelijk gebruik terug te brengen, is door het rijk gehoor gegeven aan de belangrijkste aandachtspunten die in het bestuurlijk overleg over het voorontwerp in 2007 zijn aangegeven. Met de voorgestelde wijziging van het aanwijzingsbesluit, in combinatie met de exploitatiemaatregelen gericht op het terugdringen van het nachtgebruik, wordt niet langer een extra belasting van de nachtperiode voorzien.

De eerste tekenen van effect van de aangedragen oplossingsrichtingen zijn zichtbaar. Rotterdam Airport heeft in 2008 de tarieven voor nachtgebruik verhoogd en heeft voor de komende jaren verdere verhogingen aangekondigd. Ook heeft Rotterdam Airport afgelopen jaar het overleg met de luchtvaartmaatschappijen geïntensiveerd met het doel het percentage vertragingen op lijndienstverbindingen terug te brengen, met name op die diensten waar vertraging tot extra beslag op de nachtperiode leidt. De effecten van die maatregelen zijn niet eenduidig vast te stellen, feit is wel dat in het gebruiksjaar 2008 slechts 655 vliegtuigbewegingen in de nachtperiode hebben plaatsgevonden, een aanzienlijke verbetering afgezet tegen de beide voorgaande gebruiksjaaren (resp. 927 en 930 nachtbewegingen in 2006 en 2007).

Het is van belang om in de praktijk te blijven sturen op de uitgangspunten van het aanwijzingsbesluit. Ook de overheid als gebruiker van de luchthaven blijft inzetten op terughoudend nachtelijk gebruik. Het nachtelijke gebruik zal blijvend worden gemonitord,

teneinde tijdig maatregelen te kunnen nemen om mogelijk ongewenste ontwikkeling hierin bij te sturen. Deze monitor zal onder regie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat nader worden uitgewerkt, conform het advies, waarbij aan de Commissie Milieuhygiëne Luchthaven Rotterdam (CMLR) zal worden gerapporteerd.

Met de afspraken tussen Rotterdam Airport en de luchtvaartmaatschappijen om vertragingen van lijnvluchten verder tegen te gaan en het daarmee geboekte resultaat blijkt door goed overleg reeds veel winst te behalen.

In lijn met het advies van de Commissie Van Heijningen zullen scherpe afspraken gemaakt worden met of door alle betrokken partijen van het bestuurlijk overleg binnen de bestaande randvoorwaarden waarbinnen Rotterdam Airport moet opereren. In het advies worden ook diverse mogelijkheden geschetst om nachtgebruik te begrenzen. In geval van keuze voor maximering is volgens het advies de wijze waarop nog niet evident; zowel in geval van een nachtzone als in geval van een maximum aantal bewegingen bestaan materiële voor- en nadelen evenals juridische risico's.

Met inachtneming van het advies zal de Minister in goed overleg met de bestuurlijke partners in de regio en met Rotterdam Airport een afsprakenkader vaststellen, in de vorm van een convenant, teneinde zoveel als mogelijk aan de wens tegemoet te komen om het nachtelijk gebruik te beperken.

Hieronder volgt puntsgewijs - in de vier sporen die het advies hanteert - een korte reactie per aangedragen oplossingsrichting.

- ***Verminderen aantal vliegtuigbewegingen in de nacht***

1. Het terugdringen van vertraagde lijnvluchten is hierboven reeds benoemd. Stappen zijn al gezet. Het is zaak de ontwikkeling nauwgezet te monitoren en de slotcoördinator hierbij te betrekken. De Minister zal verzoeken aan Rotterdam Airport om samen met de slotcoördinator dit nauwkeurig te blijven volgen en waar nodig bij te sturen. Indien zij aangeven dat dit onvoldoende effect heeft kunnen zij de Minister verzoeken om aanvullende maatregelen te overwegen.

2. Het aspect van de zakenvluchten met bestemming Schiphol zal in de monitoring worden betrokken en de mogelijkheden over afspraken zullen nader worden bezien in het licht van de juridisch mogelijkheden en de bestaande afspraken in de Schipholconvenanten.

3. Ten aanzien van het verminderen van positievluchten in de randen van de nacht wordt in het advies geconcludeerd dat het stationeren van vliegtuigen op Rotterdam Airport per saldo geen voordeel op het gebied van hinderbeperking zal opleveren. Mocht op basis van een door de CMLR aan de DCMR te verzoeken onderzoek naar de effecten van type vliegtuigen en tijdstip van positievluchten op de slaapverstoring, blijken dat daarop gebaseerde maatregelen effectief zouden kunnen bijdragen aan de hinderbeperking, dan zullen de mogelijkheden van die maatregelen verder worden bezien.

4. Wat betreft reguleringsmogelijkheden om het nachtelijk gebruik van de luchthaven te beperken kiest de Minister voor een strak afsprakenkader (convenant). Een dergelijk kader kan tevens afspraken bevatten over monitoring, periodieke rapportages en mogelijke verbeteracties.

Bij de uitvoering van het aanwijzingsbesluit zal de Minister een kader hanteren om de omgeving voldoende zekerheid te bieden dat er inzicht en toezicht is op het aantal nachtvluchten. De invoerset ten behoeve van het MER-alternatief dat de basis vormt voor het voorontwerp (alternatief 4c, met 849 nachtbevingen) is het uitgangspunt. Uitgaande van dit aantal zal het nachtelijk gebruik – in aansluiting op het vigerende aanwijzingsbesluit en het daarop gebaseerde handhavingsvoorschrift – blijvend worden gemonitord teneinde tijdig maatregelen te kunnen nemen om mogelijk ongewenste ontwikkelingen hierin bij te sturen. Deze monitor zal onder regie van het Ministerie worden

uitgevoerd, waarbij aan de Commissie Milieuhygiëne Luchthaven Rotterdam - of de opvolger daarvan - zal worden gerapporteerd. De monitor zal maandelijks worden uitgevoerd en worden afgezet tegen een maandelijkse prognose op basis van het genoemde jaartotaal.

5. Het verhogen van de toeslagen op de tarieven van Rotterdam Airport in de nachtelijke periode wordt reeds door de exploitant gefaseerd over de komende drie jaren uitgevoerd. Daarmee wordt deze maatregel uit het advies uitgevoerd.

- ***Verminderen geluidsbelasting***

6. Ten aanzien van microklimaataanpak van aankomst- en vertrekroutes wordt in het advies geconcludeerd dat de mogelijkheden hiervan beperkt zijn om bebouwde gebieden te ontzien en nader microklimaatonderzoek nodig is. De Minister zal aan een terzake deskundig instituut (zoals LVNL of NLR) het verzoek doen inzicht te verschaffen met betrekking tot de haalbaarheid van microklimaat-aanpak rondom Rotterdam Airport.

7. Ook is meer inzicht nodig in de mogelijkheden van het hanteren van een Continuous Descent Approach (CDA) op Rotterdam Airport, mede ook in relatie tot de optimalisering van het luchtruim Schiphol. De Minister zal aan een terzake deskundig instituut (zoals LVNL of NLR) het verzoek doen om op deze punten nadere inzichten te verschaffen.

8. De effectiviteit van maatregelen om grondgeluid te beperken moet nog worden onderzocht. De Minister onderschrijft het voorstel om Rotterdam Airport de optimale oplossingrichting hiervoor te laten onderzoeken en de effectiviteit te toetsen. De Minister verzoekt de exploitant van de luchthaven om aan de CMLR over de mogelijkheden en de haalbaarheid te rapporteren zodra deze informatie beschikbaar is.

9/10. Het beperken of verbieden van de reverse-thrust door vliegtuigen bij de landing en het taxiën van vliegtuigen met minder motoren blijkt op basis van de rapportage niet haalbaar. Het is goed dat deze zijn verkend, maar ze zullen in lijn met het advies niet verder worden beschouwd.

11. Het onderscheid maken naar geluidsniveau van vliegtuigen maakt inmiddels reeds deel uit van het tarief- en acquisitiebeleid van de exploitant en is daarmee een waardevolle bijdrage aan het pakket van afspraken in het kader van het ontwerp aanwijzingsbesluit.

- ***Verbeteren meet- en monitoringsystematiek***

12. In het advies wordt geconstateerd dat de huidige handhaving is gebaseerd op methodieken zoals die eerder voor Schiphol zijn ontwikkeld, en derhalve zijn toegesneden voor luchthavens met meerdere start- en landingsbanen. Opgemerkt dient te worden dat eind 2008 door de Eerste Kamer een nieuw wettelijk kader is vastgesteld voor de regionale luchthavens. Het bijbehorende Besluit burgerluchthavens (BBL) gaat uit van een grenswaarde voor geluidbelasting voor twee handhavingpunten bij de baan (aan beide hoofden van de baan één punt in het verlengde van middellijn). Daarnaast op elke locatie waar hetzij woonbebouwing met een aaneengesloten karakter is gelegen of in de nabijheid van de geluidcontour van de 56 dB(A) Lden, één handhavingspunt met een grenswaarde voor geluidbelasting.

Een dergelijke methodiek kan tegemoet komen aan de intentie van het advies en biedt de ruimte om tot een nadere optimalisatie van de handhavingpunten in de betreffende omgeving van de luchthaven te komen. Bij de implementatie van dit stelsel kan bijvoorbeeld in overleg met de CMLR worden gezien hoe we dit stelsel voor Rotterdam nader vorm kunnen geven.

13. De Minister onderschrijft het advies om te onderzoeken of er behoefte is aan meer informatie ten aanzien van de geluidbelasting en meer communicatie hierover met de

omgeving. De Minister zal de CMLR verzoeken hierover een nader advies uit te werken. Aan de hand van dit advies kunnen acties worden bepaald en vastgesteld.

- **Flankerend beleid**

14. In het advies wordt verzocht om te bezien wat de mogelijkheden zijn voor hinderbeperkende maatregelen in de nabijheid van enkele specifieke wijken die te maken hebben met een hoge mate van cumulatie van hinder.

De regio wordt naast de aanwijzingsprocedure met betrekking tot Rotterdam Airport geconfronteerd met de (positieve en negatieve) effecten van diverse andere ontwikkelingen (zoals A4 Delft-Schiedam, spoor Rijswijk-Schiedam, A13/A16/A20). De geluidseffecten van deze ontwikkelingen worden in beeld gebracht. De Minister zal rekening houden met geluidscumulatie afkomstig van diverse bronnen in de directe omgeving en in gevallen van zware geluidsbelasting ruimhartig bezien welke maatregelen hiervoor mogelijk zijn. Hierbij zal ook rekening houden met de toekomstvastheid en kosteneffectiviteit hiervan. Opties als geluidsschermen en geluidsreducerend asfalt zullen mede op hun geluidsreducerend effect worden bezien. Waar mogelijk zullen deze maatregelen in de OTB-fase (Ontwerp Tracébesluit) van het project worden vastgesteld, in overleg tussen partijen en binnen de beschikbare budgetten. Over aanleg en financiering van bovenwettelijke voorzieningen zullen in voorkomend geval separate afspraken moeten worden gemaakt.

15. Goede landzijdige bereikbaarheid van luchthavens is een belangrijke randvoorwaarde. Het verbeteren van de OV-ontsluiting past daarbij, zowel vanuit het oogpunt van bereikbaarheid- als milieuoverwegingen. De inpassing van een aparte shuttleverbinding tussen de luchthaven en Randstadrail is eerder meegenomen in de aanvulling op het MER van 2006 vanuit milieuoverwegingen (compensatie luchtkwaliteit). In die aanvulling is destijds ook de upgrading van bus 33 voorgesteld.

Deze maatregelen worden volgens het herziene MER ingezet vanuit bereikbaarheidsoogpunt. De Airport Shuttle (lijn 33) is in 2007 opgewaardeerd en de shuttleverbinding met Randstadrail heeft de stadregio Rotterdam opgenomen in de concessie-eisen voor het openbaar vervoer na 2009. Recentelijk is er bovendien een directe busverbinding met de luchthaven vanuit Schiedam en Rotterdam-Noord bijgekomen, alsmede een op de vliegtijden aansluitende busverbinding met de grotere hotels in de stad.

In de uitwerking van de gebiedsagenda's in het kader van het MIRT zal de integrale gebiedsopgave in samenhang worden bezien.

16. De Minister onderschrijft tenslotte ook de wens voor een structureel bestuurlijk overleg tussen regio en rijk als bevoegd gezag voor Rotterdam Airport. Periodieke uitwisseling van voortgangsinformatie en ideeën, maar ook van standpunten en overwegingen komen het wederzijds begrip en de communicatie op alle niveaus ten goede. Vorm en frequentie moeten nader worden bepaald, mede in relatie tot de uitwerking van de taakgebieden en werkwijze van de nieuwe Commissie Regionaal Overleg (CRO) onder de nieuwe wetgeving van RBML. Uitwerking van een overlegstructuur zal in die context en in samenspraak met alle betrokken partijen worden afgestemd.

5. Aanwijzingsbesluit 2009: effecten en overwegingen

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de effecten beschreven van het alternatief dat de basis vormt voor het besluit en de overwegingen van de Minister van Verkeer en Waterstaat die aan dit besluit ten grondslag liggen.

In paragraaf 5.2 wordt het verzoek van de initiatiefnemer herhaald.

In paragraaf 5.3 worden in hoofdlijnen de overwegingen opgesomd van de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

In paragraaf 5.4 staan de belangrijkste effecten van de keuze voor MER-alternatief 4c beschreven en de overwegingen van het bevoegd gezag die ten grondslag liggen aan het Besluit. In de overwegingen worden economische en milieu-effecten betrokken. Wat betreft de milieueffecten wordt op hoofdpunten een vergelijking opgenomen van de verschillen tussen het alternatief waarop het besluit is gebaseerd en die van het voorkeursalternatief van de exploitant.

5.2 Verzoek van de initiatiefnemer

In zijn verzoek tot wijziging van het aanwijzingsbesluit Rotterdam Airport vraagt de exploitant:

1. De herintroductie van de mogelijkheid tot het accommoderen van regeringsvluchten tussen 23.00u en 7.00u.
2. Het aanpassen van de Ke-geluidszone conform zijn voorkeursalternatief (alternatief 4b), namelijk
3. actualiseren van de Ke-geluidszone. Volgens de exploitant is dat noodzakelijk ter correctie van geconstateerde (technische) onvolkomenheden in de berekende Ke-geluidszone van de vigerende aanwijzing 2004 en de aanpassing aan de uitbreiding van de verkeersbegeleiding met een tweede instrument landing system (ILS); en
4. Verruimen van de Ke-geluidszone opdat extra overheidsvluchten kunnen worden afgewikkeld die door de sluiting van het Marinevliegveld Valkenburg niet meer geaccomodeerd kunnen worden op Valkenburg.

Ten aanzien van dit verzoek overweegt het bevoegd gezag als volgt.

5.3 Besluit en overwegingen

De exploitant wil de Ke-geluidszone aangepast zien aan de actuele stand van zaken en regelgeving voor het berekenen van geluidsbelasting voor de omgeving, teneinde normaal te kunnen functioneren en het destijds als uitgangspunt voor de Aanwijzing 2004 voorziene verkeer te kunnen (blijven) accommoderen. Derhalve zijn alle aanpassingen conform de stappen in de MER-alternatieven 2 en 3 volgens de exploitant noodzakelijk. Ook wil Rotterdam Airport om maatschappelijke redenen kunnen voldoen aan het verzoek om het extra overheidsverkeer te accommoderen dat voorheen via Marinevliegveld Valkenburg werd afgewikkeld; daartoe vraagt de exploitant extra geluidsruimte zowel op de dag als in de nacht, conform alternatief 4b.

De Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer kiezen alternatief 4c uit het MER als basis voor het besluit over de aanwijzing.

Actualisering en verruiming

De exploitant vraagt actualisering van de geluidszone vanwege de gewijzigde omstandigheden en verruiming voor het extra overheidsverkeer ten gevolge van de sluiting van Marinevliegveld Valkenburg

In de afgelopen jaren is gebleken dat Rotterdam Airport binnen de 35 Ke-geluidszone (bijlage E) van de Aanwijzing 2004 minder vliegtuigbewegingen kan laten plaatsvinden dan destijds bij het vaststellen van de geluidszone was bedoeld. In MER-alternatief 4c worden de berekeningen voor de Ke-geluidszone geactualiseerd conform dat deel van het verzoek van de exploitant. Met inachtneming van de positieve en negatieve effecten van die actualisering wordt geoordeeld dat het wenselijk is om de exploitant in de gelegenheid te stellen het eerder toegezegde verkeer bij benadering te kunnen blijven accommoderen. Deze overwegingen worden in paragraaf 5.4 nader toegelicht.

Op grond van de maatschappelijke betekenis van overheidsvluchten enerzijds en de bedrijfsmatige belangen van de luchthaven anderzijds wordt het redelijk geacht geluidsruimte toe te voegen teneinde het extra overheidsverkeer te kunnen accommoderen dat ten gevolge van de sluiting van Marinevliegkamp Valkenburg naar Rotterdam Airport is overgeheveld. De toegekende verruiming is niet volledig conform het verzoek van de exploitant.

Zonder de verzochte verruiming van de Ke-geluidszone kan volgens de exploitant niet worden voldaan aan de extra capaciteitsvraag voor wat betreft de overheids-vluchten. Bij de berekening van de geluidszone van de Aanwijzing 2004 is immers slechts in beperkte zin rekening gehouden met overheidsvluchten. Overheidsvluchten werden in deze regio met name ook uitgevoerd op Marinevliegkamp Valkenburg.

In het voorkeursalternatief van de exploitant is een verruiming van de Ke-geluidszone opgenomen met 527 extra bewegingen op de dag (tussen 07.00u en 23.00u) en 100 extra bewegingen in de nacht (tussen 23.00u en 07.00u). Deze verruiming van het aantal nachtbewegingen heeft met name gevolgen voor de slaapverstoring. Uit bestuurlijk overleg over het voorontwerp in april 2007 bleek dat in de regio met name zorgen bestonden ten aanzien van de (extra) nachtbewegingen en de mate van (extra) slaapverstoring.

De Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer nemen deze zorgen zeer serieus. Met het oog hierop is op verzoek van het bevoegd gezag in het MER 2008 een nieuw alternatief (4c) uitgewerkt. In dat alternatief wordt ten behoeve van het accommoderen van extra overheidsvluchten geluidsruimte toegevoegd voor 627 vliegtuigbewegingen overdag. Er is voor gekozen een additioneel alternatief op te nemen waarbij enkel geluidsruimte wordt toegevoegd voor extra bewegingen overdag en geen extra ruimte wordt toegekend voor extra nachtbewegingen. De ontwikkeling van dit nieuwe alternatief (4c) is gebaseerd op de wens om:

- a. tegemoet te komen aan de zorgen van de regio met betrekking tot (voorziene toename van) het aantal nachtbewegingen op Rotterdam Airport; en tevens
- b. de exploitant in staat te stellen het verkeer af te wikkelen dat in het voorkeursalternatief van de exploitant wordt beoogd.

Met name de beide adviezen van Gedeputeerde Van Heijningen, tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de drie wethouders van de omliggende gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam, hebben de bouwstenen aangedragen om dat alternatief mogelijk te maken.

Op verzoek van de Minister van Verkeer en Waterstaat heeft Gedeputeerde Van Heijningen van de provincie Zuid-Holland in 2007 en 2008 twee verkenningen uitgevoerd naar oplossingsrichtingen die in het kader van de aanwijzings-procedure het draagvlak in de regio zouden kunnen versterken. In samenwerking met de bestuurlijke partijen uit de regio heeft Gedeputeerde Van Heijningen een advies uitgebracht waarin uiteenlopende oplossingsrichtingen worden voorgesteld om bovenal het knelpunt van de geluidsbelasting aan te pakken en met name de hinder in de (randen van de) nacht terug te dringen. De oplossingsrichtingen zijn door een werkgroep met de provincie Zuid-Holland, de gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam, de exploitant van de luchthaven Rotterdam Airport en de Ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Verkeer en Waterstaat in gezamenlijkheid opgesteld, op haalbaarheid onderzocht en uitgewerkt.

Bij aanvullende richtlijnen voor het MER (mei 2008) is de initiatiefnemer verzocht om in het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) alle implementeerbare maatregelen uit het advies van Gedeputeerde Van Heijningen te overwegen en deze op haalbaarheid en effecten te onderzoeken.

Sommige van deze voorgestelde maatregelen waren direct gericht op het reduceren van het aantal nachtvluchten. Dit betreft bijvoorbeeld het terugdringen van vertragingen bij lijndiensten en het verhogen van tarieven voor vliegtuigbewegingen in de nachtelijk uren. Deze maatregelen zijn deels al gerealiseerd en volgens de laatste inzichten lijken ze ook al effectief te zijn. In het gebruiksjaar 2008 is het aantal nachtbewegingen substantieel teruggelopen ten opzichte van de beide voorgaande jaren: 655 in 2008 in vergelijking met 930 in 2007 en 927 in 2006. Vanzelfsprekend kunnen ook andere factoren hierop van invloed zijn geweest. Het is derhalve niet zonder meer zeker dat deze trend zich voortzet, maar de ingezette maatregelen in combinatie met de gesignaleerde ontwikkeling versterken zeker het vertrouwen in de mogelijkheden en effectiviteit van de diverse oplossingsrichtingen.

Ook de overheid zal zich blijven inzetten om het aantal nachtbewegingen beperkt te houden. Het feitelijk afwikkelen van incidentele nachtbewegingen kan plaatsvinden op een wijze die neutraal is voor het nachtgebruik, indien in tenminste dezelfde mate nachtelijk verkeer dat niet volgens planning/dienstregeling ("niet uit eigen wens"), gebruik maakt van de nacht wordt teruggebracht. Het terugbrengen van het aantal vertragingen dat specifiek leidt tot extra nachtelijk verkeer is daarvan een voorbeeld. Verkeer dat "niet uit eigen wens" in de nacht plaatsvindt en ten gevolge van effectieve maatregelen afgewikkeld kan worden buiten de nachtperiode, levert door de realisatie van een lagere nachtstrafactor compenserende gebruikruimte op voor de exploitant. Binnen de geluidszone die resulteert na verruiming conform alternatief 4c kan de exploitant dan het in zijn voorkeursalternatief (4b) beoogde verkeer afwikkelen. Nee die zijn al getroffen en die worden gemonitord

De keuze voor de onderhavige wijziging van de Aanwijzing brengt effecten met zich mee die in het MER en in de economische studies nader staan uitgewerkt.

5.4 Maatschappelijke effecten en overwegingen

In deze paragraaf worden de effecten beschouwd van het alternatief 4c dat de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, kiest als basis voor de aanwijzing. Hierbij komen zowel de economische als milieueffecten aan de orde. Bij de bespreking van effecten wordt ook ingegaan op de mate waarin de gevolgen zijn toe te schrijven aan de actualisering van de Ke-zone (aanpassing conform alternatieven 2 en 3) dan wel aan het verruimen van de randvoorwaarden voor extra overheidsvluchten (conform alternatief 4c). Tevens worden de belangrijkste verschillen toegelicht tussen de effecten van alternatief 4c, de basis van het besluit, en de effecten van alternatief 4b, het voorkeursalternatief van de exploitant.

In paragraaf 5.4.1 worden maatschappelijke en economische effecten opgesomd.

In paragraaf 5.4.2 worden de milieueffecten uit het MER toegelicht.

In paragraaf 5.4.3. volgt het besluit.

In paragraaf 5.4.4. staan de belangrijkste effecten kort herhaald.

5.4.1. Maatschappelijke en economische effecten

Bedrijfseconomische effecten voor de exploitant

Actualisering

Zoals in paragraaf 3.4 al toegelicht, heeft de exploitant berekend dat, indien de luchthaven zich structureel moet houden aan de geluidszone van de Aanwijzing 2004, de opbrengst in de komende jaren op jaarbasis ca. 3 miljoen euro lager zal uitkomen. Ten gevolge daarvan

zullen, aldus de exploitant, de rentabiliteit op het totale vermogen en de rentabiliteit op het eigen vermogen sterk afnemen en mogelijk negatief worden, zullen de noodzakelijke nieuwe investeringen niet kunnen worden gerealiseerd en dreigt een neerwaartse spiraal. Op termijn kan volgens de exploitant de continuïteit en levensvatbare exploitatie in gevaar komen.

Second opinion

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft aan een Buck bureau een second opinion gevraagd op het concept van de financiële analyse door de exploitant.

Enkele kanttekeningen uit die second opinion, gevolgd door de reactie van de exploitant van de luchthaven:

- a. De aantallen passagiers in de financiële analyse komen niet overeen met de aantallen in het MER.
- De exploitant heeft toegelicht dat het aantal afwijkt van de referentiesituatie in het MER omdat de referentie situatie uitgaat van een verouderde vlootmix die bij alternatief 2d wordt omgezet in de huidige vlootmix. Handhaving van de vigerende geluidszone houdt in dat de huidige vlootmix moet worden geacommodeerd in de vigerende geluidszone, dit is geen alternatief in het MER.
- b. Verwacht kan worden dat over de tijd geleidelijk meer vluchten (stiller/schoner door vlootvernieuwing) en passagiers (meer vluchten en grotere vliegtuigen) geacommodeerd kunnen worden. Met deze stijging is geen rekening gehouden. Het aantal passagiers is in de toekomst constant verondersteld.
- De horizon van de berekeningen van de exploitant is 2015. Volgens de exploitant is inzet van stillere vliegtuigen dan thans worden ingezet, in de komende jaren niet realistisch. Vrijwel alle ingezette vliegtuigen behoren tot de stilste vliegtuigtypen in hun soort. Boeing en Airbus hebben aangegeven een volgende (stillere) generatie vliegtuigen zeker niet voor 2015 gereed voor productie te hebben. Inzet van nog stillere vliegtuigen op Rotterdam Airport voor 2020 is volgens de exploitant dan ook niet realistisch te noemen.
- c. Als het aantal vluchten bij het handhaven van de huidige contour verlaagd moet worden, is de exploitant in staat om de tarieven te verhogen. Er wijken dan vliegtuig-maatschappijen uit, maar dat is ook de bedoeling. Het is onjuist om in de basisberekening van gelijke tarieven uit te gaan. Wellicht is het zelfs mogelijk om (een deel van) de genoemde noodzakelijke stijging van de passenger charge te realiseren.
- De exploitant voert aan dat de prijselasticiteit van het luchtvaartproduct niet dusdanig van aard is dat toenemende tariefsverhoging vervolgens niet zou leiden tot verdere passagiersdalingen. Tevens zou het te extreem verhogen van tarieven kunnen leiden tot het vertrek van de luchtvaartmaatschappijen die lijndienstvluchten vanaf Rotterdam Airport aanbieden (momenteel twee). Bij vertrek, wegens te hoge stijging van de tarieven, van (een van) beide valt alle basis onder de huidige exploitatie weg. Indien Rotterdam Airport geen marktconforme tarieven hanteert, zal het ook moeilijk zijn andere luchtvaartmaatschappijen aan te trekken.

De argumentatie door de exploitant voor de keuzes onder a. en b. wordt plausibel geacht. Eenduidig oordelen over de mogelijkheden tot verhoging van luchthaventarieven (onder c.) is niet mogelijk, zeker onder de huidige economische omstandigheden en ongewisse markten. De concurrentiepositie van de luchthaven wordt, naast vele andere aspecten, mede bepaald door het concurrerend aanbod van luchthavencapaciteit op andere luchthavens in Nederland en buitenland en de daar gehanteerde tarieven. Ook het extreem beperkt aantal vragende partijen (luchtvaartmaatschappijen) op de huidige markt van Rotterdam Airport bemoeilijkt het verkrijgen van zekerheid/inzicht in de mogelijkheden van verdergaande tariefstijging.

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft de financiële analyse van de exploitant geaccepteerd als een plausibele, redelijke weergave van de mogelijke effecten van de actualisering en verruiming op de exploitatie van de luchthaven.

Verruiming ten behoeve van extra overheidsvluchten

In paragraaf 3.4 is weergegeven wat volgens de exploitant de consequenties zijn als de extra overheidsvluchten ten gevolge van de sluiting van Marinevliegkamp Valkenburg op Rotterdam Airport moeten worden geacommodeerd zonder dat hiervoor extra geluidsruimte ter beschikking wordt gesteld (conform MER-alternatief 3). Dit zal volgens de exploitant resulteren in vermindering van het aantal commerciële vliegtuigbewegingen en fors negatieve invloed op de jaarlijkse inkomsten van Rotterdam Airport. Indien niet wordt overgegaan tot verruiming van de geluidsruimte ten behoeve van de extra overheidsvluchten (alternatief 3), dan zullen de directe opbrengsten van Rotterdam Airport volgens de exploitant naar verwachting met ca. 445.000 euro per jaar dalen ten opzichte van de situatie waarbij wel compenserende geluidsruimte wordt geboden (alternatief 4b). Verderop wordt het belang toegelicht dat de Minister hecht aan het gebruik van Rotterdam Airport voor het accommoderen van overheidsvluchten in deze regio, nu die vluchten niet meer kunnen worden afgewikkeld op Marinevliegkamp Valkenburg. De Minister is van mening dat de kosten van de maatschappelijke functie van Rotterdam Airport, als regeringsluchthaven na de sluiting van Valkenburg, niet volledig moeten worden afgewenteld op de exploitatieresultaten van de luchthaven. Daar komt bij dat de voorgenomen actualisering en verruiming van de geluidszone ook bredere economische betekenis heeft voor de regio.

Het maatschappelijke belang van de overheidsvluchten, het belang van een gezonde exploitatie van de luchthaven en de bredere economische betekenis wegen volgens de Minister op tegen de milieugevolgen van de verruiming van de geluidszone ten behoeve van de extra overheidsvluchten. Deze milieueffecten voor de omgeving worden in paragraaf 5.4.2 toegelicht.

Brede maatschappelijk-economische effecten

Zoals in paragraaf 3.5 geschetst is in 2008 door Buck Consultants International een inschatting gemaakt van het verschil in economisch effect van de keuze voor actualisering en verruiming van de Ke-geluidszone ten opzichte van de variant waarbij de Ke-geluidszone ongewijzigd blijft ten opzichte van de Aanwijzing 2004; in de Ke-geluidszone van de Aanwijzing 2004 kan ten gevolge van de gewijzigde regelgeving (rekenvoorschrift) en het gewijzigd gebruik (zoals andere routes en andere vlootmix) dan aanzienlijk minder verkeer worden afgewikkeld dan destijds beoogd.

De studie van Buck geeft een indruk van de mogelijke consequenties voor werkgelegenheid en inkomen ten gevolge van gederfde opbrengsten, als de geluidszone van de Aanwijzing 2004 niet wordt geactualiseerd en verruimd, maar het aantal bewegingen moet worden bijgesteld om binnen de oude geluidszone te passen. Geredeneerd wordt dat in het geval van vasthouden aan de vigerende geluidszone van de aanwijzing 2004, rekening houdend met de huidige rekenvoorschriften en actuele stand van routes, gebruik en vlootmix, het mogelijk te accommoderen verkeer circa 75% zal bedragen van het verkeer dat in de Ke-geluidszone van alternatief 4c kan worden geacommodeerd. Op basis van benchmarkgegevens wordt in de studie becijferd wat de consequenties zijn voor werkgelegenheid en inkomen van die gederfde opbrengsten ter hoogte van 25 % van het vliegverkeer dat onder alternatief 4c kan worden geacommodeerd; deze 25% kan bij terugval naar de geluidszone van de aanwijzing 2004 dus niet worden geacommodeerd.

Ontwikkelscenario's zijn doorgerekend, waarbij twee elementen wat betreft marktsituatie van de luchthaven onderscheidend zijn:

- a. De luchthaven heeft wel/niet een brede economische betekenis voor de regio;
- b. De luchthaven vormt wel/niet een thuisbasis van een luchtvaartmaatschappij.

Uitgangspunt van de studie is dat Rotterdam Airport zowel in de "nulvariant" als in alternatief 4c een brede economische functie blijft vervullen. Het al dan niet herbergen van een thuisbasis voor een luchtvaartmaatschappij is dan het enige onderscheidende

criterium in de ontwikkelingsscenario's. In het meest terug-houdende scenario vormt de luchthaven noch in 4c noch in de nulvariant de thuisbasis van een luchtvaartmaatschappij.

De berekeningen zijn uitgevoerd voor:

het verschil in ontwikkeling tussen A en C

het verschil in ontwikkeling tussen B en C

waarbij:

A = "Variant 4c - A" met:

Geluidszone conform alternatief 4c.

Luchthaven vervult een bredere economische betekenis voor de regio.

Luchthaven is geen thuisbasis van een luchtvaartmaatschappij.

B = "Variant 4c - B" met:

Geluidszone conform alternatief 4c.

Luchthaven vervult een bredere economische betekenis voor de regio.

Luchthaven is wel thuisbasis van een luchtvaartmaatschappij.

C = "Nulvariant" met:

Geluidszone conform Aanwijzing 2004.

Luchthaven vervult een bredere economische betekenis voor de regio.

Luchthaven is geen thuisbasis van een luchtvaartmaatschappij.

De resultaten (afgerond):

Vershil in werkgelegenheid tussen A en C: 200-300 arbeidsplaatsen;

Vershil in werkgelegenheid tussen B en C: 1000-1100 arbeidsplaatsen;

Het totale bruto werkgelegenheidseffect van aanpassen van de geluidszone conform alternatief 4c ten opzichte van de "nulvariant" (geluidszone uit de Aanwijzing 2004) bedraagt dus circa 200-300 arbeidsplaatsen in de variant waarin geen verandering optreedt in de situatie van thuisbasis (in beide gevallen geen thuisbasis.) In het scenario waar groei wel invloed heeft op de thuisbasissituatie loopt het werkgelegenheidseffect van alternatief 4c ten opzichte van de nulvariant op tot meer dan 1000 extra arbeidsplaatsen. De ramingen laten ook zien dat alternatief 4c in verhouding tot de nulvariant extra reistijdbaten oplevert ter hoogte van circa €130 mln voor zakelijke reizigers, circa €40 mln voor niet-zakelijke reizigers en circa €1 mln. reistijdbaten voor overheidsvluchten.

Economisch belang

Aan de aanwezigheid, het goed functioneren en de continuïteit van de luchthaven wordt door de minister belang gehecht. De luchthaven Rotterdam Airport vervult een belangrijke functie in de regionale en nationale economische ontwikkeling. De luchthaven is van significante betekenis voor de regionale en nationale bereikbaarheid via de lucht. In diverse onderzoeken is dat eerder onderstreept (zie ook par 3.5).

De mogelijke positieve effecten van actualisering en verruiming op inkomen en werkgelegenheid, belichten het economisch belang om het verzoek tot aanpassing van de geluidszone te honoreren. De milieueffecten die daarmee gepaard gaan worden bij de integrale afweging zorgvuldig meegewogen.

In paragraaf 5.4.2. worden deze nader belicht.

Overheidsvluchten op Rotterdam Airport

Per 1 juli 2006 is het Marinevliegkamp Valkenburg officieel gesloten voor militaire en civiele luchtvaart. Direct gevolg van de sluiting van het Vliegkamp is dat Rotterdam Airport sinds 1 januari 2005 geconfronteerd wordt met verzoeken om meer overheidsvluchten af te handelen, die voorheen gebruik maakten van Marinevliegkamp Valkenburg. Evenals Marinevliegkamp Valkenburg werd Rotterdam Airport ook vóór 2005 mede gebruikt voor het uitvoeren van overheidsvluchten. Nu overheidsvluchten niet meer kunnen worden uitgevoerd vanaf Marinevliegkamp Valkenburg, komt als meest voor de hand liggende alternatief voor het uitvoeren van deze vluchten Rotterdam Airport in aanmerking.

Zonder de verzochte verruiming van de Ke-geluidszone kan volgens de exploitant niet worden voldaan aan de extra capaciteitsvraag voor wat betreft die overheidsvluchten. Bij

de berekening van de geluidszone 2001 is immers slechts in beperkte zin rekening gehouden met overheidsvluchten. Dit staat volgens de exploitant niet in verhouding tot de huidige behoefte. Dit gewenste aantal kan niet binnen de geldende geluidszone worden afgewikkeld, nu Rotterdam Airport als slotgecoördineerd luchtvaartterrein slechts beperkte mogelijkheden heeft om deze extra overheidsvluchten te accommoderen. De exploitant is bij zijn verzoek (uitbreiding volgens voorkeursalternatief) uitgegaan van een extrapolatie van aantallen vliegtuigbewegingen op basis van het aantal overheidsvluchten in de eerste vijf maanden van 2005, de enige voor de exploitant representatieve periode sinds de sluiting van het marinevliegkamp waarin alle betreffende overheidsvluchten op Rotterdam Airport werden uitgevoerd.

In het voorkeursalternatief van de exploitant is een verruiming van de Ke-geluidszone opgenomen met 527 extra bewegingen op de dag (tussen 07.00u en 23.00u) en 100 extra bewegingen in de nacht (tussen 23.00u en 07.00u). Deze verruiming van het aantal nachtbewegingen heeft gevolgen voor de slaapverstoring. Uit bestuurlijk overleg in april 2007 bleek dat de regio met name moeite had met die extra nachtbewegingen. Met het oog hierop is op verzoek van het bevoegd gezag in het MER 2008 een nieuw alternatief 4c toegevoegd dat uitgaat van verruiming van de geluidszone met 627 overheidsvluchten overdag. In paragraaf 5.3 is toegelicht waarom de Minister deze aanpassing mogelijk acht.

De geografische ligging van Rotterdam Airport ten opzichte van Den Haag is gunstig. Bovendien is op Rotterdam Airport ook 's nachts luchtverkeersleiding en voldoende brandweerdekking aanwezig, hetgeen noodzakelijk is om ook de nachtelijke vluchten te kunnen afwikkelen.

Vanwege de ligging van de luchthaven heeft deze luchthaven de voorkeur boven de luchthaven Schiphol voor veel vluchten van de leden van de regering, defensie, kustwacht, diplomatieke ontvangsten, etc. Dit heeft in de eerste plaats te maken met de geografische ligging ten opzichte van Den Haag als regeringszetel. Bij langere reisafstanden naar de andere luchthavens in Nederland kunnen langere reistijden, wachttijden en verkeerstechnische aspecten een rol spelen. Minimale reisafstand en minimale reisduur hebben agendatechnische en kostenvoordelen. Representatieve overwegingen (nabijheid, minimale reisduur) kunnen meespelen in geval van bezoeken aan de regeringszetel door buitenlandse regeringsfunctionarissen. Ook spelen beveiligingsaspecten een belangrijke rol, niet alleen in termen van de kostenelementen. Uit security-oogpunt zijn de kleinschaligheid van de luchthaven en de minimalisering van reistijd en verblijfsduur in het geval van regeringsfunctionarissen van belang. Voor wat betreft bovenstaande aspecten is Rotterdam Airport leidend.

Ook kunnen maatschappelijke orde en beveiliging soms een overweging vormen om vluchten af te wikkelen via een kleinere regionale luchthaven. Daar waar uit andere overwegingen nodig en/of wenselijk zal vanzelfsprekend ook voor overheidsvluchten gebruik worden gemaakt van andere luchthavens dan Rotterdam Airport.

5.4.2. Milieu-effecten

Geluid

Uitgangspunt bij de beoordeling van het door Rotterdam Airport gedane verzoek tot actualisering van de Ke-geluidszone is dat de feitelijke gebruikruimte voor Rotterdam Airport door deze actualisering niet groter wordt dan destijds bij het vaststellen van de geluidszone bij Aanwijzingsbesluit 2001 – op basis van het onderhandelaarsakkoord 1998 tussen de gemeente Rotterdam en de N.V. luchthaven Schiphol – werd beoogd. De gebruikruimte werd destijds berekend op basis van 27.500 vliegtuigbewegingen “groot verkeer”². Door de verruiming van de openingstijd middels de wijziging van de aanwijzing in 2004, is het beoogde aantal vliegtuigbewegingen in de nacht toegenomen met 350.

2 Vliegtuigen met een maximaal startgewicht van zesduizend kilo en meer.

Omdat de Ke-geluidscontour qua oppervlakte ongewijzigd bleef, is het aantal vliegtuigbewegingen overdag met 931 naar beneden bijgesteld. Het totaal aantal voorziene vliegtuigbewegingen groot verkeer kwam daarmee door de wijziging in 2004 op 26.919 (MER-alternatief 1).

De vliegtuigtypen die thans gebruik maken van Rotterdam Airport zijn afwijkend van de vlootmix zoals voorzien in de aanwijzing van 2001 en 2004. Het aandeel grotere toestellen is feitelijk groter. Het totaal aantal bijbehorende vliegtuigbewegingen is als gevolg hiervan, bij een gelijk blijvende gebruikruimte, kleiner. Uitgaande van het huidige luchthavengebruik en de voor nu en de toekomst verwachte samenstelling van de vloot die van Rotterdam Airport gebruik maakt, betekent een gelijkblijvende gebruikruimte in de huidige omstandigheden een invoerset van 24.395 vliegtuig-bewegingen (MER-alternatief 2d).

Ke versus L_{den}

Door het actualiseren van de Ke-geluidszone conform het verzoek blijven de gebruiksmogelijkheden van Rotterdam Airport gelijk aan hetgeen beoogd was in het onderhandelaarsakkoord 1998. Het betreft met name een correctie van de wijze waarop de Ke-geluidszone berekend moet worden en het verwerken van meer recente inzichten. Alle berekeningen ten aanzien van de geluidsbelasting zijn uitgevoerd met behulp van de voorgeschreven Ke-berekeningsmethodiek. Na het vervallen van de afkap valt zowel de 20Ke- als de 35-Ke-geluidszone fors groter uit.

De geluids-belasting is bij diverse alternatieven in het MER ook bepaald voor de nieuwe Europese dosismaat L_{den} . Deze L_{den} -berekeningen laten geen grote veranderingen in de geluidszone zien ten gevolge van de actualisering, omdat bij die systematiek alle geluid per definitie wordt meegenomen in de berekening en derhalve het fenomeen van drempelwaarde (afkap) niet speelt en het afschaffen daarvan dus ook niet van invloed is op de geluidszone.

De vergelijking van de diverse geluidszones van de alternatieven op basis van L_{den} -berekeningen illustreert dat de feitelijke situatie niet zodanig wijzigt als de vergelijking van (de omvang van) de Ke-zones lijkt te suggereren. Waar bij actualisering ten aanzien van de 35 Ke-zone een toename van het oppervlak valt waar te nemen, neemt het oppervlak van de 56 dB(A) L_{den} bij actualisering zelfs iets af.

Het verschil tussen het wel of niet toepassen van de drempelwaarde (afkap) is bovenal zichtbaar in de gebieden met een lage geluidsbelasting, juist vanwege het meerekenen in het nieuwe rekenvoorschrift van de lagere geluidsniveaus onder 65 dB(A). Zo neemt de 20 Ke-zone in oppervlakte – en daarbinnen het aantal ernstig gehinderden – onder invloed van de actualisering sterk toe. Als daarentegen de 48 dB(A)- L_{den} -geluidszone op dezelfde manier wordt geactualiseerd zien we dat de oppervlakte van die geluidszone zelfs afneemt.

Effecten van alternatief 4c

De 35Ke-contour van het alternatief 4c valt geheel binnen het kader van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL). (zie figuur 83 in MER-bijlage Geluid).

In het MER zijn de effecten van alternatief 4c onderzocht met betrekking tot geluid en het aantal gehinderden in de omgeving van de luchthaven (zie tabel 1 in par. 3.3).

De belangrijkste effecten van dit alternatief ten opzichte van de referentie zijn:

- de oppervlakte van het gebied binnen de 35 Ke-contour (gebied met “aanzienlijke geluidsbelasting”) is bijna 15% groter dan in de referentiesituatie: 7,50 km² ten opzichte van 6,54 km². Het grootste deel van de toename van de oppervlakte van de 35Ke-geluidszone is toe te schrijven aan het actualiseren van de Ke-zone. Vooral het alsnog meerekenen van geluid van minder dan 65 dB(A) speelt bij deze toename een belangrijke rol. Het toevoegen van het element extra overheidsvluchten maakt van de totale toename ca 15% uit. Het aantal woningen binnen de grotere 35Ke-zone neemt toe met 303 van 248 tot 551 woningen. Ook hier is het grootste deel van de toename, 236 woningen, een gevolg van het actualiseren van de Ke-zone; 67 extra woningen zijn het gevolg van de extra overheidsvluchten. Het aantal “ernstig gehinderden” binnen de 20 Ke-contour verdubbelt van 4.594 tot 9.246. Deze toename is vrijwel geheel (98%) toe te

schrijven aan het actualiseren van de Ke-zone; het wijzigen van het berekeningsvoorschrift, het vervallen van de drempelwaarde (afkap), is hierin de belangrijkste factor.

- Het gebied binnen de LAeq-nacht 26 dB(A)-contour (gebied met isolatieverplichting in verband met de nachtelijke geluidsbelasting) is 33% kleiner dan in het referentiealternatief. Deze verbetering is volledig het gevolg van de actualisering, met name ten gevolge van het rekening houden met de gewijzigde, stillere vloot. Het aantal woningen in dit gebied bedraagt nul.
Het aantal mensen dat volgens het slaapverstoringsonderzoek³ van TNO (op basis van Lnight) naar verwachting “ernstige hinder door nachtelijk vliegtuiggeluid” zou melden, is 26% kleiner dan in de referentiesituatie. Dit komt doordat het aantal nachtvluchten in dit alternatief gelijk blijft, ondanks het extra overheidsverkeer, terwijl de geluidsbelasting en hinder afnemen door rekening te houden met de actuele, stillere vloot die Rotterdam Airport aandoet.
- Het aantal woningen binnen de 40 Ke-contour (met recht op isolering) neemt ten opzichte van de referentie toe met 5. Hiervan is toename met 2 woningen een gevolg van de actualisering en met 3 woningen ten gevolge van de verruiming voor de extra overheidsvluchten. Eén woning die in de referentiesituatie binnen de 40Ke-zone valt komt in dit alternatief buiten de 40 Ke-zone te vallen. Derhalve komen per saldo 6 extra woningen in aanmerking voor geluidsisolatie. Die toename is voor de helft toe te schrijven aan de actualisering.
- Het oppervlak binnen de 48 dB(A)-Lden-contour is in alternatief 4c (58,64km²) 8,10 km² kleiner dan in de referentiesituatie (66,74 km²). Door de actualisering daalt het oppervlak binnen deze contour tot 57,64 km² in alternatief 3; onder invloed van de extra overheidsvluchten stijgt het oppervlak weer licht met 1 km² ten gevolge van de extra overheidsvluchten.
- Het oppervlak binnen de 56 dB(A)-Lden-contour is in alternatief 4c (7,21 km²) met 0,47 km² afgenomen ten opzichte van de referentie (7,68 km²). Door de actualisering daalt het oppervlak binnen deze contour met 0,64 km² tot 7,04 km² in alternatief 3; ten gevolge van de extra overheidsvluchten conform alternatief 4c stijgt het oppervlak weer licht met 0,17 km².

Alternatief 4c ten opzichte van alternatief 4b

In het voorkeursalternatief van de exploitant (alternatief 4b) neemt het aantal nachtbewegingen ten opzichte van de referentie toe van 849 tot 949. In het alternatief 4c, dat de basis is voor het besluit, blijft het aantal nachtbewegingen ten opzichte van de referentie gelijk.

Het gebied binnen de LAeq-nacht 26 dB(A)-contour, het gebied met “aanzienlijke nachtelijke geluidsbelasting”, is in het geval van het voorkeursalternatief van de exploitant (4b) iets kleiner dan in de referentiesituatie. In het alternatief 4c, dat de basis is voor het

³ In het TNO-onderzoek, gebaseerd op eerder verricht bevolkingsonderzoek in de omgeving van Schiphol, is het effect op de ervaren “ernstige hinder tijdens de slaap” en “motorische onrust” tijdens de slaap bepaald. Dit zijn twee representatieve effecten van de in totaal elf effecten uit het onderzoek, die in het hoofdrapport van het MER eruit worden gelicht. De berekeningen zijn uitgevoerd voor gebieden met een nachtelijke geluidsbelasting van 20 dB(A) en zijn gebaseerd op basis van de geluidsmaat Lnight. Het gebied waarin het aantal mensen wordt bepaald dat ernstige hinder tijdens de slaap ondervindt is groter dan het gebied waarin de in tabel 1 opgenomen nachtelijke geluidsbelasting is bepaald, waardoor de twee effecten (nachtelijke geluidsbelasting en ernstige hinder tijdens de slaap) niet zonder meer te vergelijken zijn. Omdat ook het RIVM heeft aangegeven dat absolute aantallen in dit type onderzoek beperkte zeggingskracht hebben, zijn alleen procentuele verschillen gegeven.

Met name door het element actualiseren van de berekeningen daalt het aantal mensen dat ernstige slaaphinder of motorische onrust bij het slapen zou ondervinden. Dat komt omdat gerekend wordt met de huidige, stillere vloot die Rotterdam Airport aandoet.

besluit, is dat gebied ruim 30% kleiner (voor alternatief 1, 4b en 4c is het gebied resp. 1,79km², 1,75km² en 1,19 km²).

De afname ten opzichte van de referentie van het aantal mensen dat “ernstige hinder door nachtelijk vliegtuiggeluid” zou melden, is in het alternatief 4c (basis voor het besluit) het grootst. Uit het slaapverstoringsonderzoek van TNO blijkt dat zowel in geval van alternatief 4b (-20%) als in het geval van alternatief 4c (-26%) de mate van slaapverstoring afneemt ten opzichte van de referentie. Dit is met name een gevolg van de inzet van geluidsarmere vliegtuigen (voor beide alternatieven) en het uitblijven van een toename van het aantal nachtbewegingen (met name voor alternatief 4c).

Actualisering en overheidsvluchten

De toename van het aantal woningen binnen de 35 Ke-contour en de forse stijging van het aantal “ernstig gehinderden” binnen de 20 Ke-contour is voor een groot deel het gevolg van het hanteren van het nieuwe rekenvoorschrift, waarbij de zogenoemde 65 dB(A) afkap niet meer wordt toegepast. Het verschil tussen het wel of niet toepassen van deze 65 dB(A) afkap is met name zichtbaar buiten de 35Ke-contour, juist vanwege het meerekenen in het nieuwe rekenvoorschrift van de lagere geluidsniveaus. De volgens het nieuwe rekenvoorschrift berekende geluidscontouren (zonder afkap) geven een correctere benadering van de geluidsproductie van startende en landende vliegtuigen. Weliswaar wordt door de actualisering de 35Ke-geluidszone groter, maar deze toename betekent niet per definitie toename van de feitelijke geluidsproductie bij beoogd gebruik van de luchthaven. Nu wordt alle geluid meegerekend, dus ook het van oudsher gerealiseerde geluid dat onder het oude rekenvoorschrift niet werd meegerekend. De nieuwe geluidszones (met inachtneming van alle geluid) vormen derhalve een betere weergave van de feitelijke geluidsbelasting in de regio.

Deze nuance geldt ook voor de wijziging in de vorm en ligging van de 35 Ke-contour ten gevolge van de aanpassing aan actuele vliegroutes (op basis van radarbeelden) en aan actueel gebruik en vlootmix. Met de actualisering van de 35Ke-contour ontstaat een betere weergave van de feitelijke geluidsbelasting in de regio bij het ten tijde van de vaststelling van de vigerende geluidszone beoogde gebruik.

Het toevoegen van extra geluidsruimte voor overheidsvluchten leidt tot enige toename van de oppervlakte van de 35 Ke-contour. Het aantal woningen binnen de 35 Ke-contour en het aantal mensen in de 20 Ke-contour neemt toe. Het alternatief 4c, dat de basis is voor het besluit, scoort minder negatief op deze punten dan het voorkeursalternatief van de exploitant. De Minister van Verkeer en Waterstaat is van mening dat inspanning onverminderd gericht zal moeten zijn op het zoveel mogelijk beperken en verminderen van de feitelijke geluidsbelasting. De oplossingsrichtingen die in het advies van Gedeputeerde Van Heijningen worden opgesomd en effectief en uitvoerbaar zijn gebleken, geven daartoe handvaten (zie ook hoofdstuk 4).

Slaapverstoring

Naast het beeld van de consequenties voor de omvang van de Ke-geluidszones – en de nuancering daarvan in termen van L_{den}-geluidszones - valt op dat de mate van slaapverstoring na actualisering en verruiming juist is afgenomen met meer dan 25% ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is met name te danken aan het feit dat de vliegtuigen van de actuele vloot gemiddeld stiller zijn.

Op grond van het bestuurlijk overleg in 2007 is aan het toenmalig RIVM gevraagd te beoordelen of het gehanteerde slaapverstoringsonderzoek in het MER 2006, op basis van een eerdere schipholstudie, voor Rotterdam voldoende relevant en robuust is. Het RIVM heeft in 2007 geconcludeerd dat “toepassing van het gehanteerde slaapverstoringsonderzoek geoorloofd en acceptabel is”. Kanttekening was dat de relatieve rangorde van slaapverstoring bij de diverse alternatieven een goede weergave van de verschillen vormt, maar dat interpretatie van de absolute getallen met omzichtigheid moet gebeuren. Een validatieberekening op basis van een andere dosis-effect-studie leidt tot dezelfde rangorde van - en vergelijkbare verhoudingen tussen - de varianten, maar tot andere absolute

slaapverstoringsaantallen. Uit wetenschappelijk oogpunt is de ene methodiek niet per sé beter dan de andere methodiek. Het RIVM signaleerde dat verschillen in absolute aantallen om meerdere redenen kunnen bestaan, bijvoorbeeld omdat andere omschrijvingen voor het effect zijn gehanteerd en/of dat de gebruikte relatie bij deels andere geluidsniveaus is afgeleid dan waarbij de relatie wordt toegepast. Het slaapverstoringsonderzoek is in 2008 opnieuw conform bovengenoemde methodiek uitgevoerd door TNO op basis van Lnight (met nachtperiode van 23.00u tot 07.00u).

Het actualiseren van de Ke-geluidszone leidt in vergelijking met de referentiesituatie tot substantieel minder slaapverstoring. De verruiming van geluidsruimte ten behoeve van extra overheidsvluchten conform alternatief 4c voorziet niet in toename van het aantal nachtbewegingen. De extra overheids-vluchten hebben derhalve in het onderzoek geen invloed op de mate van slaapverstoring.

De Minister onderschrijft de wens om geluidsbelasting in de nacht waar mogelijk te beperken. Nachtelijke vluchten kunnen noodzakelijk zijn uit maatschappelijke of economische overwegingen. Het belang van beperking van de slaapverstoring, zoals dat ook in het bestuurlijk overleg in 2007 is gebleken, vraagt echter ook om maatregelen om stijging van het totaal aantal vliegtuigbewegingen in de nachtperiode te voorkomen. De Minister kiest derhalve voor de verruiming volgens alternatief 4c, waarbij geen extra ruimte voor extra nachtbewegingen wordt toegekend. Met aanvullende maatregelen (zie MMA en advies van de Commissie Van Heijningen) wordt toename van de nachtelijke geluidsbelasting voorkomen.

De Minister is van mening dat de ten opzichte van de voorkeursvariant van de exploitant beperktere verruiming van de Ke-geluidszone volgens alternatief 4c geen onaanvaardbare consequenties heeft voor Rotterdam Airport in haar bedrijfsvoering en in de mogelijkheid om te kunnen voldoen aan de marktvraag. Zoals ook in paragraaf 5.3 toegelicht verschaffen de oplossingsrichtingen aangedragen door Gedeputeerde Van Heijningen, bij aanpassing van de randvoorwaarden volgens alternatief 4c, de instrumenten om het beoogde gebruik van de luchthaven volledig te realiseren.

Luchtkwaliteit

Uit het MER blijkt dat de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide in de lucht rond de luchthaven na actualisering (alternatief 3) van de 35 Ke-geluidszone maximaal 0,32 microgram per kubieke meter groter zijn dan in de referentiesituatie. De oorzaak van deze toename is met name het rekenen met gegevens over de actuele vloot. Voor overige stoffen vinden geen toenames van emissies van enige betekenis plaats. Voor alternatief 4c, de basis voor het besluit, geldt dat de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide in de lucht rond de luchthaven maximaal 0,35 microgram per kubieke meter groter zijn dan in de referentiesituatie. De oorzaak van deze toename is het rekenen met gegevens over de actuele vloot. De toename is dus vrijwel geheel toe te schrijven aan het actualiseren van de berekeningen. Het MER heeft berekeningen gemaakt voor de jaren 2007, 2010 en 2015. Voor de tussenliggende jaren zijn interpolaties gemaakt. Voor overige stoffen vinden geen toenames van enige betekenis van emissies plaats.

Het vaststellen of wijzigen van een aanwijzingsbesluit voor een luchthaven op grond van artikel 18 of 27 Luchtvaartwet behoeft niet te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Deze besluiten zijn niet opgenomen in de limitatieve lijst besluiten die moeten worden getoetst in artikel 5.16 Wet milieubeheer.

Gelet hierop en gezien het feit dat slechts sprake is van een geringe verslechtering van de luchtkwaliteit die, indien wel getoetst zou moeten worden aan het bepaalde in de Wet milieubeheer, gekwalificeerd kan worden als van "niet in betekenende mate", is de Minister van mening dat er vanuit oogpunt van luchtkwaliteit geen bezwaar bestaat tegen actualisering van de geluidszone. Daarbij speelt tevens een rol dat de exploitant, zo blijkt uit het MMA in het MER, heeft aangegeven maatregelen te treffen die een positief effect

hebben op de luchtkwaliteit rond de luchthaven ook al zijn de resultaten hiervan niet meetbaar.

Alternatief 4c ten opzichte van alternatief 4b

Voor wat betreft luchtkwaliteit treedt geen verschil op tussen alternatief 4c, dat basis is voor het besluit, en alternatief 4b, het voorkeursalternatief van de exploitant. Het aantal vliegtuigbewegingen is in beide alternatieven gelijk.

Externe Veiligheid

De Luchtvaartwet kent geen normering voor externe veiligheid. Pas op het moment dat voor Rotterdam Airport een luchthavenbesluit op grond van RBML wordt vastgesteld kunnen contouren met ruimtelijke beperkingen in verband met externe veiligheid worden vastgesteld. Het betreft dan 10^{-5} en 10^{-6} individuele risicocontouren. Op grond van RBML worden geen grenswaarden vastgesteld voor het groepsrisico.

Alhoewel met dit besluit geen individueel risicocontouren voor externe veiligheid worden vastgesteld, zijn de gevolgen van het onderhavige besluit daarvoor wel in kaart gebracht in het MER. De diverse onderdelen bij het actualiseren van de Ke-geluidszone en het verruimen van de randvoorwaarden voor extra overheidsvluchten hebben een uiteenlopende invloed op de risico's voor omwonenden. In het alternatief dat basis is voor dit besluit (4c) staan in het gebied met "verhoogd plaatsgebonden risico" (10-6) 28 woningen ten opzichte van 24 in de referentiesituatie. Ten gevolge van de actualisering vallen drie extra woningen in het gebied met "verhoogd risico" (10-6) en met het verruimen voor de extra overheidsvluchten valt nog een extra woning in dit gebied. Het aantal woningen in de veiligheidssloopzone (10-5 contour) is in alle alternatieven gelijk en blijft 8.

Uit het MER blijkt tevens dat herstel van de Ke-geluidszone leidt tot een afname van het risico op een ongeval met een groot aantal slachtoffers (circa 35%). Dat komt omdat er na actualisering van de geluidszone minder vliegtuigbewegingen zijn en deze bovendien worden uitgevoerd met gemiddeld grotere maar significant veiligere toestellen.

Alternatief 4c ten opzichte van alternatief 4b

Voor wat betreft externe veiligheid treedt geen verschil op tussen alternatief 4c, dat basis is voor het besluit, en alternatief 4b, het voorkeursalternatief van de exploitant. Het aantal vliegtuigbewegingen is in beide alternatieven gelijk.

De minister is van mening dat het aspect externe veiligheid geen aanleiding geeft om het besluit, overeenkomstig alternatief 4c van het MER, niet vast te stellen.

Beschermde natuur

Om de gevolgen voor de beschermde natuur rond Rotterdam Airport in kaart te brengen, zijn voor het voorkeursalternatief verstorende effecten voor beschermde gebieden en beschermde flora en fauna geïnventariseerd.

Mogelijk verstorende effecten van grote burgerluchtvaart kunnen met name optreden in gebieden waarboven op minder dan drieduizend voet hoogte wordt gevlogen en binnen een afstand van minder dan twee kilometer van de routes. Deskundigenbureau Waardenburg hanteert als aanname dat boven deze hoogte en voorbij deze afstand geen verstoringen van de natuur optreden.

Rotterdam Airport bevindt zich in een zeer verstedelijkte omgeving. Beschermde gebieden, diersoorten, plantsoorten en habitats (alle volgens de Natuur-beschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet 2002) komen in de directe omgeving van de luchthaven niet of nauwelijks voor, wel op grotere afstand. Gevolgen van de alternatieven voor beschermde natuur zijn in de omgeving alleen van toepassing voor zicht en geluid van vliegtuigen in het Beschermd Natuurmonument de Akerdijkse Plassen, enkele kilometers ten noordwesten van de luchthaven. Alle andere (beschermde) natuurgebieden liggen op zo'n

afstand van de luchthaven en de gevolgde vliegroutes, dat er geen verstorende effecten te verwachten zijn.

Actualisering en verruiming

De verstoring van beschermde diersoorten in de Akerdijkse Plassen wordt met het gebruik van de actuele vloot en de daadwerkelijk gevlogen routes iets minder dan in de referentiesituatie. De actuele vloot bevat relatief zware toestellen. Deze maken volgens de daadwerkelijk gevlogen routes bij het opstijgen ruimere bochten, waardoor ze iets meer afstand houden tot de Akerdijkse Plassen en nabij het natuurgebied al op iets grotere hoogte zijn. Daardoor zijn er minder verstorende effecten, zowel in zicht als in geluid. Dit licht gunstige effect van de herstelberekening blijft behouden in het alternatief waarin de randvoorwaarden voor overheids vluchten worden verruimd.

Ook buiten de Akerdijkse Plassen komen in de omgeving van de luchthaven enkele beschermde diersoorten voor, zoals de grutto, de watersnip, de waterspitsmuis, de noordse woelmuis, vleermuizen en de kleine watersalamander. In geen van de onderzochte alternatieven zijn voor deze soorten verstorende effecten te verwachten waardoor de gunstige staat van instandhouding die de wet voorschrijft in het geding zou kunnen komen.

Andere beschermde natuurgebieden dan de Akerdijkse Plassen, zoals bij Ridderkerk, aan de Oude Maas, Meijndel en het Voornes Duin, liggen (veel) verder dan vijf kilometer verwijderd van Rotterdam Airport. Op die afstand zijn geen veranderingen ten opzichte van de referentiesituatie te verwachten omdat vliegtuigen hier op een hoogte van ver boven de drieduizend voet overheen vliegen. Bestaande en geplande open (stilte)gebieden in de driehoek tussen Zoetermeer, Delft en Rotterdam-Schiedam, zoals Midden-Delfland en gebieden bij Pijnacker en in de polder Schieveen, behoren bijna alle tot de 'groenblauwe slinger', die onderdeel is van de provinciale ecologische hoofdstructuur. In vergelijking met de referentiesituatie zijn van de alternatieven voor Rotterdam Airport geen effecten te verwachten op deze gebieden en de daar aanwezige beschermde flora en fauna. Redenen daarvoor zijn gunstigere ligging van vliegroutes dan waar in de referentiesituatie mee is gerekend of vlieghoogtes die boven deze gebieden te hoog zijn om effecten te veroorzaken.

Alternatief 4c ten opzichte van alternatief 4b

Voor wat betreft impact op natuur is er geen verschil tussen alternatief 4c, dat basis is voor het besluit, en alternatief 4b, het voorkeursalternatief van de exploitant. Het aantal vliegtuigbewegingen is in beide alternatieven gelijk en ook routing is vergelijkbaar.

5.4.3. Besluit

Alle in het voorgaande genoemde (mogelijke) effecten overwegende, is de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, van oordeel dat aanpassing van de randvoorwaarden conform alternatief 4c in het milieueffectrapport wenselijk en verantwoord is. Dit houdt in:

- de actualisering van de Ke-geluidszone met inachtneming van het in de vigerende aanwijzing beoogd gebruik van de luchthaven, conform dat deel van het verzoek van de exploitant;
- de verruiming van de randvoorwaarden met extra ruimte voor extra dagbewegingen ten behoeve van het in deze regio accommoderen van overheidsvliegverkeer dat door de sluiting van Marinevliegveld Valkenburg daar niet meer terecht kan. Deze verruiming is iets beperkter dan het verzoek van de exploitant behelst; in combinatie met de uitvoering van maatregelen uit het advies van Gedeputeerde Van Heijningen kan de exploitant binnen de geluidszone die resulteert na verruiming conform alternatief 4c, toch het beoogde verkeer afwikkelen.

5.4.4. Samenvattend

- De Ke-geluidszones in de Aanwijzing 2004 zijn gebaseerd op het “onderhandelaarsakkoord” van de gemeente Rotterdam en de N.V. Luchthaven Schiphol uit januari 1998.
- In het onderhandelaarsakkoord is destijds gezocht naar een zodanig profiel van de luchthaven opdat er sprake is van acceptabele milieubelasting in combinatie met een maximaal positieve bijdrage van de luchthaven aan het economisch klimaat en de bereikbaarheid van de regio, met als randvoorwaarde een levensvatbare exploitatie van de luchthaven.
- Het extra te accommoderen verkeer ten gevolge van de sluiting van Marinevliegkamp Valkenburg buiten beschouwing latend, is het beoogd gebruik van de luchthaven Rotterdam Airport niet gewijzigd ten opzichte van het beoogd gebruik ten tijde van de totstandkoming van de vigerende geluidszone in de Aanwijzing 2004.
- De actualisering van de randvoorwaarden is hoogst wenselijk vanuit economisch perspectief. Indien de actualisering van de randvoorwaarden achterwege blijft zal dat directe negatieve gevolgen hebben voor de exploitatie van de luchthaven en voor de regionale en nationale werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Het is zelfs niet uit te sluiten dat op langere termijn ook de continuïteit van de exploitatie van de luchthaven in gevaar komt, met de mogelijke negatieve consequenties van dien. Bovendien kan de luchthaven dan niet beantwoorden aan de behoefte die destijds is vastgesteld vanuit het perspectief van een volwaardige zakenluchthaven, die als belangrijke vestigingsplaatsfactor bijdraagt aan behoud van bestaande en aantrekken van nieuwe economische activiteiten.
- Het overheidsverkeer dat voorheen gebruik maakte van Marinevliegkamp Valkenburg wordt na de sluiting van die basis met name geacommodeerd op Rotterdam Airport.
- Het bedoelde overheidsverkeer heeft een maatschappelijke functie.
- Aan de extra vraag naar geluidsruimte om het extra overheidsverkeer te accommoderen kan niet zonder meer door de exploitant worden voldaan.
- De effecten van het actualiseren en verruimen van de randvoorwaarden zijn in het MER bepaald en toegelicht.
- Ten aanzien van effecten op het gebied van geluid schrijft de Luchtvaartwet het hanteren van Ke-berekeningen voor.
- In het MER zijn ook de berekeningen opgenomen volgens de Lden-systematiek. De nieuwere Lden-systematiek en Lden-contouren geven een betere benadering van de feitelijke geluidsbelasting.
- De verschillen in Lden-contouren van de diverse alternatieven geven een betere weergave van de feitelijke mutaties voor de omgeving dan de verschillen in Ke-berekeningen, die wettelijk voorgeschreven zijn.
- Ke-berekeningen:
 - Door de actualisering wordt het oppervlak binnen de Ke-geluidscontouren groter.
 - Het gecorrigeerd model heeft beperkte consequenties: de zogenoemde “deuken” in de 35Ke-geluidscontour zijn verwijderd (alt. 2a).
 - Het grootste deel van de mutatie in de omvang van de geluidszones is het gevolg van de actualisering. Met name de toepassing van het nieuwe Ke-rekenvoorschrift, waarin ook het geluid beneden de 65 dB(A) moet worden meegerekend, leidt tot een grotere oppervlakte binnen de geluidscontouren, waar de feitelijke geluidsproductie bij die correctie echter niet is gewijzigd (alt. 2b).
 - De aanpassing aan de feitelijke routes leidt lokaal – met name aan uiteinden van de zone - tot een verschuiving van de contouren (alt. 2c).
 - De actualisering met betrekking tot vlootmix en gebruik van de luchthaven leidt tot enige afname van de oppervlakte van de geluidszones (alt. 2d).

- De actualisering met betrekking tot het nieuwe Instrument Landing System (ILS) leidt aan de zuidwest-zijde tot een iets smallere en langere geluidszone (alt. 3).
- De verruiming ten behoeve van de extra overheidsvluchten leidt tot enige toename van de oppervlakte binnen de geluidscontouren (alt. 4c).
- Het aantal woningen dat binnen het gebied valt met aanzienlijke geluidsbelasting (35 Ke), neemt door de actualisatie toe van 248 woningen in de referentie-situatie tot 484 woningen in alternatief 3.
- Het aantal woningen dat binnen het gebied valt met aanzienlijke geluidsbelasting (35 Ke), neemt door de verruiming toe van 484 woningen (alt 3) tot 551 woningen in het alternatief dat de basis is voor het besluit (4c).
- Lden-berekeningen:
 - Het gecorrigeerd model heeft geen invloed op de geluidscontouren (alt. 2a).
 - Het nieuwe Ke-berekeningsvoorschrift heeft geen invloed op de geluidscontouren (alt. 2b).
 - De aanpassing aan de feitelijke routes leidt lokaal – met name aan uiteinden van de zone - tot een verschuiving van de contouren (alt. 2c).
 - De actualisering met betrekking tot vlootmix en gebruik van de luchthaven leidt tot enige afname van de oppervlakte binnen de geluidscontouren (alt. 2d).
 - De actualisering met betrekking tot het nieuwe Instrument Landing System (ILS) leidt aan de zuidwest-zijde tot een iets smallere en langere geluidszone (alt. 3).
 - De verruiming ten behoeve van de extra overheidsvluchten leidt tot enige toename van de oppervlakte binnen de geluidscontouren (alt. 4c).
 - Het aantal woningen dat binnen het gebied valt van de 56 dB(A) Lden neemt door de actualisatie af van 611 woningen in de referentie-situatie tot 331 woningen in alternatief 3.
 - Het aantal woningen dat binnen het gebied valt van de 56 dB(A) Lden neemt door verruiming toe van 331 woningen (alt 3) tot 367 woningen in het alternatief dat de basis is voor het besluit (4c).
- Met de actualisering wordt een correcter beeld geboden van de geluidsbelasting van de regio bij het destijds beoogd gebruik op basis van het onderhandelaarsakkoord 1998.
- In het alternatief dat basis is voor dit besluit (4c) is de mate van slaapverstoring met 26% gedaald.
- De Minister van Verkeer en Waterstaat kiest, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, voor actualisering en verruiming conform alternatief 4c van het MER, in combinatie met de uitvoering van maatregelen uit het advies van de Commissie Van Heijningen.

ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I, onderdeel A

Artikel 24, derde lid, Luchtvaartwet biedt de mogelijkheid om in de aanwijzing voorschriften op te nemen om te voorkomen dat de geluidszones worden overschreden. Teneinde te voorkomen dat overheidsvluchten op Rotterdam Airport bijdragen aan een eventuele overschrijding van de 35 Ke-geluidszone is in dit artikel de plicht voor de exploitant opgenomen om binnen die geluidszone een bepaald aantal, jaarlijks door de Minister van Verkeer en Waterstaat vast te stellen, overheidsvluchten af te kunnen wikkelen. Dit aantal zal jaarlijks door de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de exploitant van Rotterdam Airport worden medegedeeld. De exploitant kan hiermee dan rekening houden bij het opstellen van het gebruiksplan voor het komende gebruiksplanjaar.

Artikel I, onderdeel B

De toevoeging van onderdeel "i" aan artikel 9 van de aanwijzing bepaalt dat het voor regeringsvluchten ten behoeve van personenvervoer is toegestaan van de luchthaven te starten of daarop te landen in nachtperiode. Normaliter is de luchthaven, gelet op het bepaalde in artikel 7 van de aanwijzing, in de periode van 23.00 uur tot 7.00 uur gesloten. Blijkens de verklarende woordenlijst bij het Aanwijzingsbesluit uit 2001 zijn regeringsvluchten vluchten ten behoeve van staatshoofden of regeringsfunctionarissen, dan wel in hun opdracht. Onder een regeringsvlucht vallen derhalve in ieder geval vluchten ten behoeve van het Koninklijk Huis, Ministers, Staatssecretarissen en vluchten in opdracht van dezen.

Artikel I, onderdeel C

In bijlage D van de aanwijzing is de beschrijving van de te verwachten ontwikkelingen van het luchtverkeer alsmede de toegepaste luchtverkeersgegevens voor de berekening van de geluidsc contouren opgenomen. In artikel 4, vierde lid, van de aanwijzing wordt naar deze bijlage verwezen. Gelet op de veranderingen in het gebruik van de luchthaven en de invoerset voor het berekenen van de 35 Ke-geluidszone en de Ke-geluidsc contouren is het noodzakelijk de informatie in de bijlage te vervangen door de informatie opgenomen in de nieuwe bijlage D die bij dit besluit is gevoegd.

Artikel I, onderdeel D

In bijlage E van de aanwijzing is de kaart met de 35 Ke-geluidszone en de daarbij behorende geluidsc contouren opgenomen. Naar deze bijlage wordt verwezen in artikel 5, onderdeel a, van de aanwijzing.

Als gevolg van het opnemen in bijlage E van een nieuwe kaart met een 35 Ke-geluidszone en de daarbij behorende geluidsc contouren verandert de geluidszonering van de luchthaven Rotterdam Airport voor Ke-verkeer.

Artikel II

Dit artikel bevat informatie omtrent de bekendmaking van het besluit.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings

Ontwerp Wijzigingsbesluit
Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport

Bijlage D
Invoertabellen

Tabel 1. Aantallen bewegingen

Verkeertype	Periode				Totaal
	06:00-07:00	07:00-23:00	23:00-00:00	00:00-06:00	
Groot IFR verkeer	77	23.668	490	160	24.395
Extra overheid helikopters	0	99	0	0	99
Extra overheid vliegtuigen	0	528	0	0	528
Helikopters	0	7.000	0	0	7.000
Klein IFR verkeer	22	24.736	55	45	24.858
Klein VFR verkeer (BKL)	0	29.445	0	0	29.445
Totaal	99	85.476	545	205	86.325
Totalen tbv KE	99	56.031	545	205	56.880
Totalen tbv L _{night} (23-07)	99	0	545	205	849
Totalen tbv LAeq (00-07)	99	0	0	205	304
Totalen tbv BKL	0	29.445	0	0	29.445
Totalen tbv L _{den}	99	85.476	545	205	86.325

Tabel 2. Verdeling per geluidscategorie voor groot (IFR) verkeer

Geluidscategorie	Groot IFR verkeer	Helikopters	Klein IFR verkeer	Extra Overheid	
				Helikopters	Overig
004	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %
010	0 %	90 %	0 %	39,50 %	0 %
011	0 %	10 %	0 %	0 %	0 %
012	0 %	0 %	0 %	29,70 %	0 %
014	0 %	0 %	0 %	30,80 %	0 %
040	0 %	0 %	0 %	0 %	0,42 %
045	0 %	0 %	0 %	0 %	0,17 %
055	0 %	0 %	0 %	0 %	0,80 %
065	0,56 %	0 %	0 %	0 %	0 %
070	19,67 %	0 %	0 %	0 %	37,01 %
071	35,17 %	0 %	0 %	0 %	11,30 %
072	5,10 %	0 %	0 %	0 %	3,30 %
074	1,59 %	0 %	0 %	0 %	33,10 %
077	1,33 %	0 %	0 %	0 %	10,90 %
078	0,38 %	0 %	0 %	0 %	0 %
080	0 %	0 %	0 %	0 %	1,20 %
469	36,20 %	0 %	0 %	0 %	1,80 %
Totaal	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Tabel 3. Verdeling per geluidscategorie voor VFR (BKL) verkeer.

Geluidscategorie	Les	Reclame	Privé	Overig
1	0,07 %	0 %	1 %	0,65 %
2	0,73 %	55 %	22 %	14,3 %
3	76,7 %	11 %	71 %	78,4 %
4	22,5 %	34 %	6 %	6,65 %
5, 6, 7 of 8	0 %	0 %	0 %	0 %
Totaal	100 %	100 %	100 %	100 %

Tabel 4. Baangebruik (IFR en VFR verkeer)

	Exclusief meteomarge		Inclusief meteomarge	
Baan	06:00-23:00	23:00-06:00	06:00-23:00	23:00-06:00
06	33 %	40 %	43 %	50 %
24	67 %	60 %	77 %	70 %
Totaal	100 %	100 %	120 %	120 %

Tabel 5. Routeverdeling groot (IFR) verkeer overdag (07:00-23:00)

Baan		Start					Landing	Totaal
		RFS	COA	WDY	INK	AND	LND	
06	Overig	22 %	1 %	13 %	0,5 %	13,5 %	50 %	100 %
	Helikopters	10 %	10 %	10 %	10 %	10 %	50 %	100 %
24	Overig	22 %	1 %	13 %	0,5 %	13,5 %	50 %	100 %
	Helikopters	10 %	10 %	10 %	10 %	10 %	50 %	100 %

Tabel 6. Routeverdeling nachtelijk verkeer (00:00-07:00) tbv LAeq

Baan		Start					Landing	Totaal
		RFS	COA	WDY	INK	AND	LND	
06	Overig	13,5 %	0,6 %	8,0 %	0,3 %	8,3 %	69,3 %	100 %
	Helikopters	6,0 %	6,0 %	6,0 %	6,0 %	6,0 %	70,0 %	100 %
24	Overig	13,5 %	0,6 %	8,0 %	0,3 %	8,3 %	69,3 %	100 %
	Helikopters	6,0 %	6,0 %	6,0 %	6,0 %	6,0 %	70,0 %	100 %

Tabel 7. Routeverdeling nachtelijk verkeer (23:00-07:00) tbv L_{night}

Baan		Start					Landing	Totaal
		RFS	COA	WDY	INK	AND	LND	
06	Overig	12,1 %	0,5 %	7,1 %	0,3 %	7,4 %	72,6 %	100 %
	Helikopters	5,5 %	5,5 %	5,5 %	5,5 %	5,5 %	72,5 %	100 %
24	Overig	12,1 %	0,5 %	7,1 %	0,3 %	7,4 %	72,6 %	100 %
	Helikopters	5,5 %	5,5 %	5,5 %	5,5 %	5,5 %	72,5 %	100 %

Tabel 8. Routeverdeling voor VFR (BKL) verkeer.

Vluchtsoort	Romeo			Mike		Hotel		
	Oost	Zuid	Zuid-oost	Noord	Oost	Noord-west	Zuid-west	West
Start	5,5%	5,5%	5,5%	8,5%	8,5%	5,5%	5,5%	5,5%
Landing	5,5%	5,5%	5,5%	8,5%	8,5%	5,5%	5,5%	5,5%

Tabel 9. Verdeling over afstandsklassen voor groot (IFR) verkeer.

Segment		Afstandsklasse			
		00 (0-750 km)	01 (750-1500 km)	02 (1500-3000 km)	03 (> 3000 km)
Groot IFR verkeer		87,36 %	5,36 %	7,28 %	0,00 %
Extra overheid	Helikopters	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
	Overig	85,00 %	10,00 %	5,00 %	0,00 %
Klein IFR verkeer		100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
Helikopters		100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %

Tabel 10. Uurverdeling en gemiddelde straffactor per segment voor het VFR (BKL) verkeer.

Uur	Les	Reclame	Overig	Privé
0-1	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
1-2	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
2-3	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
3-4	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
4-5	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
5-6	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
6-7	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
7-8	6,0 %	6,0 %	6,0 %	6,0 %
8-9	9,0 %	9,0 %	9,0 %	9,0 %
9-10	9,0 %	9,0 %	9,0 %	9,0 %
10-11	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %
11-12	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %
12-13	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %
13-14	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %
14-15	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %
15-16	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %
16-17	9,0 %	9,0 %	9,0 %	9,0 %
17-18	9,0 %	9,0 %	9,0 %	9,0 %
18-19	5,0 %	5,0 %	5,0 %	5,0 %
19-20	2,0 %	2,0 %	2,0 %	2,0 %
20-21	2,0 %	2,0 %	2,0 %	2,0 %
21-22	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %
22-23	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
23-00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Totaal	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Gem. BKL NSF	1,11	1,11	1,11	1,11
Gem. L _{den} NSF	1,11	1,11	1,11	1,11

Tabel 11. Uurverdeling en gemiddelde straffactor per segment voor het grote startende verkeer voor niet overheidsvluchten.

Uur	Segment en geluidscategorie									
	Groot IFR verkeer								Heli's	Klein IFR
	065	070	071	072	074	077	078	469	010, 011	004
0-1	0,00	0,31	0,13	0,04	0,16	0,00	0,00	0,13	0,00	0,0
1-2	0,18	0,19	0,10	0,22	0,12	0,00	0,00	0,08	0,00	0,0
2-3	0,00	0,14	0,09	0,04	0,04	0,18	0,00	0,08	0,00	0,0
3-4	0,00	0,12	0,06	0,11	0,00	0,00	0,00	0,08	0,00	0,0
4-5	0,18	0,14	0,06	0,04	0,04	0,36	0,00	0,08	0,00	0,0
5-6	0,36	0,18	0,09	0,00	0,00	0,55	0,00	0,13	0,00	0,0
6-7	0,32	0,32	0,32	0,32	0,24	0,32	0,33	0,30	0,00	0,1
7-8	0,14	7,51	22,23	3,10	1,73	0,70	0,66	24,67	0,00	0,9
8-9	4,56	6,83	5,85	2,70	13,90	1,91	2,66	2,20	10,00	8,9
9-10	2,35	6,57	2,35	6,17	7,46	1,31	9,98	0,86	10,00	8,9
10-11	12,30	7,23	5,29	9,16	6,27	11,34	15,96	7,97	10,00	8,9
11-12	7,87	6,43	10,94	6,97	4,60	15,89	23,27	2,44	10,00	8,9
12-13	4,56	6,64	4,28	6,57	5,31	2,83	5,98	7,50	10,00	8,9

13-14	4,56	7,32	2,41	9,85	4,12	2,83	1,99	0,98	10,00	8,9
14-15	8,98	7,90	3,35	6,67	5,55	4,05	0,66	10,95	10,00	8,9
15-16	7,87	8,20	5,00	10,55	8,17	13,46	0,66	5,79	10,00	8,9
16-17	10,09	6,93	7,92	9,85	9,85	7,69	1,99	5,09	10,00	8,9
17-18	11,20	8,81	9,97	5,19	8,65	7,69	0,66	7,09	10,00	8,9
18-19	7,87	6,53	5,09	6,28	4,84	3,13	0,66	3,38	0,00	4,5
19-20	3,46	4,85	4,63	4,79	6,98	9,82	4,66	8,89	0,00	2,5
20-21	3,46	2,45	8,25	5,19	5,07	5,87	13,30	9,13	0,00	1,8
21-22	5,67	2,15	0,63	3,00	4,36	8,60	11,97	1,07	0,00	0,7
22-23	3,46	1,05	0,22	2,37	1,97	1,31	3,33	0,53	0,00	0,5
23-00	0,54	0,17	0,73	0,83	0,59	0,18	1,27	0,59	0,00	0,0
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Gemiddelde NSF factor voor dag en avond periode										
KE	1,81	1,68	2,14	1,76	1,77	1,98	2,39	2,35	1,00	1,26
L _{den}	1,38	1,26	1,33	1,36	1,42	1,59	1,76	1,46	1,00	1,09

Tabel 12. Uurverdeling en gemiddelde straffactor per segment voor het grote landende verkeer voor niet overheidsvluchten.

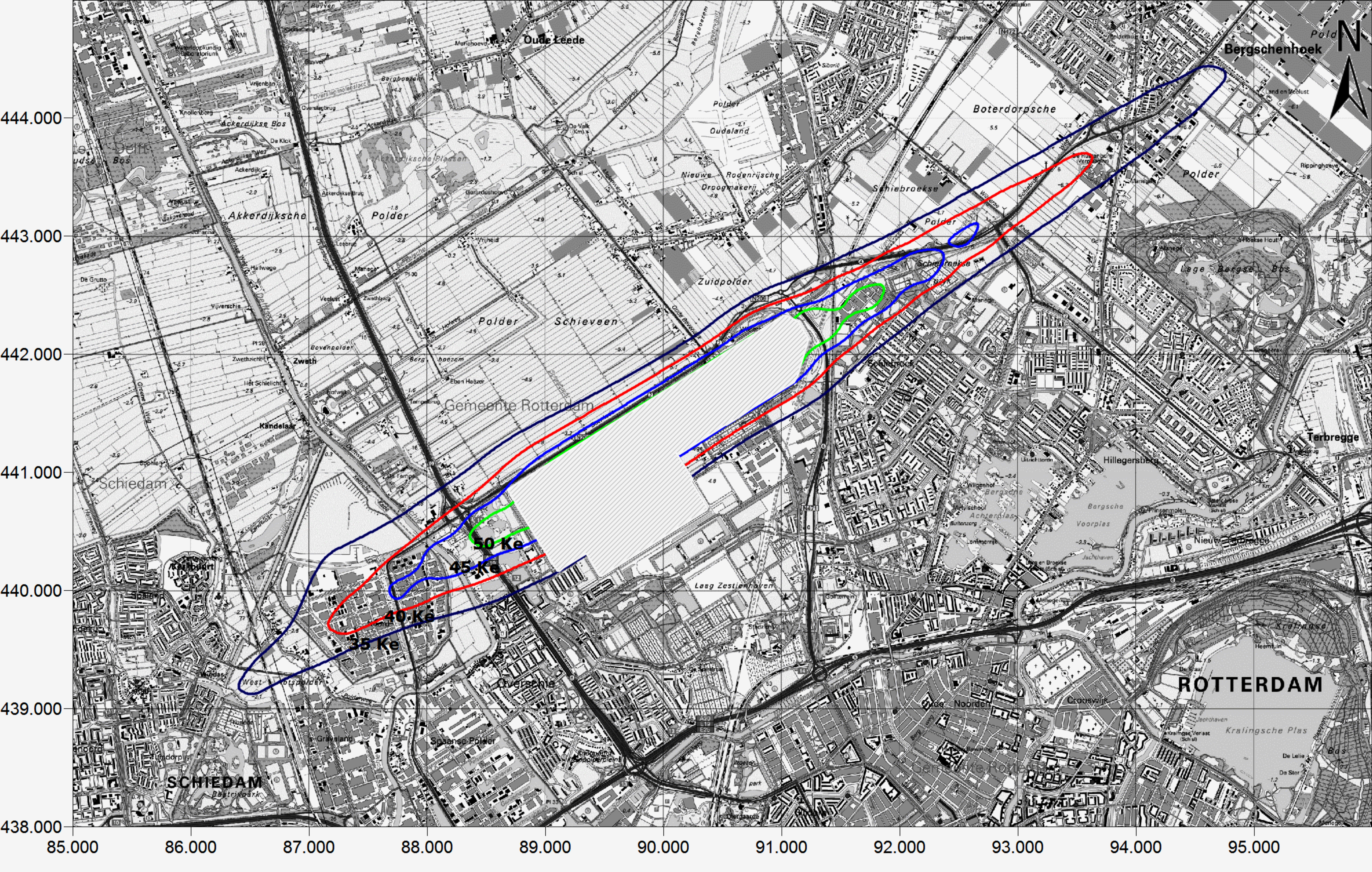
Uur	Segment en geluidscategorie									
	Groot IFR verkeer								Heli's	Klein IFR
	065	070	071	072	074	077	078	469	010, 011	004
0-1	0,00	0,34	0,10	0,35	2,70	0,00	0,00	0,84	0,00	0,00
1-2	0,00	0,12	0,03	0,21	0,04	0,09	0,00	0,03	0,00	0,00
2-3	0,00	0,12	0,03	0,12	0,08	0,09	0,00	0,02	0,00	0,00
3-4	0,63	0,11	0,03	0,08	0,08	0,18	0,00	0,02	0,00	0,00
4-5	0,00	0,12	0,03	0,06	0,04	0,18	0,00	0,03	0,00	0,00
5-6	0,00	0,10	0,03	0,12	0,16	0,72	0,00	0,05	0,00	0,00
6-7	0,32	0,32	0,32	0,32	0,24	0,32	0,32	0,30	0,00	0,40
7-8	5,35	1,77	0,46	1,44	2,55	1,59	2,09	1,35	0,00	0,60
8-9	5,35	5,42	0,36	1,91	4,02	1,59	17,13	1,04	10,00	8,00
9-10	10,70	5,94	13,46	3,78	3,85	21,15	20,55	7,25	10,00	9,00
10-11	8,56	6,19	13,80	5,88	4,51	7,59	10,98	2,85	10,00	9,00
11-12	6,41	5,31	1,25	6,57	3,69	1,91	6,19	6,24	10,00	9,00
12-13	5,35	6,46	3,98	3,78	2,55	2,86	1,41	0,50	10,00	9,00
13-14	6,41	5,74	4,43	7,28	2,22	10,12	2,09	13,18	10,00	9,00
14-15	4,28	6,29	1,50	5,18	5,16	14,85	0,72	5,61	10,00	9,00
15-16	4,28	6,38	4,58	10,08	4,51	0,97	0,72	5,78	10,00	9,00
16-17	6,41	7,93	3,64	7,98	5,65	8,53	0,72	3,40	10,00	9,00
17-18	5,35	8,43	3,91	9,15	5,16	2,86	0,72	3,73	10,00	8,70
18-19	6,41	7,58	4,01	8,80	3,04	11,06	13,72	11,86	0,00	6,00
19-20	8,56	8,38	14,41	12,06	12,67	6,32	10,30	4,85	0,00	1,90
20-21	6,41	7,63	14,56	7,28	7,61	6,32	8,93	1,26	0,00	0,90
21-22	4,28	5,29	3,81	3,66	3,37	0,34	1,41	2,14	0,00	0,80
22-23	4,28	3,69	10,25	3,59	2,39	0,34	0,72	20,68	0,00	0,70
23-00	0,63	0,36	1,04	0,31	23,70	0,00	1,27	6,98	0,00	0,00
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Gemiddelde NSF factor voor dag en avond periode										
KE	2,14	2,08	2,73	2,06	2,29	1,54	1,83	3,03	1,00	1,26
L _{den}	1,54	1,58	1,97	1,61	1,80	1,32	1,50	1,71	1,00	1,09

Tabel 13. Uurverdeling en gemiddelde straffactor voor alleen de segmenten 'extra overheidsvluchten' (starts en landingen).

Uur	Segment en geluidscategorie	
	Extra overheidsvluchten	
	Overig	Helikopters
	Alle geluidscategorieën	Alle geluidscategorieën
0-1	3,02%	1,04 %
1-2	2,01%	0,70 %
2-3	2,01%	0,70 %
3-4	1,51%	0,52 %
4-5	1,51%	0,52 %
5-6	1,51%	0,52 %
6-7	2,80%	3,11 %
7-8	3,80%	4,22 %
8-9	5,59%	6,22 %
9-10	5,59%	6,22 %
10-11	5,59%	6,22 %
11-12	5,10%	5,66 %
12-13	5,00%	5,55 %
13-14	5,00%	5,55 %
14-15	5,00%	5,55 %
15-16	5,00%	5,55 %
16-17	5,00%	5,55 %
17-18	5,00%	5,55 %
18-19	5,99%	6,66 %
19-20	5,99%	6,66 %
20-21	5,99%	6,66 %
21-22	5,00%	5,55 %
22-23	4,00%	4,44 %
23-00	3,02%	1,04 %
Totaal	100,0 %	100,0 %
Gemiddelde NSF factor voor dag en avond periode		
KE	2,40	2,40
L _{den}	1,55	1,55

Ontwerp Wijzigingsbesluit
Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport

Bijlage E
Geluidszones (35, 40, 45, 50 Ke)



Ontwerp Wijzigingsbesluit
Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport

Bijlage 1

Advies van de Rijksplanologische Commissie en de
Rijksmilieuhygiënische Commissie van 24 april
2007 (brief met kenmerk DGM/DBM 2007046763,
dd. 27 april 2007);

Rijksmilieuhygiënische Commissie – Rijksplanologische Commissie

Postadres: secretariaat RMC, ipc 605
Postbus 30 945, 2500 GX Den Haag

Telefoon: 070 - 339 38 22 / 339 42 08
Faxnr.: 070 - 339 1305

Aan de ministers van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
en Verkeer en Waterstaat

Uw kenmerk

Uw brief van

Ons kenmerk

Datum

DGM/DBM 2007046763 ✓

27 APR. 2007

Onderwerp

Advies inzake de wijziging van de Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam in verband met aanpassing van de geluidszone voor groot luchtverkeer alsmede in verband met het vastleggen van de mogelijkheid van regeringsvluchten in de nacht (Besluit wijziging van de Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport).

Aan onze Commissies is gevraagd advies uit te brengen over de wijziging van de Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam in verband met aanpassing van de geluidszone voor groot luchtverkeer alsmede in verband met het vastleggen van de mogelijkheid van regeringsvluchten in de nacht (Besluit wijziging van de Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport).

Het wijzigingsvoorstel van het Aanwijzingsbesluit betreft aanpassing van de geluidszone voor groot vliegverkeer (Ke- geluidszone). Met dit Besluit tot wijziging van de Aanwijzing wordt een tweetal wijzigingen aangebracht:

- 1) de technische onvolkomenheden van de bestaande geluidscontour worden gerepareerd en;
- 2) de mogelijkheid voor het accommoderen van extra regerings- en militaire vluchten wordt geboden.

Het technisch herstel van de randvoorwaarden op basis van actuele inzichten is noodzakelijk om het bij Aanwijzingsbesluit 2001 toegezegde en voorziene verkeer te kunnen afhandelen zonder overschrijding. De aannames waarop de oude Ke-geluidszone is gebaseerd komen niet overeen met de werkelijkheid en met inmiddels verbeterde rekenmethoden en rekenvoorschriften voor vliegtuiggeluid. Daarbij vormt de economische betekenis van de luchthaven voor de regionale ontwikkeling een belangrijk aspect in de afweging.

De verruiming van de geluidszone is nodig om het extra regerings- en militair verkeer te accommoderen, dat na de sluiting van Marinevliegkamp Valkenburg niet meer op Valkenburg kan worden afgewikkeld. Voor een deel van dit verkeer is Rotterdam Airport de meest voor de hand liggende alternatieve uitvalsbasis, onder andere uit overwegingen van nabijheid, security en kosten.

Onze Commissies hebben geconstateerd dat, alles overwegend, is geoordeeld dat de voordelen van de wijziging opwegen tegen de nadelen van enige toename van de geluidsbelasting en daarmee gepaard gaande hinder.

Daarnaast hebben **onze Commissies** vastgesteld dat een drietal compenserende maatregelen zal worden getroffen om mogelijk optredende verslechtering van de luchtkwaliteit door het toegenomen gebruik van de luchthaven te compenseren.

Tegelijkertijd met de luchtvaartwetwijziging is de Aanwijzing op basis van de Wet ruimtelijke ordening aangeboden. Deze Aanwijzing regelt de planologische doorwerking van de luchtvaartaanwijzing. Tezamen vormen ze de grondslag voor het gebruik van de luchthaven en de inpassing van deze en haar activiteiten in de omgeving.

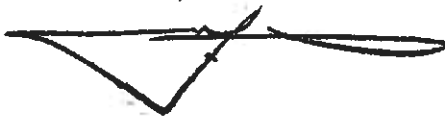
Onze Commissies vragen aandacht voor eventuele publicitaire gevolgen van deze wijziging, met name waar het gaat om geluidhinder en slaapverstoring.

De **vertegenwoordiger van het Milieu- en Natuurplanbureau** constateert dat deze wijziging leidt tot enigszins meer hinder en externe-veiligheid-risico's. Hij pleit ervoor om voortaan, bij vergelijkbare wijzigingen, duidelijk aan te geven hoe de afweging wordt gemaakt tussen milieu en economie. Daarbij zal dan tevens moeten worden aangegeven wat per saldo de veranderingen zijn van milieueffecten (zoals hinder) dan wel milieugebruiksruimte (vliegbewegingen).

Onze Commissies hebben het Besluit wijziging van de Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport behandeld in de vergadering van 24 april 2007 en besloten U met inachtneming van bovenstaande postief te adviseren.

Namens de Commissies,

de voorzitter,



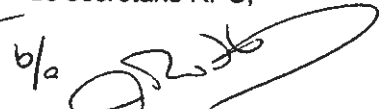
prof. dr. J.A. van Kemenade

de wnd. secretaris RMC,



mr. J. Enter

de secretaris RPC,



drs. ing. R.J. Schoonman

Ontwerp Wijzigingsbesluit
Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport

Ontwerp Aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein
Rotterdam Airport
(in kader van Wet ruimtelijke ordening)

Aanwijzing ex artikel 26 Luchtvaartwet juncto artikel 4.4, eerste lid, onder a, van de Wet ruimtelijke ordening inzake aanpassing van de geluidszone voor groot luchtverkeer alsmede in verband met het vastleggen van de mogelijkheid van regeringsvluchten in de nacht rond het luchtvaartterrein Rotterdam Airport behorende bij het aanwijzingsbesluit voor Rotterdam Airport ex artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet.

DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat;

Gelet op artikel XVIA, eerste lid, van de Wet van 18 december 2008 (Stb. 561), in samenhang met de Wet van 7 juli 1994, Stb. 601, houdende wijziging van de Luchtvaartwet en op artikel 26, eerste lid, van de Luchtvaartwet juncto artikel 4.4, eerste lid, onder a, van de Wet ruimtelijke ordening;

Gelet op het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (Stb 1996, no. 668) en het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb 1996, no. 666);

Gezien de adviezen van (nr.....) van de commissie, als bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet;

Gezien het advies van de Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie d.d. 24 april 2007 (brief met kenmerk DGM/DBM 2007046763, dd. 27 april 2007);

Besluit aan de raad van de gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam de volgende aanwijzingen te geven:

Algemene bepalingen

Artikel 1

In dit besluit wordt verstaan onder:

de Minister	:	de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;
de Wet	:	de Wet ruimtelijke ordening;
Lvw	:	de Luchtvaartwet;
BGGL	:	het besluit geluidsbelasting grote luchtvaart;
BGKL	:	het besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart;
besluit	:	het aanwijzingsbesluit krachtens de Wet ruimtelijke ordening artikel 4.4 getiteld "Geluidszones rond het luchtvaartterrein Rotterdam Airport";
aanwijzing	:	de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO met de bijbehorende regels;
aanduiding	:	een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik, de bestemming(en) en/of het bebouwen van deze gronden.

Aanwijzingen met betrekking tot bestemmingsplannen

Artikel 2

1. Overeenkomstig artikel 4.4, eerste lid, onder a van de Wet stelt de gemeenteraad een jaar na dagtekening van dit besluit bestemmingsplannen vast voor de gronden, gelegen binnen de wijziging van de Luchtvaartwet aanwijzing, het "Wijzigingsbesluit van de Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport", zoals opgenomen in bijlage E behorende bij het besluit als bedoeld in artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet.
2. Het gebied, waarop de wijziging betrekking heeft, wordt begrensd door de locatie van de berekende 35 Ke geluidscontour met uitsluiting van het luchtvaartterrein Rotterdam. Bij de vaststelling van de bestemmingsplannen wordt in de bestemmingsregeling de inhoud van dit besluit in acht genomen. Daartoe zijn in dit besluit, overeenkomstig de in bijlage E van het "Wijzigingsbesluit van de Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport" opgenomen kaart met de daarop aangegeven geluidsbelastinglijnen (contouren), de volgende geluidszones in dit besluit als aanduiding opgenomen:
 - geluidszone waarbinnen de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 35 Ke of meer mag bedragen;
 - geluidszone waarbinnen de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 40 Ke of meer mag bedragen;
 - geluidszone waarbinnen de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 45 Ke of meer mag bedragen;
 - geluidszone waarbinnen de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 50 Ke of meer mag bedragen;
 - geluidszone waarbinnen de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 55 Ke of meer mag bedragen;

De in bijlage E van het "Wijzigingsbesluit van de Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport" genoemde geluidszones 55 Ke en 65 Ke liggen binnen de grenzen van het aangewezen luchtvaartterrein en vergen als gevolg van die specifieke situatie geen overname in omliggende bestemmingsplannen

Artikel 3

Ten aanzien van gronden gelegen binnen de "35 Ke-contour", zoals is opgenomen in bijlage E, weergegeven is het BGGL van toepassing en gelden:

- a. ten aanzien van nieuwbouw de artikelen 4 en 5 BGGL;
- b. ten aanzien van nieuwbouw ter vervanging van bestaande geluidsgevoelige bebouwing artikel 6 BGGL;
- c. ten aanzien van bestaande bouw de artikelen 7 tot en met 13 BGGL.

Artikel 4

1. Bestemmingsregelingen die woningen toelaten met een hogere geluidsbelasting dan 40 of 55 Ke (respectievelijk toekomstige of bestaande geluidsbelastingssituaties) kunnen worden gehandhaafd, indien ten tijde van het vaststellings- of herzieningsbesluit voldaan wordt aan één van de in de artikel 8, 9 of 11 van het BGGL genoemde voorwaarden voor het van rechtswege gelden van een hogere waarde.
2. Bestaande bestemmingsregelingen, die woningen toelaten worden, indien ten aanzien van deze woningen van rechtswege géén hogere waarde geldt, zodanig opnieuw vastgesteld dat deze niet meer zijn toegelaten en waar mogelijk worden zodanige bestemmingsregelingen opgenomen dat de bestaande gebouwen geheel of grotendeels kunnen worden gehandhaafd.

Artikel 5

In dit artikel wordt aan de gemeenteraden opdracht gegeven om de vigerende rechten - in casu het recht tot voortzetting - te respecteren. Het voortzettingsrecht is in artikel 26a Lvw in ongedifferentieerde vorm neergelegd.

Dezerzijds wordt een ruime interpretatie voorgestaan van het begrip "degene, die op het tijdstip van het van kracht worden van de beschikking ex artikel 27 juncto artikel 24, eerste lid, Lvw gebruiker of bewoner is".

Een enge interpretatie zou tot grote onbillijkheden aanleiding geven - denk aan voortzetting van bewoning door degene die na de zonevaststelling is gehuwd met de oorspronkelijke, doch inmiddels overleden, bewoner; aan voortzetting door het na zonevaststelling geboren kind van de oorspronkelijke bewoners; aan de voortzetting van het gebruik door de rechtsopvolger van de rechtspersoon die de oorspronkelijke gebruiker was etc.

In die gevallen waarin geen voortzettingsrecht meer wordt uitgeoefend, dient er voor gezorgd te worden dat niet tot herbewoning wordt overgegaan omdat de milieuhygiënisch ongewenste situatie dan langer blijft voortbestaan dan nodig is. Tot de middelen die de gemeenten in voorkomend geval ten dienste staan kan bijvoorbeeld worden gerekend de toepassing van bestuursdwang. Ook zou de gemeenteraad er toe over kunnen gaan om een gebouw waaraan de woonbestemming is ontvallen, onbewoonbaar te verklaren.

Nu artikel 26a Lvw het recht van de "zittende" gebruikers en bewoners tot voortzetting van het gebruik of de bewoning waarborgt, past in dat kader geen onteigening "vooraf". Het in artikel 26a Lvw bedoelde voortzettingsrecht moet worden opgevat als een recht tot ongestoorde voortzetting. "Ongestoorde" voortzetting verdraagt zich - in brede zin uitgelegd - niet met onteigening die vooruitloopt op het beëindigen van het gebruik of de bewoning. Minnelijke verwerving verdraagt zich daarmee uiteraard wél.

Voortzetting van gebruik door rechtsopvolgers van rechtspersonen hangt af van de mate waarin van (ongewijzigde) voortzetting van het gebruik kan worden gesproken.

Het gestelde in dit artikel geldt uitsluitend voor die gevallen waarin onteigening plaatsvindt wegens beëindiging van het gebruik of de bewoning van gebouwen vanwege de geluidszonering.

Op een onteigening ter uitvoering van het bestemmingsplan om andere redenen (bijvoorbeeld een uitbreiding van het luchtvaartterrein) zijn deze bepalingen niet van toepassing.

Artikel 6

In artikel 6 is aangegeven dat de kosten voor het maken van (de herziening van) het bestemmingsplan zelf, dus de kosten voor de bestemmingsplanarbeid voor rekening van de gemeente komen.

Dit artikel is gebaseerd op artikel 26a, derde lid, Lvw dat als volgt luidt:

“Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer kan bij het geven van aanwijzingen als bedoeld in artikel 26, eerste lid, tevens aangeven op welke wijze en in welke gevallen geldelijke steun uit ‘s Rijks kas kan worden verleend ter bestrijding van de kosten ten gevolge van de uitvoering van de in overeenstemming met de aanwijzingen gebrachte bestemmingsplannen.”

De redactie van artikel 26a Lvw geeft aan dat uitsluitend de kosten, welke het gevolg zijn van de uitvoering van de bestemmingsplannen voor rekening van het Rijk kunnen komen. Met name de zinsnede “...kosten ten gevolge van de uitvoering van de in overeenstemming met de aanwijzingen gebrachte bestemmingsplannen” geeft expliciet aan dat dit dus niet de kosten zijn van de bestemmingsplanarbeid.

Deze bepaling sluit aan bij gelijksoortige bepalingen in de Wro. Zo is in artikel 6.8, eerste lid, Wro neergelegd dat de hogere kosten, die het gevolg zijn van het op verzoek of krachtens wettelijk voorschrift opnemen van bepalingen in een bestemmingsplan, aan gemeenten worden vergoed. Daarnaast wordt in dit verband ook gewezen op de analogie met betrekking tot de verplichting tot het maken van bestemmingsplannen voor aangewezen beschermde stads- en dorpsgezichten (artikel 36, Monumentenwet 1988), waarbij de bestemmingsplanarbeid eveneens niet wordt vergoed. Het maken van bestemmingsplannen blijft primair een gemeentelijke aangelegenheid, waarvan de gemeente de kosten zelf moet dragen (zie ook artikel 10.6 Wro).

Artikel 7

De tekst van artikel 7 spreekt voor zich. Wel zij hierbij aangetekend dat de gemeente in het kader van de voorbereiding van de vaststelling of herziening van bestemmingsplannen eventuele door haar toe te kennen schadevergoedingen op grond van artikel 6.1 Wro in het overleg als bedoeld in artikel 10 Bro 1985 ter sprake dient te brengen. Dit in verband met de vergoeding van de planschadeclaims door de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Vervolgens staat voor de gemeente de procedure open bedoeld in artikel 6.8 van de Wro.

Uiteraard kan de gemeente ook een beroep doen op artikel 6.9 van de Wro.

In het gelijktijdig genomen besluit ex artikel 24 juncto artikel 27 Lvw is een artikel over schadevergoeding/nadeelcompensatie opgenomen.

's-Gravenhage,
De Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

dr. Jacqueline Cramer

Toelichting algemeen

1. Bij besluit vanex artikel XVIA, eerste lid, van de Wet van 18 december 2008 (Stb. 561) in samenhang met de artikelen 24 en 27 van de Lvw is het aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein Rotterdam Airport d.d. (Stcrt.) gewijzigd. De exploitant van Rotterdam Airport heeft op 30 september 2005, 11 mei 2006, 22 september 2006, 25 juli 2008 en 25 november 2008 een verzoek ingediend bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer voor het wijzigen van het Aanwijzingbesluit luchtvaartterrein Rotterdam van 17 oktober 2001 (Stcrt. 2001, 209, laatstelijk gewijzigd 14 juli 2004, 149). Het verzoek betreft het actualiseren en verruimen van de Ke-geluidszone. Volgens de exploitant is actualiseren noodzakelijk ter correctie van geconstateerde (technische) onvolkomenheden in de Ke-geluidszone van de Aanwijzing 2004 en de aanpassing aan de uitbreiding van de verkeersbegeleiding met een tweede instrument landing system (ILS). Het verruimen van de Ke-geluidszone is volgens de exploitant noodzakelijk opdat extra overheidsvluchten kunnen worden afgewikkeld die door de sluiting van het Marinevliegkamp Valkenburg niet meer geaccommodeerd kunnen worden op Valkenburg. Het besluit regelt het gebruik van het luchtvaartterrein Rotterdam Airport en de vaststelling van de ingevolge de Lvw vereiste geluidszones. De op de kaart weergegeven geluidszones, zoals opgenomen in de bijlage E van het "Wijzigingsbesluit van de Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport" bij voornoemd besluit dienen te worden verwerkt in bestemmingsplannen. Ingevolge artikel 26, eerste lid, Lvw geeft de Minister, indien een beschikking als bedoeld in artikel 24, eerste lid, van de Lvw, inhoudt dat een aanwijzing wordt gegeven met één of meer geluidszones, in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat, ten aanzien van gronden gelegen binnen die geluidszones aanwijzingen als bedoeld in artikel 4.4, eerste lid, onder a, van de Wet.
2. In artikel 25, eerste lid, van de Lvw, is bepaald dat bij een algemene maatregel van bestuur voor luchtvaartterreinen uniforme grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen worden vastgesteld. Hieraan is uitvoering gegeven door de vaststelling van het BGGL en het BGKL. De grenswaarden zijn vastgesteld op respectievelijk 35 Ke en 47 bkl. Artikel 26, eerste lid, van de Lvw impliceert dat de vastgestelde grenswaarden en maximale waarden via de verplichte aanwijzingen van de Minister doorwerken in de gemeentelijke bestemmingsplannen.
3. Volgens artikel 25g van de Lvw, dient de Minister van Verkeer en Waterstaat, respectievelijk de Minister van Defensie, in overeenstemming met de Minister regels vast te stellen omtrent de wijze van meten, berekenen en registreren van de geluidsbelasting binnen en buiten de geluidszone. Deze regels zijn voor wat betreft de berekening van de kleine luchtvaart vastgelegd in het Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart. Voor wat betreft de berekeningen van de grote luchtvaart geldt het Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden (Ke) ten gevolge van het vliegverkeer en de Appendices van de voorschriften voor de berekening van de geluidsbelasting.
4. Artikel 26b van de Lvw, schrijft voor, dat de Minister van Verkeer en Waterstaat, respectievelijk de Minister van Defensie, in overeenstemming met de Minister een regeling inzake geluidwerende voorzieningen vaststelt. Een dergelijke regeling is in verband met de kleine luchtvaart niet nodig gebleken. In de Nota van Toelichting bij het BGKL (Stb. 1991, 22) is in dat kader aangegeven dat vanuit milieuhygiënisch oogpunt het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan geluidsgevoelige objecten niet nodig is. Ten aanzien van de grote luchtvaart is hieraan uitvoering gegeven door vaststelling van het RGV 1997 (Stcrt, 47). Bij de

vaststelling van de geluidszone dienen volgens artikel 26, eerste lid, van de Lvw, door de minister aanwijzingen te worden gegeven als bedoeld in artikel 4.4, eerste lid, onder a, van de Wet. Bij deze aanwijzingen kan worden aangegeven op welke wijze aan de aan de aanwijzingen aangepaste bestemmingsplannen uitvoering zal moeten worden gegeven. Voorts kan worden aangegeven op welke wijze en wanneer geldelijke steun uit 's Rijks kas kan worden verleend.

5. Alle voorschriften die nodig zijn voor de uitvoering van de zonering zelf, zijn vervat in het BGGL en het BGKL, de hierboven genoemde Voorschriften voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de grote luchtvaart en de kleine luchtvaart en de planologische aanwijzingen ex artikel 26, eerste lid van de Lvw. Deze aanwijzingen hebben als basis artikel 4.4, eerste lid, onder a, van de Wet en vinden hun begrenzing in hetgeen in de overige uitvoeringsvoorschriften van de Lvw is of wordt opgenomen. Daaruit volgt dan, dat de onderhavige aanwijzingen vastleggen welke planologische maatregelen moeten worden getroffen, hoe daaraan uitvoering moet worden gegeven, voor welke zaken geldelijke steun uit 's Rijks kas wordt verleend alsmede op welke wijze en wanneer dat zal geschieden.
6. Uit de aard der zaak sluiten deze aanwijzingen nauw aan bij het BGGL en het BGKL. Bij deze besluiten zijn immers de grenswaarden en maximale waarden bepaald, die voor de toelaatbaarheid van bestemmingen binnen de zone maatgevend zijn. In enkele artikelen van onderhavige aanwijzingen wordt expliciet naar de voorschriften van het BGGL en het BGKL verwezen.
7. Alvorens het onderhavige besluit is genomen, is overleg gevoerd met de gemeenteraden van Lansingerland, Rotterdam en Schiedam, waarvoor namens deze overleg gevoerd is met vertegenwoordigers van de respectievelijke colleges van Burgemeester en Wethouders van deze gemeenten, en Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid Holland. Door middel van terinzagelegging van de ontwerp-aanwijzingen wordt de gelegenheid geboden tot het inbrengen van zienswijzen.
8. Conform artikel 30, tweede lid, Lvw, ligt het zwaartepunt van de rechtsbescherming in de aanwijzingsprocedure in bezwaar en beroep tegen de aanwijzing zelf en niet in de bestemmingsplanprocedure. De toetsing in beroep van een besluit tot aanwijzing van een terrein als luchtvaartterrein kan dan mede omvatten een beoordeling van de krachtens artikel 26, eerste lid, Lvw gegeven aanwijzingen en van de daarbij gegeven voorschriften in de zin van artikel 4.4, eerste lid, onder a, van de Wet. Hiermee wordt bereikt dat de verschillende bij een besluit betrokken aspecten op integrale wijze kunnen worden beoordeeld. Deze integrale benadering ligt voor de hand nu de Wro-aanwijzing als het ware een sequeel (planologische doorvertaling) is van de aanwijzing van de Minister van Verkeer en Waterstaat. De Wro-aanwijzing dient in zoverre als een gebonden besluit beschouwd te worden.
9. Dit aanwijzingsbesluit is opgesteld onder het regiem van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening, welke op 1 juli 2008 in werking is getreden. Hierin is een wettelijk verplichting opgenomen om bestemmingsplannen en andere ruimtelijke besluiten in digitale vorm vast te stellen.

Dit aanwijzingsbesluit is naar de inhoud en de bedoeling van het besluit niet anders dan een aanwijzingsbesluit op basis van de oude Wet op de ruimtelijke ordening.

In de nieuwe Wro zijn nadere regelingen opgenomen om het betrouwbaar beschikbaar stellen en vergelijkbaar maken van ruimtelijke plannen en besluiten te bevorderen. Dit door het gebruik van standaarden voor de vormgeving, inrichting en beschikbaarstelling en voor de opzet en inrichting van de regels die bij een bestemmingsplan worden gegeven.

Daartoe is gelijktijdig met de vaststelling van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de Regeling standaarden ruimtelijke ordening (Rsro) in werking getreden, waarin standaarden worden voorgeschreven. Het betreft het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening (IMRO2008), de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2008) en de Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijk Instrumentarium (STRI2008).

Dit aanwijzingsbesluit voldoet aan bovengenoemde standaarden.

Het besluitgebied, waarop de aanwijzing betrekking heeft, wordt begrensd door de locatie van de berekende 35 Ke geluidscontour met uitsluiting van het in de aanwijzing genoemde luchtvaartterrein. Deze geluidscontouren zijn overgenomen van de in bijlage E van het “Wijzigingsbesluit van de Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport” opgenomen kaart met de daarop aangegeven geluidsbelastinglijnen (contouren).

Overeenkomstig hetgeen daarover in de nieuwe Wro en het Bro is opgenomen zijn de in de aanwijzing genoemde geluidszones beschouwd als ruimtelijke objecten waarvan de geometrische plaatsbepaling (de locatie) is vastgelegd in een ruimtelijk referentiesysteem zijnde het Rijksdriehoekscoördinatensysteem.

Bij de aanwijzing is ter illustratie de kaart verbeelding gevoegd (bijlage 1) . Het besluitgebied en de onderscheiden geluidszones zijn op deze kaart aangegeven. Naast de Ke-geluidscontouren is op deze kaart tevens de geluidszone aangegeven waarbinnen de geluidbelasting vanwege het klein vliegverkeer 47 bkl of meer mag bedragen. Dit is de bkl contour uit de aanwijzing op Wet op de Ruimtelijke Ordening van 17 oktober 2001 behorende bij de aanwijzing Luchtvaartwet “Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport ”. Ter oriëntatie is de topografische ondergrond, de Top50vector, opgenomen waarop tevens de gemeentegrenzen zijn aangegeven.

Het (Bro) schrijft voor dat digitale besluiten ook als papieren of analoge versie beschikbaar moet worden gesteld. Voorts is in het Bro voorgeschreven dat indien de analoge versie verschilt van de digitale versie, de inhoud van de digitale informatie voor gaat op die uit de analoge versie.

Het ministerie van VROM, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en Interprovinciaal Overleg hebben begin april 2009 gezamenlijk besloten tot uitstel van de inwerkingtreding van de digitale verplichtingen van de Wro naar 1 januari 2010. Dit laat evenwel onverlet dat er voor 1 januari 2010 al wel digitale besluiten kunnen worden vastgesteld.

TOELICHTING ARTIKELSGEWIJS

Artikel 2

In dit artikel is bepaald dat op de betreffende bestemmingsplannen de onderscheiden geluidszones moeten worden opgenomen. De gemeenteraden moeten voor alle gronden, welke geheel of gedeeltelijk door de geluidszones worden bestreken, binnen een jaar na dagtekening van het besluit:

- hetzij de vigerende bestemmingsplannen herzien,
- hetzij, voorzover er voor die gronden nog geen bestemmingsplan van kracht is, alsnog één of meer nieuwe bestemmingsplannen vaststellen.

Omdat de geluidszone veelal het gebied van één bestemmingsplan zal overschrijden, zullen in het algemeen alleen de geluidzones die het plangebied doorlopen in het bestemmingsplan kunnen worden aangegeven. Het kan overigens de duidelijkheid ten goede komen om op een toelichtend kaartje de ligging van de geluidszone in zijn geheel aan te geven.

Het gebied tussen het luchtvaartterrein en de berekende 35 Ke-contour is de 35 Ke-geluidszone. Deze dient op de bestemmingsplannen te worden opgenomen. Daarnaast dienen geluidzones, die voor het ruimtelijk beleid relevante waarden hebben, te weten die voor 40, 45, 55 en 65 Ke in de bestemmingsplannen te worden opgenomen. Echter, met dien verstande dat de 65 Ke binnen de grenzen van het aangewezen luchthaventerrein liggen. Als gevolg daarvan en alleen in die specifieke situatie behoeven deze contour geen overname in de relevante omliggende bestemmingsplannen of bestemmingsplannen waarvan delen óók buiten het aangewezen luchthaventerrein vigerend zijn.

Voorts is het voor de toepassing van de Regeling geluidwerende voorzieningen van belang om de 50 Ke-geluidzone op te nemen in het bestemmingsplan.

Een contour is een geluidsbelastinglijn die voorkomt op de kaarten die behoren tot het besluit op grond van artikel 18 Lvw, waarbij de zones zijn vastgesteld. Die kaarten, die zijn opgenomen in de bijlagen, zijn met behulp van computerberekeningen getekende kaarten. De daarbij opgenomen geluidscontouren bestaan uit de door de computers berekende punten met eenzelfde geluidsbelasting, waaraan een enigszins vloeiend verloop is gegeven.

Bij de vaststelling van de bestemmingsregelingen dient de inhoud van het onderhavige besluit in acht genomen te worden. In dat kader dient vooral gedacht te worden aan mogelijke beperkingen in bestemmingsplannen zowel ten aanzien van het leggen van bestemmingen als ten aanzien van gebruiksmogelijkheden van gronden en opstallen, gelegen binnen de geluidszone.

De geluidzones die in deze aanwijzing zijn opgenomen zijn geometrisch bepaalde vlakken gerelateerd aan het Rijksdriehoekscoördinatensysteem. Deze geometrisch bepaalde vlakken dienen in de bestemmingsplannen verwerkt te worden. In het geval dat er bestemmingsplannen worden opgesteld op basis van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening dienen de geluidzones zoals opgenomen in deze aanwijzing overgenomen te worden in de bestemmingsplannen. Indien er sprake is van een herziening van vigerende bestemmingsplannen op basis van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening dienen bij het opnemen van de geluidsbelastingscontouren op de bestemmingsplankaarten deze verfijnd en gedetailleerd te worden tot lijnen die tot op het niveau van de perceelsgrenzen en de daarop geprojecteerde of bestaande bebouwing duidelijkheid scheppen omtrent het planologische en geluidsbelastingsregime dat ter plaatse zal gelden. Bij de detaillering mogen geen grotere afwijkingen van de computerlijn ontstaan dan overeenkomt met een marge van één Ke aan weerszijden van de computerlijn. Het eindresultaat dient derhalve vanuit het oogpunt van zonering neutraal te zijn. Hiermee wordt bewerkstelligd dat de detaillering van de contouren geen noemenswaardige (financiële) verschuivingen met zich meebrengt. De totale sanerings- en amoveringskosten zullen door de detaillering niet wezenlijk veranderen. Een en ander laat onverlet mijn bevoegdheid om onder bijzondere omstandigheden zelf nauwkeurig gedetailleerde aanwijzingen te geven.

Artikel 3

In artikel 3 worden de bepalingen genoemd van **het BGGL** waaruit planologische consequenties volgen voor de gronden gelegen binnen de vastgestelde geluidszones. Het betreffen de artikelen 4 tot en met 13 BGGL. Deze bepalingen uit het BGGL, opgesplitst in nieuwbouw (hoofdstuk 3, titel 1) en bestaande bouw (hoofdstuk 3, titel 3) worden hierna in het kort toegelicht.

Nieuwbouw

Ingevolge *artikel 4 BGGL* is 35 Ke de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en woonwagenstandplaatsen die op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone daarbinnen nog niet aanwezig zijn en waarvoor nog geen bouwvergunning is verleend. Dit artikel houdt in dat een bestemmingsplan dat - ter uitvoering van de onderhavige Wro-aanwijzing - is aangepast aan de vastgestelde geluidszone, binnen de geluidszone in beginsel geen nieuwe woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of woonwagenstandplaatsen mag toelaten. Dit geldt ook voor wijzigingen van het bestemmingsplan en vrijstellingen daarvan. Voor de periode dat de geluidszone nog niet is vastgesteld geldt interim-beleid (uitgangspunten hiervan zijn vastgelegd in brieven uit 1979/80 van de toenmalige Minister van VROM gericht aan alle colleges van Gedeputeerde Staten).

Als een bouwvergunning reeds is verleend op het tijdstip van de vaststelling van de geluidszone, dan is voor de toepassing van het BGGL geen sprake meer van nieuwbouw, maar van bestaande bouw.

In *artikel 5 BGGL* wordt een aantal specifieke gevallen genoemd waarin binnen de geluidszone een hogere maximaal toelaatbare geluidsbelasting voor nieuwbouw van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen geldt dan 35 Ke.

Nieuwbouw ter vervanging van bestaande geluidsgevoelige bebouwing

Artikel 6 BGGL bepaalt dat 55 Ke in beginsel de maximaal toelaatbare geluidsbelasting is van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen die bestaande geluidsgevoelige bebouwing vervangen in een gebied waar de geluidsbelasting op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone niet hoger is dan 40 Ke (toekomstige geluidsbelastingssituatie).

De maximaal toelaatbare geluidsbelasting van vervangende nieuwbouw in een gebied dat op het tijdstip van de vaststelling van de geluidszone reeds een hogere geluidsbelasting dan 40 Ke ondervindt, is in beginsel 65 Ke (bestaande geluidsbelastingssituatie).

De concrete toepassing en interpretatie van dit artikel is in eerste instantie een taak van de gemeente en de provincie in het kader van het desbetreffende ruimtelijke ordeningsbesluit.

Nu het bij dit artikel gaat om nieuwbouw, moet worden voldaan aan de nieuwbouweisen die het Bouwbesluit stelt aan de karakteristieke geluidwering (*artikel 22*, derde lid, voor woningen en *artikel 194*, derde lid, voor andere geluidsbelastingssituaties).

Bestaande woningen

Artikel 7 BGGL bepaalt de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van bestaande woningen in een gebied waar de geluidsbelasting op het tijdstip van de vaststelling van de geluidszone niet hoger is dan 40 Ke (toekomstige geluidsbelastingssituaties). De maximaal toelaatbare geluidsbelasting is 40 Ke.

Artikel 8 BGGL bevat voor de in *artikel 7* bedoelde bestaande woningen de mogelijke situaties waarin 55 Ke van rechtswege geldt als de maximaal toelaatbare geluidsbelasting. Deze geluidsbelasting van 55 Ke geldt slechts als de woning reeds voldoende is geïsoleerd of alsnog kan worden, of als door de eigenaar of bewoner toestemming wordt gegeven voor akoestisch en bouwtechnisch onderzoek.

Artikel 9 BGGL biedt de mogelijkheid om woningen als bedoeld in *artikel 7* die gelegen zijn tussen de 55 en de 65 Ke contour, te handhaven indien de woning voldoende geluidwering bezit of indien op een tijdig schriftelijk verzoek van de eigenaar, door de betrokken luchtvaartminister alsnog voldoende geluidwering wordt aangebracht. Voor beide gevallen gelden de normen van de Regeling geluidwerende voorzieningen.

Artikel 10 en 11 BGGL. *Artikel 10* bepaalt de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van bestaande woningen in een gebied waar de geluidsbelasting op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone hoger is dan 40 Ke. De maximaal toelaatbare geluidsbelasting is 55 Ke.

Artikel 11 bevat voor de in *artikel 10* bedoelde bestaande woningen de mogelijke situaties dat 65 Ke van rechtswege geldt als maximaal toelaatbare geluidsbelasting. Evenals in de artikelen 8 en 9 is hier een koppeling gelegd naar de Regeling geluidwerende voorzieningen.

Bestaande andere geluidsgevoelige gebouwen

Artikel 12 BGGL bevat de procedure die gevolgd moet worden ter bepaling van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van bestaande andere geluidsgevoelige gebouwen, en bevat de daarbij geldende voorwaarden. De betrokken luchtvaartminister stelt in dit geval de grenswaarden vast.

Bestaande woonwagenstandplaatsen

Tot slot bepaalt *artikel 13 BGGL* de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van bestaande woonwagenstandplaatsen op 40 Ke.

Artikel 5

In dit artikel wordt aan de gemeenteraden opdracht gegeven om de vigerende rechten - in casu het recht tot voortzetting - te respecteren. Het voortzettingsrecht is in artikel 26a Lvw in ongedifferentieerde vorm neergelegd.

Dezerzijds wordt een ruime interpretatie voorgestaan van het begrip “degene, die op het tijdstip van het van kracht worden van de beschikking ex artikel 18 Lvw gebruiker of bewoner is”.

Een enge interpretatie zou tot grote onbillijkheden aanleiding geven - denk aan voortzetting van bewoning door degene die na de zonevaststelling is gehuwd met de oorspronkelijke, doch inmiddels overleden, bewoner; aan voortzetting door het na zonevaststelling geboren kind van de oorspronkelijke bewoners; aan de voortzetting van het gebruik door de rechtsopvolger van de rechtspersoon die de oorspronkelijke gebruiker was etc.

In die gevallen waarin geen voortzettingsrecht meer wordt uitgeoefend, dient er voor gezorgd te worden dat niet tot herbewoning wordt overgegaan omdat de milieuhygiënisch ongewenste situatie dan langer blijft voortbestaan dan nodig is. Tot de middelen die de gemeenten in voorkomend geval ten dienste staan kan bijvoorbeeld worden gerekend de toepassing van bestuursdwang. Ook zou de gemeenteraad er toe over kunnen gaan om een gebouw waaraan de woonbestemming is ontvallen, onbewoonbaar te verklaren.

Nu artikel 26a Lvw het recht van de “zittende” gebruikers en bewoners tot voortzetting van het gebruik of de bewoning waarborgt, past in dat kader geen onteigening “vooraf”. Het in artikel 26a Lvw bedoelde voortzettingsrecht moet worden opgevat als een recht tot ongestoorde voortzetting. “Ongestoorde” voortzetting verdraagt zich - in brede zin uitgelegd - niet met onteigening die vooruitloopt op het beëindigen van het gebruik of de bewoning. Minnelijke verwerving verdraagt zich daarmee uiteraard wél.

Voortzetting van gebruik door rechtsopvolgers van rechtspersonen hangt af van de mate waarin van (ongewijzigde) voortzetting van het gebruik kan worden gesproken.

Het gestelde in dit artikel geldt uitsluitend voor die gevallen waarin onteigening plaatsvindt wegens beëindiging van het gebruik of de bewoning van gebouwen vanwege de geluidszonering. Op een onteigening ter uitvoering van het bestemmingsplan om andere redenen (bijvoorbeeld een uitbreiding van het luchtvaartterrein) zijn deze bepalingen niet van toepassing.

Artikel 6

In artikel 6 is aangegeven dat de kosten voor het maken van (de herziening van) het bestemmingsplan zelf, dus de kosten voor de bestemmingsplanarbeid voor rekening van de gemeente komen.

Dit artikel is gebaseerd op artikel 26a, derde lid, Lvw dat als volgt luidt:

“Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer kan bij het geven van aanwijzingen als bedoeld in artikel 26, eerste lid, tevens aangeven op welke wijze en in welke gevallen geldelijke steun uit ‘s Rijks kas kan worden verleend ter bestrijding van de kosten ten gevolge van de uitvoering van de in overeenstemming met de aanwijzingen gebrachte bestemmingsplannen.”

De redactie van artikel 26a Lvw geeft aan dat uitsluitend de kosten, welke het gevolg zijn van de uitvoering van de bestemmingsplannen voor rekening van het Rijk kunnen komen. Met name de zinsnede "...kosten ten gevolge van de uitvoering van de in overeenstemming met de aanwijzingen gebrachte bestemmingsplannen" geeft expliciet aan dat dit dus niet de kosten zijn van de bestemmingsplanarbeid.

Deze bepaling sluit aan bij gelijksoortige bepalingen in de Wro. Zo is in artikel 6.8, eerste lid, Wro neergelegd dat de hogere kosten, die het gevolg zijn van het op verzoek of krachtens wettelijk voorschrift opnemen van bepalingen in een bestemmingsplan, aan gemeenten worden vergoed. Daarnaast wordt in dit verband ook gewezen op de analogie met betrekking tot de verplichting tot het maken van bestemmingsplannen voor aangewezen beschermde stads- en dorpsgezichten (artikel 36, Monumentenwet 1988), waarbij de bestemmingsplanarbeid eveneens niet wordt vergoed. Het maken van bestemmingsplannen blijft primair een gemeentelijke aangelegenheid, waarvan de gemeente de kosten zelf moet dragen (zie ook artikel 10.6 Wro).

Artikel 7

Artikel 6.8 Wro bevat een voorziening voor een vergoeding van de hogere kosten waarmee de gemeente wordt geconfronteerd bij ten uitvoerlegging van dit besluit. In artikel 7 worden de Minister van VROM en de Minister van V&W aangewezen als bevoegd gezag voor een verzoek van een gemeente om een vergoeding van die kosten.

De Wro bepaalt verder dat de burgemeester en wethouders van de gemeente het besluitvormende orgaan zijn voor verzoeken van burgers om tegemoetkoming in schade, die wordt veroorzaakt ten gevolge van een bestemmingsplanwijziging krachtens een aanwijzing. Artikel 6.1.3.3 Bro bepaalt dat de gemeente een procedureverordening moet hebben waarin regels zijn gesteld over de afhandeling van planschadeverzoeken, de aanwijzing van een onafhankelijk adviseur, de wijze waarop deze tot een advies komt, en de wijze waarop o.m. de betrokken bestuursorganen door de adviseur, onder verslaglegging, worden gehoord en bij de opstelling van het advies worden betrokken.

Het spreekt als vanzelf dat de Minister van V&W op een volwaardige wijze als belanghebbende bij de totstandkoming van het advies en bij het besluit tot toekenning van de tegemoetkoming in de schade wordt betrokken.

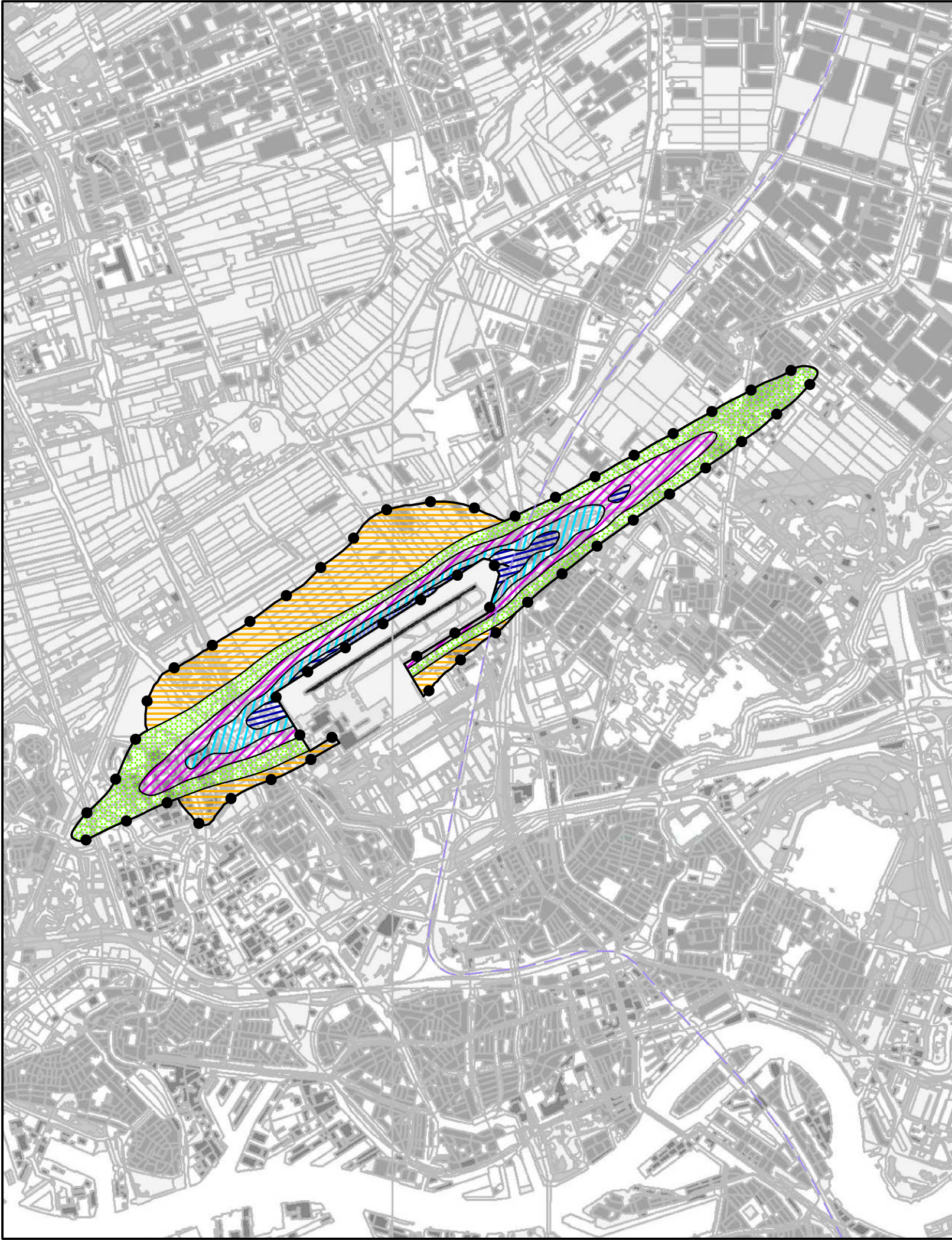
In het gelijktijdig genomen besluit ex artikel 18 Lvw is een artikel over schadevergoeding/nadeelcompensatie opgenomen.

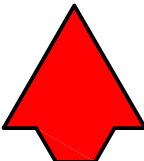
's-Gravenhage,
De Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

Dr. Jacqueline Cramer

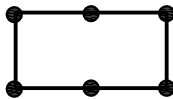
Ontwerp Wijzigingsbesluit
Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport

Bijlage 1. Kaart met Ke- en bkl-contouren (bij
Ontwerpbesluit Wro)

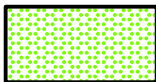



SCHAAL 1 : 50.000

BESLUITGEBIED

 Aanwijzing geluidszones rond het luchtvaartterrein Rotterdam

AANDUIDINGEN

-  geluidszone waarbinnen de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 35 Ke of meer mag bedragen
-  geluidszone waarbinnen de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 40 Ke of meer mag bedragen
-  geluidszone waarbinnen de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 45 Ke of meer mag bedragen
-  geluidszone waarbinnen de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 50 Ke of meer mag bedragen
-  geluidszone waarbinnen de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 55 Ke of meer mag bedragen
-  geluidszone waarbinnen de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 47 bkl of meer mag bedragen

VERKLARINGEN

 ondergrond ontleend aan Top50vector 2008

idn besluitgebied: NL.IMRO.0000.VROMap09AirpRdam-1000
voortontwerp

MINISTERIE VAN VROM
AANWIJZING GELUIDSZONES ROND HET LUCHTVAARTTERREIN ROTTERDAM

file	99101	d.d.	10-08-09	form.	A3	schaal	1 : 50.000
plot		wijz.		get.	HB	tek.nr.	99101 - 1

VERBEELDING