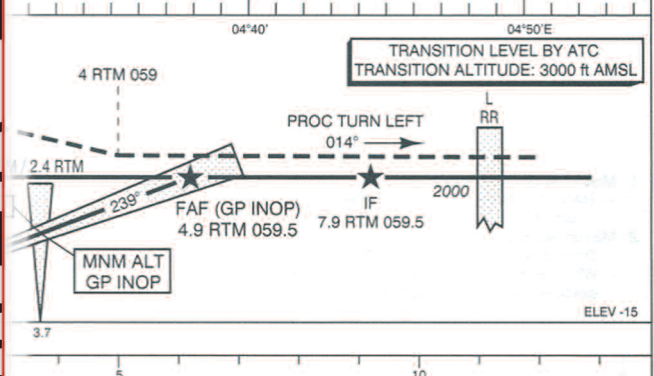




4 RTM 059

2.4 RTM

239°

FAF (GP INOP)
4.9 RTM 059.5

MNM ALT
GP INOP

3.7

04°40'

04°50'E

TRANSITION LEVEL BY ATC
TRANSITION ALTITUDE: 3000 ft AMSL

PROC TURN LEFT
014°

IF

7.9 RTM 059.5

RR

2000

ELEV -15

120		140		160		180	
sec	ft/min	min-sec	ft/min	min-sec	ft/min	min-sec	ft/min
14	635	1-03	745	0-55	850	0-49	955
51		1-35		1-23		1-14	

STARTNOTITIE MER ZONEAANPASSING ROTTERDAM AIRPORT

SEPTEMBER 2005



ROTTERDAM AIRPORT

Rotterdam Airport B.V., Postbus 12025, 3004 GA Rotterdam

© COPYRIGHT 2005. WIJZIGINGEN VOORBEHOUDEN.

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding.....	1
1.2	Waarom milieueffectrapportage (m.e.r)?	1
1.3	Initiatiefnemer en bevoegd gezag	1
1.4	Leeswijzer	1
2.	PROBLEEM- EN DOELSTELLING	3
2.1	Recente voorgeschiedenis en probleemstelling	3
2.2	Doelstelling gewenste wijziging	4
2.3	Doelstelling doorzicht naar de toekomst	4
2.4	Wettelijk kader	4
3.	ONTWIKKELINGEN IN HET PLAN- EN STUDIEGEBIED	6
3.1	Beschrijving van het plan- en studiegebied	6
3.2	Beschrijving huidige situatie luchthaven	6
3.2.1	Ligging	6
3.2.2	Gebruik	6
3.3	Autonome ontwikkelingen	6
3.3.1	Luchthaven	6
3.3.2	Omgeving	7
4.	VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	8
4.1	Inleiding	8
4.2	Voorgenomen activiteit	8
4.3	Referenties	8
4.4	Alternatieven	8
4.4.1	Gebruiksalternatieven en varianten	8
4.4.2	Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)	9
4.4.3	Vaststellen voorkeursalternatief (VA)	9
4.4.4	Varianten	9
4.5	Tijdshorizon	9
5.	DOORZICHT NAAR DE TOEKOMST	10
5.1	Inleiding	10
5.2	Aanleiding voor het doorzicht	10
5.3	Alternatieven	10
5.3.1	Gebruiksalternatieven en varianten	10
5.3.2	Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)	11
5.3.3	Vaststellen voorkeursalternatief (VA)	11
5.3.4	Varianten	11
5.4	Tijdshorizon	11

6.	MILIEUGEVOLGEN, ONDERZOEK EN RAPPORTAGE	12
6.1	Ingreep-effect relaties	12
6.2	Directe milieueffecten	12
6.2.1	Geluid	12
6.2.2	Externe veiligheid	12
6.2.3	Luchtverontreiniging	12
6.2.4	Overige aspecten	12
6.3	Indirecte milieueffecten	12
6.4	Secundaire milieueffecten	13
6.5	Rapportage	13
7.	PROCEDURE	14
7.1	Wijziging aanwijzing luchtvaartterrein	14
7.2	Verloop van het aanwijzings- en MER-traject	14
7.2.1	Van startnotitie m.e.r. tot richtlijnen m.e.r.	14
7.2.2	Van milieueffectrapportage tot aanvaarding van het MER . . .	14
7.2.3	Inspraak in het kader van MER en Luchtvaartwet	14
7.2.4	Besluitvorming en vervolg	15

1. INLEIDING

1.1 AANLEIDING

Op 31 oktober 2001 is het thans vigerende aanwijzingsbesluit voor het luchthaventerrein Rotterdam van kracht geworden. De afgelopen jaren is gebleken dat het aanwijzingsbesluit onvolkomenheden kent. Als gevolg van deze onvolkomenheden is de vorm van de geluidszone zoals thans vastgelegd in het aanwijzingsbesluit onvoldoende bruikbaar.

Tevens wordt Rotterdam Airport door de feitelijke sluiting van Marinevliegveld Valkenburg per 1 januari 2005 in toenemende mate gebruikt door overheidsverkeer. Ten tijde van het vaststellen van de geluidszone was dit nog niet voorzien en is hiermee derhalve geen rekening gehouden.

De feitelijke exploitant van het luchthaventerrein Rotterdam, Rotterdam Airport BV, dient om bovengenoemde reden een verzoek tot wijziging van de aanwijzing, inclusief de Ke-geluidszone in. Met dit verzoek tot wijziging van de aanwijzing wordt gestreefd, zoveel als mogelijk, onvolkomenheden die de afgelopen jaren zijn geconstateerd te corrigeren en tevens ruimte te scheppen voor het accommoderen van overheidsvluchten.

Met deze startnotitie wordt het voornemen van Rotterdam Airport bekend gemaakt en start de m.e.r.-procedure. Met de hierop volgende bekendmaking van de startnotitie stelt het bevoegd gezag insprekers in de gelegenheid hun visie kenbaar te maken omtrent hetgeen in de MER onderzocht zal dienen te worden.

Doordat de vraag naar luchtverkeer via Rotterdam Airport groter is dan de beschikbare milieucapaciteit is de luchthaven sinds april 2004 aangewezen als een volledig slotgecoördineerde luchthaven. In opdracht van de gemeente Rotterdam is een onderzoek naar de betekenis van Rotterdam Airport voor de regionale ruimtelijke en economische ontwikkeling over de periode 2005-2020 uitgevoerd. Dit onderzoek is uitgevoerd in het kader van de Economische visie 2020 van de gemeente Rotterdam en het ontwerp ruimtelijk plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020). Naast het herstel van onvolkomenheden zoals hierboven genoemd wordt, op basis van een daartoe strekkend verzoek van de gemeente Rotterdam, onderzocht wat de milieueffecten zijn van een eventuele verruiming van de gebruiksmogelijkheden van Rotterdam Airport. De milieueffecten voor deze toekomstige ontwikkelingen worden als doorkijk naar de toekomst in een separaat deel van de procedure onderzocht.

1.2 WAAROM MILIEUEFFECT-RAPPORTAGE (M.E.R.)?

In het besluit milieueffectrapportage is “de wijziging in de ligging van een start- of landingsbaan, de verlenging of verbreding daarvan, of de intensivering of wijziging van het gebruik van het luchtvaartterrein” opgenomen als een m.e.r.-plichtige activiteit (bijlage C onderdeel 6.3). Voor een wijziging van het gebruik wordt als criteria gegeven dat dit het geval is indien de startbaanlengte meer dan 1800 meter is en de geluidszo-

ne gewijzigd wordt. Doordat het de intentie is de geluidszone aan te passen om enerzijds de onvolkomenheden te corrigeren en anderzijds meer overheidsvluchten te accommoderen is derhalve thans sprake van een m.e.r.-plicht.

1.3 INITIATIEFNEMER EN BEVOEGD GEZAG

De aanwijzing zal te zijner tijd gericht zijn aan de exploitant van de luchthaven i.c. NV Luchthaven Schiphol/Rotterdam Airport BV. Gezien het feit dat de feitelijke exploitatie wordt uitgevoerd door Rotterdam Airport BV is ervoor gekozen dat Rotterdam Airport, mede namens de NV Luchthaven Schiphol, initiatiefnemer is van de wijziging van de aanwijzing in het kader van de luchtvaartwet. De ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer stellen een eventuele wijziging van de aanwijzing conform artikel 27 van de Luchtvaartwet vast en treden als zodanig op als bevoegd gezag.

1.4 LEESWIJZER

Hoofdstuk 2 van de startnotitie gaat in op het doel van de voorgenomen activiteit en de achtergronden. Daarbij wordt in eerste instantie de (recente) geschiedenis van de luchthaven geschetst welke aanleiding is tot de noodzakelijk geachte correctie van de geluidszone. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op de ontwikkelingen op en rondom de luchthaven.

Hoofdstuk 4 somt een aantal gebruiksalternatieven voor de luchthaven op met betrekking tot een herstel van onvolkomenheden welke zijn geslopen in het vigerende aanwijzingsbesluit.

Hoofdstuk 5 beschrijft de alternatieven die worden onderzocht in verband met het doorzicht naar de toekomst.

Hoofdstuk 6 behandelt in globale zin de milieugevolgen en het voorgenomen milieuonderzoek, terwijl hoofdstuk 7 een overzicht geeft van de te volgen procedure ■

2. PROBLEEM- EN DOELSTELLING

2.1 RECENTE VOORGESCHIEDENIS EN PROBLEEMSTELLING

Op 31 oktober 2001 is de vigerende aanwijzing van kracht geworden op basis van een besluit van 17 oktober 2001. Deze aanwijzing bevatte voor het eerst geluidszones voor Rotterdam Airport, te weten een 35 Ke-zone voor de grote luchtvaart en een 47-Bkl zone voor de kleine luchtvaart. Dit aanwijzingsbesluit is genomen op basis van een onderhandelaarsakkoord tussen de gemeente Rotterdam en de N.V. Luchthaven Schiphol omtrent de toekomstige ontwikkeling van Rotterdam Airport waarin het zakelijk profiel van de luchthaven wordt benadrukt.

Tegen de vaststelling van de huidige aanwijzing zijn bezwaren ingebracht. Deze zijn in de beslissing op bezwaar integraal afgewezen. In de beroepsprocedure bij de Raad van State is in de uitspraak van 10 maart 2004 een aantal artikelen in het aanwijzingsbesluit vernietigd en moest op één punt de beslissing op bezwaar worden herzien.

In de periode 2001-2004 is het tijdens het gebruik van de Ke-zone opgevallen, dat op een aantal plaatsen significante verschillen ontstonden tussen de vastgestelde Ke-zone en het feitelijk (cq de reële mogelijkheid tot) gebruik van deze zone. Een herberekening van de vastgestelde Ke-zone met een alternatieve (gecertificeerde) Ke-rekenmodule bevestigde dit verschil.

Op 14 juli 2004 werd het aanwijzingsbesluit op verzoek van de gemeente Rotterdam en Rotterdam

Airport BV aangepast. Deze wijziging is op 8 augustus 2004 van kracht geworden. Hierbij is een groot deel van de artikelen die door de Raad van State werden vernietigd hersteld. Daarnaast werd een versoepeling van het nachtregime toegestaan. In de avonduren is thans één uur langer openstelling voor stille landende (toekomstig hoofdstuk4) vliegtuigen vergund. Tegen deze wijziging zijn bezwaren ingebracht die in een beslissing op bezwaar zijn verworpen. De beroepsprocedure is op dit moment nog niet afgerond.

Rotterdam Airport is sinds 8 april 2004 aangewezen als een volledig slotgecoördineerde luchthaven. Dit heeft tot gevolg dat een belangrijk deel van het verkeer dat zich aanmeldt voor Rotterdam Airport niet kan worden toegelaten omdat dit een overschrijding van de vigerende geluidszones tot gevolg zou (kunnen) hebben. Geconcludeerd kan worden dat de vraag naar luchtverkeer via Rotterdam Airport groter is dan de op dit moment toegewezen berekende capaciteit.

Tevens is tijdens de handhaving in het gebruiksplanjaar 2004 gebleken dat de spreiding van werkelijke vliegpaden afwijkt van de theoretisch gemodelleerde spreiding van vliegpaden zoals deze gebruikt is bij de berekening van de geluidszone die is vastgesteld in het aanwijzingsbesluit 2001. Hierdoor is een aanpassing van deze geluidszone noodzakelijk om het in het aanwijzingsbesluit 2001 bedoelde verkeer ook de facto te kunnen accommoderen.

De basis voor de in het kader van

de slotcoördinatie noodzakelijke capaciteitsdeclaratie - en ten gevolge hiervan het toestaan van de opbouw van historische rechten door luchtvaartmaatschappijen – werd in 2004 gevormd door een berekening met behulp van theoretisch gemodelleerde spreiding van vliegpaden. Bestaande internationale afspraken maken het onmogelijk historische rechten van luchtvaartmaatschappijen op basis van een eventuele geluidszone overschrijding terug te nemen.

Op 1 januari 2005 werd het Marine Vliegveld Valkenburg gesloten voor vrijwel alle vormen van verkeer. Door de gunstige ligging van Rotterdam Airport ten opzichte van het regeringscentrum Den Haag wordt op deze luchthaven een groot deel van de militaire en regeringsvluchten, welke tot bovengenoemd moment op Valkenburg plaatsvonden, thans uitgevoerd. Met dit verkeer is geen rekening gehouden ten tijde van het vaststellen van de vigerende geluidszone.

Gebleken is dat mede als gevolg van de sluiting van Valkenburg behoefte is aan een luchthaven waar overheidsverkeer dag en nacht kan opereren. Door de voornoemde uitspraak van de Raad van State is het uitvoeren van regeringsvluchten buiten de normale openstellingstijden niet (meer) zonder meer toegestaan; hiervoor dient thans individueel ontheffing te worden aangevraagd.

De afgelopen decennia is het militair medegebruik van Rotterdam Airport geautoriseerd door middel van een ontheffing op de aanwijzing. Het

is wenselijk dit structureel te doen door het (al dan niet) vastleggen van militair medegebruik in het aanwijzingsbesluit.

Inmiddels is gebleken dat de ontwikkelingen in de luchtvaartsector anders verlopen dan in het beslissingstraject kon worden voorzien, hetgeen heeft gevoerd tot de thans vigerende aanwijzing. Dit is met name het geval voor wat betreft de vliegtuigtypen die voor lijndienstverkeer binnen Europa gebruikt worden. Ten gevolge hiervan is het niet realistisch en verantwoord dezelfde invoergegevens te gebruiken als die welke ten grondslag gelegen hebben aan de totstandkoming van de vigerende aanwijzing. Dit blijft echter conform de afspraken zoals gemaakt in het eerder genoemde onderhandelingsakkoord uit 1998 welke de nadruk legt op inrichting van Rotterdam Airport met een zakelijk profiel.

2.2 DOELSTELLING GEWENSTE WIJZIGING

De initiatiefnemer beoogt door middel van het verkrijgen van een gewijzigd aanwijzingsbesluit ten minste een correctie van de geluidsruimte te bewerkstelligen en wel op een zodanige manier dat deze bruikbaar is zoals naar de geest van de destijds gesloten overeenkomst was beoogd. Doelstelling is een exploitatie van de luchthaven, zoals door de toenmalige initiatiefnemers beoogd, ook daadwerkelijk mogelijk te maken. Hierdoor dienen alle technische onvolkomenheden (zie paragraaf 2.1) welke zijn geconstateerd in het vigerende aan-

wijzingsbesluit te worden gecorrigeerd dan wel te worden weggenomen.

Verder wil de initiatiefnemer onderzoeken welke consequenties het accommoderen van overheidsvluchten (waaronder regerings en militair verkeer) op Rotterdam Airport heeft. Deze vluchten werden tot 1 januari 2005 voornamelijk uitgevoerd op het (inmiddels feitelijk gesloten) Marine Vliegkamp Valkenburg.

In beide gevallen zal dit een wijziging van het gebruik van de luchthaven alsmede een wijziging van de geluidszone tot gevolg hebben en heeft de exploitant daartoe een aanvraag tot wijziging van de aanwijzing ingediend.

De alternatieven en varianten voor deze wijziging worden verder beschreven in hoofdstuk 4.

2.3 DOELSTELLING DOORZICHT NAAR DE TOEKOMST

In opdracht van de gemeente Rotterdam is de afgelopen maanden een onderzoek uitgevoerd naar de economische effecten van de aanwezigheid van Rotterdam Airport in ondermeer het plan- en studiegebied. De conclusie van dit onderzoek was dat de regio in economisch opzicht de meeste positieve effecten ondervindt van de luchthaven wanneer het aantal bestemmingen kan toenemen. In dit onderzoek is in beperkte mate onderzoek gedaan naar de milieueffecten.

Op dit moment wordt, zijdens de gemeente Rotterdam, bestudeerd of

Rotterdam Airport in de nabije toekomst een verdere groei zou moeten kunnen doormaken. Indien dit gewenst wordt geacht dan zou de milieucapaciteit waarover Rotterdam Airport beschikt kunnen worden verruimd. In dit MER wordt tevens (separaat van hetgeen in paragraaf 2.2 is aangegeven) onderzocht wat de mogelijke milieuconsequenties zijn van een verruiming van de exploitatiemogelijkheden in de nabije toekomst. Dit wordt gedaan om een zorgvuldige besluitvorming in een mogelijk traject tot verruiming van de gebruiksmogelijkheden in dat geval te ondersteunen.

Het is niet de intentie van de initiatiefnemer hierover middels deze startnotitie en bijbehorende reparatie-MER met betrekking tot het doorzicht naar de toekomst wijziging van de huidige aanwijzing te verzoeken. Anderzijds meent de initiatiefnemer dat het wel zinvol is reeds in de reparatie-MER aandacht aan mogelijke toekomstige ontwikkelingen te geven. Opgemerkt wordt wel dat indien de beoogde planning van de urgente reparatie van de geluidszone in gevaar komt dan besloten kan worden het doorzicht naar de toekomst los te koppelen van de reparatie en later in tijd te presenteren.

De alternatieven en varianten voor het doorzicht naar de toekomst zullen worden beschreven in hoofdstuk 5.

2.4 WETTELIJK KADER

Op dit moment is het wettelijk kader voor wat betreft de aanwijzing en het te nemen besluit de

Luchtvaartwet. In de Luchtvaartwet is beschreven dat het bevoegd gezag de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zijn.

Op dit moment is de Regelgeving Burger en Militaire Luchthavens (RBML voorheen RRKL en SRKL) in voorbereiding. Deze regelgeving voorziet in een overgang van het wettelijk kader van de Luchtvaartwet naar de Wet Luchtvaart en voorziet in een mogelijkheid tot decentralisatie van bevoegd gezag.

Gezien de urgentie is het de intentie van de initiatiefnemer het wijzigen van het vigerende wijzigingsbesluit nog onder de Luchtvaartwet te doen plaatsvinden. Derhalve dient een eventueel besluit genomen te worden door het Rijk en is het ministerie van Verkeer & Waterstaat, samen met het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, in dit geval bevoegd gezag ■

3.1 BESCHRIJVING VAN HET PLAN- EN STUDIEGEBIED

Het plangebied is dat gebied waarbinnen de voorgenomen activiteit plaatsvindt. De milieueffecten van de activiteit beslaan veelal een groter gebied hetgeen als studiegebied wordt aangeduid. Het studiegebied van dit MER zal grosso modo gelijk zijn aan het studiegebied van het MER “Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport” van december 1999. Dit is een studiegebied begrensd door / gelegen tussen Delft (noordwesten), Zevenhuizen (noordoosten), Vlaardingen (zuidwesten) en Capelle aan den IJssel (zuidoosten). Het studiegebied is weergegeven in figuur 3.1. Verwacht wordt dat zowel de directe als ook de secundaire milieueffecten binnen dit gebied zullen optreden. Het plangebied is het gebied zoals beschreven in artikel 1.3 van het vigerende aanwijzingsbesluit, te weten de kadastrale percelen waaruit het luchtvaartterrein Rotterdam is samengesteld.

3.2 BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE LUCHTHAVEN

3.2.1 LIGGING

Rotterdam Airport is gelegen in de noordrand van Rotterdam en wel in de polder “Zestienhoven”. Op geringe afstand ten zuiden van de luchthaven bevinden zich de woonbebouwing van Overschie, de nieuwbouwlocatie Park Zestienhoven alsmede enige volkstuincomplexen en industriegebieden. Ten westen van de luchthaven bevinden zich het bedrijventerrein Noord-West en (verderweg gelegen) woonwijken van de gemeenten Schiedam en Vlaardingen; ten noorden hiervan ligt een open weidegebied, tevens het zogeheten stiltegebied Midden-Delfland. Aan de noordzijde bevindt zich de polder Schieveen waar een industrie-terrein en natuurontwikkeling gepland zijn. Verderweg gelegen bevinden zich de Ackerdijkse Plassen en het stiltegebied Pijnacker. Aan de noordoostzijde grenst de luchthaven aan de gemeenten Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek. Ten oosten van de

luchthaven is de Rotterdamse woonwijk Schiebroek gelegen met als begrenzing daartussen de HSL, RandstadRail en ruimte voor een mogelijk toekomstige “stadsas”.

3.2.2 GEBRUIK

Sinds het aanwijzingsbesluit 2001 van kracht geworden is beschikt de luchthaven over één verharde start- en landingsbaan. De luchthaven bestaat -inclusief luchthavengebonden bedrijfsactiviteiten- een oppervlakte van circa 215 ha. De verharde baan heeft een lengte van 2200 meter. Tabel 3.1 geeft zicht in het aantal vliegtuig- en passagiersbewegingen in de periode 2000-2004. Hierbij dient te worden opgemerkt dat het commerciële verkeer sinds begin 2004 gereguleerd is door slotcoördinatie, met het doel gezien de toenemende vraag naar luchtverkeer de wettelijke kaders geen geweld aan te doen. Tevens is op dit moment het bestemmingsplan Rotterdam Airport in procedure. Hierin zijn de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden voor de vastgoedontwikkeling op Rotterdam Airport vastgelegd. De plannen zijn qua omvang gelijkwaardig aan de plannen die in het MER 1999 onderzocht zijn.

3.3 AUTONOME ONTWIKKELINGEN

3.3.1 LUCHTHAVEN

De groei van de luchtvaart wordt wereldwijd geschat op circa 5% gemiddeld per jaar. De verwachting is dat de marktvraag naar vluchten van en naar Rotterdam Airport significant hoger zal zijn dan op dit moment geacommodeerd kan worden. Dit is een gevolg van de stilstand / achter-



Figuur 3.1 Plan- en studiegebied

Vervolg 3. ONTWIKKELINGEN IN HET PLAN- EN STUDIEGEBIED

JAAR	VLIEGTUIGBEWEGINGEN ONDER 6 TON	VLIEGTUIGBEWEGINGEN BOVEN 6 TON	PASSAGIERSBEWEGINGEN INCLUSIEF TRANSIT
2000	84.977	28.541	775.981
2001	68.248	24.922	826.889
2002	64.753	22.244	706.460
2003	48.753	18.260	726.287
2004	40.627	23.346	1.196.958

Tabel 3.1: Ontwikkeling van Rotterdam Airport

uitgang die Rotterdam Airport heeft gekend in de periode 1971-1996 ten gevolge van de in deze periode voorgenomen sluiting van de luchthaven. Indien de luchthaven conform de verwachte marktvraag zou mogen groeien is de verwachting dat in een aantal jaren het passagiersaantal zou kunnen groeien naar circa 4 tot 5 miljoen passagiers per jaar. Hierna zou de groei afvlakken naar de gemiddelde marktgroei van circa 5% per jaar. Door de sluiting van Marine Vliegveld Valkenburg per 1 januari 2005 maken meer dan in het verleden militaire en regeringsvluchten frequent gebruik van Rotterdam Airport. Om deze vluchten ook in de toekomst te kunnen accommoderen is het gewenst in het MER onderzoek te doen naar de omvang van het gebruik.

3.3.2 OMGEVING

De noordrand van Rotterdam is een gebied waar zich op dit moment tal van wijzigingen voordoen cq projecten ten uitvoer worden gebracht. De belangrijkste ontwikkelingen worden hieronder beschreven.

HSL en RandstadRail

De aanleg van de HSL in de directe nabijheid van de luchthaven is voor het grootste deel gerealiseerd. Op dit moment wordt verwacht dat de eerste treinen eind 2007 zullen rijden. Inmiddels zijn (ten opzichte van het MER 1999) de grenzen van

het luchthaventerrein aangepast zodat de HSL niet meer binnen het plangebied valt. Ook is de bouw van RandstadRail op dit moment gestart. Verwacht wordt dat deze spoorverbinding in 2008/2009 gereed zal zijn.

VINEX-locaties en woningbouw

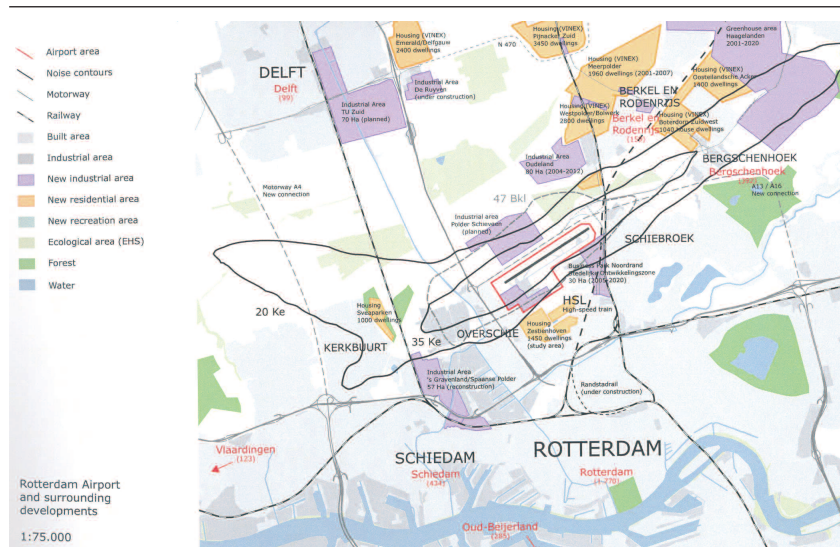
Een groot deel van de VINEX-locaties van Delfgauw, Pijnacker, Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs en Schiedam is inmiddels gerealiseerd of wordt op dit moment gerealiseerd. Met name de locaties Wilderszijde (Boterdorpse polder zuid, Bergschenhoek) en Sveaparken (Schiedam) liggen dicht tegen de vigerende 35Ke-zone van de luchthaven en zijn nog in ontwikkeling. Verder is er nieuwbouw gepland danwel wordt gerealiseerd in Bleiswijk (de Tuinen) en de noordrand van Rotterdam (Park Zestienhoven).

Aanpassingen wegenstructuur waaronder N470 en verbindingsweg A13/16

Momenteel wordt de N470, een verbindingsweg tussen Rotterdam, Zoetermeer en Delft aangelegd. Deze weg is gepland gereed te zijn tussen eind 2006 (zuidtak) en 2007 (westtak). Bovendien is een verdubbeling van de Doenkade (N209) langs de luchthaven in voorbereiding. De verwachting is dat voor 2020 de A4 door midden-Delfland aangelegd zal worden. De start van de aanleg van de A13-A16 verbindingsweg is op dit moment niet gepland voor 2015, daadwerkelijke realisatie zal pas na 2020 plaatsvinden.

RR2020

Voor wat betreft de verdere ontwikkelingen in de zin van ruimtelijke ordening (waaronder de ontwikkeling van natuur en industriegebieden) zal in dit MER rekening gehouden worden met toekomstige projecten welke thans zijn vastgelegd in het concept "streek en regionaal structuurplan RR2020". Dit plan is thans in de ontwerpfasen en verwacht wordt dat RR2020 eind 2005 formeel wordt goedgekeurd ■



Figuur 3.2 Ontwikkelingen omgeving

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

4.1 INLEIDING

De startnotitie dient een globale omschrijving van de aard en omvang van de voorgenomen activiteit te schetsen. In paragraaf 4.2 wordt hieromtrent een omschrijving gegeven. Paragraaf 4.3 bevat een voorstel voor de in het MER in beschouwing te nemen alternatieven. De m.e.r.-regeling schrijft voor dat in een MER alleen alternatieven moeten worden bestudeerd die mogelijkerwijze in de besluitvorming een daadwerkelijke rol kunnen spelen.

4.2 VOORGENOMEN ACTIVITEIT

De voorgenomen activiteit betreft een wijziging van het gebruik van de luchthaven ten gevolge van enerzijds de correctie van de onvolkomenheden bij het vaststellen van de vigerende geluidszone en anderzijds het accommoderen van overheidsverkeer ten gevolge van de sluiting van Marine Vliegveld Valkenburg.

De voorgestelde wijziging leidt tot een voortgezette exploitatie van de luchthaven op de huidige locatie en start- landingsbaan en wel zodanig dat aan de bedrijfseconomische doelen (waaronder het rendabel exploiteren) van de luchthaven kan worden voldaan. Hierbij wordt uitgegaan van de thans geldende openstellingstijden; verruiming of beperking van de openstellingstijden is niet aan de orde en wordt derhalve in dit onderzoek niet meegenomen.

4.3 REFERENTIES

Doel van het opnemen van een of meer referentie-situaties is om een kader te scheppen voor de beoordeling van alternatieven. Als referentiekader wordt genomen de mogelijkheden van de thans vaststelde aanwijzing en de mogelijkheden zoals bedoeld tijdens het destijds door de initiatiefnemers (Schiphol Group en gemeente Rotterdam) vaststellen van de vigerende aanwijzing.

De nieuw vast te stellen geluidszone zal in principe moeten liggen binnen de vigerende planologische kernbeslissing het Structuur Schema Burgerluchtvaartterreinen (SBL).

4.4 ALTERNATIEVEN

4.4.1 GEBRUIKSALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

Bij de bepaling van de gebruiksalternatieven is de huidige functie van de luchthaven inclusief het accommoderen van regeringsvluchten richtinggevend. De aard en omvang van de exploitatie zal minimaal de huidige omvang moeten hebben om op lange(re) termijn een bedrijfseconomisch verantwoorde (en dus reële) exploitatie van de luchthaven mogelijk te maken. Alternatieven kunnen worden gevonden in het al dan niet accommoderen van vliegtuigbewegingen zoals militaire en/of regeringsvluchten.

De invoergegevens van de vigerende aanwijzing (27.500 vliegtuigbewegingen groot verkeer) zijn met een vlootmix berekend die niet overeenkomt met ontwikkeling van de

luchtvaart in het algemeen en op Rotterdam Airport in het bijzonder. De oorzaak hiervan ligt in het feit dat met name zakelijk georiënteerd lijndienstverkeer met andere (gemiddeld grotere) vliegtuigen wordt uitgevoerd dan waarvan ten tijde van het nemen van het aanwijzingsbesluit werd uitgegaan. Om een reëel beeld te geven zal deze vlootmix moeten worden aangepast en zal het aantal vliegtuigbewegingen moeten worden verkleind naar circa 24.000 zodat de oppervlakte van de vigerende geluidszone zo dicht mogelijk zal worden benaderd, waarbij de beide contouren met eenzelfde rekenmodel worden berekend. In het MER zal de bovenstaande overgang precies worden vastgesteld.

Op basis hiervan worden de volgende alternatieven voorgesteld (aantallen vliegtuigbewegingen groot verkeer):

- Circa 24.000 vliegtuigbewegingen zonder accommodatie van militaire en regeringsvluchten
- Circa 24.000 vliegtuigbewegingen plus regeringsvluchten in de nacht
- Circa 24.000 vliegtuigbewegingen plus militair en overheidsverkeer zowel overdag als 's nachts

Aan de invoergegevens moet in alle gevallen de kleine luchtvaart worden toegevoegd. Het betreft hier propellorvliegtuigen met een startgewicht van maximaal 6 ton die de routes van het grote verkeer volgen alsmede alle helikopters. Alternatieven zonder kleine recreatieve luchtvaart worden niet overwogen omdat gebleken is dat het juridisch kader ontbreekt om deze categorie integraal uit te plaatsen naar andere luchthavens en dat ook niet verwacht wordt dat dit juri-

disch kader in de nabije toekomst zal gaan ontstaan. Voor de berekening van L_{den} is tevens alle kleine luchtvaart relevant. Hierbij zal tevens gebruik gemaakt worden van de invoergegevens die ten grondslag lagen aan de vigerende BKL-zone.

bovendien de geluidszone op dit moment vrijwel geheel gevuld is, is hier geen sprake van een fasering ■

4.4.2 MEEST MILIEUVRIENDELIJK ALTERNATIEF (MMA)

Op basis van de milieueffect beschrijvingen zal in het MER een MMA worden opgesteld. Dit MMA moet voldoen aan de mogelijkheden tot een verantwoorde exploitatie van Rotterdam Airport bij een minimale belasting van het milieu.

4.4.3 VASTSTELLEN VOORKEURSALETERNATIEF (VA)

De initiatiefnemer heeft de voorkeur voor het derde alternatief uit paragraaf 4.4.1, te weten een reparatie van de geluidszone en het accommoderen van militair en overheidsverkeer, zowel overdag als 's nachts.

4.4.4. VARIANTEN

Als belangrijke factoren die op de alternatieven van invloed zijn kunnen worden genoemd:

- a. Baangebruik
- b. Eventuele plaatsing van een Instrument Landing System (ILS) op baan 06 waardoor minder spreiding bij de landing in noord-oostelijke richting plaatsvindt.
- c. Wijziging van routes en vliegprocedures

4.5 TIJDSHORIZON

Gezien het feit dat er slechts sprake is van een reparatie en dat

5. DOORZICHT NAAR DE TOEKOMST

5.1 INLEIDING

Op verzoek van de gemeente Rotterdam wordt in dit MER tevens (separaat) onderzoek gedaan naar doorzichten naar de toekomstige ontwikkeling van Rotterdam Airport. Dit naar aanleiding van een onderzoek in opdracht van de gemeente Rotterdam naar de economische relevantie van Rotterdam Airport voor de stad en regio. In dit onderzoek zijn niet alle milieueffecten onderzocht. Dit deel van de MER dient als aanvulling op het eerdere onderzoek.

5.2 AANLEIDING VOOR HET DOORZICHT

Door recente ontwikkeling van de luchthaven is (eerder dan bedoeld) de grens van ontwikkeling van luchtverkeer bereikt. Door middel van het instellen van slotcoördinatie wordt thans de groei van luchtverkeer beperkt.

De voorgenomen activiteit kan worden omschreven als de voortgezette exploitatie van de luchthaven op de huidige locatie en wel zodanig dat aan zowel bedrijfeconomische doelen (waaronder het rendabel exploiteren) van de luchthaven kan worden voldaan en het economisch rendement voor de regio in een verantwoorde balans is met de te verwachten milieueffecten en beperkingen in de ruimtelijke ordening. Hierbij wordt uitgegaan van de thans geldende openstellingstijden; verruiming of beperking van de openstellingstijden zijn niet aan de orde en worden derhalve in dit onderzoek niet overwogen.

5.3 ALTERNATIEVEN

5.3.1 GEBRUIKSALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

Uit onderzoek in opdracht van de gemeente Rotterdam is gebleken dat een verdere groei van Rotterdam Airport een positieve stimulans kan zijn voor de economie van de gemeente Rotterdam en de zuidflank van de randstad.

In dit rapport is een viertal ontwikkelingsperspectieven onderzocht:

1. Optimalisatie binnen de huidige aanwijzing: deze alternatieven zijn beschreven in hoofdstuk 4 en worden derhalve hier niet verder onderzocht.
2. Zakelijke oriëntatie met een vergrote geluidszone.
3. Luchthavensysteem “Mainport” binnen de huidige aanwijzing: deze alternatieven zijn beschreven in hoofdstuk 4 en worden derhalve hier niet verder onderzocht.
4. Luchthavensysteem “Mainport” met een vergrote zone: dit alternatief is volgens de onderzoekers niet mogelijk binnen de huidige openstellingstijden en voldoet derhalve niet aan de randvoorwaarden van deze MER-procedure.

Onder luchthavensysteem wordt hier beschouwd een mogelijke toekomstige ontwikkeling waarbij de soorten vliegverkeer door middel van slotcoördinatie aan hetzij Schiphol danwel Rotterdam Airport kunnen worden toegewezen. Door de onderzoekers van het rapport “Ontwikkelingsperspectieven Rotterdam Airport wordt met Luchthavensysteem

“Mainport” bedoeld dat Rotterdam Airport wordt aangewezen voor met name zaken- en vakantievluchten en minder voor lijndienstverkeer. Dit lijndienstverkeer zou dan geconcentreerd worden op Schiphol.

Alleen ontwikkelingsperspectief 2 behoeft (gezien het bovenstaande) volgens de initiatiefnemer verdere uitwerking in deze procedure. Dit perspectief gaat uit van een ontwikkeling van 25 routes naar grootstedelijke Europese conglomeraties met ten minste dagrandverbindingen op werkdagen. Voor de ontwikkeling van deze 25 routes zijn volgens de onderzoekers 30.000 vliegtuigbewegingen voor lijndienstverkeer gewenst, hieraan worden 15.000 vliegtuigbewegingen overig Ke-verkeer toegevoegd. Dit overig Ke-verkeer bestaat zowel uit grote luchtvaart als uit kleine luchtvaart (dit in tegenstelling tot de andere alternatieven waarbij de aantallen grootverkeer worden genoemd).

Om aansluiting te houden met de inzet tot de MER-procedure uit 1999 is besloten een aantal aangepaste alternatieven aan de procedure toe te voegen. Op de eerste plaats 27.500 vliegtuigbewegingen op basis van de huidige vlootmix; dit alternatief sluit qua aantal aan bij het akkoord tussen de gemeente Rotterdam en Schiphol Group. Aan dit alternatief wordt het militair en overheidsverkeer toegevoegd. Verder is de beleidsinzet Schiphol Group (code F2 uit de vorige MER-procedure) toegevoegd met 32.500 vliegtuigbewegingen met een vlootmix conform de ontwikkeling van Rotterdam Airport als zakenluchthaven.

Op basis hiervan worden de volgende alternatieven voorgesteld:

- 27.500 vliegtuigbewegingen groot verkeer, huidige vlootmix hieraan toegevoegd militair en overheidsverkeer zowel overdag als 's nachts
- 27.500 vliegtuigbewegingen groot verkeer, vlootmix toekomstig zakelijk profiel hieraan toegevoegd militair en overheidsverkeer zowel overdag als 's nachts
- 32.500 vliegtuigbewegingen groot verkeer, vlootmix toekomstig zakelijk profiel
- 45.000 vliegtuigbewegingen alle Ke-verkeer, vlootmix toekomstig zakelijk profiel

Aan de invoergegevens moet in alle gevallen (met uitzondering van perspectief 2: 45.000 vliegtuigbewegingen) de kleine luchtvaart worden toegevoegd. Het betreft hier propellorvliegtuigen met een startgewicht van maximaal 6 ton die de routes van het grote verkeer volgen alsmede alle helikopters. Alternatieven zonder kleine recreatieve luchtvaart worden niet overwogen omdat gebleken is dat het juridisch kader ontbreekt om deze categorie integraal uit te plaatsen naar andere luchthavens en dat ook niet verwacht wordt dat dit juridisch kader in de nabije toekomst zal gaan ontstaan. Voor de berekening van L_{den} is tevens alle kleine luchtvaart relevant. Hierbij zal ook gebruik gemaakt worden van de invoergegevens die ten grondslag lagen aan de vigerende BKL-zone.

5.3.2 MEEST MILIEUVRIENDELIJK ALTERNATIEF (MMA)

Op basis van de milieueffect

beschrijvingen zal in het MER een MMA worden opgesteld. Dit MMA moet voldoen aan de mogelijkheden tot een verantwoorde exploitatie van Rotterdam Airport bij een minimale belasting van het milieu.

5.3.3 VASTSTELLEN VOORKEURSALETERNATIEF (VA)

Gelet de ambities uit het "Onderhandelaarsakkoord" uit 1998 en de "Raamovereenkomst" uit 2001 tussen N.V. Luchthaven Schiphol en de Gemeente Rotterdam betreffende de ontwikkeling van Rotterdam Airport als luchthaven waarin met name het zakelijk profiel wordt benadrukt is het alternatief met 45.000 vliegtuigbewegingen Ke-verkeer conform ontwikkelingsperspectief 2 uit het rapport "Ontwikkelingsperspectieven Rotterdam Airport" het voorkeursalternatief. Uit een breed opgezet regionaal Bestuurlijk Overleg zal moeten blijken of voldoende draagvlak in de regio voor dit alternatief gevonden kan worden.

5.3.4 VARIANTEN

Als belangrijke factoren die op de alternatieven van invloed zijn kunnen worden genoemd:

- a. Baangebruik
- b. Wijziging van routes en vliegprocedures
- c. Plaatsing van de terminal en ontsluiting

5.4 TIJDSHORIZON

Als tijdshorizon voor de toekomstperspectieven wordt aangesloten bij het meergenoemd onderzoek en RR2020 en derhalve uitgegaan van 2020 ■

6. MILIEUGEVOLGEN, ONDERZOEK EN RAPPORTAGE

6.1 INGREEP-EFFECT RELATIES

De voorgenomen activiteit gaat uit van de in gebruik zijnde start- en landingsbaan (06-24). De belangrijkste ‘activiteit met milieugevolgen’ betreft het gebruik van deze baan. Het milieuonderzoek zal zich dan ook met name richten op de milieueffecten die samenhangen met het vliegverkeer van en naar de luchthaven. Afgeleid van het gebruik van de luchthaven door vliegtuigen is, in geval van doorzicht naar de toekomst, een toename van grondtransport te verwachten. Ook hiervan zullen de milieugevolgen in kaart gebracht moeten worden.

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

6.2 DIRECTE MILIEUEFFECTEN

Het gebruik van de luchthaven leidt tot een aantal directe milieueffecten.

6.2.1 GELUID

Gelet op de aard van de activiteit en het wettelijk kader hieromtrent speelt geluid in dit MER een belangrijke rol. De BKL-geluidszone zal in de wijziging van het aanwijzingsbesluit niet worden gewijzigd. Naar deze zone zal geen nieuw onderzoek in het kader van deze procedure worden uitgevoerd.

Voor de geluidsbelasting zullen berekeningen plaatsvinden voor de Ke-zone (vigerend wettelijk kader) en de L_{den} -zone (toekomstig wettelijk

kader). Omdat de normen voor het toekomstig wettelijk kader thans nog niet zijn vastgesteld met betrekking tot de L_{den} -berekeningen zal voor de afweging van de milieueffecten worden uitgegaan van de Ke-berekeningen. Voor de Ke-berekening zullen het nieuwste rekenvoorschrift en appendix-gegevens gebruikt worden (derhalve zonder 65 dB afkap). Tevens zal overwogen worden of een aanpassing van de aan- en/of uitvliegroutes gewenst en haalbaar wordt geacht. Tevens zullen L_{den} berekeningen plaatsvinden. Besluitvorming zal echter plaatsvinden op basis van Ke-berekeningen omdat dit is vastgelegd in de vigerende luchtvaartwet.

Met betrekking tot Ke-contouren zullen tevens tellingen gedaan worden van het aantal woningen dat zich binnen de verschillende contouren bevindt.

Ondanks het feit dat er geen sprake is van structureel nachtverkeer, is nachtverkeer volgens de huidige aanwijzing op incidentele basis wel mogelijk. Om inzicht te geven in de geluidsbelasting in de nachtperiode zullen Laeq-berekeningen worden uitgevoerd.

6.2.2 EXTERNE VEILIGHEID

De berekeningen van de individueel risico-contouren zullen op basis van het thans beschikbare rekenmodel plaatsvinden voor de te overwegen varianten. Tevens zal onderzoek naar het groepsrisico plaatsvinden.

6.2.3 LUCHTVERONTREINIGING

Het onderzoek voor luchtverontreiniging vanwege het vliegverkeer zal

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

De van toepassing zijnde componenten zoals vermeld in het “Besluit Luchtkwaliteit 2005” zullen worden onderzocht. Van deze componenten zullen de achtergrondconcentraties en de bijdrage vanwege het vliegverkeer (uitgaande van de complete landing-afhandeling-startcycli) worden bepaald. Speciale aandacht zal besteed moeten worden aan de bijdrage fijnstof.

6.2.4 OVERIGE ASPECTEN

Onderzocht zal moeten worden of de vogel- en habitatrichtlijn (Natuurbeschermingswet (per 1 oktober 2005) van invloed is op de besluitvorming.

6.3 INDIRECTE MILIEUEFFECTEN

Met name voor de groeialternatieven zal de toename van het autoverkeer en openbaar vervoer van en naar de luchthaven ingeschat dienen te worden. Voor deze varianten zullen de indirecte milieueffecten inzichtelijk gemaakt dienen te worden.

6.4 SECUNDAIRE MILIEUEFFECTEN

In geval van de groeialternatieven kan dit secundaire milieueffecten tot gevolg hebben. Hierbij valt te denken aan een afname van autoverkeer richting andere luchthavens of een aantrekkende werking voor de vestiging van extra bedrijven in de directe omgeving van de luchthaven. Waar mogelijk zal hieraan in globale zin aandacht worden geschonken.

6.5 RAPPORTAGE

Het MER zal een uitvoerige probleemanalyse, een meer uitgebreide beschrijving van de alternatieven en varianten, een overzicht van te verwachten milieueffecten alsmede een vergelijking van de alternatieven bevatten. Voor deze vergelijking zullen criteria worden gehanteerd die in het MER zullen worden toegelicht en onderbouwd. Eventuele leemten in kennis zullen worden gerapporteerd. Het MER wordt afgesloten met een aanzet tot een evaluatieprogramma ■

7. PROCEDURE

7.1 WIJZIGING AANWIJZING LUCHTVAARTTERREIN

Voor de beschrijving van de procedure tot wijziging van een aanwijzing wordt er vanuit gegaan dat het wettelijk kader de thans geldende Luchtvaartwet is en blijft. Ieder luchtvaartterrein in Nederland dient aangewezen te zijn als bedoeld in artikel 18 van de Luchtvaartwet. Een wijziging van een aanwijzing is vastgelegd in artikel 27 van deze wet. Gezien het feit dat de voorgenoemen wijziging een aanpassing van de Ke-geluidszone omvat betekent dit dat de volledige procedure, te weten artikel 18 2e lid tot en met artikel 26, doorlopen dient te worden.

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 van het luchtvaartterrein en de vastgestelde geluidszone in overeenstemming te brengen.

7.2 VERLOOP VAN HET AAN- WIJZINGS- EN MER-TRAJECT

Het schema op de volgende pagina geeft de procedure voor de nieuwe aanwijzing van Rotterdam Airport weer. Hieronder wordt van deze procedure een beschrijving gegeven.

7.2.1 VAN STARTNOTITIE M.E.R. TOT RICHTLIJNEN M.E.R.

Het verzoek tot aanwijzing wordt

begeleid door een MER. Alvorens het onderzoek daarvoor kan worden gestart, hebben de initiatiefnemers de voorliggende startnotitie m.e.r. gemaakt. De startnotitie m.e.r. wordt ingediend bij het bevoegd gezag (de ministers van V&W en van VROM). Het bevoegd gezag legt de startnotitie gedurende vier weken ter inzage en stuurt de notitie tegelijkertijd om advies toe aan de wettelijk adviseurs en de Commissie voor de milieueffectrapportage. Binnen de periode van ter inzage ligging kunnen insprekers opmerkingen maken over het geven van richtlijnen voor het MER. De wettelijk adviseurs brengen binnen dezelfde periode hun advies uit aan het bevoegd gezag. De Commissie voor de m.e.r. heeft daarvoor nog vijf extra weken.

Met behulp van de ingebrachte adviezen en opmerkingen stelt het bevoegd gezag de richtlijnen voor het MER vast (uiterlijk 13 weken na indienen startnotitie). In deze richtlijnen geeft het bevoegd gezag onder meer aan welke alternatieven en milieueffecten van de voorgenoemen activiteit minimaal onderzocht dienen te worden.

7.2.2 VAN MILIEUEFFECT- RAPPORTAGE TOT AANVAAR- DING VAN HET MER

Op basis van de richtlijnen en de wettelijke vereisten stelt de initiatiefnemer het MER op. Hiervoor geldt geen wettelijke termijn doch de initiatiefnemer verwacht het rapport snel gereed te hebben.

Hierna dient de initiatiefnemer het MER samen met het verzoek tot wijziging van de aanwijzing in bij het bevoegd gezag. Binnen zes weken

moet het bevoegd gezag beoordelen of het MER aanvaardbaar is (dat wil zeggen voldoet aan de richtlijnen en wettelijke vereisten; een inhoudelijke beoordeling vindt later plaats).

7.2.3 INSPRAAK IN HET KADER VAN MER EN LUCHTVAARTWET

Na aanvaarding van het MER wordt een voorontwerp van de wijziging van de aanwijzing voor het bevoegd gezag opgesteld. Hierover vindt bestuurlijk overleg plaats met de gemeenten en provincie(s) die zich binnen de nieuw vast te stellen geluidszones bevinden. Naar aanleiding van dit bestuurlijk overleg wordt een ontwerpaanwijzing vastgesteld die samen met het MER ter inzage gelegd wordt. Conform artikel 21 van de Luchtvaartwet wordt een commissie geïnstalleerd die de ingebrachte zienswijzen bundelt en hierover een advies uitbrengt aan het bevoegd gezag. Dit advies dient binnen drie maanden na de ter inzage ligging gereed te zijn. Gelijktijdig hiermee stelt de Commissie voor de m.e.r. een toetsingadvies op. In dit advies wordt vermeld of het MER voldoet aan de wettelijke eisen en richtlijnen, en of het MER voldoende informatie bevat om de milieubelangen een voldoende plaats te kunnen geven in de besluitvorming. De Commissie voor de m.e.r. brengt dit advies binnen vijf weken na afloop van de ter inzage ligging uit.

Tevens vindt, geïnitieerd door de Gemeente Rotterdam, intensief regionaal Bestuurlijk Overleg plaats betreffende de toekomstige ontwikkeling van Rotterdam Airport. Binnen de MER-procedure zal de initiatiefne-

mer streven naar goede afstemmingen tussen bedoeld Bestuurlijk Overleg en de wettelijk voorgeschreven inspraakprocedures.

7.2.4 BESLUITVORMING EN VERVOLG

Binnen zes maanden na ontvangst van de bovenstaande adviezen neemt het bevoegd gezag een ontwerp-besluit over de wijziging van de aanwijzing. Dit ontwerp-besluit wordt tevens aan de Tweede Kamer verzonden. De Kamer moet binnen één maand aangeven of behandeling noodzakelijk wordt geacht.

Tegen het besluit kan tenslotte beroep worden aangetekend bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Na afwijzing van de beroepschriften door de Raad van State is de wijziging van de aanwijzing onherroepelijk ■

