

4. De kleine recreatieve luchtvaart

4.1 Typering van de kleine, recreatieve luchtvaart op Rotterdam Airport

De kleine, recreatieve luchtvaart omvat op Rotterdam Airport relatief veel vliegtuigbewegingen (in 1995 80.000 vliegtuigbewegingen per jaar). Dit is ongeveer 70% van het totaal aantal vliegtuigbewegingen op RA. Verwacht wordt dat het weren van sport-, les- en reclamevluchten de maatschappelijke aanvaardbaarheid van voortzetting van Rotterdam Airport als zakenluchthaven aanzienlijk zal vergroten.

Het in de Rotterdamse beleidsinzet bedoelde deel van de kleine luchtvaart bestaat uit de in onderstaand overzicht weergegeven vluchtsoorten. Deze aantallen zijn naast die van 1996, het referentiejaar voor het MER, gezet.

vluchtsoorten	1995	1996/MER
- (deel van) privé-vluchten	(deel van) 8.309	- (deel van) 7.399
- lesvluchten terrein	65.741	- 54.036
- lesvluchten overland	6.023	- 5.555
- valschermvluchten	1.825	- 1.642
- sleep-/ reclamevluchten	1.863	- 1.296
- rondvluchten	3.686	- 3.344*
<i>Totaal aantal relevante vliegtuigbewegingen</i>	<i>87.447**</i>	<i>73.272**</i>

* In het MER worden rondvluchten al niet recreatief beschouwd

** (bron: Rotterdam Airport)

Uit het overzicht blijkt dat het KRL-verkeer in 1996 t.o.v. 1995 sterk is teruggelopen. In 1997 is er herstel opgetreden en zullen er ongeveer 80.000 vtb-en door de kleine, recreatieve luchtvaart plaatsvinden.

Het merendeel der vliegtuigbewegingen wordt uitgevoerd met op Rotterdam Airport geaccommodeerde toestellen. Ingeschat wordt, exacte registratie hiertoe is niet beschikbaar, dat ongeveer 95% van de bewegingen door op Rotterdam Airport gehuisveste toestellen gemaakt worden. Dit betekent dat het volume vliegtuigbewegingen, waarvoor alternatieven ontwikkeld moeten worden, ongeveer 80.000 bedraagt. Het overgrote deel van deze vluchten, 70.000 vliegtuigbewegingen, bestaat uit zichtvluchten (VFR), die alleen gedurende de daglichtperiode uitgevoerd kunnen worden. Een kleiner deel, ongeveer 10.000 vliegtuigbewegingen, wordt uitgevoerd met behulp van instrumenten, het IFR-vliegen. Een klein deel van deze IFR-vluchten wordt momenteel gedurende de avond en nacht uitgevoerd.

Van de beschouwde 70.000 VFR-vliegtuigbewegingen worden er 60.000 uitgevoerd als VFR-lesbewegingen. Per vlucht worden er in normale vluchten twee bewegingen uitgevoerd, de start en de landing. Per lesvlucht vinden echter meer bewegingen plaats omdat het starten en landingen, als moeilijkste onderdeel van het vliegen, veelvuldig geoefend moet worden. Ingeschat wordt, exacte gegevens ontbreken, dat per lesvlucht gemiddeld 6 bewegingen worden uitgevoerd, voor een groot deel in het zogenoemde lescircuit.

Tabel 4.1 Kleine recreatieve luchtvaart op RA; vliegtuigbewegingen/vluchten

	bewegingen	vertrek/ aankomst	touch and go's*	vluchten
Lesactiviteiten	60.000	20.000	40.000	10.000
Overigen	20.000	20.000	n.v.t.	10.000
Totalen (1995)	80.000	40.000	40.000	20.000

*oefenbewegingen van starts en landingen die niet tot een echte aankomst of vertrek leiden.

Rotterdam Airport is thans een luchthaventerrein voor de burgerluchtvaart. De luchtvaart op Rotterdam Airport valt uiteen in twee categorieën:

- a. de **grote luchtvaart**; dit is de grote zakelijke luchtvaart die vliegt met toestellen die zwaarder zijn dan 5.700 kg/ circa 6 ton en meer dan 20 passagiers kunnen vervoeren. Deze categorie bestaat hoofdzakelijk uit lijndiensten, chartervervoer, vrachtvervoer en voor een klein deel uit les- en overig verkeer;
- b. de **kleine luchtvaart**; dit zijn de kleinere toestellen, lichter dan 5.700 kg startgewicht (MTOW)/ circa 6 ton en geschikt om maximaal 20 passagiers te vervoeren. De kleine luchtvaart is onder te verdelen in de zakelijke luchtvaart en de recreatieve luchtvaart.

Naast bovengenoemde indeling die een belangrijke rol speelt in wetgeving en regelgeving van luchtvaartterreinen is er ook een 2 ton grens te trekken, gebaseerd op het maximale vliegtuiggewicht dat gevlogen mag worden met de eenvoudigste, meest voorkomende recreatieve vliegtuigbrevetten.

Het segment < 6 ton is erg ruim en bevat naast recreatieve vluchten ook veel zakelijke vluchten. Deze laatstgenoemde worden meestal gevlogen door beroepspiloten. Een 2.000 kg grens betekent praktisch een grens tussen de eenvoudige, veelal eenmotorige toestellen en de meer gecompliceerdere, veelal meermotorige toestellen.

De kleine luchtvaart is te segmenteren naar het doel van de uit te voeren vlucht. Deze segmentatie wordt ook gehanteerd in de door het Rijk opgestelde Perspectievennota Kleine Luchtvaart Infrastructuur.

Uitgangspunt voor deze segmentatie zijn de CBS-statistieken waarbinnen een groot aantal vluchtoorten wordt onderscheiden en systematisch worden geregistreerd.

Vluchtsoorten

De vluchtsoorten in de kleine luchtvaart zijn te clusteren in vijf segmenten:

- a. **recreatieve vluchten**, dit zijn vluchten met een recreatief doel. Hieronder vallen o.a. rondvluchten, valschermvluchten en een deel van de privé-vluchten;
- b. **les- en oefenvluchten**, dit zijn vluchten die worden uitgevoerd met het doel het trainen van de bemanning. Hieronder vallen zowel de vluchten ten behoeve van de opleiding van beroepsvliegers als de recreatieve lesvluchten. Deze categorieën worden niet apart onderscheiden;
- c. **verplaatsingsvluchten**, dit zijn vluchten die worden uitgevoerd met het doel de bemanning dan wel passagiers te verplaatsen: het vliegtuig als vervoersmodaliteit. Hieronder vallen o.a. lijn-, taxi-, zaken- en een klein deel van de privé-vluchten;
- d. **maatschappelijke vluchten**, dit zijn vluchten met een maatschappelijk doel, zoals politievluchten, brandweervluchten, overheidsvluchten e.d.;
- e. **bedrijfsmatige vluchten**, dit zijn vluchten waarbij niet de verplaatsing van personen het doel van de vlucht is, maar waarbij de vlucht wel een bedrijfsmatig karakter heeft, zoals fotovluchten, reclamesleepvluchten en technische vluchten.

Gebruikers

Ruwweg zijn op Rotterdam Airport in het segment kleine luchtvaart de volgende categorieën gebruikers te onderscheiden:

- a. de **vliegverenigingen**, vier verenigingen met een vloot van ongeveer 30 1-motorige toestellen;
- b. de **privé-eigenaren** van op Rotterdam Airport gestalde toestellen, ongeveer 45 toestellen, waarvan 70% (35 vliegtuigen) 1-motorig en 30% (10 vliegtuigen) 2-motorig. Hoewel deze

categorie privé-eigenaren genoemd wordt, staan deze toestellen veelal op naam van een bedrijf, ondernemingen waarvan de directeur/eigenaar en/of andere werknemers zowel privé als zakelijk vliegen;

c. de **bedrijven** in de kleine luchtvaart, op te splitsen in:

- 3 bedrijven met alleen 1-motorige toestellen < 6 ton, vlootomvang 6 toestellen;
- 1 bedrijf met een mix van 1-motorige en 2-motorige toestellen, vlootomvang 12 toestellen (waarvan 3 1-motorig);
- 1 bedrijf met alleen 2-motorige toestellen, vlootomvang 6 toestellen;
- vliegtuigonderhoudsbedrijven;
- vastgoed-exploitatie; verhuur hangaar ruimte;
- overheidsinstanties, bijvoorbeeld de politie die permanent een toestel op Rotterdam Airport gestationeerd heeft.

Een deel van deze gebruikers van de kleine (recreatieve) luchtvaart op Rotterdam Airport heeft zich vanaf begin 1996 verenigd in het overlegplatform General Aviation Rotterdam Airport (GARA), waaraan ook de Rijksluchtvaartdienst en de provincie Zuid-Holland als toevoorders deelnemen. GARA overlegt met de exploitant van Rotterdam Airport over het gebruik en de daaraan gerelateerde tarieven. In 1996 is een eerste intentieverklaring overeen gekomen tussen de vliegverenigingen en Rotterdam Airport B.V. inzake tariefstelling in relatie tot de omvang van de geluidsproductie van de toestellen waarmee deze vliegverenigingen vliegen. Vanaf begin 1997 wordt ook door de gemeente Rotterdam regelmatig overleg gepleegd over de beleidsinzet en de daarvoor te ontwikkelen alternatieven voor de kleine, recreatieve luchtvaart en andere maatregelen.

4.2 Het beleid t.a.v. kleine recreatieve luchtvaart

Het beleid inzake de kleine, recreatieve luchtvaart is geformuleerd in het onderhandelaarsakkoord onder par. 2.7. Het is gericht op:

- a. het structureel verminderen van de geluidshinder door de kleine luchtvaart op Rotterdam Airport door technische verbetering van de vloot en beter gebruik hiervan;
- b. het zoeken naar mogelijkheden tot het tijdelijk uitvoeren van touch and go's op bestaande vliegvelden of tijdelijk inzetbare locaties;
- c. het zoeken naar structurele mogelijkheden voor uitplaatsing van de kleine, recreatieve luchtvaart;

Reeds nu worden KRL-activiteiten op RA op bepaalde momenten verdrongen door zakelijke activiteiten en in beperkte mate uitgevoerd op de vliegvelden Seppe (N-Brabant) en Midden Zeeland. Door het stellen van strakke milieugrenzen, de sluiting van de grasbanen op RA en het geven van prioriteit aan de zakelijke activiteiten komt de KRL-capaciteit verder onder druk te staan.

4.3 Maatregelen ter vermindering van overlast op/rond Rotterdam Airport

Omdat het realiseren van een deel van de thans voor ogen staande alternatieven geruime tijd zal vergen en tevens de milieubelasting op de nieuwe locaties geminimaliseerd dient te worden is in overleg met de gebruikers van de kleine, recreatieve luchtvaart, in lijn met de lopende 'min 3 Bkl'-operatie, een plan opgesteld om op korte termijn te komen tot substantiële verbetering van de huidige vloot door hushkitting, het aanbrengen van extra geluidsdemping, eventueel in combinatie met geluidsarme propellers.

Naar verwachting zal een groot deel van de toestellen uit de kleine luchtvaart in aanmerking komen voor hushkitting. Gezien de relatief kleine markt voor toestellen ten behoeve van de recreatieve luchtvaart stagneert reeds geruime tijd de vernieuwing van toestellen. Vooral de

actuele motortechneek is relatief ouderwets. Waar mogelijk zal gestimuleerd worden de oudere toestellen die niet in aanmerking komen voor hushkitting te vervangen door nieuwere typen. Een en ander zal gestimuleerd worden door actief tariefbeleid.

Voorts zullen maatregelen worden afgesproken ter verbetering van het vlieggedrag. Met de Rijksluchtvaartdienst en de Verkeersbeveiliging zullen daar waar mogelijk verbeteringen in de routestructuur worden nagestreefd en er zal een betere handhaving van de gemaakte afspraken plaatsvinden.

4.4 Uitplaatsing van de kleine recreatieve luchtvaart naar alternatieve locaties

Medio 1996 is een zogenoemde quick-scan uitgevoerd om de haalbaarheid van uitplaatsing van de kleine, recreatieve luchtvaart snel in kaart te brengen. Deze quick-scan bestond uit:

- a. inventarisatie van de mogelijkheden tot uitplaatsing naar bestaande terreinen voor de burgerluchtvaart;
- b. verkenning van de ruimtelijke mogelijkheden voor het aanleggen van een nieuw luchtvaartterrein, t.w. een grasbaan voor de kleine, recreatieve luchtvaart die VFR (op zicht) vliegt.

De mogelijkheden tot verplaatsing naar bestaande terreinen voor de burgerluchtvaart bleken gering. Het beleid van de Rijksoverheid is vanaf 1993 gericht op het bereiken van een zogenoemde stand-still situatie. Dit houdt een beperking in van de kleine, vooral recreatieve luchtvaart binnen de thans aanwezige geluidsruimte. Per 1 januari 2000 moet een aanzienlijke reductie van de thans aanwezige geluidsruimte worden bereikt door het terugbrengen van het geluidsniveau met -3 Bkl. Concreet betekent deze maatregel dat de op 1 januari 2000 aanwezige 50 Bkl zone teruggebracht wordt tot 47 Bkl en dat daarmee binnen deze contour ongeveer een halvering van de toegestane geluidsbelasting plaats vindt. Hetgeen inhoudt dat op basis van gelijk blijvende techniek en gelijk blijvend gebruik per saldo veel minder vliegtuigbewegingen uitgevoerd zouden kunnen worden. Door verbetering van de vloot (geluidsbepalende maatregelen aan vliegtuigen of vervanging door moderne toestellen) en een betere spreiding van de activiteiten kan binnen de afgenomen geluidsruimte mogelijk een gelijk aantal vliegtuigbewegingen uitgevoerd worden.

De restcapaciteit op de bestaande terreinen voor de burgerluchtvaart bleek ontoereikend om de totale behoefte vanuit Rotterdam Airport op te nemen.

4.4.1 (Tijdelijke) uitplaatsing van de les-circuitvluchten

Op basis van de 1995 gegevens komen 40.000 VFR-les-circuitvluchten in aanmerking voor tijdelijke uitplaatsing naar een alternatieve locatie. Op basis van de 1996 gebruikscijfers bedraagt dit aantal 35.000 vliegtuigbewegingen.

a. Midden-Zeeland

Dit vliegveld heeft in principe binnen de vast te leggen geluidscontouren de ruimte om 60.000 vliegtuigbewegingen per jaar te accommoderen, maar gebruikt daarvan op dit moment maar 40.000. Ter verbetering van de rentabiliteit van de luchthaven en ter mogelijke opname van een contingent vliegtuigbewegingen vanuit Rotterdam Airport wordt thans op voorstel van het Ministerie van V&W de beschikbare geluidsruimte vastgesteld op circa 60.000 vliegtuigbewegingen per jaar.

Vliegveld Midden-Zeeland wordt reeds nu, evenals vliegveld Seppe, met enige regelmaat door de op Rotterdam Airport gestationeerde recreatieve luchtvaart gebruikt als alternatief voor Rotterdam Airport.

Dit gebeurt vanwege periodiek aanwezige gebruiksbepalingen door zakelijk gebruik en door de ten opzichte van het verleden sterk verhoogde tariefstelling. Het streven is erop gericht dit gebruik van Midden-Zeeland de eerstkomende jaren sterk te verhogen.

Hierdoor kan het aantal vliegtuigbewegingen op Rotterdam Airport in vooral het segment les- en oefenvluchten de komende jaren (1998/1999) met maximaal 20.000 vliegtuigbewegingen gereduceerd worden. In het te sluiten convenant zal begin 1998 de exacte omvang van het gebruik van Midden Zeeland vastgelegd worden.

b. Vliegveld Seppe

Vanwege de kortere afstand wordt Seppe vaker gebruikt als uitwijkhaven vanuit Rotterdam Airport dan Midden Zeeland. Seppe is thans gezoneerd met een max. capaciteit van 70.000 vtb-en, maar door de -3 bkl maatregel zal het aantal vtb-en beperkt worden tot 55.000. Momenteel worden ongeveer 50.000 bewegingen uitgevoerd.

Onderzocht wordt of het mogelijk is het vanuit Rotterdam Airport afkomstig aantal vtb-en aanzienlijk op te voeren.

c. Maasvlakte I

Een andere mogelijkheid die wordt onderzocht is die van een tijdelijk hulpveld voor les- en oefenvluchten op de Maasvlakte I.

Een aantal opties is ter toetsing voorgelegd aan de Rijksluchtvaartdienst. Om redenen van vliegveiligheid, externe veiligheid van de aanwezige bedrijfsbebouwing en beperkingen van de verhuurbaarheid van het haventerrein, zijn de resterende mogelijkheden gering.

4.4.2 Structurele uitplaatsing kleine, recreatieve luchtvaart

a. Vliegveld Lelystad

Er wordt momenteel gewerkt aan uitbreiding van de faciliteiten en de daaraan gerelateerde geluidsruimte op vliegveld Lelystad. De uitbreidingsplannen bestaan uit baanverlenging en aanleg van instrument-voorzieningen. In deze uitbreidingsplannen wordt op verzoek van de gemeente Rotterdam ook rekening gehouden met overloop vanuit andere vliegvelden en in het bijzonder die vanaf Rotterdam Airport.

In de thans in uitvoering zijnde PKB procedure die nodig is omdat de aanpassing van het Structuurschema Burgerluchtvaarterreinen vereist is, wordt rekening gehouden met opname van circa 10.000 vliegtuigbewegingen vanaf Rotterdam Airport die instrumentvoorzieningen nodig hebben. Verwacht wordt dat de geplande voorzieningen omstreeks 2002/ 2003 beschikbaar komen.

Daarnaast wordt thans onderzocht of, in geval van het wegvallen van de mogelijkheden voor nieuwe locaties in Zuidwest Nederland, meer vliegtuigbewegingen kunnen worden opgenomen.

b. nieuwe locatie voor de kleine, recreatieve luchtvaart

In het vervolg op de analyse van de mogelijkheden op bestaande accommodaties is een ruimtelijke verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om binnen een straal van 100 kilometer een nieuw terrein voor de recreatieve luchtvaart aan te leggen.

Deze studie heeft dertien opties opgeleverd in de provincies Zuid-Holland, Gelderland en Noord-Brabant.

Het resultaat is eind 1996 bestuurlijk afgestemd met de provincie Zuid-Holland en deze heeft zich bereid verklaard de locaties in de provincie Zuid-Holland nader te beschouwen en over de overige mogelijkheden afstemming te plegen met de provincies Gelderland en Noord-Brabant. De bestuurlijke consultatie heeft geleerd dat de mogelijkheden in Gelderland en Noord-Brabant in eerste instantie uiterst gering zijn.

Door de provincie Zuid-Holland zijn daarna een tweetal locaties op Goeree Overflakkee en in de Hoekse Waard bepaald als mogelijke opties voor nader onderzoek.

De gemeente Rotterdam heeft vervolgens het adviesbureau NACO opdracht gegeven een technische specificatie en begroting op te stellen voor het nieuw te ontwikkelen terrein voor de recreatieve luchtvaart.

De provincie Zuid-Holland heeft vervolgens nader onderzoek uitgevoerd naar de ruimtelijke/planologische en politiek-bestuurlijke haalbaarheid van een nieuw luchtvaartterrein in deze twee gebieden.

Presentatie van de plannen heeft bij de betrokken gemeenten en regio's grote weerstand opgeroepen en de Provincie Zuid Holland heeft daarop besloten het zoeken van alternatieve locaties uit de streekplan-herziening te schrappen.

Thans wordt tussen de gemeente Rotterdam en de Provincie overlegd op welke wijze, in een verbreed onderzoeksgebied, het zoekproces voortgezet kan worden. Als eerste stap wordt een serie alternatieve scenario's op te behalen milieuwinst geanalyseerd. Bij positief resultaat zal op basis hiervan in overleg met provincie en ministers van V&W en van VROM vastgesteld worden op welke wijze verdere vervolgstappen ondernomen zullen worden.

4.5 Intentieverklaring en convenant met de kleine luchtvaart

Om het in de beleidsinzet gestelde doel t.a.v. de kleine recreatieve luchtvaart te bereiken wordt thans gewerkt aan afspraken tussen alle betrokkenen. Deze afspraken worden in eerste instantie vastgelegd in een intentieverklaring en vervolgens uitgewerkt in een convenant.

In deze overeenkomsten worden tussen de gebruikers van Rotterdam Airport, de exploitant van Rotterdam Airport en de gemeente bindende afspraken gemaakt over vermindering van de milieubelasting door de kleine recreatieve luchtvaart en uitplaatsing naar thans en op termijn beschikbaar komende alternatieven.

Het door de luchthaven exploitant ingezette beleid zal via de jaarlijks vast te stellen tarieven en het jaarlijks op te stellen Gebruiksplan vertaald worden in operationele maatregelen. De volgende maatregelen worden thans bestudeerd:

a. tariefmaatregelen

- gunstiger tariefstelling naarmate met milieuvriendelijker toestellen wordt gevlogen;
- gunstiger tarieven voor gebruikers die deelnemen aan intentieverklaring/convenant;
- gunstiger tarieven indien op de minder gevoelige momenten wordt gevlogen of een toeslag indien op gevoelige momenten (waarop veel mensen buiten verblijven) gevlogen wordt;
- quoterings van het aantal kleine, recreatieve vliegtuigbewegingen over de betrokken partijen, afgestemd op het afbouwtraject in relatie tot de elders beschikbare capaciteit. Gunstige tarieven op de vluchten binnen de afgesproken quota, sterk verhoogde tarieven bij overschrijdingen.

b. gebruiksbeperkingen

- beperktere gebruiksmogelijkheden op RA voor niet aan de intentieverklaring / het convenant deelnemende gebruikers;
- steeds beperktere gebruiksmogelijkheden in relatie tot de elders ter beschikking komende mogelijkheden.

De intentieverklaring Kleine Luchtvaart wordt in februari 1998 ondertekend.

5. Regionaal-economische effecten

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een inschatting gegeven van het toekomstig regionaal-economisch effect van een nieuwe inrichting van Rotterdam Airport als zakenluchthaven. Het gaat daarbij om:

- a. de toekomstige werkgelegenheid *op* het luchthaventerrein
 - door vliegverkeer (directe en een deel van de indirecte werkgelegenheid);
 - door andere bedrijvigheid (directe werkgelegenheid);
- b. de toekomstige werkgelegenheid *buiten* het luchthaventerrein
 - door vliegverkeer (overige indirecte werkgelegenheidseffecten);
 - door andere bedrijvigheid (indirecte werkgelegenheidseffecten van niet-vliegverkeergerelateerde activiteiten op het luchthaventerrein);
- c. de bijdrage aan het vestigingsklimaat.

Bij de berekening van de werkgelegenheidseffecten is rekening gehouden met verschillende onzekere factoren. Ten eerste is het aantal passagiers, naast de hoeveelheid vracht, bepalend voor de werkgelegenheid die het vliegverkeer gaat genereren. In de tweede plaats staat het toekomstige vastgoedprogramma van het luchthaventerrein nog niet vast. Verschillende ruimtelijke inrichtingsmodellen spelen een rol in de huidige discussies.

5.2. Huidige werkgelegenheid op het luchthaventerrein

Zeer recent heeft Regioplan, in gezamenlijke opdracht van Rotterdam Airport en de gemeente Rotterdam, de huidige werkgelegenheid op het luchthaventerrein geïnterpreteerd.

Enkele resultaten van deze telling zijn:

- a. Het totaal aantal werkzame personen op Rotterdam Airport, inclusief het Rotterdam Airport Hotel, per 31 oktober 1997 bedraagt 1.216. Dit is inclusief uitzendkrachten. Exclusief uitzendkrachten bedraagt het aantal 1.134. Deze 1.134 is inclusief 93 werknemers op de luchthaven die werkzaam zijn bij een bedrijf dat geen (vaste) vestiging heeft op het luchthaventerrein.
- b. Van deze 1.134 werknemers werken 1.035 personen (91%) meer dan 12 uur per week en 99 personen (9%) minder dan 12 uur per week.
- c. Rotterdam Airport telt 113 bedrijven met personeel.

Anders dan in het verleden bij arbeidsplaatsentellingen is geschied, zijn in dit onderzoek de werknemers van buitenlandse (vooral luchtvaart) maatschappijen niet meegeteld. Het gaat hierbij om een relatief groot aantal medewerkers die, indien het vliegend personeel betreft, hun meldingspunt in het buitenland hebben en toch direct op de verbindingen met RA werkzaam zijn, danwel personen die in het buitenland, bijvoorbeeld administratief, direct met het RA-product bezig zijn. De werkwijze om alleen directe werkgelegenheid op Rotterdam Airport te vermelden sluit aan bij de tellingsmethodiek op de overige Nederlandse luchthavens.

5.3 Werkgelegenheid dankzij vliegverkeer

In deze paragraaf wordt de werkgelegenheid besproken die bereikt kan worden bij drie gebruiksalternatieven. De verwachte werkgelegenheid dankzij vliegverkeer is afhankelijk van het aantal passagiers en tonnen vracht die op de luchthaven verwerkt worden. Voor het effect door *passagiers* zijn verschillende aantallen vliegtuigbewegingen en verschillende bezettingsgraden per vliegtuigbeweging doorgerekend.

De vervoerde *vracht* via de luchthaven varieert per gebruiksalternatief. Het voorkeursalternatief (VA) omvat 27.500 vliegtuigbewegingen > 6 ton, onderverdeeld in 23.000 lijnvluchten, 1.850 chartervluchten, 150 vrachtluchten en 2.500 "overig general aviation". Daarnaast kent het voorkeursalternatief 21.250 vliegtuigbewegingen < 6 ton. Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) kent ook 27.500 vliegtuigbewegingen > 6 ton, maar daarnaast 6.250 vliegtuigbewegingen < 6 ton en geen vracht.

Tabel 5.1 geeft het samenvattend overzicht van de uitkomsten van de berekeningen. Het geschetste werkgelegenheidseffect kan zich zowel op het luchthaventerrein als daarbuiten voordoen. Een gedeelte van deze werknemers zal gehuisvest zijn in kantoren, een ander gedeelte op bedrijventerreinen. De verhouding tussen deze twee huisvestingsmogelijkheden is onbekend.

De tabel maakt onderscheid in een direct werkgelegenheidseffect en een totaaleffect. Het totaaleffect bestaat uit de directe werkgelegenheid plus de indirecte werkgelegenheid (toeleveringen aan luchtvaartbedrijven etc.).

Tabel 5.1. Directe en totale werkgelegenheidseffect, werknemers (tussen haakjes arbeidsjaren), door passagiers en vracht op Rotterdam Airport

vliegtuigbewegingen		vracht (ton per jaar; zowel gevlogen als trucking)	vliegtuigbezetting grote luchtvaart			
grote luchtvaart (> 6 ton)	kleine luchtvaart (< 6 ton)		25 passagiers		50 passagiers	
			direct	totaal	direct	totaal
17.500	3.700	25.000	731 (653)	1.278 (1.112)	1.247 (1.084)	2.182 (1.897)
27.500 (VA)	21.250	25.000	1.088 (946)	1.903 (1.655)	1.899 (1.651)	3.323 (2.890)
27.500 (MMA)	6.250	0	833 (725)	1.458 (1.268)	1.644 (1.430)	2.878 (2.502)
35.000	22.000	25.000	1.312 (1.140)	2.295 (1.996)	2.344 (2.038)	4.102 (3.567)

Ter toelichting op de tabel het volgende leesvoorbeeld. Rechtsonder staat het getal 4.102. Dit getal hoort bij de situatie dat de luchthaven per jaar 35.000 vliegtuigbewegingen > 6 ton afhandelt met een gemiddelde bezetting van 50 passagiers per vliegtuig, plus daarnaast 22.000 vliegtuigbewegingen "kleine" luchtvaart en 25.000 ton vracht. In deze situatie is het totale werkgelegenheidseffect 4.102 werknemers (waarvan 2.344 als gevolg van het directe werkgelegenheidseffect). Voor de omzetting van arbeidsplaatsten naar arbeidsjaren is een factor van 0.87 gehanteerd.

5.4 Ruimtelijke inrichtingsmodellen voor het luchthaventerrein en huisvestingscapaciteit

Twee inrichtingsmodellen uit de MER gaan uit van ca. 27.500 vliegtuigbewegingen en "sporen" daarmee met het VA en MMA. Eén hiervan laat de terminal op de huidige locatie, de andere verplaatst deze naar de zuidzijde om zodoende een kwalitatief hoogwaardige kantorenlocatie (B-locatie) te bewerkstelligen alsmede een goede aansluiting van de luchthaven op het (toekomstige) OV-netwerk van Rotterdam.

Tabel 5.2 toont het vastgoedprogramma voor deze modellen.

Tabel 5.2. Vastgoedprogramma luchthaventerrein (in m² bedrijfsvloeroppervlakte)

model	terminal huidige locatie	verplaatste terminal zuidzijde
bedrijven:		
- platformgebonden	27.300	28.400
- overig	92.800	130.400
kantoren:		
- terminal	28.300	28.300
- overig	32.100	48.900

De vastgoedprogramma's bij deze modellen geven aan hoeveel werknemers het luchthaventerrein straks kan huisvesten. Na berekeningen blijkt dat op het luchthaventerrein in het geval de terminal niet verplaatst is aan ca. 2.469 werknemers huisvesting kan worden geboden, terwijl in het model met verplaatste luchthaven aan ca. 3.170 werknemers plaats kan worden geboden.

5.5 Toekomstige werkgelegenheid in de verschillende gebruiksscenario's en ruimtelijke inrichtingsmodellen

Met behulp van een veronderstelling over welk deel van de luchtvaartgerelateerde werkgelegenheid noodzakelijkerwijs op het luchthaventerrein gehuisvest moet zijn is het mogelijk om de ruimte te bepalen die overblijft voor andere activiteiten. De veronderstelling luidt dat alle directe werkgelegenheid en een kwart van de indirecte werkgelegenheid door vliegverkeer op het luchthaventerrein gehuisvest moeten zijn.

Tabel 5.3 laat bij deze veronderstelling zien hoeveel werkgelegenheid verwacht kan worden in het voorkeursalternatief bij twee ruimtelijke inrichtingsmodellen. Het gaat dus, naast het werkgelegenheidseffect door passagiers en vracht (tabel 5.1), ook om effecten gegenereerd door vastgoed. In het voorkeursalternatief werd uitgegaan van 2 verschillende vliegtuigbezettingen: 25 passagiers per toestel en 50 passagiers per toestel.

Tabel 5.3. Totale werkgelegenheidseffect (direct plus indirect), werknemers (tussen haakjes in arbeidsjaren) van het voorkeursalternatief (VA) en meest milieu vriendelijke alternatief (MMA) per inrichtingsmodel

gebruiks- alternatief	max. vliegtuigbezetting (passagiers) / locatie werkgelegenheidseffect	inrichtingsmodel	
		terminal huidige locatie	verplaatste termi- nal zuidzijde
27.500 (VA)	max. vliegtuigbezetting werkgelegenheid luchthaventerrein werkgelegenheid elders totaal-effect	25 2.469 (2.147) 906 (788) 3.375 (2.935)	25 3.170 (2.757) 1.082 (941) 4.252 (3697)
	max. vliegtuigbezetting werkgelegenheid luchthaventerrein werkgelegenheid elders totaal-effect	50 2.469 (2.147) 1.122 (975) 3.591 (3.122)	50 3.170 (2.757) 1.297 (1.128) 4.467 (3.884)
27.500 (MMA)	max. vliegtuigbezetting werkgelegenheid luchthaventerrein werkgelegenheid elders totaal-effect	25 2.469 (2.147) 730 3.308 (2877)	25 3.170 (2.757) 1.014 (882) 4.184 (3638)
	max. vliegtuigbezetting werkgelegenheid luchthaventerrein werkgelegenheid elders totaal-effect	50 2.469 (2.147) 1.054 (917) 3.523 (3.064)	50 3.170 (2.757) 1.229 (1.069) 4.400 (3.826)

Ter toelichting op de tabel wederom een leesvoorbeeld. Rechtsonder staat het getal 4.400. Dit getal geeft het totaal-werkgelegenheidseffect (direct en indirect) aan voor de combinatie 27.500 vliegtuigbewegingen MMA en inrichtingsmodel "verplaatste terminal" voor het luchthaventerrein. Van de 4.400 werknemers zullen 1.229 werknemers buiten het luchthaventerrein werkzaam zijn en 3.170 werknemers op het luchthaventerrein. De maximale vliegtuigbezetting in dit model is 50 passagiers per vliegtuig.

5.6 De rol van de luchthaven in het vestigingsklimaat van Rotterdam

Afgezien van de hiervoor berekende effecten geeft de aanwezigheid van een luchthaven ook op een andere manier een belangrijke impuls aan de regionale economie. De luchthaven voorziet in een aanvullende vervoersmodaliteit (naast openbaar vervoer en het wegennet) waardoor het regionale vestigingsklimaat voor internationale bedrijven aantrekkelijker wordt. "Aanvullend" omdat dankzij de luchthaven ook andere bestemmingen dan die welke door de hogesnelheids-spoorlijn worden aangedaan snel bereikbaar zijn. Denk hierbij aan economische centra in het oosten (Hamburg, München e.d.) en bijv. Londen.

Het EER/ IPNR-rapport ¹ noemde de luchthaven destijds vooral van belang voor (regionale) hoofdkantoren van internationaal opererende bedrijven, zakelijke dienstverlening, beurs- en congreswezen, industriële serviceverlening en R&D. Het Nederlands Economisch Instituut stelde daarnaast in zijn studie "IPNR zonder luchthaven. Ruimtelijke randvoorwaarden voor maximale economische effecten" ² het volgende vast: "de inrichting van het IPNR-gebied (zonder luchthaven, red.) trekt, in vergelijking met de ontwikkeling met luchthaven, geen extra werkgelegenheid naar de regio." De luchthaven heeft voorts een functie voor de zeehaven (het snel voorzien in reserve-onderdelen voor installaties e.d.). De kans op het aantrekken van buitenlandse vestiging-

1 Economische Effect Rapportage, IPNR/BEA, 1991

2 NEI, 1995, blz. 47

en (zowel die welke zich vestigen in kantoren als die welke zich vestigen op bedrijventerreinen) is met luchthaven dus groter dan zonder.

Daarnaast maken veel nu al in de regio gevestigde bedrijven, die ook buitenlandse afzetmarkten bewerken, gebruik van de luchthaven. Deze bedrijven zijn niet alleen op het luchthaventerrein gevestigd maar bijv. ook in het centrum van Rotterdam. Vooral het gebruik kunnen maken van dagrandvliegverbindingen met Europa is voor hen belangrijk. Het al dan niet aanwezig zijn van de luchthaven en de omvang hiervan speelt daarom een rol bij vestigingsplaats(her)overweging van deze bedrijven. De aanwezigheid van de luchthaven vergroot de kans op behoud hiervan voor de regio en kan een rol spelen bij de vestigingsplaatskeuze van bepaalde nieuwkomers.

5.7 Conclusies

- a. De inrichtingsmodellen "terminal huidige locatie" en "verplaatste terminal zuidzijde" leveren bij het VA (27.500 vtb-en) tussen de 3.400 (bij terminal huidige locatie) en 4.500 (bij terminal verplaatst) mensen werkgelegenheid op. In het MMA is de range iets lager, tussen de 3300 en 4400 arbeidsplaatsen.
Naast het gekozen inrichtingsmodel wordt het definitieve werkgelegenheidseffect ook beïnvloed door de gerealiseerde vliegtuigbezetting.
- b. Doordat model "terminal zuidzijde" het grootste vastgoedprogramma kent, scoort dit model ook steeds het hoogst op het werkgelegenheidseffect *op het luchthaventerrein zelf*. De omvang van het totaal-effect (incl. effecten buiten het luchthaventerrein) hangt voorts af van de hoeveelheid vliegtuigbewegingen en van de vliegtuigbezetting.
- c. De luchthaven voorziet in een unieke vervoersmodaliteit die het Rotterdamse vestigingsklimaat versterkt.

6. Financieel-economische aspecten

In de beleidsinzet is als uitgangspunt o.m. omschreven dat de luchthaven rendabel geëxploiteerd moet kunnen worden. Hierbij zijn verschillende aspecten van belang, zoals de exploitatie van Rotterdam Airport op zich, toekomstige ontwikkelingen (nota Relus), de gebruiksvergoeding en de ontwikkeling van het luchthaventerrein.

6.1 De exploitatie van Rotterdam Airport: vergelijking

Om meer inzicht te verkrijgen in het bedrijfseconomisch functioneren van regionale luchthavens in het algemeen en in de exploitatie (mogelijkheden) van Rotterdam Airport in het bijzonder ¹, is een aantal elementen onderzocht, zoals de exploitatie van Rotterdam Airport en het bedrijfseconomisch functioneren van Rotterdam Airport ten opzichte van andere regionale luchthavens in Europa.

In tabel 6.1 wordt een rangschikking naar grootte gegeven van luchthavens in West Europa; Rotterdam Airport valt met 7.000 stoelen per week in de 3e categorie.

Tabel 6.1. Luchthavencategorieën in West-Europa, 1990 en 1995

	categorie	aantal luchthavens		groei van het gemiddeld
		1990	1995	aantal stoelen 1990-1995
I	> 50.000 vertrekkende stoelen/week	31	37	+ 38 %
II	10.000-50.000 vertrekkende stoelen/week	69	75	+ 14 %
III	5.000-10.000 vertrekkende stoelen/week	45	51	+ 10 %
IV	< 5.000 vertrekkende stoelen /week	330	313	- 8 %

Bron: ABC 1990, 1995 (naar: Stratagem, 1997)

In het onderzoek is de positie van Rotterdam Airport vergeleken met acht luchthavens uit de 3e categorie uit tabel 6.1. In de volgende tabel 6.2 zijn een aantal kenmerken van deze acht luchthavens weergegeven.

1 STRATAGEM: "Luchtvaarteconomische aspecten van regionale luchthavens", 1997.

Tabel 6.2. Met Rotterdam vergelijkbare luchthavens in West-Europa.

luchthaven	land	passagiers	vliegbewegingen	bestemmingen	waarvan hubs*	waarvan nonhub
Rotterdam	NL	500.000	20.000	11	7	4
Bilbao	Spanje	1,38 mln	18.300	16	8	8
London City	UK	550.000	18.100	10	7	3
Teesside	UK	280.000	10.300	6	2	4
Southampton	UK	490.000	22.000	13	5	8
Clermont-Ferrand	Frankrijk	330.000	11.800	12	6	6
Rennes	Frankrijk	210.000	13.900	15	3	12
Genua	Italië	800.000	14.500	13	7	6
Pisa	Italië	800.000	12.700	10	5	5

Bron: ACI, ABC 1996 (naar: *Stratagem*, 1997)

* met een hub wordt een luchthaven bedoeld met veel internationale/intercontinentale verbindingen in de hoogste categorie (categorie I van tabel 6.1).

Geografisch gezien is de concurrentie hoog vanwege de nabijheid van de luchthavens Schiphol, Eindhoven en Antwerpen. Maar in de buurt van een hub zoals Schiphol kan Rotterdam een complementaire functie vervullen, met name wanneer de home carrier van de hub (in dit geval de KLM) ook gevestigd is op de nabij gelegen regionale luchthaven. De nabijheid van met name Schiphol heeft voor Rotterdam Airport dus vooral ook positieve effecten.

Opbrengsten

Voor wat betreft de opbrengsten van de luchthaven-exploitatie zijn de **start- en landingsgelden**, de **opbrengsten van verhuringen en concessies**, en de **uitgifte van vastgoed** van belang. Een luchthaven heeft naast deze bronnen andere mogelijkheden om meer opbrengsten te verwerven, zoals parkeeropbrengsten (van auto's en vliegtuigen). Deze opbrengsten vervullen over het algemeen een secundaire functie voor de luchthaven.

Naarmate het aantal vluchten op de luchthaven stijgt of daalt heeft dit positieve of negatieve effecten op inkomsten uit de start- en landingsgelden, ook wel havengelden genoemd. Niet alleen het aantal vluchten is hierbij van belang, maar ook de grootte van het desbetreffende vliegtuig of het aantal passagiers per toestel. De opbrengst per vliegtuigbeweging (start of landing) wordt namelijk bepaald door het aantal passagiers van de vlucht en/of het gewicht van het toestel.

Naast de havengelden zijn ook de inkomsten uit concessies en verhuringen van belang. Deze bestaan voor een groot deel uit de inkomsten via tax-free verkoop. Wanneer volgens de afspraken van Maastricht per 1999 de tax-free op de Europese vliegvelden komt te vervallen betekent dit een aanzienlijke opbrengstendering voor de luchthaven, in de orde van grootte van 65% van de concessie-opbrengsten.

Tot slot kan de luchthaven opbrengsten verwerven door de verhuur van gronden aan bedrijven die zijn geïnteresseerd in vestiging op het luchthaventerrein. Dit zijn veelal twee typen bedrijven. Ten eerste de platformgebonden bedrijven, die vanwege hun aard aan het platform gevestigd moeten zijn, zoals brandstofleveranciers. Ten tweede luchthavenverbonden bedrijven, die vanwege hun aard zeer dicht bij de luchthaven gevestigd moeten zijn. Uitgifte van grond ten behoeve van vastgoed kan een stabiele basis vormen bij fluctuerende groei van vliegtuigbewegingen. Uit onderzoek tussen Europese luchthavens blijkt dat luchthavens die verhoudingsgewijs veel commerciële niet-luchthaven specifieke activiteiten ontplooiën het over het algemeen beter doen dan luchthavens die zich alleen richten op specifieke luchthaven-opbrengsten.

De verschillende opbrengstensoorten zijn t.a.v. Rotterdam Airport als volgt verdeeld (Jaarverslag RA 1996):

- havengelden 52%
- concessies 8% (incl. tax-free)
- verhuringen 21%
- overige opbrengsten 19% (o.a. parkeren)

totaal 100%

De samenstelling van de inkomsten bepaalt in hoge mate het verschil tussen winst en verlies. Luchthavens die met activiteiten als onroerend goed exploitatie, winkerverhuur en dergelijke veel niet-luchtvaartgerelateerde inkomsten genereren, doen het gewoonlijk beter (tabel 6.3).

Tabel 6.3. Exploitatieresultaat en inkomstenstructuur van regionale luchthavens, 1994-1995

luchthaven	niet-luchtvaart inkomsten (gld)	als percentage van totale inkomsten	totale omzet (gld)	resultaat (gld)
Rotterdam	6,0 mln	48 %	12,1 mln	1,0 mln
Liverpool	3,0 mln	20 %	12,3 mln	-5,3 mln
Cardiff Wales	15,3 mln	42 %	32,5 mln	14,0 mln
Teesside	4,8 mln	33 %	12,6 mln	1,0 mln
Bristol	23,8 mln	43 %	52,5 mln	11,0 mln
Innsbruck	8,7 mln	37 %	163,5 mln	0,8 mln
Graz	9,5 mln	29 %	34,0 mln	8,7 mln
Salzburg	15,3 mln	23 %	57,6 mln	7,6 mln
Bremen	13,6 mln	20 %	57,2 mln	-1,2 mln
Hamburg	97,0 mln	27 %	362,0 mln	76,6 mln
Eindhoven	2,2 mln	34 %	4,9 mln	-2,1 mln
Maastricht	3,5 mln	21 %	20,0 mln	-5,3 mln

Bron: Jaarverslagen 1995 (naar: *Stratagem*, 1997)

Vergelijking met andere Europese (regionale) luchthavens leert dat circa 20-40% van de inkomsten uit niet-luchtvaart worden verkregen. Het overgrote deel van deze inkomsten bestaat uit vastgoed. De opbrengsten uit vastgoed leveren zoals gezegd een basis voor een stabiele bedrijfsvoering. Europese luchthavens die een dergelijke inkomstenbron niet/of slechts heel beperkt hebben, renderen over het algemeen minder dan luchthavens die wel andere (dan uit luchtvaart afkomstige) inkomsten weten te genereren.

Kosten

De kostenkant van de luchthaven omvat o.a. **personele kosten** (die naar verhouding een groot deel van de totale kosten uitmaken), **onderhoudskosten** en **investeringen**. Vanwege veiligheids-overwegingen is goed onderhoud van de baan en de daarbij behorende lichtinstallatie noodzakelijk. Dit brengt periodiek grote investeringen met zich mee die slechts voor een deel gedekt kunnen worden uit de jaarlijks aan te vullen onderhoudsfondsen.

Daarbij komt dat naarmate de luchthaven groeit er ook meer ruimte voor de passagiersafhandeling (de terminal) en de vliegtuigen (platform) beschikbaar dient te komen. Groei naar het in Hoofdstuk 2 van de voorliggende rapportage beschreven voorkeursalternatief betekent naar verwachting een verdubbeling van de omvang van het huidige platform en een uitbreiding van de passagiersterminal. Vanwege het grote aantal technische installaties die dergelijke uitbreidingen met zich meebrengen, zijn deze naar verhouding kostbaar.

De kosten zijn naar soort grofweg als volgt verdeeld (Jaarverslag RA 1996):

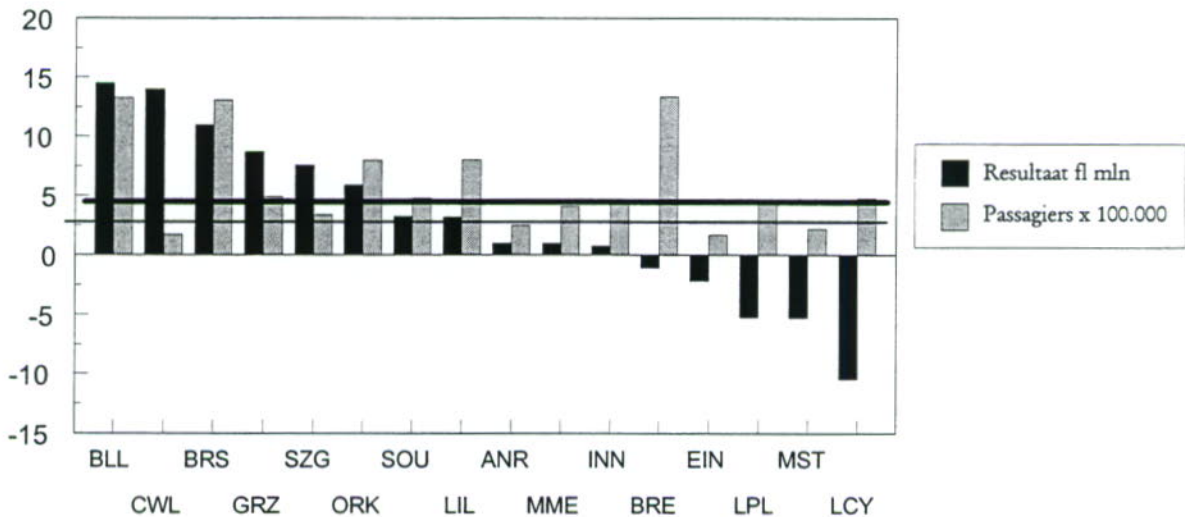
- personeelskosten	40%
- onderhouds- en afschrijvingskosten	25%
- overige kosten	35%
<i>totaal</i>	<u>100%</u>

exploitatie-resultaten

Wanneer Rotterdam Airport wordt vergeleken met andere Europese luchthavens dan kan worden geconcludeerd dat RA gemiddeld genomen efficiënt functioneert. Aan de kostenkant kan een Europees gemiddelde van f 42.000,- per 1.000 passagiers worden gedestilleerd; RA scoort, met een bedrag van f 31.000,- per 1.000 passagiers, ruim onder dit gemiddelde. Voor wat betreft de opbrengsten zou RA wellicht nog een optimalisatieslag kunnen maken; RA zit (met f 34.000,- per 1.000 passagiers) qua opbrengsten onder het Europees gemiddelde van f 43.000,- per 1.000 passagiers (in figuur 6.1 zijn de resultaten van de met Rotterdam Airport vergeleken Europese regionale luchthavens opgenomen).¹

Figuur 6.1 Netto resultaten en omvang van regionale luchthavens (Bron: Jaarverslagen; naar Stratagem, 1997). De verklaring van de codes op de x-as is terug te vinden in bijlage achterin dit hoofdstuk.

De bovenste streep geeft het aantal passagiers op Rotterdam Airport (x 100.000) weer; de onderste het netto resultaat van RA (in mln gulden).



RA kent op dit moment relatief veel nieuwe lijnen, hetgeen wellicht een verklaring is voor de naar verhouding lage opbrengsten. Wanneer de nieuwe lijnen meer bekendheid krijgen, zal dat

¹ De verklaring van de codes in figuur 6.1 is terug te vinden in bijlage, achterin dit hoofdstuk.

naar verwachting resulteren in een stijgend aantal passagiers. Daarmee kunnen de opbrengsten stijgen.

Beide initiatiefnemers verwachten dat met het voorkeursalternatief een rendabel te exploiteren luchthaven ontstaat.

6.2 Toekomstige ontwikkelingen

Voor de exploitatie van RA is het toekomstige Rijksbeleid en de eventuele privatisering van de NV Luchthaven Schiphol van groot belang.

De financiële relatie tussen het Rijk en de regionale luchthavens is verwoord in de nota Relus (Regionale Luchtvaart Strategie) die op 8 december in de Tweede Kamer is behandeld. Daaruit is het volgende naar voren gekomen.

De financiële betrokkenheid van het Rijk bij de regionale luchthavens is afhankelijk gesteld van het nationale belang dat aan de desbetreffende luchthaven wordt toegekend.

Uit een brief over Relus d.d. 1 december 1997 van minister Jorritsma aan de Tweede Kamer is het volgende citaat afkomstig: *In de Relus-nota is gesteld dat het Rijk zich als aandeelhouder uit de regionale luchthavens zal terugtrekken. Daarnaast komen, voor de luchthavens waarvoor Rijksbetrokkenheid gerechtvaardigd is, "specifieke luchtzijdige investeringen in de infrastructuur, die nodig zijn voor de functie waarop de Rijksbetrokkenheid is gebaseerd, voor rekening van het Rijk".*

Volgens de beide initiatiefnemers scoort RA positief op enkele van de in de nota Relus genoemde criteria die worden gehanteerd bij het vaststellen van het nationale belang dat aan een luchthaven gehecht kan worden. RA levert een bijdrage aan het vestigingsklimaat en aan de versterking van de economische structuur in de Zuidvleugel van de Randstad. En dat bij de mainport functie van Rotterdam een zakenluchthaven onontbeerlijk is, verder vervult de luchthaven ook een functie voor Haagse regio. Tevens kan de luchthaven bedrijvigheid aantrekken die zich nu nog niet in de Zuidvleugel bevindt, waardoor de economie van één van de belangrijkste economische regio's in Nederland wordt verbreed.

Voor RA speelt vooral de vraag naar het al dan niet voortzetten van de Rijksbijdragen in de kosten van de luchtverkeersbeveiliging voor RA, die op dit moment ca. f 8 mln. per jaar bedragen. In de nota Relus is een onderzoek aangekondigd omtrent een mogelijke efficiency-slag die t.a.v. de LVB-kosten kan worden gemaakt. Op grond van de uitkomsten van dat onderzoek en afhankelijk van het vaststellen van het nationaal belang van RA, zal te zijner tijd worden beslist of en in welke mate het Rijk de kosten van LVB zal blijven vergoeden.

Voor de inrichting van het luchthaventerrein is voorts van belang in hoeverre het Rijk daaraan een bijdrage zal geven. Ten tijde van de plannen voor Nieuw Rotterdam Airport (in het kader van het IPNR) zijn daarvoor indertijd f 120 mln. gereserveerd op de begroting van het ministerie van V&W. De nota RELUS spreekt zich niet persé uit voor besteding van het bedrag aan het bestaande vliegveld. In het kader van de ontwikkeling van de Noordrand speelt inpassing van de luchthaven een grote rol. Vanwege de langdurige onzekerheid over Rotterdam Airport zijn lange tijd geen investeringen gedaan in het updaten van de luchthaven. Inpassing van de luchthaven (bijvoorbeeld door verplaatsing van de terminal) in het Noordrand-gebied en het aanpassen van de luchthaven aan de eisen van deze tijd vergen een flinke financiële inspanning die past bij de inzet van de initiatiefnemers nl. de zakenluchthaven. Mede in het licht van wat eerder gezegd is over de functie van Rotterdam Airport voor de Zuidvleugel van de Randstad zijn de initiatiefnemers van mening dat de gereserveerde gelden ook voor de huidige luchthaven beschikbaar zouden moeten komen.

Tot slot wordt hier nog melding gemaakt van de mogelijke toekomstige afdracht van vennootschapsbelasting. Indien de NV Luchthaven Schiphol (eigenaar van de NV Rotterdam Airport) volledig geprivatiseerd wordt zal dat betekenen dat de NLVS vennootschapsbelasting moet gaan afdragen (35% van de winst), deze afdracht zal dan ook voor Rotterdam Airport gaan gelden. De jaarlijkse netto winst zal hiermee afnemen.

Er is afgezien van de inzet van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) als berekeningsbasis voor de nader vast te stellen zone. Dit alternatief voorziet in een (rekenkundige) vervanging van vacantienvluchten (charters) en vrachtluchten door lijnvluchten met doorgaans kleinere vliegtuigen (zie 3.1.2). Een dergelijke vlootsamenstelling betekent een trendbreuk met het huidige ontwikkelingspatroon van Rotterdam Airport alwaar vooral een aantal vacantienvluchten een vaste plaats heeft verworven in het dagelijkse verkeersbeeld. Het is op korte of middellange termijn niet realistisch er van uit te gaan dat deze vluchten per aanwijzing niet meer van RA zouden mogen worden uitgevoerd. Pas zodra aanvullende luchthavencapaciteit voor grote vliegtuigen in Nederland beschikbaar is is het zinvol de vlootsamenstelling op RA zodanig te herformuleren dat geheel voldaan wordt aan het begrip "zakenluchthaven".

6.3 De gebruiksvergoeding

De gebruiksvergoeding die de exploitant van de luchthaven af zal gaan dragen aan de eigenaar van de gronden (de gemeente Rotterdam) zal bestaan uit een vast deel en een variabel deel, dat afhankelijk is gesteld van de uitgifte van vastgoed op de luchthaven.

Het vaste deel is gesteld op f 575.00,- jaarlijks te indexeren. Het variabele deel van de vergoeding zal worden berekend naar de m² vastgoed die jaarlijks worden afgezet door de luchthaven. De afdracht van het variabele deel van de gebruiksvergoeding zal als percentage van de vastgoedopbrengsten worden berekend, waarbij het percentage al naargelang het aantal afgezette vierkante meters groeit van 10% naar 40% van de opbrengst.

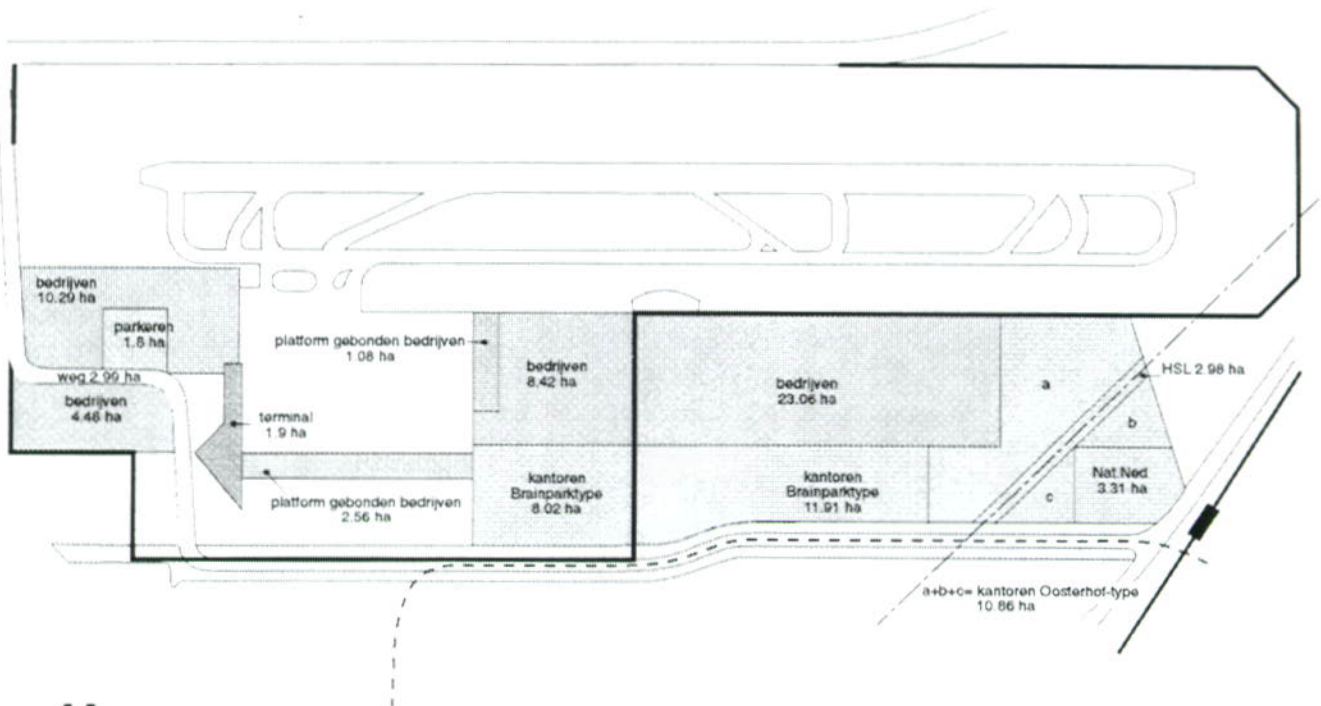
De ontwikkeling van vastgoed op het luchthaventerrein maakt zoals gezegd onderdeel uit van de luchthaven-exploitatie. Rekening houdend met een uitgebreide terminal en een verdubbeld platform is het mogelijk om circa 250.000 m² bedrijfsvloeroppervlakte kantoor- en bedrijfsruimte op het luchthaventerrein te ontwikkelen. De toekomstige uitgifte van onroerend goed dient echter wel aan te sluiten op de ontwikkeling van het omliggende gebied; de Noordrand Rotterdam. Daarom zal een gedeelte van het luchthaventerrein voorlopig van ontwikkeling worden uitgesloten. Wanneer in het kader van de nu in voorbereiding zijnde plannen voor de Noordrand Rotterdam meer duidelijkheid bestaat over het ambitieniveau en de voorgestane ontwikkelingen, zal nadere besluitvorming plaatsvinden over het voorlopig uitgesloten gebied.

Over de wijze van ontwikkeling van het gebied ten zuiden van het uit te breiden platform en de daarbij behorende platform-gebonden bedrijven, zullen Rotterdam en RA vóór het jaar 2000 een nadere afspraak maken.

Het luchthaventerrein zal ontwikkeld worden conform de globale ontwikkelingsschets resp. het bestemmingsplan, die (na overleg tussen RA/Schiphol en Rotterdam) voor het luchthaventerrein zullen worden opgesteld. Eén van de vragen die hierbij beantwoord moet gaan worden is die over het al dan niet verplaatsen van de terminal. (zie tekening op volgende pagina)

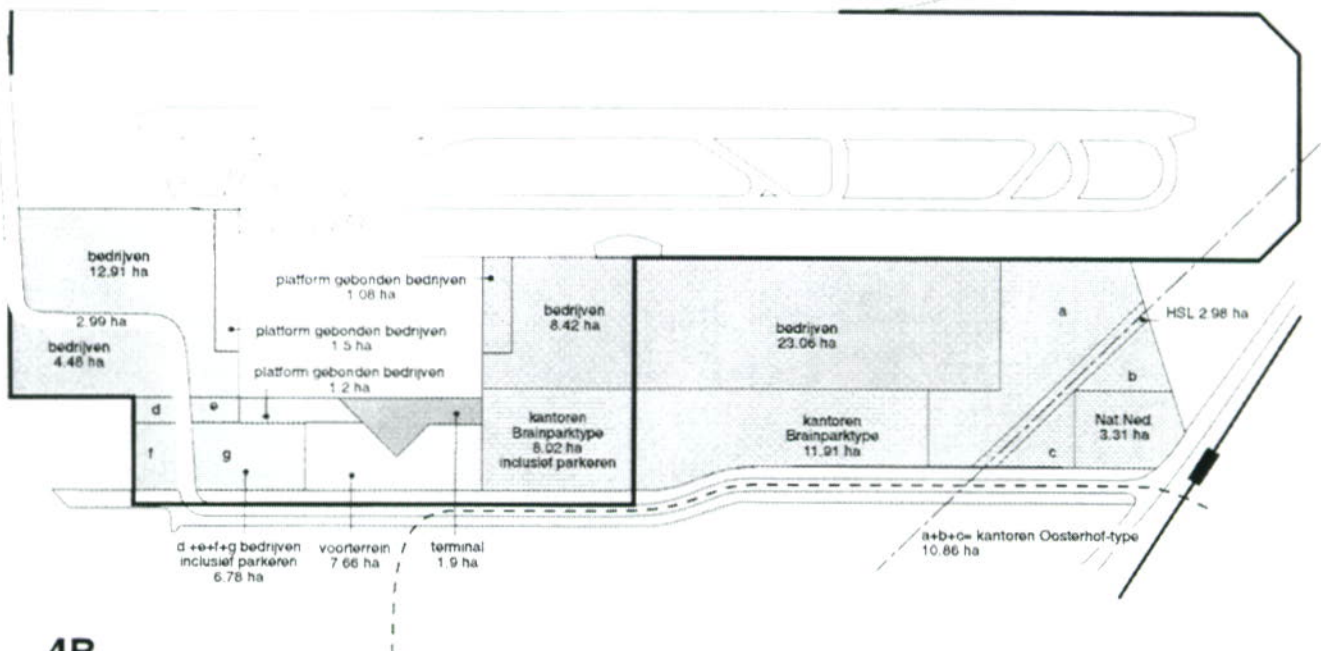
Wellicht kan een verplaatste terminal een aanzienlijke toevoeging leveren aan de kwaliteit van de bedrijven en kantorenlocaties op het luchthaventerrein en aan het gebied ten zuiden van de luchthaven.

Een nieuw te bouwen terminal wordt geraamd op f 150 tot f 200 mln. gulden. Een dergelijke investering is binnen de exploitatie van de luchthaven niet op te brengen. Om de verplaatsing mogelijk te maken is een Rijksbijdrage onontbeerlijk.



4A

-27.500 VLIEGTUIGBEWEGINGEN
-TERMINAL OP DE HUIDIGE LOCATIE



4B

-27.500 VLIEGTUIGBEWEGINGEN
-TERMINAL ZUID

Bijlage bij hoofdstuk 6 (figuur 6.1 e.v.)

Lijst van geselecteerde luchthavens met codes

ANT	Antwerpen	Antwerpen	ANT
BLL	Billund	Billund	BLL
BRE	Bremen	Bremen	BRE
BRS	Bristol	Bristol	BRS
CWL	Cardiff Wales	Cardiff Wales	CWL
DTM	Dortmund	Cork	ORK
EIN	Eindhoven	Dortmund	DTM
GOA	Genua	Eindhoven	EIN
GRZ	Graz	Genua	GOA
INN	Innsbruck	Graz	GRZ
LBA	Leeds Bradford	Innsbruck	INN
LPL	Liverpool	Leeds Bradford	LBA
MME	Teesside	Liverpool	LPL
MST	Maastricht	Maastricht	MST
ORK	Cork	Oostende	OST
OST	Oostende	Rotterdam	RTM
RTM	Rotterdam	Shannon	SNN
SNN	Shannon	Salzburg	SZG
SZG	Salzburg	Teesside	MME
TRN	Turijn	Turijn	TRN

BIJLAGEN

BIJLAGE A.

Invoergegevens MER

Voor de deelstudies geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid is een document met invoergegevens opgesteld. Dit document zal t.z.t. als bijlage worden toegevoegd aan het MER. Een uitsnede van dit document is hierna weergegeven.

Tabel A.1. Verkeersverdeling grote luchtvaart (> 6 ton)

Alternatief	Vluchtsoort						Totaal
	Lijn	Charter	Vracht	Zaken/ taxi	Les	Overig	
A0	14.443	1.141	123	2.244	572	1.579	20.102
01	23.200	2.100	300	2.400	500	1.500	30.000
02	27.650	2.500	350	2.500	500	1.500	35.000
B	15.000	0	0	2.500	0	0	17.500
C	14.450	1.175	125	2.250	500	1.500	20.000
D	18.900	1.600	200	2.300	500	1.500	25.000
E	23.200	2.100	300	2.400	500	1.500	30.000
F	25.425	2.300	325	2.450	500	1.500	32.500
MMA	25.000	0	0	2.500	0	0	27.500
VA	23.000	1.850	150	2.500			27.500

Tabel A.2. Aantallen vliegtuigbewegingen per vliegtuigcategorie;
Situatie 1996 vs. voorkeursalternatief

vliegtuigcategorie	representatief vliegtuig	gemiddeld MTOW (ton)	situatie 1996	voorkeursalternatief
26	Boeing 707 met hushkit	151,88	75	0
37	DC8-73	155	0	75
45	Boeing 727	86,17	180	0
69	Boeing 737-300	62,36	555	1.775
70	Cessna Citation	13,65	2.460	500
71	Fokker 50	20,33	10.100	10.810
72	Jetstream 31	7,07	4.600	9.240
74	Bae 156, Fokker 100	42,02	1.315	5.100
79	Fokker 27	18,88	735	0
80	C130 Hercules	45,45	85	0
totaal			20.105	27.500

Tabel A.3 Verkeersverdeling kleine luchtvaart (< 6 ton) ¹

Alternatief	Vluchtsoort						
	Lijn	Charter/ zaken/ taxi/ vracht	Les	Val- scherm/ reclame	Privé	Helikop- ter	Overig
A0	1.851	3.540	59.019	2.938	7.399	5.176	6.816
O	2.000	5.000	59.000	3.000	7.500	7.000	8.000
B	1.850	1.850	0	0	0	0	0
C	1.850	3.500	0/59.000	0/3.000	0/7.500	7.000	8.000
D	2.000	4.000	0/50.000	0/3.000	0/7.500	7.000	8.000
E	2.000	4.500	0/40.000	0/3.000	0/7.500	7.000	8.000
F	2.000	4.750	0/35.000	0/3.000	0/7.500	7.000	8.000
MMA	2.000	4.250*	0	0	0	0	0
VA	2.000	4.250	0	0	0	7.000	8.000

uitsluitend zaken-/taxivluchten

Nachtvluchten

In 1996 zijn in totaal 1.256 nachtelijke vliegtuigbewegingen geregistreerd, waarvan 664 met een startgewicht > 6 ton. Voor de toekomstige situatie wordt uitgegaan van twee opties:

- volledige nachtsluiting, hetgeen betekent dat het aantal nachtvluchten (structurele en incidentele) 0 bedraagt;
- een beperkt aantal incidentele nachtvluchten (vertraagde lijnvluchten, regeringsvluchten e.d.), te weten 300 vliegtuigbewegingen met een maximum startgewicht > 6 ton en 100 vliegtuigbewegingen met een maximum startgewicht < 6 ton.

Geluidarme vloot

De voorgestelde vlootmix is al betrekkelijk stil. Het modelmatig vervangen van bepaalde vliegtuig-categorieën door stillere categorieën is dan ook niet zinvol. Dit geldt voor zowel de grote als de kleine luchtvaart. In plaats hiervan wordt in twee scenario's uitgegaan van 2 dB(A) lagere bronvermogens.

Gebruik onverharde baan

De richtlijnen m.e.r. vragen om een beschouwing over het effect van het gebruik van de aanwezige onverharde banen.

¹ De kleine recreatieve luchtvaart heeft betrekking op de les-, valscher-, reclame- en privé-vluchten

BIJLAGE B.

Rotterdam Airport in cijfers

Tabel B.1. Passagiersontwikkeling op Rotterdam Airport, 1995 - 1996

vluchtsoort	passagiers per jaar		
	1995	1996	1996/ 1995 in %
lijndiensten	337.163	353.182	5%
charters	58.520	90.169	54%
overig verkeer	41.469	37.965	-8%
transito	33.322	30.000	-10%
totaal	470.474	511.316	9%

totaal vracht (ton)	5.684	2.125	-53%
---------------------	-------	-------	------

(Bron: Jaaroverzicht 1996, RA 30 januari 1997)

Tabel B.2. Verkeersontwikkeling op Rotterdam Airport, 1995 - 1996

vluchtsoort	vliegtuigbewegingen per jaar		
	1995	1996	1996/ 1995 in %
lijndiensten	15.128	16.296	8%
charters	911	1.142	25%
vrachtluchten	370	165	-55%
taxi-/zakenvluchten	5.660	5.737	1%
lesvluchten	71.764	59.591	-17%
overig	25.041	23.910	-5%
totaal	118.874	106.841	-10%

totaal > 6 ton	18.474	20.102	9%
totaal < 6 ton	100.400	86.741	-14%
nachtluchten	960 ¹	1.256 ²	11%
uitwijkers	216	151	-30%

(Bron: Jaaroverzicht 1996, RA 30 januari 1997, correctie RA 14 augustus 1997 en Basisgegevens MER RA)

1 bron: RA 14 aug. '97

2 bron: Basisgegevens MER-RA

Tabel B.3. Verkeersontwikkeling op Rotterdam Airport per vluchtsoort, 1995 - 1996

vluchtsoort	vliegtuigbewegingen per jaar		
	1995	1996	1996/1995 in %
geregeld/ lijnvluchten	15.128	16.294	8%
ongeregeld (pax. > 20)	911	1.142	25%
ongeregeld (pax. < 20)	2.073	2.000	-4%
rondvluchten	3.686	3.344	-9%
positievluchten	1.562	1.724	10%
ambulancevluchten	337	360	7%
vrachtluchten	370	165	-55%
vrachtpositievluchten	96	145	-51%
fotovluchten	990	898	-9%
positievluchten helikopters	252	151	-40%
helikopters	4.868	5.082	4%
zakenvluchten	3.587	3.742	4%
privé-vluchten	8.309	7.399	-11%
technische vluchten	26	10	-62%
proefvluchten	148	186	26%
valschermvluchten	1.825	1.642	-10%
politievluchten	733	1.044	42%
militaire vluchten	89	183	106%
overheidsvluchten	54	96	78%
overland lesvluchten	6.023	5.555	-8%
terrein lesvluchten	65.741	54.036	-18%
sleepvluchten	1.863	1.296	-30%
overige vluchten	142	325	129%
afwerpen sleep	2		-100%
afgebroken vluchten	39	22	-44%
onbekend	20		
totaal	118.874	106.841	-10%

(Bron: Jaaroverzicht 1996, RA 30 januari 1997)

Tabel B.4. Overzicht van alle binnengekomen klachten over vliegtuigen rond RA in 1996

kwartaal	klachten	niet RA	stank	niet traceerbaar	traceerbaar
1	526	39	2	164	323
2	1.457	20	19	204	1.233
3	6.807	70	8	311	6.426
4	1.343	31	18	188	1.124
totaal	10.133	160	47	867	9.106

(Bron: Verslag vliegtuigklachten Rotterdam Airport 1996, Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Rotterdam, CMLR 36/97)

Tabel B.5. Verdeling van klachten op Rotterdam Airport naar type toestel in 1996, met klachtenpercentage $\geq 1\%$

toestel	voorvallen	klachten	% van klachten
Boeing 727	139	5.153	56,6%
Boeing 707	102	821	9,0%
Boeing 737	235	719	7,9%
BAC 111	50	486	5,3%
Fokker 50	266	379	4,2%
onbekend	7	132	1,4%
Airbus A300	13	125	1,4%
DC 983	31	112	1,2%
BAE 146	73	89	1,0%

(Bron: Verslag vliegtuigklachten Rotterdam Airport 1996, Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Rotterdam, CMLR 36/97)

Tabel B.6. Verdeling van klachten rond Rotterdam Airport in 1996 naar soort overlast

omschrijving	totaal	%
verkeersvlucht	8.665	95,2%
sportvlucht	115	1,3%
militaire vlucht	3	0,0%
kerosinestank	18	0,2%
helikopter	107	1,2%
algemeen	198	2,2%
totaal	9.106	100,0%

(Bron: Verslag vliegtuigklachten Rotterdam Airport 1996, Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Rotterdam, CMLR 36/97)

Tabel B.7. Overzicht vliegtuigklachten RA, 1992 - 1997 (gemeld aan de Meldkamer DCMR)¹

jaar	stank	lawaai van vliegtuigen					totaal lawaai
	kerosine	algemeen	verkeersvliegtuigen	sportvliegtuigen	reclamevliegtuigen	helikopters	
1992	143	83	1.528	325	33	78	2.047
1993	115	153	1.360	272	48	83	1.916
1994	139	378	1.661	341	56	51	2.487
1995	252	615	6.202	558	63	54	7.494
1996	53	443	8.914	350	25	126	9.848
1997 (1e helft)	48	289	4.238	285	65	64	4.941

(Bron: DCMR / Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Rotterdam)

¹ de cijfers die afkomstig zijn van de Meldkamer van de DCMR kunnen enigszins afwijken van de in het Jaaroverzicht 1996 van de CMLR opgenomen gegevens. Dit kan te maken hebben met de wijze van registratie (bijv.: de DCMR telt een telefonische melding als één klacht, ook als in één melding over meer vliegtuigen geklaagd wordt. De CMLR doet verslag over het aantal klachten)

Tabel B.8. Vliegtuigbewegingen en klachten per vluchtsoort op Rotterdam Airport, 1995 - 1996

vluchtsoort	1995				1996			
	aantallen vtb-en	voorvallen	klachten	klachten per 100 vtb-en	aantallen vtb-en	voorvallen	klachten	klachten per 100 vtb-en
geregeld/ lijnvluchten	15.128	851	1.628	11	16.294	496	798	5
ongeregeld (pax > 20)	911	145	409	45	1.142	415	6.169	540
ongeregeld (pax. < 20)	2.073	31	137	7	2.000	34	53	3
rondvluchten	3.686	4	5	0	3.344	9	29	1
positievluchten	1.562	145	526	34	1.724	122	594	34
ambulancevluchten	337	10	25	7	360	15	24	7
vrachtvluchten	370	263	2.896	783	165	89	648	393
vrachtpositievluchten	96	36	263	274	145	41	285	197
fotovluchten	990	1	1	0	898	4	7	1
positievluchten helikopters	252	1	1	0	151	2	2	1
helikopters	4.868	39	51	1	5.082	69	82	2
zakenvluchten	3.587	50	93	3	3.742	85	132	4
privé-vluchten	8.309	19	22	0	7.399	8	14	0
technische vluchten	26	0	0	0	10	0	0	0
proefvluchten	148	1	1	1	186	0	0	0
valschermvluchten	1.825	0	0	0	1.642	0	0	0
politievluchten	733	3	5	1	1.044	26	39	4
militaire vluchten	89	7	14	16	183	5	14	8
overheidsvluchten	54	9	22	41	96	5	16	17
overland lesvluchten	6.023	31	57	1	5.555	26	55	1
terrein lesvluchten	65.741	85	239	0	54.036	61	117	0
sleepvluchten	1.863	1	1	0	1.296	1	1	0
overige vluchten	142	1	1	1	325	10	14	4
afwerpen sleep	2	0	0	0	0	0	0	0
afgebroken vluchten	39	1	1	3	22	0	0	0
onbekend	0	17	35	0	0	4	13	0
totaal	118.854	1.751	6.433	5	106.841	1.527	9.106	9

(Bron: Jaaroverzicht 1996, RA 30 januari 1997)

Tabel B.9. Vliegtuigbewegingen op Rotterdam Airport, 1991 - 1996

jaar	vliegtuigbewegingen per jaar					
	aantal vtb-en >6 ton (excl. les- vluchten)	aantal vtb-en <6 ton (excl. les- vluchten)	les-/ oefen- vluchten >6 ton	les-/ oefen- vluchten <6 ton	totaal aan- tal vtb-en >6 ton	totaal aan- tal vtb-en <6 ton
1991	13.123	26.060	1.226	60.929	14.349	86.989
1992	15.002	27.485	2.581	63.821	17.583	91.306
1993	13.688	27.466	717	72.359	14.405	99.825
1994	13.939	27.474	484	72.917	14.423	100.391
1995	17.494	29.596	960	70.804	18.454	100.400
1996 ¹	19.530	27.722	572	59.019	20.102	86.741
progno- se 1997	20.750	28.000	750	60.000	21.500	88.000

(Bron: Gebruiksplan RA 1997, Jaaroverzicht RA 1996 en correcties RA 14 augustus 1997)

Tabel B.10. Nachtverkeer op Rotterdam Airport, 1991 - 1996

jaar	vliegtuigbewegingen per jaar		
	> 6 ton	< 6 ton	totaal
1991	196	487	683
1992	134	485	619
1993	140	610	750
1994	203	588	791
1995 ²	333	627	960
1996 ³	664	592	1.256
prognose 1997	500	400	900

(Bron: Gebruiksplan RA 1997, Jaaroverzicht RA 1996 en Basisgegevens MER RA)

1 opgave RA 14 aug. '97.

2 in het Jaaroverzicht RA 1996 is een aantal van 623 nachtvluchten genoemd; dit is het aantal vliegtuigbewegingen in het midden van de nacht. RA heeft toegezegd in het vervolg de nachtperiode te zullen hanteren die genoemd is in de aanwijzing van RA: van 23.30 tot 06.00 uur.

3 bron: opgave RA t.b.v. Basisgegevens MER RA.

BIJLAGE C.

Procedure nieuwe aanwijzing (met MER)

1. Nieuwe aanwijzing tot luchtvaartterrein

Ieder luchtvaartterrein in Nederland moet worden aangewezen door de minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De procedure daarvoor is vastgelegd in artikel 18 e.v. van de Luchtvaartwet. Ook een nieuwe aanwijzing volgt die procedure.

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

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

Daarnaast wordt een tweede aanwijzing uitgebracht: deze is gericht aan de besturen van de gemeenten die binnen de geluidszones liggen. Ingevolge artikel 26 Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening dienen zij binnen een jaar hun bestemmingsplannen met de aanwijzing tot luchtvaartterrein en de vastgestelde geluidszone in overeenstemming te brengen. Daarmee wordt beoogd nieuwbouw van woningen binnen de vastgestelde geluidszones te voorkomen. Indien een gemeente in gebreke blijft dan kan het Rijk zelf een bestemmingsplan vaststellen/ wijzigen (art. 26 Luchtvaartwet).

2. De procedure

Het schema aan het eind van deze bijlage geeft de procedure voor de nieuwe aanwijzing van Rotterdam Airport weer.

Hieronder wordt van deze procedure een beschrijving gegeven.

Informatievergaring en voorbereidend onderzoek

De procedure tot nieuwe aanwijzing van Rotterdam Airport neemt een aanvang met de indiening van een verzoek tot aanwijzing door de initiatiefnemers (gemeente Rotterdam en de NV Luchthaven Schiphol) bij het bevoegd gezag (de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer). Alvorens de initiatiefnemers omtrent zo'n verzoek een besluit nemen wordt informatie vergaard en onderzoek gedaan, in samenwerking met het bevoegd gezag. De afspraken daarvoor zijn verwoord in het Plan van Aanpak.¹

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

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

Het verzoek tot aanwijzing gaat vergezeld van een MER. Alvorens het onderzoek daarvoor kan worden gestart, hebben de initiatiefnemers een startnotitie milieu-effectrapportage (m.e.r.) gemaakt.

De startnotitie m.e.r. is op 17 december 1996 ingediend bij het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag heeft de startnotitie ter inzage gelegd van 16 januari t/m 13 februari 1997. Tegelijkertijd is het stuk om advies toegezonden aan de wettelijk adviseurs en de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Binnen de periode van terinzageligging konden insprekers opmerkingen maken

¹ Plan van Aanpak voor de nieuwe inrichting van Rotterdam Airport; NV Luchthaven Schiphol/ Rotterdam Airport BV, gemeente Rotterdam, Ministerie van Verkeer en Waterstaat/ Rijksluchtvaartdienst, april 1996.

over het geven van richtlijnen voor het MER. De wettelijk adviseurs hebben binnen dezelfde periode hun advies uitgebracht aan het bevoegd gezag. De Commissie voor de m.e.r. adviseerde op 12 maart 1997.

Tijdens een tweetal informatiebijeenkomsten, op 20 en 29 januari 1997, is een toelichting gegeven op het initiatief en de te volgen procedure; tevens bestond aldaar de gelegenheid voor het stellen van vragen.

Met behulp van de ingebrachte adviezen en opmerkingen heeft het bevoegd gezag in juni 1997 de richtlijnen voor het MER vastgesteld. In deze richtlijnen geeft het bevoegd gezag o.m. aan, welke alternatieven en welke milieu-effecten van de voorgenomen activiteiten moeten worden onderzocht.

Het Milieu-effectrapport

Op basis van de richtlijnen en de wettelijke vereisten stellen de initiatiefnemers het MER op. Hiervoor geldt geen wettelijk termijn, doch de initiatiefnemers hebben zich voorgenomen de deelonderzoeken voor het MER eind 1997 gereed te hebben.

Besluit omtrent het verzoek tot nieuwe aanwijzing

Zodra de resultaten van het MER en van ander onderzoek bekend waren hebben de initiatiefnemers onderhandelingen geopend om te komen tot een akkoord over o.m. een gezamenlijk verzoek tot nieuwe aanwijzing van Rotterdam Airport. Omtrent het "onderhandelaarsakkoord" en het verzoek tot aanwijzing wordt een besluit genomen door de gemeenteraad van Rotterdam en door de Raad van Commissarissen van de NV Luchthaven Schiphol. Bij die gelegenheid wordt ook het MER vastgesteld.

Naar verwachting zal dit besluit in februari 1998 kunnen worden genomen.

Aanvaardbaarverklaring van het MER

De initiatiefnemers dienen naar verwachting in het voorjaar 1998 het verzoek tot aanwijzing samen met het MER in bij het bevoegd gezag. Binnen zes weken moet het bevoegd gezag beoordelen of het MER aanvaardbaar is (d.w.z. of het voldoet aan de richtlijnen en aan de wettelijke vereisten; een inhoudelijke beoordeling vindt dan nog niet plaats).

De eerste fase van de aanwijzingsprocedure

Naar verwachting zullen de beide betrokken ministers in het voorjaar van 1998 een "richtinggevende uitspraak" doen omtrent het aanwijzingsverzoek.

Tevens bereiden de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een voorontwerp-aanwijzingsbesluit voor. In dit stuk wordt een eerste voorstel gedaan voor de tekst van de aanwijzing. Met behulp van workshops zal het bevoegd gezag de belanghebbenden betrekken bij de voorbereiding van de (voor)ontwerp-aanwijzing. De voorontwerp-aanwijzing is vooral bedoeld voor het bestuurlijk overleg (zie hierna).

Bestuurlijk overleg

Na het gereedkomen van de voorontwerp-aanwijzing (waarschijnlijk medio 1998) vindt het bestuurlijk overleg plaats: de ministers van V&W en van VROM overleggen dan met de besturen van de provincie en de gemeenten in het gebied waarbinnen de aanwijzing zich zal uitstrekken.

De ontwerp-aanwijzing; terinzagelegging en inbreng van zienswijzen

Het bevoegd gezag bereidt een ontwerp-aanwijzing voor. Deze wordt om advies voorgelegd aan de Rijks Planologische Commissie en de Rijks Milieuhygiënische Commissie. Na instemming van beide ministers wordt het ontwerp ter inzage gelegd. Dat gebeurt door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland. Gedurende vier weken kunnen schriftelijk zienswijzen worden ingediend bij een speciale commissie, de Commissie ex artikel 21 Luchtvaartwet. Tevens vindt een hoorzitting plaats. Binnen drie maanden na de terinzagelegging adviseert deze Commissie aan het bevoegd gezag. De huidige planning gaat uit van terinzagelegging in het najaar van 1998.

Tegelijkertijd: terinzagelegging van het MER

Tegelijk met de ontwerp-aanwijzing legt het bevoegd gezag het MER gedurende vier weken voor een ieder ter inzage. Gedurende deze periode vindt een hoorzitting plaats en kunnen schriftelijke

reacties worden ingebracht. Tevens adviseren de wettelijk adviseurs over het MER en de ontwerp-aanwijzing. Binnen vijf weken na afloop van de terinzageligging brengt de Commissie voor de m.e.r. haar toetsingsadvies uit over het MER. In dit advies meldt de Commissie of het MER voldoet aan de wettelijke eisen en de richtlijnen, en of het MER voldoende informatie bevat om de milieubelangen een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming.

De nieuwe aanwijzing tot luchtvaartterrein

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

- a. de aanwijzing ex art. 24 juncto art. 27, lid 1 Luchtvaartwet (de aanwijzing van het luchtvaartterrein en de vaststelling van geluidszones) en
- b. de aanwijzing ex art. 26 Luchtvaartwet juncto art. 37 Wet op de Ruimtelijke Ordening (de aanwijzing tot aanpassing van bestemmingsplannen).

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

Verwacht wordt dat het aanwijzingsbesluit eind 1999 kan worden genomen.

Bezwaar en beroep

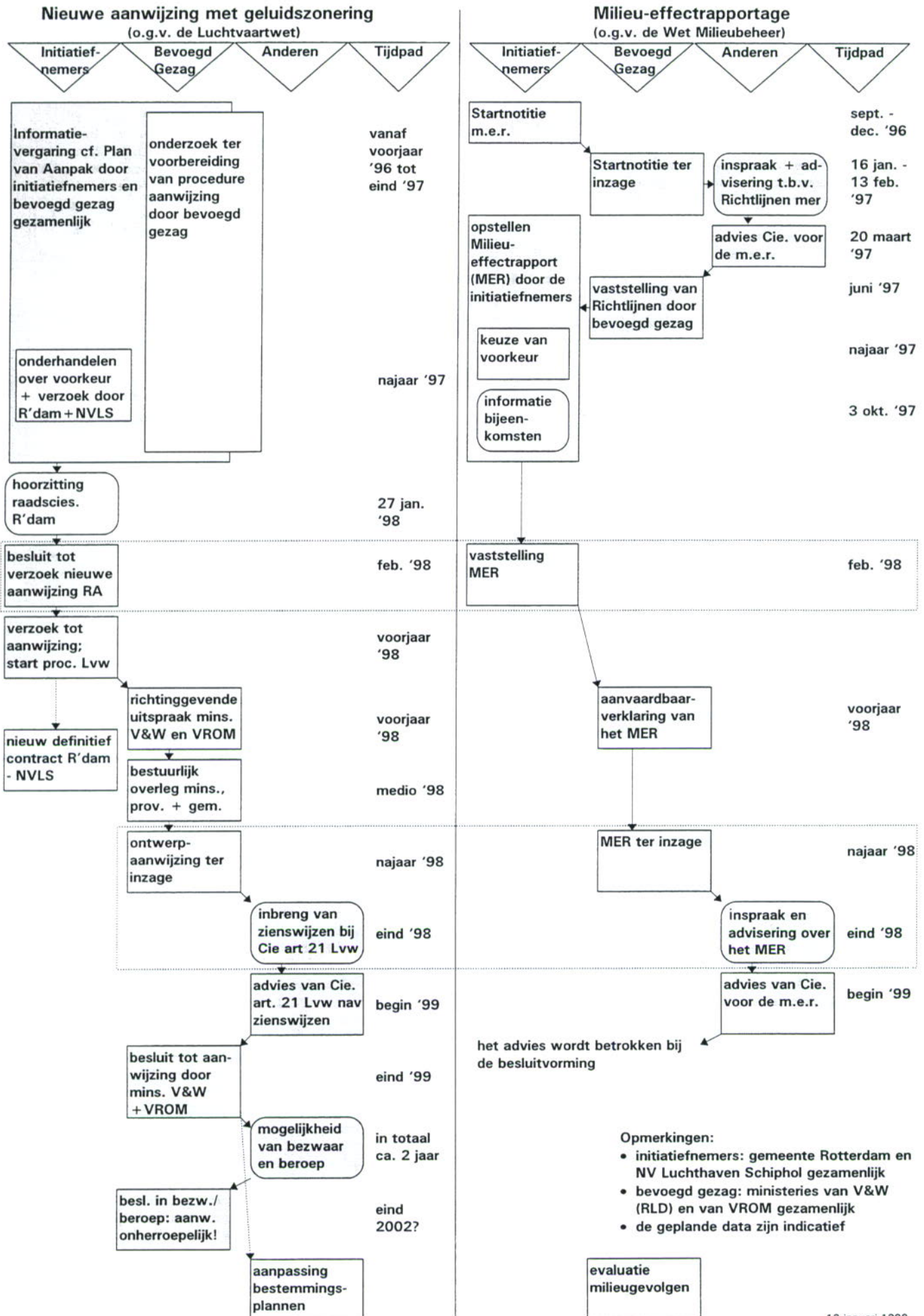
Op grond van art. 30 Luchtvaartwet en artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht kan, binnen zes weken na kennisgeving van terinzagelegging van het aanwijzingsbesluit, door belanghebbenden bezwaar worden gemaakt bij de ministers van de Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Tegen de beslissing op dit bezwaar kan beroep worden aangetekend bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Na de uitspraak op het beroep (of - indien geen bezwaar of beroep is ingesteld - na afloop van de bezwaar-/ beroepstermijn) is de aanwijzing onherroepelijk. Ervaring leert dat deze periode 1 ½ tot 2 jaar in beslag neemt.

Vervolgprocedures

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

PROCEDURE NIEUWE AANWIJZING ROTTERDAM AIRPORT



- Opmerkingen:**
- initiatiefnemers: gemeente Rotterdam en NV Luchthaven Schiphol gezamenlijk
 - bevoegd gezag: ministeries van V&W (RLD) en van VROM gezamenlijk
 - de geplande data zijn indicatief

BIJLAGE D.

Recente besluitvormingshistorie van de luchthaven bij Rotterdam in het kort

- Op 15 juni 1989 stemt de toenmalige gemeenteraad van Rotterdam in met het voorbereiden van het Integraal Plan Noordrand Rotterdam (IPNR), met als een van de onderdelen een nieuwe luchthaven ter vervanging van de huidige Rotterdam Airport.
- Bij Raadsbesluit van 2 april 1992 wordt de wenselijkheid uitgesproken tot de realisering van het IPNR; ingestemd wordt met het in procedure brengen van het plan, met o.a. het indienen van een verzoek tot aanwijzing van Nieuw-Rotterdam Airport. In een motie wordt daarbij uitgesproken dat, mocht het Rijk in deze regio een verplaatste luchthaven onwenselijk vinden, dat "als een gegeven zal worden beschouwd", en dat in die situatie ervan uitgegaan wordt dat het Rijk zondermeer medewerking zal verlenen aan sluiting van de bestaande luchthaven;
- In oktober 1992 maakt de Minister van Verkeer en Waterstaat het vervolg van de IPNR-procedure afhankelijk van de Kabinetsbehandeling van de Nota over de Regionale Luchthavens Strategie (RELUS). Een definitieve afronding van deze Nota wordt bij herhaling uitgesteld (o.a. in afwachting van een duidelijker nachtvluchtenbeleid).
- Op 18 juli 1993 geeft het Kabinet te kennen, eerst van de andere overheden, met name de gemeente Rotterdam en de provincie Zuid-Holland, het oordeel te willen vernemen over een mogelijk Nieuw-Rotterdam Airport zonder nachtvluchten, alvorens zelf een standpunt in te nemen.
- In antwoord daarop bericht het toenmalige College de minister in te stemmen met een luchthavenconcept met algehele nachtsluiting, in de verwachting dat voorzieningen zullen worden getroffen om de exploitierbaarheid van Nieuw-Rotterdam Airport te handhaven.
- Provinciale Staten van Zuid-Holland besluiten op 17 september 1993 het Rijk mee te delen dat zij het initiatief voor de nieuwe luchthaven afwijzen. Tevens wordt een motie aangenomen waarin aangedrongen wordt op sluiting van Rotterdam Airport.
- Op 4 februari 1994 stelt het Kabinet vast dat voor Rotterdam een bescheiden luchthaven in het IPNR-gebied nodig is. Voor de nadere uitwerking van dit besluit moet overleg worden gevoerd met de betrokken overheden over de precieze omvang en locatie van deze luchthaven; een en ander in samenhang met de met die overheden bereikte overeenstemming over de ruimtelijke ordeningsaspecten van de HSL in het betreffende gebied. Minister Alders, gesteund door minister d'Ancona, laat aantekenen tegen dit besluit te zijn.
- Op 8 februari 1994 neemt de Tweede Kamer de motie Lankhorst aan. In deze motie wordt het Kabinet gevraagd het principe-besluit over een Rotterdamse luchthaven te heroverwegen.
- De volgende dag schrijft Minister-president Lubbers aan de Voorzitter van de Tweede Kamer deze Kameruitspraak te willen betrekken bij het overleg met de andere betrokken overheden. Hij houdt er daarom rekening mee dat het overleg met Rotterdam niet afgerond kan worden vóór de vorming van een nieuw College. Daarna zal bezien moeten worden of het Kabinet nog wel de vrijheid neemt nadere conclusies te trekken uit de nieuwe ronde van overleg. "Hoe dan ook, thans zal eerst afgewacht moeten worden of het gemeentebestuur van Rotterdam persisteert bij zijn benadering, dan wel andere voorstellen aan het Kabinet wil doen. In het besluitvormingsproces zullen ook elementen betreffende Schiphol hun plaats moeten hebben."
- In reactie daarop bericht het toenmalige College het Kabinet van mening te zijn, dat het Nieuw-Rotterdam Airport, zoals dat in het IPNR-kader is uitgewerkt, dient te worden beschouwd als de bescheiden opzet, die het Kabinet in gedachten heeft. In het door het Kabinet genoemde bestuurlijk overleg zal met name ook aandacht moeten worden geschonken aan de

functie die aan een Rotterdamse luchthaven wordt toegekend vanuit het nationale perspectief.

- In april 1994 komt het Programmakkoord tot stand dat als basis dient voor de vorming van het College van B&W. Het deel van dat akkoord dat betrekking heeft op de luchthaven brengen B&W ter kennis van de minister van Verkeer en Waterstaat. In de brief van 26 april 1994 bepleit het College, in het kader van het aanstaande regeerakkoord sluitende afspraken te maken.
B&W wijzen er op dat Rotterdam reeds vele jaren het standpunt huldigt dat handhaving van de bestaande luchthaven ongewenst is. En naar verwachting is een meerderheid van de huidige gemeenteraad van oordeel dat vanuit het lokale en regionale perspectief geen noodzaak bestaat om een, vervangende, nieuwe luchthaven nabij onze stad aan te leggen. Indien echter naar het oordeel van het Rijk sprake is van een nationaal belang dan zal de gemeente, gelet op de Rijksverantwoordelijkheid in deze, medewerking verlenen aan de totstandkoming van een Nieuw-Rotterdam Airport.
- Op 16 februari 1995 vindt bestuurlijk overleg plaats van Burgemeester Peper en de Wethouders Kombrink, Smit en Simons met de Kabinetsleden Kok, Jorritsma, De Boer en Wijers. Het Kabinet blijft bij het standpunt, zoals is neergelegd in het regeerakkoord. Zodra het tracébesluit over de HSL is genomen, zal het Kabinet een uitspraak doen over het nationaal (economisch) belang van een luchthaven bij Rotterdam. Naar verwachting zal dat medio 1997 het geval zijn. Het oordeel over het regionaal/lokaal belang zal dan door de stad/regio moeten worden bepaald. Het Rijk zal voor het behartigen van dat belang geen Rijksgeld ter beschikking stellen. Dit standpunt zal worden verwoord in de medio dit jaar te verwachten nota RELUS.
- Bij het Kabinet is er op aangedrongen de economische potenties v.d. Noordrand uit te buiten om zodoende de noodzakelijk geachte impuls te geven aan de regionale economie. Met het oog daarop is afgesproken dat Rotterdam samen met de departementen van V&W, EZ en VROM zal gaan onderzoeken op welke wijze aan de economie van de Zuidvleugel van de Randstad een impuls kan worden gegeven. Daarbij valt o.a. te denken aan de noodzakelijke aanleg van Randstad Rail, de Rijksweg 13/16, het uitbuiten van het CS als halteplaats van de HSL, de HSL en de shuttle-stop op de Noordrand, andere maatregelen zoals het verhogen van de toegevoegde waarde, maar ook aan een luchthaven.
- In april 1995 maken Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland in hun Collegeprogramma 1995-1999 hun nieuwe standpunt bekend over de luchthaven:
"De luchthaven Zestienhoven - al dan niet verplaatst - zal een belangrijke bijdrage leveren aan de versterking van de economische structuur van de regio Rotterdam. ("De PvdA stemt niet in met deze passage")
Versnelde aanleg van de A13-A16 wordt noodzakelijk geacht. Randvoorwaarde is dat andere toekomstige ontwikkelingen (luchthaven, bedrijfsterreinen, woningbouw) niet worden belemmerd.
- In een voorstel aan de gemeenteraad van 30 januari 1996 van Rotterdam maken B&W hun beleidsinzet bekend t.a.v. (N)RA:
 - Intrekking van het aanwijzingsverzoek voor Nieuw-Rotterdam Airport.
 - Rotterdam Airport wordt voortgezet als zakenluchthaven met een levensvatbare exploitatie en binnen strikte condities, die erop gericht zijn een aanzienlijke verbetering te bereiken wat betreft de milieuhinder in vergelijking met de huidige situatie.
 - Indien bij het Rijk bereidheid bestaat om de afspraken over het toekomstig functioneren van Rotterdam Airport samen uit te werken, is de gemeente bereid het contract met de NVLS tijdelijk te verlengen om de gelegenheid te hebben deze afspraken te concretiseren.
 - Bovengenoemd overleg- en onderhandelingstraject zal vervolgens worden afgesloten met een nieuw contract over de exploitatie van Rotterdam Airport als zakenluchthaven.

Op grond van het bovenstaande en het aangegeven besluitvormingstraject machtigt de gemeenteraad op 8 februari 1996 het college tot het voeren van overleg met de Minister van Verkeer en Waterstaat en de NV Luchthaven Schiphol overeenkomstig de beleidsinzet.

- Op 25 april 1996 onderschrijft de gemeenteraad van Rotterdam het Plan van Aanpak voor een nieuwe inrichting van Rotterdam Airport. Dit Plan van Aanpak beoogt "afspraken te maken tussen Rotterdam, het ministerie van V&W en de NV Luchthaven Schiphol over het onderzoeken van de mogelijkheid tot een nieuwe inrichting van Rotterdam Airport. Vertrekpunt hiervoor vormt de Beleidsinzet van B&W". De NVLS streeft naar "een regionale luchthaven welke op een gezonde wijze kan worden geëxploiteerd en waarvan de effecten op de omgeving, mede gelet op het nader overeen te komen profiel, aanvaardbaar zijn".

Het traject waarop het Plan van Aanpak zich richt bestaat uit:

- een onderzoekstraject gericht op een definitief contract tussen Rotterdam en de NVLS;
 - een aanwijzingstraject gericht op vastlegging van het profiel van RA in een aanwijzingsbesluit met geluidszonering, overeenkomstig de Luchtvaartwet.
- In het besef dat de fileproblematiek op Rijksweg 20 dringend om een oplossing vraagt, maken de gemeente Rotterdam en Rijkswaterstaat Zuid-Holland in samenwerking met de Stadsregio Rotterdam kenbaar, een aanvang te willen nemen met een tracéprocedure in de Noordrand van Rotterdam.
Op 2 december 1996 start de minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de tracé/m.e.r.-procedure door terinzagelegging van de Startnotitie RW 16/13. Op basis van een trajectstudie, vergezeld van een milieu-effectrapportage, zal te zijner tijd een Trajectnota/MER in procedure worden gebracht.
- Op 17 december 1996 wordt de Startnotitie m.e.r.- Rotterdam Airport door de beide initiatiefnemers van het MER voor Rotterdam Airport - de directie van de NVLS en de gemeente Rotterdam - aangeboden aan het bevoegd gezag. In deze Startnotitie kondigen de initiatiefnemers aan, een MER te maken. Het MER is bedoeld om de milieu-effecten van de verschillende opties voor het gebruik van de luchthaven in beeld te brengen. Daarnaast zullen allerlei andere aspecten worden onderzocht. Mede op grond van deze informatie zal te zijner tijd een verzoek tot aanwijzing worden geformuleerd.
Het bevoegd gezag legt de Startnotitie m.e.r.-RA ter inzage. Na ontvangst van het advies van de Commissie m.e.r. stelt het bevoegd gezag in juni 1997 de Richtlijnen voor het MER vast.
- Het contract tussen Rotterdam en de NVLS over o.m. de exploitatie van RA gedurende de interimperiode wordt enige keren verlengd, in afwachting van verdere besluitvorming over de luchthaven.
- Omtrent het ontwikkelen van stedenbouwkundige plannen in de Noordrand van Rotterdam zijn nog geen besluiten genomen. Momenteel wordt gedacht aan een ontwikkelingsstrategie in enkele fasen. In dat kader vinden studies plaats ter begeleiding van de plannen voor Rotterdam Airport en Rijksweg 16/13. In het najaar van 1997 zal een structuurbeeld voor het hele gebied in concept gereed zijn ten behoeve van overleg.

BIJLAGE E.

Begrippen en afkortingen

autonome ontwikkeling	ontwikkeling die plaatsvindt onafhankelijk van de voorgenomen activiteit en de alternatieven
bevoegd gezag	de overheidsinstantie die bevoegd is om over de activiteit van de initiatiefnemers een besluit te nemen. In casu: de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
B&W	het College van Burgemeester en Wethouders van Rotterdam
BKL	Belasting Kleine Luchtvaart; eenheid voor geluidsbelasting door de kleine luchtvaart
Commissie voor de m.e.r.	een commissie van onafhankelijke deskundigen, zoals bedoeld in §2.2 van de Wet milieubeheer. De commissie brengt advies uit aan het bevoegd gezag over het MER
exploitant	de exploitant van Rotterdam Airport: N.V. Luchthaven Schiphol
geluidszone	de Luchtvaartwet verplicht tot het vaststellen van zones: het aangeven van verschillende Ke-contouren die een gebied omsluiten met een geluidsbelasting van minimaal het aantal gegeven Ke's. Deze geluidszones worden gevormd met behulp van o.m. een voor elk luchtvaartterrein vooraf bepaald aantal vliegtuigbewegingen en weergegeven met behulp van Ke-contouren. De zonegrens geeft dus niet aan wat de werkelijke geluidsbelasting is, maar de maximaal toelaatbare (de werkelijke geluidsbelasting wordt per jaar achteraf berekend)
GARA	General Aviation Rotterdam Airport, d.w.z. het gespreksorgaan gevormd door gebruikers van Rotterdam Airport in de sector kleine recreatieve luchtvaart
grote luchtvaart	vliegtuigen met een startgewicht (MTOW) groter dan 6 ton
Herberekende '77-contour	deze in 1985 herberekende contour wordt als beleidslijn gehanteerd door de provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam bij de beoordeling van nieuwe woningbouwplannen. Ingevolge afspraken met de NVLS geldt de contour als uiterste geluidsgrens voor de interimperiode. Voor het Rijk heeft deze contour geen status
hoofdstuk 2-vliegtuig	vliegtuigen die zijn genoemd in Bijlage 16 bij het in 1944 te Chicago gesloten Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart. Genoemde bijlage beschrijft in enkele hoofdstukken aan welke geluidscriteria vliegtuigen moeten voldoen. De eerste categorie vliegtuigen mag al sinds januari 1990 niet meer landen in Nederland. De hoofdstuk 3-vliegtuigen zijn het modernst en maken het minste geluid. Veel luchtvaartmaatschappijen maken nog steeds gebruik van de wat oudere maar nog wel betrouwbare hoofdstuk 2-vliegtuigen. Vanaf april 1995 geldt er al een verbod op het gebruik in Europa van bepaalde typen hoofdstuk 2-vliegtuigen. In de Europese Unie is besloten, deze categorie vanaf april 2002 helemaal te verbieden
IFR	Instrument Flight Rules; vliegvoorschriften met gebruikmaking van instrumenten

initiatiefnemers	de instanties die het verzoek tot aanwijzing en het MER opstellen. In casu: Burgemeester en Wethouders van Rotterdam en de Directie van de N.V. Luchthaven Schiphol
IR	Individueel risico
Ke	de Kosten eenheid (Ke) is de uitkomst van een berekeningsmethode die wordt gehanteerd als wettelijk aangewezen geluidsbelastingseenheid voor de grote luchtvaart. Bepalend voor de waarde is het totaal aantal vliegtuigpassages in een jaar en het maximale geluidsniveau op het beschouwde punt tijdens een vliegtuigpassage. De nacht telt extra zwaar d.m.v. een nachtstraffactor
kleine luchtvaart	vliegtuigen met een startgewicht kleiner dan 6 ton
MER	Milieu-effectrapport
m.e.r.	milieu-effectrapportage (de procedure), zoals bedoeld in de Wet milieubeheer
nachtstraffactor	rekenfactor in de Ke-berekeningen voor de geluidsbelasting door nachtvluchten, waardoor deze zwaarder meetellen dan de dagvluchten. De factor varieert van 1 tot 10, afhankelijk van het tijdstip
nulalternatief	het alternatief waarbij de huidige situatie wordt voortgezet, inclusief de autonome ontwikkeling
NVLS	N.V. Luchthaven Schiphol
NLR	Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium
overige geluidsgevoelige objecten	scholen voor basis- en voortgezet onderwijs, instellingen voor hoger beroepsonderwijs, gebouwen voor gezondheidszorg
overlandvlucht	vlucht waarbij het opstijgen en de daarop volgende landing niet op hetzelfde vliegveld plaatsvinden
Plan van Aanpak	het Plan van Aanpak voor de nieuwe inrichting van Rotterdam Airport; NVLS/ RA BV, gemeente Rotterdam, Min. V&W/ RLD, april 1996
RA	Rotterdam Airport
RLD	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst
terreinvlucht	vlucht waarbij het opstijgen en de daarop volgende landing op hetzelfde vliegveld plaatsvinden
touch and go's	landingsoefening waarbij na het landen onmiddellijk weer wordt opgestegen
vliegtuigbeweging	een start of een landing
V&W	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VFR	Visual Flight Rules; regels voor het vliegverkeer dat "op zicht" vliegt
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

wettelijk adviseurs

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

BIJLAGE F.

Lijst van (te bestellen) onderzoeksrapporten

Infobundel Inrichting van Rotterdam Airport als zakenluchthaven

onderhandelaarsakkoord tussen Rotterdam en NV Luchthaven Schiphol en samenvatting van de onderzoeken

MER

- MER hoofdrapport
- Bundel met deelstudies Geluid, Luchtkwaliteit, Externe Veiligheid en Verstedelijking & Verkeer
- Rapport Meijers Research 'onderzoek luchtvaarthinder Rotterdam Airport'
(i.o.v. de Commissie CMLR; te bestellen bij de provincie, telefoonnummer: 070 - 4416635)

Kleine recreatieve luchtvaart (KRL)

- Inventarisatie van kleine luchtvaart op Rotterdam Airport
- Rapport NACO 'specificatie nieuwe luchtvaartterreinen voor de kleine recreatieve luchtvaart'
- Intentieverklaring tussen Rotterdam, Rotterdam Airport en GARA (na medio februari)

Economische effecten

- Regionaal-economische effecten
- Rapport Strategem 'luchtvaarteconomische aspecten van regionale luchthavens, 1997'
(samenvatting)
- Rapport Regioplan 'overzicht van de werkgelegenheid op Rotterdam Airport per 31 oktober 1997