

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
Nieuwe inrichting Rotterdam Airport

29 maart 2001

851-164

ISBN 90-421-0816-9  
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.



## commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat  
Postbus 90771  
2509 LT Den Haag

uw kenmerk  
DGRDL/DLB/L00.4210810

uw brief  
22 december 2000

ons kenmerk  
851-165/Od/nm

onderwerp  
Toetsingsadvies Nieuwe inrichting Rotterdam Airport

doorkiesnummer  
(030) 234 76 22

Utrecht,  
29 maart 2001

Geachte Minister,

Met bovengenoemde brief stelde u, mede namens uw ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de nieuwe inrichting van Rotterdam Airport. Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

Graag vraag ik daarbij uw aandacht voor het volgende:

De toetsing van dit milieueffectrapport, inclusief de Errata en de informatie in de Ontwerp-Aanwijzing, is geen gemakkelijke taak geweest voor de Commissie. Twee problemen speelden daarbij een hoofdrol:

1. In het MER wordt uitgegaan van 22 onderzoeksscenario's, waarvan er zeven als "alternatieven" worden gepresenteerd in een uitvouwblad. Omdat de beide initiatiefnemers in onderling beraad een afspraak hebben gemaakt over het aantal vliegbewegingen dat noodzakelijk wordt geacht voor een economisch gezonde positie van de luchthaven, zijn van deze zeven alternatieven binnen de criteria van de initiatiefnemers nog maar drie te beschouwen als "in aanmerking komend om een besluit op te baseren": een voorkeursalternatief, een voorkeursalternatief met kleine recreatieve luchtvaart en een mma (meest milieuvriendelijk alternatief). Vervolgens is gebleken dat uitplaatsing van de kleine recreatieve luchtvaart niet mogelijk is; de ontwerp-aanwijzing is dan ook gebaseerd op het voorkeursalternatief met kleine recreatieve luchtvaart. Deze wijze van inperking van alternatieven is ongebruikelijk bij m.e.r. Milieueffectrapportage is er in zijn algemeenheid op gericht om na vergelijking van de milieuvoordelen en -nadelen van verschillende - reële - alternatieven pas een keuze te maken. De Commissie is er uiteindelijk van uitgegaan dat in de Aanwijzing ingevolge de luchtvaartvaartwet kan worden gemotiveerd dat slechts één "alternatief" als "reëel" is aan te merken en derhalve voor besluitvorming in aanmerking komt.

Postadres Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT  
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800  
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66  
telefax (030) 233 12 95  
e-mail mer@eia.nl  
website www.commissiemer.nl

2. Startnotitie, richtlijnen en MER gaan uit van alternatieven die zijn gebaseerd op aantallen vliegbewegingen. Tevens wordt aangegeven dat het de bedoeling is om de milieurandvoorwaarden voor de luchthaven aan te scherpen. De Commissie ging er van uit dat met de verwachte ontwikkeling van de techniek en de geleidelijke vernieuwing van de vloot die van Rotterdam Airport gebruik maakt, in ieder geval voor het aspect geluid "automatisch" milieuwinst te boeken zou zijn bij gelijkblijvend aantal vliegbewegingen.

Uit de ontwerp-Aanwijzing blijkt echter dat niet de aantallen vliegbewegingen, maar de geluidscontouren zullen worden vastgelegd. Dit betekent dat bij voortschrijding der techniek en geleidelijke vervanging van de vloot meer vliegbewegingen kunnen worden geacommodeerd. De consequenties van deze benadering voor de externe veiligheid en de luchtkwaliteit zijn in het MER niet belicht. In het advies heeft de Commissie hierover aanbevelingen opgenomen.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag het (ontwerp)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,



dr.ir. J.J.T.M. Geerards,  
voorzitter van de werkgroep m.e.r.  
Nieuwe inrichting Rotterdam Airport

in afschrift aan: de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Postadres Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT  
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800  
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66  
telefax (030) 233 12 95  
e-mail mer@eia.nl  
website www.commissiemer.nl

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
Nieuwe inrichting Rotterdam Airport

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffect-  
rapport Nieuwe inrichting Rotterdam Airport,

uitgebracht aan de minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend bevoegd  
gezag) door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

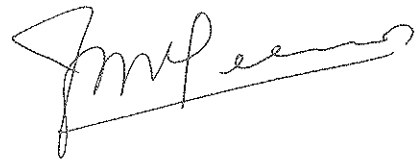
de werkgroep m.e.r.  
Nieuwe inrichting Rotterdam Airport,

de secretaris



drs. M. Odijk

de voorzitter



dr.ir. J.J.T.M. Geerards

Utrecht, 29 maart 2001



## INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING .....	1
2. OORDEEL OVER HET MER .....	3
2.1 Algemeen .....	3
2.2 Toelichting .....	3
2.2.1 Inperking tot één "alternatief" .....	3
2.2.2 Milieueffecten .....	4

## BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 28 april 2000 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
- 1a. Brief van het bevoegd gezag d.d. 22 december 2000 met aankondiging van de tervisie legging
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 233 d.d. 30 november 2000
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen





## 1. INLEIDING

De gemeente Rotterdam en de N.V. Luchthaven Schiphol/Rotterdam Airport B.V. (NVLS/RA) onderzoeken of er een gezamenlijke grondslag kan worden gevonden voor het handhaven van Rotterdam Airport. Tevens hebben zij op basis van die gemeenschappelijke grondslag een nieuwe aanwijzing van Rotterdam Airport ingevolge de Luchtvaartwet aangevraagd. Zij zijn overeengekomen hiervoor vrijwillig een milieueffectrapport (MER) op te stellen.

In deze procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) treden de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op als bevoegd gezag (voor de aanwijzing ingevolge de Luchtvaartwet). Hoewel een eventuele aanwijzing op naam van de NVLS/RA gesteld zal worden, treedt de gemeente Rotterdam als mede-initiatiefnemer in deze m.e.r.-procedure op.

Bij brief van 28 april 2000<sup>1</sup> heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens haar collega van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde MER en het toen nog op te stellen Erratum. Het MER is met het Erratum en de ontwerp-Aanwijzing op 1 december 2000 ter inzage gelegd<sup>2</sup>.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.<sup>3</sup> De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER<sup>4</sup>, zoals vastgesteld op 16 juni 1997;
- op eventuele onjuistheden<sup>5</sup>;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER<sup>6</sup>.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de aanwijzing.

Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken be-

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 1.

<sup>2</sup> Zie bijlage 1a en 2.

<sup>3</sup> Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

<sup>4</sup> Wm, artikel 7.23, lid 2.

<sup>5</sup> Wm, artikel 7.23, lid 2.

<sup>6</sup> Wm, artikel 7.10

perkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen<sup>7</sup>, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- ° informatie bevat over een essentiële tekortkoming in het MER, waarvoor de Commissie adviseert een aanvulling op het MER op te stellen alvorens de besluitvorming doorgang kan vinden;
- ° informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies.

Tussen de vaststelling van de richtlijnen en de toetsing van het MER ligt een aanzienlijke periode; daarin hebben zich ontwikkelingen voorgedaan die verband houden met de ontwikkelingen op, en de besluitvorming over, Rotterdam Airport. Tot die ontwikkelingen behoort ook de start van de m.e.r.-procedure voor het Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (SRKL) in september van het afgelopen jaar. De Commissie heeft bij de toetsing van het MER Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport de vraag centraal gesteld in hoeverre het milieueffectrapport essentiële tekortkomingen bevat voor de besluitvorming *op basis van het vigerende beleidskader*.

In overleg met de vertegenwoordiging van het bevoegde gezag heeft de Commissie in verband met de late ontvangst van ruim 700 reacties en het verslag van de hoorzitting de wettelijke termijn voor advisering overschreden<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

<sup>8</sup> Wm, artikel 7.36 stelt dat de Commissie in haar advies betreft: 1) de schriftelijke opmerkingen die binnen de door het bevoegde gezag gestelde termijn zijn binnengekomen, 2) de opmerkingen die worden gemaakt op de openbare zitting, en 3) de adviezen van de instanties die binnen de door het bevoegde gezag gestelde termijn zijn binnengekomen.

## 2. OORDEEL OVER HET MER

### 2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie voor de Aanwijzing** in het MER, het Erratum en de ontwerp-Aanwijzing aanwezig is, mits het bevoegd gezag in de Aanwijzing kan motiveren dat van alle beschreven alternatieven en scenario's alleen het "voorkeursalternatief met kleine recreatieve luchtvaart" basis kan vormen van de Aanwijzing.

### 2.2 Toelichting

#### 2.2.1 Inperking tot één "alternatief"

Het MER beschrijft 22 onderzoeksscenario's. Daarvan blijft er uiteindelijk na een zogeheten "trechtering" slechts één over als redelijkerwijs te beschouwen "alternatief": het voorkeursalternatief mét kleine recreatieve luchtvaart (VA+KRL). Bij die trechtering speelt een belangrijke rol dat de initiatiefnemers onderling overeengekomen zijn om de ondergrens voor alternatieven te leggen bij 27.500 vliegbewegingen van grote luchtvaart en een aantal incidentele nachtvluchten van maximaal 400 per jaar, vanwege de economische positie van de luchthaven.

De Commissie constateert dat de milieudoelstelling voor het initiatief sedert de startnotitie is gewijzigd en minder ambitieus lijkt<sup>9</sup> dan in de startnotitie werd aangegeven; tevens merkt zij op dat onduidelijk is welke rol deze doelstelling heeft gespeeld bij het akkoord tussen de beide initiatiefnemers, de gemeente Rotterdam en de N.V. Luchthaven Schiphol.

De Commissie acht zich niet bevoegd om te toetsen of dit economische criterium voor te beschouwen alternatieven redelijk is. Wel constateert zij dat het MER de milieugevolgen van elk van de 22 onderzoeksscenario's niet gelijkwaardig weergeeft.

- Binnen de gestelde randvoorwaarden – enerzijds het akkoord tussen de initiatiefnemers waarin alleen "27.500+400"-alternatieven worden geaccepteerd en anderzijds de onmogelijkheid op dit moment de kleine recreatieve luchtvaart uit te plaatsen – ziet de Commissie geen mogelijkheid om te komen tot milieuvriendelijker opties die via de Aanwijzing ingevolge de Luchtvaartwet kunnen worden bepaald. Daarom vindt zij het MER op dit punt voldoende informatie bevatten. Zij veronderstelt daarbij dat het bevoegde gezag in de Aanwijzing kan motiveren dat er slechts

---

<sup>9</sup> De milieudoelstelling die in de startnotitie was opgenomen "*aanscherping van randvoorwaarden ten aanzien van de toelaatbare milieuhinder*" (startnotitie, geciteerd in het MER) riep een aantal vragen op die in de richtlijnen worden verwoord. In het MER wordt "toegelicht" dat het moet gaan om "*terugdringing van de milieuhinder als geheel, op de middellange termijn (2015). Dat wil zeggen dat de milieubelasting op een bepaald deelterrein in principe kan toenemen, mits op andere deelterreinen sprake is van vermindering [...]*" De Commissie meent dat de doelstelling hiermee is afgezwakt en nog steeds vragen oproept. Omdat er uiteindelijk slechts één "alternatief" over is voor de besluitvorming is, in dit geval de doelstelling niet belangrijk voor een rangschikking van alternatieven op de mate waarin "de doelen van het voornemen" kunnen worden bereikt.

één "redelijkerwijs te beschouwen alternatief" (het voorkeursalternatief met kleine recreatieve luchtvaart VA+KRL) is<sup>10</sup>.

Als dit niet het geval is en het bevoegd gezag ook andere alternatieven of onderzoeksscenario's uit het MER als basis voor de Aanwijzing wil overwegen, dan adviseert de Commissie om de milieueffecten van de voor besluitvorming te beschouwen alternatieven gelijkwaardig te laten beschrijven en actualiseren in een Aanvulling op het MER.

## 2.2.2

### Milieueffecten

#### A. Lucht

De richtlijnen vragen om, voor de bestaande toestand, de autonome ontwikkeling en alle alternatieven, voor de stikstofdioxideconcentraties zowel het 98-percentiel van de uurgemiddelden als het jaargemiddelde te berekenen.

Het MER bevat geen voorspelling van de jaargemiddelde NO<sub>2</sub>-concentraties op en rond de luchthaven. De Commissie wijst erop dat juist in dit gebied aan de noordzijde van Rotterdam de jaargemiddelde NO<sub>2</sub>-concentratie zodanig hoog is dat het moeilijk is om te voldoen aan de nieuwe normstelling die op grond van de Europese Kaderrichtlijn lucht uiterlijk 18 juli aanstaande zal gelden<sup>11</sup>. Overigens bestaat in dit gebied ook een probleem met fijn stof, waarvan de achtergrondconcentratie de norm overschrijdt.

Het luchtverkeer speelde in 1995 een relatief geringe rol in deze (mogelijke) normoverschrijding (9%). Het wegverkeer vormde een relatief belangrijke bron van NO<sub>2</sub>-emissies. Daartoe behoort echter ook het bestemmingsverkeer van en naar de luchthaven. De Commissie wijst er bovendien op dat door de voortschrijdende technische verbeteringen binnen het autoverkeer het relatieve aandeel van het vliegverkeer snel toeneemt en naar verwachting rond 2010 het dubbele aandeel bedraagt van het percentage van 1995.

Zij concludeert dat voor de terugdringing van de jaargemiddelde fijnstofconcentraties beneden de grenswaarde het vliegverkeer plus het aan de luchthaven toe te rekenen wegverkeer nauwelijks relevant is en dat voor de terugdringing van de NO<sub>2</sub>-concentraties beneden de norm het vliegverkeer plus het aan de luchthaven toe te rekenen wegverkeer een factor van toenemend belang vormt.

- De Commissie adviseert daarom om in het evaluatieprogramma dat bij de Aanwijzing behoort aan te geven hoe de NO<sub>2</sub>-concentraties zullen worden gemonitord en welke maatregelen worden overwogen om overschrijding van de grenswaarden (zo veel mogelijk) tegen te gaan respectievelijk te voorkomen.

#### B. Risico

In het MER zijn voor VA+KRL voorspellingen opgenomen van individueel risico en groepsrisico. Sedert de opstelling van het MER zijn de inzichten in risicoberekeningen gewijzigd. De Commissie heeft in overweging genomen dat de risicocontouren op grond van de huidige stand van kennis bij een zelfde vliegroutroutepatroon kleiner zouden zijn dan in het MER weergegeven, en dat de

---

<sup>10</sup> De Commissie verwijst hierbij naar Wm artikel 7.37, lid 1 waarin is vastgelegd dat het bevoegde gezag in het besluit vermeldt "hetgeen is overwogen omtrent de in het milieueffectrapport beschreven alternatieven".

<sup>11</sup> De ontwerp-Aanwijzing vermeldt dat de achtergrondconcentratie van NO<sub>2</sub> al boven de richtwaarde ligt.

wijziging van vliegroutes (de zogeheten ANDIK/ARNEM-route) op die verkleinde risicocontouren geen invloed heeft.

Zij constateert dat voor de opstelling van de Aanwijzing vergelijkingen van risico's bij verschillende alternatieven niet relevant zijn voor de besluitvorming. Tevens merkt zij op dat de situatie die wordt beoogd met de Aanwijzing een daling van risico's met zich mee zal brengen ten opzichte van de huidige situatie (februari 2001).

- De Commissie adviseert om in de aanwijzing een herberekening van de individuele en groepsrisico's (inclusief actuele bebouwingsinformatie) op te nemen<sup>12</sup> voor het voorkeursalternatief met kleine recreatieve luchtvaart, en toe te lichten hoe het veiligheidsbeleid gestalte wordt gegeven<sup>13</sup>.

### *C. Gezondheid en hinder*

De methode waarmee in het MER de hinder en gezondheidseffecten ten gevolge van geluidshinder zijn bepaald, kan een te optimistisch beeld geven. De Commissie wijst op onderzoek in de regio Schiphol waaruit bleek dat dergelijke berekeningen een onderschatting van hinder en gezondheidseffecten kunnen betekenen<sup>14</sup>.

- De Commissie adviseert om in of bij de Aanwijzing, gekoppeld aan de geactualiseerde geluidscontouren zoals die in de ontwerp-Aanwijzing zijn opgenomen, ook geactualiseerde informatie over de hinder en gezondheidseffecten op te nemen en daarbij gebruik te maken van huidige inzichten in dosis-effectrelaties. Daarbij zou duidelijk moeten worden hoe wordt omgegaan met de NMP-doelstelling om in het jaar 2010 geen ernstig gehinderden meer te hebben.

### *D. Natuur*

Het MER geeft aan dat op grond van de geluidsberekeningen nauwelijks is te verwachten dat er ten gevolge van het vliegverkeer (verdere) aantasting optreedt van de natuurgebieden in de omgeving van de luchthaven, inclusief de gebieden die onderdeel vormen van de ecologische hoofdstructuur (EHS)<sup>15</sup>. Tevens wordt vermeld dat enkele andere initiatieven (bedrijventerrein) meer invloed zullen hebben.

---

<sup>12</sup> Ook uit de inspraak blijkt dat het ontbreken van een herberekening van veiligheidsaspecten naar aanleiding van de nieuwe aan- en uitvliegroutes vragen oproept (o.a. reactie 12, L.A. van der Meer-Spanjer, reactie 42 van de provincie Zuid-Holland).

<sup>13</sup> Voor de gemeente Schiedam (reactie 5) was niet duidelijk wanneer het veiligheidsbeleid voor Rotterdam Airport wordt afgerond. Ook uit andere reacties blijkt dat niet duidelijk is aan welke criteria de risico's worden getoetst (reactie 13, prof.em.dr. J.C. Molenaar). De gemeente Rodenrijs dringt erop aan dat de voorziene externe-veiligheidscontouren bepalend worden voor het aantal vluchten en acht een actualisering van de veiligheidsparagraaf uit het MER vanwege de gewijzigde routestructuur noodzakelijk.

<sup>14</sup> RIVM-rapport 441520010 / TNO-rapport 98.039: *hinder, slaapverstoring, gezondheids- en belevingsaspecten in de regio Schiphol: resultaten van een vragenlijstonderzoek*. 1998.

<sup>15</sup> Bij de beschouwing over de effecten op de natuur zijn overigens kanttekeningen te maken. J. Vijlbrief-van der Schaft (reactie 41, zie bijlage 4) vraagt (namens cliënten) naar wetenschappelijke onderbouwing van de beweringen en wijst op onjuistheden. Naar het oordeel van de Commissie doen dergelijke kanttekeningen niet af aan de verwachting dat er (onmiddellijk) na inwerkingtreding van de Aanwijzing een verbetering te verwachten is.

Gezien het huidig gebruik van de luchthaven acht de Commissie het waarschijnlijk zodra de Aanwijzing van kracht wordt (uitgaand van de ontwerp-Aanwijzing die met het MER ter visie ligt) de kans op aantasting van de ecologische hoofdstructuur minder wordt.

Vogelbescherming Nederland wijst in haar reactie<sup>16</sup> op de hoge ornithologische waarde van de Akerdijkse Plassen en de komende aanwijzing van dit gebied als Vogelrichtlijngebied. Zij geeft tevens aan dat vooral de kleine recreatieve luchtvaart voor dit vogelgebied een belangrijke bron van verstoring vormt.

- \* De Commissie adviseert om in overleg met Vogelbescherming Nederland na te gaan of er in de Aanwijzing extra maatregelen genomen kunnen worden om de negatieve invloed van de kleine (recreatieve) luchtvaart op de vogelpopulaties te verminderen. Tevens adviseert zij om in de Aanwijzing aan te geven welke consequenties zullen worden verbonden aan een (eventuele) aanwijzing van de Akerdijkse Plassen als Vogelrichtlijngebied, met name voor de kleine (recreatieve) luchtvaart.

### ***E. Langetermijneffecten***

De doelstelling van de initiatiefnemers om milieuhinder te verminderen wordt in het MER gericht op de middellange termijn (rond het jaar 2015).

Het MER geeft de gevolgen van een alternatief aan en baseert zich daarbij op een bepaald aantal *vliegbewegingen* per jaar. Afhankelijk van de technische ontwikkeling is bij een vastgelegd aantal vliegbewegingen te verwachten dat in de loop der jaren de geluidhinder, de emissies naar de lucht en wellicht ook de risico's zullen afnemen.

De Aanwijzing zal echter worden gebaseerd op *geluidscontouren*. Dit betekent dat naarmate de luchtvaart overgaat op stillere vliegtuigen, ook méér of grotere vliegtuigen geaccommodeerd kunnen worden<sup>17</sup>. In dat geval zullen de emissies naar de lucht en de risico's niet automatisch af-, en wellicht zelfs toenemen<sup>18</sup>.

- \* Mede omdat de doelstelling gericht is op beperking van milieuhinder op de middellange termijn<sup>19</sup> adviseert de Commissie om bij de Aanwijzing een evaluatie- en monitoringsprogramma op te nemen<sup>20</sup> dat zich richt op de ontwikkelingen in luchtkwaliteit (met name stikstofdioxide), risico, gezondheid en mogelijke aantasting van beschermde gebieden of soorten (met name EHS, Vogel- en Habitatrichtlijn), en om daarin aan te geven welke maatregelen worden overwogen als bij deze aspecten een onacceptabele kwaliteit zou optreden.

---

<sup>16</sup> Zie reactie 35 (bijlage 4).

<sup>17</sup> Onduidelijk is waarom de mogelijkheid van méér vliegtuigen niet in de ontwerp-Aanwijzing is genoemd. Hierin wordt gesteld "De verkeersontwikkeling die binnen de zone nog mogelijk is, kan uitsluitend bestaan uit stillere en/of grotere luchtvaartuigen" (p. 19).

<sup>18</sup> Ook verschillende reacties (o.a. van de gemeente Schiedam, nr. 5) wijzen op het "opvullen" van de geluidscontouren naarmate er stillere vliegtuigen op de markt komen.

<sup>19</sup> Zie ook de eerdere opmerkingen over de milieudoelstelling (§ 2.2.1).

<sup>20</sup> Bijlage H bij de ontwerp-Aanwijzing (nog niet ingevuld).

BIJLAGEN

bij het  
Toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
Nieuwe inrichting Rotterdam Airport

(bijlagen 1 t/m 4)

(groen)





## BIJLAGE 1

### Brief van het bevoegd gezag d.d. 28 april 2000 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
Commissie voor de m.e.r.  
de heer ir. N.G. Ketting  
Postbus 2345  
3500 GH Utrecht

851

	Commissie voor de milieueffectrapportage
inpakman: f	02 MEI 2000
nummer:	
locus:	851-787/m P3 (ok)
code naar:	Od/Sc/Ru/Bib/Ra

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
28 APR. 2000	5
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGR/LD/VI/L 00.340157	-
Onderwerp	
MER Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport	

Geachte heer Ketting,

Hierbij bied ik u, mede namens mijn ambtsgenoot van VROM, het MER Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport aan. Bevoegd Gezag heeft dit MER met bijbehorend aanwijzingsverzoek op 21 maart 2000 ontvangen en eind april 2000 aanvaard.

Ik verzoek u vriendelijk, mede namens mijn ambtsgenoot van VROM, tot het uitbrengen van een advies over het MER Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport. Aan de wettelijke adviseurs is eenzelfde verzoek gericht.

Het hoofd rapport is in nauwe samenwerking met ambtelijk Bevoegd Gezag tot stand gekomen. Desondanks is in het rapport een aantal onvolkomenheden aanwezig, welke in een bijlage bij de brief aan Initiatiefnemer zijn verwoord. Ik heb Initiatiefnemer dan ook verzocht ten behoeve van de inspraakprocedure een erratum bij het MER te voegen, waarin alsnog een aanvulling op de onvolkomenheden wordt gegeven (brief is bijgevoegd).

De concept-aanwijzing voor Rotterdam Airport zal naar verwachting na de zomervakantie 2000 gereed zijn. Het MER zal dan zo spoedig mogelijk tegelijk met de ontwerp-aanwijzing ter inzage worden gelegd ten behoeve van de vervolgstappen van de aanwijzingsprocedure. Vooruitlopend daarop wordt het MER reeds openbaar gemaakt en kan ter lezing worden ingezien in de bibliotheken van VROM en VenW, het provinciehuis van Zuid-Holland, de gemeentehuizen van Rotterdam en overige relevante gemeenten en de luchthaven Rotterdam Airport. Het indienen van zienswijzen is pas mogelijk vanaf het moment dat het MER samen met de ontwerp-aanwijzing ter inzage wordt gelegd. Bevoegd Gezag geeft dan opnieuw van het MER kennis.

Postadres postbus 90771, 2509 LT Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Bereikbaar met tramlijn 1 of 9 vanaf CS en 9 vanaf HS, buslijn 22 vanaf CS



DGR/LD/VII/L 00.340157

Bijgaand treft u aan het hoofdrapport van het MER, de onderliggende gebundelde deelstudies, de aanwijzingsverzoeken van Initiatiefnemer alsmede de brief van Bevoegd Gezag aan Initiatiefnemer over aanvaarding van het MER Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

  
T. Netelenbos

## BIJLAGE 1a

### Brief van het bevoegd gezag d.d. 22 december 2000 met aankondiging van de terziesie legging



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
Commissie voor de m.e.r.  
t.a.v. de heer ir. N.G. Ketting  
Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT

Commissie voor de m.e.r.	Commissie voor de m.e.r.
INGEKOMEN 2. 8. DEC. 2000	
251-121	
Cd / H / Pres / B.b.	

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
22 december 2000	2
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGR/LD/V/L 00.34C157	--
Onderwerp	
Ontwerp-aanwijzing / advies RPC/RMC luchtvaartterrein Rotterdam Airport	

Geachte heer Ketting,

Hierbij bied ik u, mede namens mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), de ontwerp-aanwijzing voor het luchtvaartterrein Rotterdam Airport en het bijbehorend advies van de RPC/RMC aan.

Bevoegd Gezag heeft het MER Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport, bijbehorend bij deze ontwerp-aanwijzing, op 21 maart 2000 ontvangen en op 28 april 2000 aanvaard. Het MER en het erratum hebben wij u reeds doen toekomen. Ik verzocht u op diezelfde datum (briefnr. DGR/LD/V/L 00.34C157), mede namens mijn ambtgenoot van VROM, tot het uitbrengen van een advies over het MER Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport. Aan de wettelijke adviseurs werd eenzelfde verzoek gericht. Zij hebben hierop reeds een reactie uitgebracht. Een afschrift van deze brief wordt samen met de ontwerp-aanwijzing en het advies van de RPC/RMC aan de beide wettelijk adviseurs gezonden.

Het MER zal tegelijk met de ontwerp-aanwijzing van 1 december 2000 tot en met 11 januari 2001 ter inzage worden gelegd. De ter inzage legging vindt plaats in de bibliotheken van de ministeries van VROM en VenW, het provinciehuis van Zuid-Holland, het kantoor van Rijkswaterstaat Zuid-Holland in Rotterdam, de gemeentehuizen van Rotterdam en overige relevante (deel)gemeenten en de luchthaven Rotterdam Airport.

Graag verneem ik uw advies op het MER en de ontwerp-aanwijzing.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos

Postadres postbus 20901, 2509 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 Den Haag

Telefoon (070) 351 6171  
Telefax (070) 351 7895

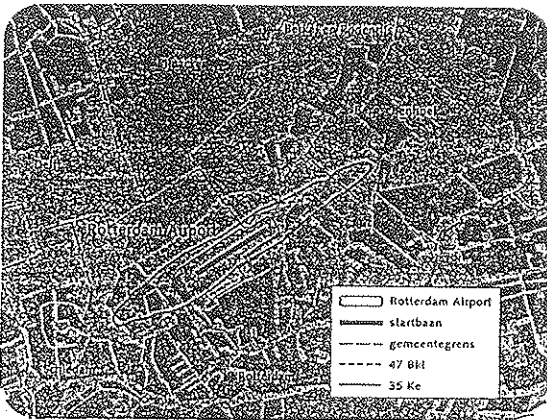


## BIJLAGE 2

### Kennisgeving van de terinzagelegging van het Milieueffectrapport in Staatscourant nr. 233 d.d. 30 november 2000



# Inspraak ontwerp-aanwijzing en MER Rotterdam Airport



Van 1 december 2000 tot en met 11 januari 2001 liggen de ontwerp-aanwijzing Luchthaventerrein Rotterdam Airport, het Milieu-Effect-rapport nieuwe inrichting Rotterdam Airport (MER) en de aanwijzing in het kader van de ruimtelijke ordening, ter inzage. Gedurende deze periode kunt u op voornoemde stukken inspreken.

#### Het verzoek tot wijziging van de aanwijzing

De N.V. Luchthaven Schiphol heeft, mede namens het gemeentebestuur van Rotterdam, de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) verzocht om een wijziging van het aanwijzingsbesluit Luchthaventerrein Rotterdam Airport (besluit d.d. 13 november 1964, laatstelijk gewijzigd op 28 maart 2000), krachtens artikel 27 en 24 van de Luchvaartwet met het verzoek tot vaststelling van gebiedszones.

#### De ontwerp-aanwijzing Luchthaventerrein Rotterdam Airport

De ontwerp-aanwijzing Luchthaventerrein Rotterdam Airport bevat het voorgenomen besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat en van de minister van VROM over het Luchthaventerrein Rotterdam Airport. De belangrijkste onderwerpen uit de ontwerp-aanwijzing zijn:

- het gebruik van het luchthaventerrein;
- de vaststelling van een 35 Ke-gebiedszone en een 47 B&I-gebiedszone;
- de Aanpassing van het nachtelijke;

- het weren van lawaaiige vliegtuigen;
- de handhaving van de zogenoemde kleine recreatieve luchtvaart op het luchthaventerrein.

#### Het MER nieuwe inrichting Rotterdam Airport

In het MER nieuwe inrichting Rotterdam Airport worden de milieueffecten beschreven van de voorgenomen wijziging van de huidige aanwijzing van het Luchthaventerrein Rotterdam Airport. Op basis van een vergelijking van de milieugevolgen met de resultaten van economische en andere studies is een voorkeursalternatief voor het gebruik van de luchthaven bepaald.

#### De aanwijzing van Rotterdam Airport in het kader van de ruimtelijke ordening

De vastgestelde gebiedszones van het aanwijzingsbesluit dienen op grond van de Luchvaartwet te worden verwerkt in bestemmingsplannen. Hiertoe geeft de minister van VROM, in overeenstemming met de minister van Verkeer en Waterstaat, een aanwijzing als bedoeld in artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening aan de betreffende gemeenten om het bestemmingsplan(neen) aan te passen.

#### Wat kunt u inzelen?

In het kader van de inspraakprocedure met betrekking tot de wijziging van het aanwijzingsbesluit Luchthaventerrein Rotterdam Airport liggen het verzoek tot

wijziging van het aanwijzingsbesluit, het ontwerp-aanwijzingsbesluit, het MER 'Nieuwe inrichting Rotterdam Airport' met de daarbij behorende stukken en de aanwijzing in het kader van de ruimtelijke ordening, ter inzage. Eveneens ligt ter inzage het verslag van het bestuurlijk overleg en het advies van de Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie.

#### Waar kunt u de ontwerp-aanwijzing inzien?

Het ontwerp-aanwijzingsbesluit, het MER en de overige genoemde documenten kunt u gedurende reguliere openingstijden inzien op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen van Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek, Bleiswijk, Delft, Maasland, Pijnacker, Rotterdam (Informatiecentrum Stedebouw en Volkshuisvesting en het City Informatiecentrum), Schiedam, Schipholduin, Vlissingen, Waddinxveen, Zevenhuizen-Moerkapelle;
- de kantoren van de deelgemeenten Hellegerberg-Schiebroek en Overschie van de gemeente Rotterdam;
- de (hoofd)vestigingen van de openbare bibliotheken in bovengenoemde gemeenten en deelgemeenten;
- de bibliotheek van het provinciehuis van de provincie Zuid-Holland in Den Haag;
- de informatiebale van Rotterdam Airport te Rotterdam;
- de bibliotheek van Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland te Rotterdam;
- de bibliotheken van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, beide te Den Haag.

#### Hoe kunt u inspreken?

U kunt zowel mondeling als schriftelijk op de ontwerp-aanwijzing reageren. Uw schriftelijke reactie dient u uiterlijk 11 januari 2001 te sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat  
Rotterdam Airport  
Kneuterdijk 6  
2514 EH Den Haag

U kunt tevens inspreken via de internet-site:  
[www.pth.nl](http://www.pth.nl).

Indien u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

U kunt uw zienswijze op de ontwerp-aanwijzing ook kenbaar maken tijdens twee openbare hoorzittingen die plaatsvinden op:

donderdag 4 januari 2001 Berkel en Rodenrijs  
in De Art  
Oranjestraat 2

maandag 8 januari 2001 Rotterdam  
in Best Western Rotterdam  
Airport Hotel  
Vliegveidweg 59-61

De hoorzittingen beginnen om 19.30 uur (zaal open om 19.00 uur). Indien u van deze mogelijkheid gebruik wilt maken om uw zienswijze mondeling in te dienen, wordt u verzocht dit twee weken vóór de betreffende hoorzitting aan het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat kenbaar te maken.

#### Wat gebeurt er met uw reactie?

De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor de organisatie van de inspraakprocedure inzake het ontwerp-aanwijzingsbesluit en het MER. De provincie heeft - op grond van de Luchvaartwet - een commissie 21 ingesteld. Dit is een adviescommissie waarin onder meer vertegenwoordigers van de betrokken gemeenten en omwonenden van Rotterdam Airport zitting hebben. De commissie 21 zal uiterlijk drie maanden na de terinzagelegging op basis van de mondelinge en schriftelijke inspraakreacties een advies uitbrengen aan de betrokken ministers. Mede op basis van dit advies stellen de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM vervolgens het aanwijzingsbesluit Luchthaventerrein Rotterdam Airport vast.

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat bundelt alle schriftelijke reacties samen met de verslagen van de hoorzittingen. Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn worden de gebundelde inspraakreacties, de verslagen van de hoorzittingen en het advies van de commissie 21 ter inzage gelegd op de locaties waar u momenteel de ontwerp-aanwijzing kunt inzien. Deze terinzagelegging wordt wederom bekend gemaakt in de Staatscourant en diverse dagbladen en huis-aan-huis-bladen. Insprekers worden persoonlijk op de hoogte gesteld.

#### Nadere Informatie

Voor het aanvragen van een exemplaar van het ontwerp-aanwijzingsbesluit Luchthaventerrein Rotterdam Airport en/of het MER (kosten deelstudies MER bedragen f 30,- en de kosten voor het hoofdreport MER bedragen f 15,-) en/of voor het verkrijgen van nadere informatie over de inhoud hiervan, kunt u contact opnemen met de heer R. Meije van de provincie Zuid-Holland, telefoon: (070) 441 77 36, e-mail: [meije@pth.nl](mailto:meije@pth.nl).

U kunt voor de ontwerp-aanwijzing, het MER en andere informatie ook terecht op de internetpagina [www.pth.nl](http://www.pth.nl).

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u contact opnemen met het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon (070) 361 87 78.



**Inspraakpunt**  
Verkeer en Waterstaat



## BIJLAGE 3

### Projectgegevens

**Initiatiefnemer:** N.V. Luchthaven Schiphol/Rotterdam Airport en gemeente Rotterdam. De nieuwe aanwijzing ingevolge de Luchtvaartwet zal op naam van de N.V. worden gesteld.

**Bevoegd gezag:** Minister van Verkeer en Waterstaat en Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

**Besluit:** vaststelling van een zogeheten strategisch profiel van de luchthaven en nieuwe aanwijzing van Rotterdam Airport als luchtvaartterrein ingevolge artikel 18 en volgende van de Luchtvaartwet

**Categorie Besluit m.e.r.:** vrijwillige m.e.r.-procedure

**Activiteit:** In 1978 is een indicatieve geluidscontour vastgesteld voor Rotterdam Airport - ook wel aangeduid als vliegveld Zestienhoven: de zogeheten 1977-contour. De provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam hanteren sedert 1985 als beleidslijn een contour die is gebaseerd op de 1977-contour, maar die gebruik maakt van een berekeningsvoorschrift van 1980, de zogeheten herberekende 1977-contour.

In 1987 werd gestart met het Integraal Plan Noordrand Rotterdam (IPNR); dit plan beoogde onder andere de verplaatsing van de luchthaven naar de polder Schieveen onder de naam Nieuw Rotterdam Airport.

In afwachting van een definitieve zonering heeft het Rijk in 1988 in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) voor Rotterdam Airport zoneringscontouren bepaald. De bedoeling was de definitieve geluidzones - die volgens de Luchtvaartwet behoren bij een aanwijzing als luchtvaartterrein - binnen deze contouren vast te stellen; definitieve vaststelling heeft echter nog niet plaatsgevonden.

De gemeenteraad van Rotterdam is in 1989 akkoord gegaan met de verdere voorbereiding van het IPNR<sup>1</sup>, waarna in 1992 een milieueffectrapport en ontwerp-structuurplan voor dit plan verschenen. Op basis hiervan heeft de beoogde exploitant van de nieuwe luchthaven, de ontwikkelingsmaatschappij Nieuw Rotterdam Airport, een aanvraag ingediend bij beide ministers voor een aanwijzing ingevolge de Luchtvaartwet. In een motie sprak de gemeenteraad uit, dat als het Rijk de verplaatste luchthaven onwenselijk zou vinden, medewerking aan het Rijk zou worden gevraagd voor sluiting van de bestaande luchthaven.

In oktober 1992 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat bekend gemaakt, dat zij de afhandeling van de IPNR-procedure afhankelijk zou maken van de afronding van de nota over de Regionale Luchthavenstrategie (RELUS). In juni 1993 nodigde het Kabinet de gemeente Rotterdam en de provincie Zuid-Holland uit tot een standpuntbepaling over de luchthaven, als invoer voor een kabinetsstandpunt. PS wezen het plan voor een nieuwe luchthaven af en drongen aan op sluiting van Rotterdam Airport. Op 4 februari 1994 besloot echter een Kabinetsmeerderheid dat een bescheiden luchthaven voor Rotterdam nodig is; de ministers van VROM en WVC hadden een minderheidsstandpunt. Vier dagen later vroeg de Tweede Kamer in de motie-Lankhorst het besluit te heroverwegen. Minister-president Lubbers deed daarop de Kamer mee dat de heroverweging niet meer tijdens de zittingsperiode van

---

<sup>1</sup> Project 247.

het Kabinet zal kunnen worden afgerond; en dat ook de standpuntbepaling van Rotterdam nog onduidelijk was.

B&W van Rotterdam schreven daarop aan het Kabinet dat zij de aanvraag voor aanwijzing steunden en ervan uitgingen dat het inderdaad om een bescheiden opzet zou gaan. Het college vroeg het Kabinet om in het bestuurlijk overleg vooral ook aandacht te besteden aan de nationale rol van Nieuw Rotterdam Airport.

In april kwam een nieuw college tot stand in Rotterdam. In het programmakkoord wordt erop gewezen dat Rotterdam sinds jaar en dag tegen handhaving van de luchthaven op de huidige plaats is, en dat het geen regionaal of lokaal belang dient om de luchthaven te verplaatsen. Als het Rijk echter vanuit nationale belangen de luchthaven wil handhaven, dan zal Rotterdam daaraan meewerken, aldus het programmakkoord.

In het regeerakkoord werd gesteld, dat uitgaande van de uitbreiding van Schiphol en de aanleg van een volwaardige hogesnelheidsspoorlijn, geen nationaal economisch belang aan Rotterdam Airport wordt gehecht.

In april 1995 hebben GS in meerderheid<sup>2</sup> in het Collegeprogramma 1995 - 1999 het standpunt ingenomen, dat de luchthaven Zestienhoven een belangrijke bijdrage levert aan de versterking van de regionale economische structuur. Versnelde aanleg van de A13 - A16<sup>3</sup> zou andere ontwikkelingen als de luchthaven niet mogen belemmeren.

Op 8 februari 1996 heeft de gemeenteraad ingestemd met een voorstel van B&W om de impasse te doorbreken en om Rotterdam Airport te handhaven 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. Daarbij gold onder andere dat het aantal vliegtuigbewegingen niet zou mogen toenemen.

De N.V. Luchthaven Schiphol/Rotterdam Airport, die inmiddels de exploitatie van de gemeente had overgenomen, gaf in de Vierde aanvullende overeenkomst tussen gemeente en N.V. in april 1996 aan bereid te zijn om mee te werken aan het onderzoek naar de mogelijkheden tot handhaving van de bestaande luchthaven. Op basis van een (nieuw) MER zouden de gemeente en de N.V. Luchthaven Schiphol/Rotterdam Airport dan overeenstemming dienen te verkrijgen over een strategisch profiel van de luchthaven, waarna de N.V. bij de Minister op basis van dit profiel een aanwijzing ingevolge de Luchtvaartwet zou aanvragen.

**Procedurele gegevens:**

kennisgeving startnotitie: 15 januari 1997

richtlijnenadvies uitgebracht: 20 maart 1997

richtlijnen vastgesteld: 16 juli 1997

kennisgeving MER: 30 november 2000

toetsingsadvies: 29 maart 2001

**Bijzonderheden:** In haar richtlijnenadvies vraagt de Commissie vooral in te gaan op operationalisering van de doelstelling; de status van besluiten die samenhangen met de activiteit en met het gebied; de vraag wat de keuze voor een 'strategisch profiel' inhoudt en op de afbakening van de alternatieven, rekening houdend met een geoperationaliseerde doelstelling en de uitgangspositie van de initiatiefnemers dat het om een vrijwillige m.e.r.-procedure gaat. Verder adviseert de Commissie • drie referentiesituaties te beschouwen: de situaties van 1995 en van 1996 en de situatie in 2015 met opvulling van de herberekende 1977-contour (met autonoom wijzigende vlootmix) • geen slui-

<sup>2</sup> Hierbij wordt de kanttekening gemaakt dat de PvdA niet instemt met deze passage.

<sup>3</sup> Project 839.



tingsalternatief te beschouwen, maar wel te onderkennen dat dit alternatief in de toekomst kan opkomen, als de huidige procedure niet tot een gemeenschappelijke voorkeur leidt; • de grootte van het studiegebied opnieuw te bezien; • de nadruk te leggen op geluid, luchtverontreiniging, veiligheid, op de cumulatie van geluidseffecten door verschillende bronnen (verschillende typen verkeer) en op de doorwerking van deze milieugevolgen op gezondheid en leefmilieu; • aan ecologische, landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische aspecten globaler en kwalitatiever aandacht te schenken en aandacht te besteden aan de bijzondere status die enkele gebieden in de omgeving hebben.

De richtlijnen kwamen grotendeels overeen met het advies van de Commissie; alleen vroegen de richtlijnen niet om 1995 als derde referentiesituatie te gebruiken. Dit betekent dat de uitspraak van de gemeenteraad in februari 1996, waarin wordt gesteld dat het aantal vliegtuigbewegingen niet mag toenemen, is geïnterpreteerd in vergelijking tot het toen nog lopende jaar en niet in vergelijking tot het toen juist afgesloten jaar.

Begin oktober 1997 brachten beide initiatiefnemers in de publiciteit, dat het ernaar uit zag, dat ze op basis van het tot dan toe verrichte (m.e.r.-)onderzoek tot overeenstemming zouden kunnen komen. De luchthaven zou plaats moeten bieden aan maximaal 27.500 vliegtuigbewegingen (met toestellen groter dan zes ton) per jaar: 23.000 voor lijnvluchten, 1850 voor charters, 150 voor vrachtluchten en 2500 voor zakenjets. Nachtluchten (tussen 23.00 en 07.00 uur) zouden worden uitgesloten, behalve in zeer hoge uitzonderingen. De kleine recreatieve luchtvaart zou elders moeten worden gehuisvest.

Op 20 januari 1998 werd bekend, dat B&W van Rotterdam en de N.V. Luchthaven Schiphol/Rotterdam Airport het op deze termen eens waren geworden over de omvorming van de luchthaven tot een zakenvliegveld. Een deel van de kleine luchtvaart zou worden uitgeplaatst naar Lelystad, de lescircuitvluchten zouden naar Midden-Zeeland gaan, waarbij andere opties niet werden uitgesloten. In februari 1998 zou dit akkoord worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

Op 31 maart 1998 werd het MER, te zamen met het verzoek tot aanwijzing, ingediend bij de Minister. Het verzoek ging er van uit dat de kleine recreatieve luchtvaart van de luchthaven zou verdwijnen. De Ministers reageerden op dit verzoek op 15 mei 1998. Zij zagen zich genoodzaakt om het verzoek niet in behandeling te nemen, omdat er anders – aangezien de kleine recreatieve luchtvaart wel degelijk gebruik maakte van de luchthaven – een onwettige situatie zou ontstaan. De Ministers hebben daarom aan de luchthavendirectie gevraagd om het verzoek te wijzigen en te baseren op een situatie inclusief kleine recreatieve luchtvaart. Vervolgens is op initiatief van Rotterdam gezocht naar uitplaatsingsmogelijkheden naar Lelystad. Gedurende 1998 werd echter duidelijk dat het moeilijk was om de kleine luchtvaart uit te plaatsen.

In maart 1999 kwam een toezegging van de Minister van Verkeer en Waterstaat dat zij, vooruitlopend op het definitieve aanwijzingsbesluit, onderzoek zou doen naar de mogelijkheden tot uitplaatsing van de kleine luchtvaart naar het vliegveld Lelystad en de beperking van het toelaten van lawaaiige vliegtuigen. Tevens beloofde de Minister op korte termijn nachtluchten<sup>4</sup> op Rotterdam Airport te verbieden.

In april 1999 meldde de directie van de luchthaven dat het ver was gevorderd in het overleg om de eigenaren van de ongeveer 70 privé-toestellen die de luchthaven dagelijks gebruiken, ertoe te bewegen om geluiddempers aan te brengen, dan wel te ontmoedigen om Rotterdam Airport te gebruiken.

Inmiddels was een nieuw college van GS in Zuid-Holland aangetreden, dat aangaf geen behoefte te hebben aan voortzetting van de luchthaven als de ho-

<sup>4</sup> Het gaat daarbij om de periode tussen 23.00 en 07.00 uur.

