

Aanwijzing Rotterdam Airport

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

12 december 2005 / rapportnummer 1661-47



commissie voor de milieueffectrapportage

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
t.a.v. Staatssecretaris drs. M.H. Schultz
van Haegen
Postbus 2090 1
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGLT/05.008618

uw brief
10 oktober 2005

ons kenmerk
1661-48/Ib/gj

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het MER
Aanwijzing Rotterdam Airport

doorkiesnummer
(030) 234 76 12

Utrecht,
12 december 2005

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Met bovengenoemde brief stelde u (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Aanwijzing Rotterdam Airport. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

ir. N.G. Ketting
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Aanwijzing Rotterdam Airport

In afschrift aan: Ministerie van VROM

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

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Aanwijzing Rotterdam Airport

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over Aanwijzing Rotterdam Airport,

uitgebracht aan de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.
Aanwijzing Rotterdam Airport,

de secretaris



ir. I.G.M. de Bondt

de voorzitter



ir. N.G. Ketting

Utrecht, 12 december 2005

INHOUDSOPGAVE

| | |
|--|-----------|
| 1. INLEIDING..... | 1 |
| 2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES..... | 2 |
| 3. PROBLEEMSTELLING, BESLUITVORMING EN BEGRIPPEN | 2 |
| 3.1 Probleemstelling..... | 2 |
| 3.2 Besluitvorming..... | 2 |
| 3.3 Begrippen | 3 |
| 4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN | 3 |
| 4.1 Algemeen | 3 |
| 4.2 Nulalternatief / Referentie | 3 |
| 4.3 Alternatieven | 4 |
| 4.4 Meest Milieuvriendelijk Alternatief:..... | 4 |
| 5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU..... | 4 |
| 5.1 Algemeen | 4 |
| 5.2 Vlootmix..... | 5 |
| 5.3 Geluid..... | 5 |
| 5.4 Externe veiligheid..... | 6 |
| 5.5 Luchtkwaliteit..... | 6 |
| 5.6 Verkeer | 7 |
| 6. DOORKIJK | 8 |
| 6.1 Alternatieven | 8 |
| 6.2 Milieueffecten | 8 |
| 6.2.1 Algemeen..... | 8 |
| 6.2.2 Geluid, lucht en externe veiligheid | 8 |
| 6.2.3 Verkeer en ruimtegebruik | 8 |
| 6.2.4 Overige milieuaspecten | 9 |
| 7. LEEMTEN IN INFORMATIE | 9 |
| 8. OVERIG | 10 |

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag, d.d. 10 oktober 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in de staatscourant nr. 196, d.d. 10 oktober 2005
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

De exploitant van luchthaventerrein Rotterdam, Rotterdam Airport BV, heeft een verzoek ingediend voor het wijzigen van de aanwijzing van het luchthaventerrein en de daarbij behorende geluidszone. De exploitant geeft aan dat de wijziging noodzakelijk is vanwege drie onvolkomenheden / onvoorziene omstandigheden:

- De in de aanwijzing vastgestelde gebruiksruijme blijkt kleiner te zijn dan destijds was beoogd. De gecertificeerde berekeningsmethode, die bij de handhaving wordt gebruikt, geeft andere rekenresultaten dan de rekenmethode, die is gebruikt bij het vaststellen van de geluidszone.
- In de praktijk blijken vliegtuigen bij het landen de baan rechter te benaderen dan bij het vaststellen van de aanwijzing werd gedacht. Hierdoor is de geluidsbelasting anders verdeeld dan voorzien.
- Bij het vaststellen van de aanwijzing was niet voorzien dat vliegveld Valkenburg zou sluiten en dat het vliegverkeer zou worden overgeheveld naar luchthaventerrein Rotterdam.

Voor het wijzigen van de aanwijzing dient een milieueffectrapportage (m.e.r.)- en aanwijzingsprocedure conform de Luchtvaartwet te worden doorlopen. Bij brief van 10 oktober 2005 is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER)¹. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant, d.d. 10 oktober 2005². Uit de startnotitie blijkt dat het MER niet alleen betrekking heeft op het wijzigen van aanwijzing om bovengenoemde redenen, maar dat het MER tevens een doorkijk zal geven naar de toekomst. De Commissie gaat ervan uit dat er alleen een besluit wordt genomen over het wijzigen van de aanwijzing en niet over eventuele toekomstige groei van de luchthaven. Het advies van de Commissie richt zich met name op het te nemen besluit. Aanvullend hierop gaat de Commissie in hoofdstuk 6 in op de doorkijk.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat die in het MER opgenomen moet worden of die nader onderzocht moet worden, zoals informatie over specifieke lokale milieu-omstandigheden;
- belangrijke vragen en discussiepunten naar voren brengt, bijvoorbeeld over te onderzoeken alternatieven.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie bijlage 3.

⁴ Zie bijlage 4.

2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als het onderstaande ontbreekt:

- informatie over de grootte en de oorzaak van de onvolkomenheden en onvoorziene omstandigheden, die de aanleiding zijn van het voornemen om de aanwijzing te wijzigen;
- het meest milieuvriendelijke alternatief, waarbij gekeken is of het wijzigen van onder andere vliegroutes en –procedures kan bijdrage tot het verminderen van de milieubelasting;
- de effecten van het voornemen op het geluid, luchtkwaliteit en de externe veiligheid en het aantal gehinderden dat hiermee samenhangt.

De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling vormen van de inhoud van het MER.

3. PROBLEEMSTELLING, BESLUITVORMING EN BEGRIPPEN

3.1 Probleemstelling

Maak inzichtelijk hoeveel vluchten er minder kunnen worden afgehandeld dan voorzien door de drie afzonderlijke onvolkomenheden / onvoorziene omstandigheden bij het vaststellen van de huidige Ke-contour in de aanwijzing. Dit houdt onder andere in dat aangegeven moet worden hoeveel militaire en regeringsvliegtuigbewegingen, die voorheen werden afgewikkeld via vliegveld Valkenburg, thans worden geacommodeerd door Rotterdam Airport. Ga in op de discrepantie tussen de uitkomsten van de twee berekeningsmethodes en de grootte van de effecten van de vliegprocedures bij het landen⁵.

Er blijven in de toekomst verschillende, gecertificeerde berekeningsmethoden bestaan voor het bepalen van de geluidsbelasting. Geef in het MER of, en zo ja hoe in de toekomst handhaving wordt / moet worden afgestemd op de gebruikte berekeningsmethode bij het vaststellen van de aanwijzing.

Geef aan hoe de spreiding bij het landen afhangt van weersinvloeden en vliegprocedures en geef weer hoe groot de invloed van de spreiding is op de geluidscontour.

3.2 Besluitvorming

In de startnotitie zijn twee voorgenomen activiteiten beschreven. Dit zijn het herstel van de onvolkomenheden (hoofdstuk 4) en uitbreiding van de luchthaven (hoofdstuk 5). Op pagina 4 van de startnotitie is echter aangegeven dat de initiatiefnemer niet van plan is om te verzoeken over de doorkijk een wijziging van de aanwijzing aan te vragen. Geef in het MER duidelijk aan op welk(e) besluit(en) het MER betrekking heeft en geef aan op welke termijn besluitvorming verwacht wordt.

⁵ Zie ook inspraakreacties 63, 65, 75, 76, 77, 78 en 91

Toon in het MER aan dat het aanpassen van de aanwijzing vanwege de onvolkomenheden / onvoorziene omstandigheden past binnen het Structuurschema Burgerluchtvaart (SBL). Doe dit ook voor de doorkijk. Ga – indien niet aangetoond kan worden dat de uitbreiding van de luchthaven past binnen het SBL - in op de voorgenomen wijzingen van de wetgeving voor regionale en kleine luchthavens.

3.3 Begrippen

Meerdere insprekers hebben opgemerkt dat er een verklarende begrippenlijst ontbreekt in de startnotitie⁶. De Commissie adviseert om in het MER een dergelijke lijst op te nemen. Ga in het MER tevens in op het begrip slotcoördinatie en geef aan of alle slots historisch zijn en of er (milieu) gronden zijn waarop slots kunnen worden ingetrokken.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

4.1 Algemeen

Ga in het MER in op de verdeling van de vluchten over de dag. Geef de omvang van het vrachtverkeer en lesvluchten weer en geef aan in welke gevallen nachtvluchten worden toegestaan. Beschrijf hoeveel dag- en nachtvluchten met militaire en regeringstoestellen worden verwacht⁷.

4.2 Nulalternatief / Referentie

Er is geen nulalternatief dat aan de doelstelling van de initiatiefnemer kan voldoen. Er hoeft geen nulalternatief in het MER te worden beschreven.

De vliegbewegingen die overeenkomen met de huidige milieuruimte in de aanwijzing + de autonome ontwikkeling in de omgeving moeten als referentie worden aangehouden. Houd hierbij rekening met ruimtelijke ontwikkelingen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden of waarover op korte termijn besluitvorming wordt verwacht⁸.

Voor het vaststellen van de referentiesituatie moet van de gelijke vlootsamenstelling en berekeningsmethodes worden uitgegaan als bij de overige alternatieven. Dit houdt in dat de aannames die gedaan zijn bij het vaststellen van de aanwijzing (bijvoorbeeld over de vlootsamenstelling) en de geluidsberekening, die destijds zijn uitgevoerd, niet als basis kunnen dienen voor het beschrijven van de referentiesituatie.

⁶ Zie ook inspraakreacties 3, 48, 49 en 75

⁷ Zie ook inspraakreacties 49, 52, 76, 77 en 78

⁸ Zie ook inspraakreacties 40 en 73

4.3 Alternatieven

De Commissie kan instemmen met de gekozen alternatieven voor het herstel van de onvolkomenheden (hoofdstuk 4), mits aangetoond wordt dat de totale geluidsruijnte met de oude en de nieuwe vlootmix en oude en nieuwe hoeveelheid vliegtuigbewegingen (27.500 en 24.000) gelijk blijft. Als blijkt dat het aantal van 24.000 met de nieuwe vlootmix een vergroting of verkleining van de capaciteit inhoudt, zal uitgegaan moeten worden een ander aantal vliegbevingen.

Leg in het MER uit waarom er vluchten (waaronder regeringsvluchten) in de nacht worden geaccommodeerd, terwijl in de startnotitie wordt aangegeven dat verruiming van de openingstijden niet aan de orde is. Beschrijf in het MER of, en zo ja op welke wijze het aantal nachtvluchten en/of de geluidsbelasting van de nachtvluchten in de aanwijzing gelimiteerd wordt.

4.4 Meest Milieuvriendelijk Alternatief:

Ontwikkel het meest milieuvriendelijke alternatief, waarbij gekeken wordt of het wijzigen van vliegroutes en –procedures, het verleggen van de baandrempeel, etc, kan bijdrage tot het verminderen van met name de geluidsbelasting, de externe onveiligheid en emissies. Ga hierbij specifiek in op de effecten van de continuous descent approach (CDA), hogere benaderingshoogtes, reduceren van reverse trust, taxiën op één motor en het gebruik van zwavelarme kerosine.

De Commissie vraagt daarnaast bij de ontwikkeling van het mma in te gaan op de volgende punten:

- mogelijkheden om de kleine luchtvaart, die voor (relatief) veel overlast zorgt⁹ te beperken (bijvoorbeeld limiteren tot een maximaal aantal
- zonder les- en circuitvluchten of limiteren tot werkdagen of tot de uren 9-17);
- mogelijkheden van OV- en/of parkeerbeleid, ter vermindering van mogelijk wegverkeer van en naar de luchthaven en de bijbehorende indirecte effecten rondom Luchthaventerrein Rotterdam.

5. **BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU**

5.1 Algemeen

Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat het luchthaventerrein en haar omgeving, voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit(en) kunnen gaan optreden. Per milieuaspect (geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit) kan de omvang van het studiegebied verschillen¹⁰. Tevens moet op kaart een overzicht worden gegeven van de in het studiegebied gelegen bebouwing en gevoelige gebieden voor geluidhinder en externe veiligheid

⁹ Zie ook inspraakreacties 13 en 24.

¹⁰ In verschillende inspraakreacties (40, 51, 56, 73 en 79) wordt aangegeven dat het studiegebied groter is dan in de startnotitie staat aangegeven.

(woonge bieden, onderwijsinstellingen, inrichtingen voor de gezondheidszorg en verzorgings- of verpleeghuizen, recreatiegebieden, natuurgebieden, en industrieterreinen). Geef ook geplande ontwikkelingen aan, zoals bedrijventerrein Schieveen.

Ga voor het bepalen van het aantal milieubelaste woningen uit van een actueel woningbestand en houdt tevens rekening met ontwikkeling van woningbouwlocaties in de buurt van de vigerende 35 Ke-geluidszone (Boterdorpse polder en Sveaparken).

Als peiljaar, moet het gebruiksjaar worden genomen, waarin de nieuwe aanwijzing van kracht wordt. Breng tevens de milieueffecten in kaart voor 2010 en 2015.

5.2 Vlootmix

Het aantal vliegtuigbewegingen dat past binnen de vast te stellen geluidszone is afhankelijk van de vlootmix. Ook de uitstoot van vliegtuigen en de externe veiligheid zijn afhankelijk van de gehanteerde vlootmix. Voer een gevoeligheidsanalyse uit naar de samenstelling van de vloot en ga na wat de gevolgen zijn voor luchtkwaliteit, externe veiligheid en het aantal vliegbewegingen als de vlootmix wijzigt.

5.3 Geluid

In de startnotitie is aangegeven dat de geluidsbelasting zowel in Ke als in L_{den} wordt uitgerekend. De Commissie adviseert om het aantal gehinderden in de omgeving van de luchthaven te bepalen van de hand van de geluidsbelasting in L_{den} en gebruik te maken van de door de Europese Commissie aanbevolen dosis-effectrelaties. Deze dosis-effectrelaties geven een beter beeld van het aantal gehinderden dan de dosiseffectrelaties op basis van de Ke-belasting.

De Commissie adviseert in de onderstaande zaken in het MER aan te geven:

- de 35 Ke-zone;
- de Ke-contouren, oplopend vanaf 20 Ke (in stappen van 5 Ke) en het aantal geluidsbelaste woningen binnen deze contouren;
- de L_{den} -contouren, oplopend vanaf 45 dB(A) in stappen van 5 dB(A) en het aantal geluidsbelaste woningen en ernstig gehinderden binnen deze contouren;
- de L_{night} -contouren, oplopend vanaf 35 dB(A) in stappen van 5 dB(A) en het aantal geluidsbelaste woningen binnen deze contouren. Gezien het geringe aantal nachtvluchten meent de Commissie dat het bepalen van het aantal slaapverstoorden binnen de L_{night} contour achterwege kan blijven;
- voor het planalternatief tevens de Ke- en L_{den} -contouren afzonderlijk voor de grote en kleine luchtvaart, om daarmee de geluidbelasting die optreedt door de kleine luchtvaart apart zichtbaar te maken;
- de aanwezigheid van geluidsgevoelige objecten (zie § 5.1) binnen bovengenoemde contouren, evenals mogelijke maatregelen om die objecten te beschermen.

Tijdens het lokatiebezoek¹¹ is door de initiatiefnemer aangegeven dat het MER inzicht zal geven in het Totaal Volume Geluid (TVG). De Commissie is echter van mening dat de berekening hiervan in dit geval (met één baan) geen aanvullend inzicht geeft, en adviseert daarom dit achterwege te laten.

5.4 Externe veiligheid

Het is gebruikelijk de externe veiligheid te karakteriseren door twee maten: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans dat een individu op een bepaalde plaats buiten het terrein van de inrichting overlijdt als gevolg van een ongeluk met een vliegtuig. Dit wordt weergegeven door middel van risicocontouren op de kaart. De GR geeft de kans dat een groep van een bepaalde grootte tegelijkertijd om het leven komt. De FN-curve is hiervan de meest gebruikte weergave.

Het **plaatsgebonden risico** dient in beeld te worden gebracht door de ligging van de individuele risico contouren $5 \cdot 10^{-5}$, 10^{-5} , 10^{-6} , 10^{-7} en 10^{-8} , het aantal woningen binnen deze contouren en het aantal omwonenden. Tevens dient te worden aangegeven of zich binnen deze contouren kwetsbare objecten (zie § 5.1) bevinden. Binnen de 10^{-5} contouren dienen ook de beperkt kwetsbare objecten (zoals bedrijfsruimten) in beeld gebracht te worden.

Het **groepsrisico** dient te worden weergegeven voor het hele studiegebied. Het studiegebied beslaat minimaal het gebied binnen de 45 dB(A)-contour. Het groepsrisico moet worden weergegeven in de vorm van de zogenoemde FN curve. Dit is een weergave van het verband tussen de kans op en de omvang van een incident met meerdere slachtoffers. Voor het groepsrisico worden de mensen meegenomen, die zich binnen het studiegebied bevinden, zowel in woningen als in andere gebouwen. De modellering van de populatie in de omgeving (gebouwen- en woningenbestand) dient voldoende verfijnd te zijn in relatie met de te beschouwen effecten (inslaggebied). Daarbij dient in de populatiedichtheid, waarin alle gebouwen meegenomen moeten worden waar zich mensen bevinden, onderscheid gemaakt te worden naar de dag- en de nachtsituatie.

De berekeningen moeten worden uitgevoerd met het meest recente model (zgn. IMU 3 model) van het NLR voor regionale luchthavens en de daarbij behorende ongevalkansen. Voor zover dit model afwijkt van in voorgaande onderzoeken van Rotterdam Airport gebruikte modellen, wordt geadviseerd een vergelijkende berekening uit te voeren. Voor de berekeningen moet uitgegaan worden van de reële vlootmix, zoals die ook voor de geluidberekeningen wordt gebruikt.

5.5 Luchtkwaliteit

Door reparatie van de onvolkomenheden zal er meer vliegverkeer afgehandeld worden op luchthaventerrein Rotterdam, dan dat met de huidige vloot binnen de bepalingen van de huidige aanwijzing mogelijk is. Dit kan een verslechtering van de luchtkwaliteit betekenen. Van belang daarbij is dat in de omgeving van het luchthaventerrein momenteel overschrijdingen van de wettelijke normen voor de luchtkwaliteit voorkomen. Onderzoek de bijdrage van het vliegverkeer aan de luchtverontreiniging. Samen met de bijdrage van het weg-

¹¹ Op 17 november 2005 heeft de Commissie een bezoek gebracht aan de luchthaven

verkeer en de bijdrage van de overige bronnen (het achtergrondgehalte) leidt dat tot totale concentraties van luchtverontreiniging. De totale concentraties moeten aan de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit worden getoetst.

Geef in het MER voor fijn stof (PM₁₀) en NO₂, middels contourenkaarten op basis van modelberekeningen, inzicht in de concentratieniveaus en overschrijdingen van grenswaarden (en plandrempels voor NO₂), zowel in de referentiesituatie als bij de uitvoering van de voorgenomen activiteit. Beschrijf:

- de ligging en grootte (in ha) van eventuele overschrijdingsgebieden;
- de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;
- de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden¹²;
- de mate van overschrijding van grenswaarden ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen.

De Commissie merkt op dat niet te verwachten is dat de grenswaarden voor de overige stoffen uit het Besluit Luchtkwaliteit 2005 (SO₂, CO, Pb en benzeen) zullen worden overschreden. Gezien recente jurisprudentie beveelt de Commissie toch aan de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER.

In het Besluitluchtkwaliteit 2005 is de mogelijkheid opgenomen om projecten, die leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit te salderen met samenhangende maatregelen die een verbetering van de luchtkwaliteit tot gevolg hebben. Aan saldering zijn beperkingen geformuleerd naar inhoud, plaats en tijd. De Commissie verwijst hiervoor naar de toelichting op het Blk 2005 en de brief van het Ministerie VROM aan de Tweede Kamer van 20 juli 2005. Indien saldering aan de orde is, moeten in het MER de daaraan gestelde beperkingen aangegeven worden¹³. Beschrijf in het MER eventuele salderingsmaatregelen en maak aannemelijk dat qua luchtkwaliteit per saldo minimaal sprake is van een stand-still situatie.

5.6 Verkeer

Geef voor de alternatieven en de referentiesituatie aan hoeveel passagiers er naar verwachting gebruik zullen maken van de luchthaven. De Commissie verwacht dat de toename van het aantal passagiers gering is en schat in dat voor het wijzigen van de aanwijzing vanwege de onvolkomenheden / onvoorziene omstandigheden verkeerseffecten van ondergeschikt belang zijn.

¹² Deze informatie is niet relevant voor de toetsing aan de grenswaarden en plandrempels uit het Blk 2005. Deze gelden immers voor de buitenlucht in zijn algemeenheid. Voor het verkrijgen van inzicht in de mogelijke gezondheidseffecten acht de Commissie het echter van belang ook inzicht te geven in de mate van blootstelling van de bevolking.

¹³ In projecten die onder het Besluit luchtkwaliteit 2005 ter besluitvorming voorliggen, zal de uitwerking van de saldobenadering nader vorm moeten krijgen. Deze besluiten zullen aan een rechtelijke toets onderworpen kunnen worden. In de praktijk moet duidelijk worden tot hoever de Raad van state akkoord gaat met de saldobenadering. Duidelijk is wel dat een onderzoek moet aantonen dat het ruimtelijk plan ook echt per saldo de luchtkwaliteit verbetert (minimaal stand still). Een kwalitatieve analyse wordt niet geaccepteerd. Het Ministerie VROM werkt momenteel aan een handreiking en een Ministeriële regeling voor de uitwerking van de saldobenadering. Naar verwachting is deze in december 2005 gereed.

6. DOORKIJK

6.1 Alternatieven

Zoals aangegeven in paragraaf 3.2 van dit advies is de status van de doorkijk niet duidelijk. Indien de doorkijk alleen wordt gemaakt ter illustratie, heeft de Commissie geen aanbevelingen voor de doorkijk. In dat geval is het aan de initiatiefnemer om te bepalen welke informatie in het MER wordt opgenomen. Indien de doorkijk wel wordt opgesteld in het kader van besluitvorming over de groeimogelijkheden van de luchthaven, zijn er criteria waar de milieu-informatie aan moet voldoen. Hoofdstuk 6 heeft betrekking op de informatie die het MER moet bevatten, indien er een besluit wordt genomen over de groeimogelijkheden.

Indien de doorkijk wordt gebruikt voor besluitvorming, geldt hetgeen gesteld is in paragrafen 4.1, 4.2 en 4.4 ook voor de doorkijk. Aanvullend hierop moet de relatie tussen de markt vraag naar vliegverkeer en de gekozen alternatieven worden weergegeven. Ga in op de status van het akkoord tussen gemeente Rotterdam en Schiphol Group en geef de hoofdlijnen weer van deze overeenkomst. Geef aan welke milieuargumenten een rol hebben gespeeld bij het aantal vliegtuigbewegingen, waarop de overeenkomst is gestoeld. Ga in op het verschil tussen de vlootmix, zoals gehanteerd bij de reparatiealternatieven en “vlootmix toekomstig zakelijk profiel”.

6.2 Milieueffecten

6.2.1 Algemeen

Indien de doorkijk (hoofdstuk 5 van de startnotitie) geschikt moet zijn voor besluitvorming over groeimogelijkheden van luchthaven Rotterdam, adviseert de Commissie om het MER in te gaan op de onderstaande punten.

6.2.2 Geluid, lucht en externe veiligheid

Geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid kunnen op dezelfde wijze in beeld worden gebracht als is aangegeven in hoofdstuk 5 van dit advies. Indien het aantal nachtvluchten door met name regeringsvliegtuigen en militaire toestellen significant toeneemt, zal voor de doorkijk ook gekeken moeten worden naar het aantal slaapverstoorden in de nacht.

Voor zover het te verwachten is dat de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen significant toeneemt bij het doorkijk-scenario dienen de gevolgen daarvan voor externe veiligheid in beeld te worden gebracht.

6.2.3 Verkeer en ruimtegebruik

Voor de in hoofdstuk 5 van de startnotitie opgenomen alternatieven zal gekeken moeten worden naar verkeerseffecten en het (extra) ruimtegebruik. In de startnotitie is aangegeven dat de toename van het autoverkeer en openbaar vervoer een indirect effect is. De Commissie is echter van mening dat verkeerseffecten en ruimtegebruik effecten behoren tot de directe effecten van de alternatieven. Deze effecten genereren op hun beurt indirecte milieueffecten.

In het MER moet inzicht worden gegeven in de herkomsten van de vertrekkende reizigers en de bestemmingen van de aankomende reizigers, alsmede de verdeling in vervoerwijzekeuze (modal split). Maak tevens de relatie tussen OV-gebruik en OV-aanbod inzichtelijk.

Breng in kaart hoe de toename aan reizigers en vrachtvervoer bijdraagt aan de parkeerdruk op de luchthaven. Voorts moet worden aangegeven in hoeverre een wezenlijke toename in de intensiteit op het hoofdwegen- en onderliggend wegennet is te verwachten en of dit zal leiden tot wezenlijke veranderingen in de IC-verhouding en de verkeersveiligheid op die wegen.

Voorzover de alternatieve groeiscenario's gepaard gaan met een extra groei in luchthaven gerelateerde economische activiteiten op of in de nabijheid van de luchthaven, moet inzicht worden gegeven in het daarmee gepaarde extra ruimtegebruik en de verkeersgenererende werking.

6.2.4 Overige milieuaspecten

In de startnotitie is aangegeven dat nagegaan zal worden of de natuurbeschermingswet van invloed zal zijn op de besluitvorming. Ga tevens na wat de effecten van het voornemen / de voornemens zijn op provinciale ecologische hoofdstructuur.

7. LEEMTEN IN INFORMATIE

Gezien het feit dat voorgeschreven is welke invoergegevens de initiatiefnemer moet gebruiken, valt het buiten de scope van dit voornemen om de invoergegevens aan te passen.

De Commissie merkt op dat de kwaliteit van de invoergegevens voor de geluidsproductie van de verschillende vliegtuigtypen niet altijd overeen komt met de werkelijke geluidsproductie¹⁴. De Commissie vindt dit ernstig, daar dit de kwaliteit van alle berekeningen van vliegtuiglawaai in Nederland ondermijnt.

De Commissie merkt wel op dat zij de kwaliteit van de invoergegevens in haar advies over de Evaluatie van het Schipholbeleid, d.d. 1 juli 2005 uitgebreid aan de orde heeft gesteld. Tevens doet zij hierin aanbevelingen voor verbetering. Deze zijn doorgespeeld naar de Commissie Deskundigen Vliegtuigeluid (CDV), die de Minister van Verkeer en Waterstaat binnenkort zal adviseren over de oplossing van het probleem. De Commissie voor de m.e.r. dringt erop aan dat het wijzigen van de invoergegevens voortvarend wordt opgepakt, zodat in de toekomst geluidscontouren, geluidszones, aantal geluidsbelaste woningen en aantal ernstig gehinderden correct kunnen worden vastgesteld.

¹⁴ Het is al jarenlang bekend dat dit probleem bestaat bij het in kaart brengen van geluidseffecten. Zie ook: IMER Schiphol bijlage "geluid luchtverkeer", 1993, par. 3.5, pag. 25: "De nauwkeurigheid waarmee de berekening van het luchtvaartlawaai de 'werkelijkheid'(...) benadert is niet aan te geven. Deze hangt niet alleen samen met de nauwkeurigheid van het rekenmodel voor Ke en LAeq, maar ook met de modellen die de invoer bepalen." en UMER-5P Schiphol, hoofdstuk 13 "Leemten in kennis en informatie", par. 13.3.1, pag. 277: "De mate waarin de berekende contouren de werkelijkheid benaderen is onduidelijk. Een ijking van de resultaten van het gehanteerde berekeningsmodel aan feitelijk gemeten geluidsniveaus in de omgeving van Schiphol heeft nog niet structureel plaatsgevonden. (...)In dit kader spelen zowel onzekerheden met betrekking tot de geluidsemmissie van vliegtuigen, als ook onzekerheden met betrekking tot de modellering van vliegroutes een rol".

8. OVERIG

Voor de onderdelen “vergelijking van alternatieven” en “samenvatting van het MER” heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.






BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Aanwijzing Rotterdam Airport

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 10 oktober 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|--|---|-------------|--------------|--------|--|---------|---------------|--------------|----|
|  | Ministerie van Verkeer en Waterstaat Transport en Luchtvaart | | | | | | | | | | |
| Commissie voor de milieu-effectrapportage t.a.v. mw. ir. I.G.M. de Bondt Postbus 2345 3500 GH UTRECHT | <table border="1"><tr><td></td><td>Commissie voor de milieu-effectrapportage</td></tr><tr><td>ingekomen :</td><td>14 OKT. 2005</td></tr><tr><td>nummer</td><td></td></tr><tr><td>dossier</td><td>1601-1+2 (4X)</td></tr><tr><td>kopie naar :</td><td>16</td></tr></table> |  | Commissie voor de milieu-effectrapportage | ingekomen : | 14 OKT. 2005 | nummer | | dossier | 1601-1+2 (4X) | kopie naar : | 16 |
|  | Commissie voor de milieu-effectrapportage | | | | | | | | | | |
| ingekomen : | 14 OKT. 2005 | | | | | | | | | | |
| nummer | | | | | | | | | | | |
| dossier | 1601-1+2 (4X) | | | | | | | | | | |
| kopie naar : | 16 | | | | | | | | | | |
| Contactpersoon Mw. drs. J.M. Willemsen Datum 10 oktober 2005 Ons kenmerk DGTL/05.008618 Onderwerp Startnotitie MER Rotterdam Airport | Doorkiesnummer 070 - 351 1490 Bijlage(n) 1 Uw kenmerk - | | | | | | | | | | |
| Geachte mevrouw De Bondt, | | | | | | | | | | | |
| Overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.12, derde lid, e.v. van de wet Milieubeheer, zend ik u hierbij, mede namens mijn ambtsgenoot de staatssecretaris van VROM, als mede-bevoegd gezag, de Startnotitie voor de milieu-effectrapportage Rotterdam Airport. | | | | | | | | | | | |
| De Startnotitie wordt ter inzage gelegd met een kennisgeving in de Staatscourant op 10 oktober 2005 en in regionale en lokale dag- en weekbladen op 11 en 12 oktober 2005. De periode van de ter visie legging loopt van 11 oktober tot en met 9 november 2005. | | | | | | | | | | | |
| Ik verzoek u hierbij om advies ten behoeve van het opstellen van de richtlijnen door het bevoegd gezag. Graag zie ik uw advies binnen de wettelijke termijn tegemoet. | | | | | | | | | | | |
| Hoogachtend, | | | | | | | | | | | |
| DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT, Namens deze, DE PLV. DIRECTEUR-GENERAAL TRANSPORT EN LUCHTVAART, | | | | | | | | | | | |
|  G. Bekman | | | | | | | | | | | |
| Luchthavens Project Regionale Luchthavens Postadres Postbus 20904, 2500 EX Den Haag Bezoekadres Plesmanweg 1-6 2597 JG Den Haag | Telefoon 070 351 6715 Fax 070 351 7338 E-mail dgtl@minvenw.nl Internet www.luchtvaartbeleid.nl | | | | | | | | | | |
| Bereikbaar vanaf CS met tramlijn 9 en buslijn 22. | | | | | | | | | | | |

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 196, d.d. 10 oktober 2005

10-10-05 SC 196



Inspraak Startnotitie MER Rotterdam Airport

Van 11 oktober tot en met 9 november 2005 ligt de Startnotitie voor het milieueffectrapport (MER) Aanwijzing Rotterdam Airport (hierna: de Startnotitie) ter inzage. De Startnotitie doorloopt een inspraakprocedure overeenkomstig de Wet milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht. Op grond daarvan kunt u tot en met 9 november 2005 uw mening geven over de inhoud van de Startnotitie.

Achtergrond

Op 31 oktober 2001 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W), in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), een aanwijzing voor het gebruik van het luchthaventerrein Rotterdam vastgesteld. De exploitant van het luchthaventerrein heeft begin oktober 2005 een verzoek ingediend voor een wijziging van de aanwijzing. Door de wijziging kunnen onvolkomenheden in de geluidszone voor het groot vliegverkeer, die de afgelopen jaren zijn geconstateerd, worden gecorrigeerd. Tevens kan door de wijziging ruimte in de geluidszone gecreëerd worden voor het accommoderen van overheidsvluchten. De gevraagde wijziging leidt tot verruiming van het gebruik van het luchthaventerrein door grote vliegtuigen.

De Startnotitie

Om te kunnen beslissen over het verzoek van de exploitant is een milieueffectrapportage (m.e.r.) noodzakelijk. Een Startnotitie is het begin van deze m.e.r. In de Startnotitie is aangegeven welke milieueffecten van het verruimde gebruik van luchthaventerrein Rotterdam, alsmede welke alternatieven en varianten, zullen worden onderzocht. Op basis van het MER kan de Staatssecretaris van V&W, in overeenstemming met de Staatssecretaris van VROM, een besluit over het verzoek tot verruiming van het gebruik vaststellen.

Waar kunt u de Startnotitie inzien?

De Startnotitie kunt u van 11 oktober tot en met 9 november 2005 gedurende de reguliere openingstijden inzien op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen van Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk, Capelle a/d IJssel, Delft, Maassluis, Midden-Delfland, Pijnacker, Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Waddinxveen en Zevenhuizen-Moerkapelle;
- de gemeentehuizen van de deelgemeenten Hillegersberg-Schiebroek en Overschie;
- de (hoofd)vestigingen van de openbare bibliotheken in bovengenoemde (deel)gemeenten;
- de informatiebalie van Rotterdam Airport;
- het provinciehuis van de provincie Zuid-Holland in Den Haag;
- de bibliotheek van de Rijkswaterstaat Zuid-Holland in Rotterdam;
- de bibliotheken van de ministeries van V&W en van VROM, beide in Den Haag.

U kunt de Startnotitie ook downloaden van www.inspraakvenw.nl of aanvragen bij het projectsecretariaat, tel. 070 351 78 42.

Hoe kunt u reageren op de Startnotitie?

De Staatssecretaris van V&W nodigt u uit gedurende de termijn van de terinzagelegging schriftelijk te reageren op de Startnotitie. Uw schriftelijke reactie kunt u tot en met 9 november 2005 sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Startnotitie Rotterdam Airport
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

U kunt ook via internet reageren: www.inspraakvenw.nl.

In beide gevallen kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

Hoorzitting

U kunt ook mondeling inspreken tijdens een hoorzitting die wordt gehouden op **maandag 24 oktober 2005 in het Golden Tulip Rotterdam Airport Hotel**, Vliegveldweg 59-61 in Rotterdam (naast de luchthaven). De hoorzitting begint om 19.30 uur, de zaal gaat open om 19.00 uur. Indien u van de gelegenheid gebruik wilt maken mondeling te reageren, wordt u verzocht dit vóór 20 oktober 2005 kenbaar te maken aan het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, tel. 070 351 96 02.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Het Inspraakpunt bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de Staatssecretarissen van V&W en van VROM en de commissie voor de m.e.r. Deze commissie adviseert de Staatssecretarissen over de richtlijnen voor de inhoud van het MER. Mede op basis van dit advies en de inspraakreacties stellen de Staatssecretarissen vervolgens de richtlijnen vast. De richtlijnen vormen het vertrekpunt voor het opstellen van het MER. Op het MER kunt u te zijner tijd wederom inspreken.

Nadere informatie

Voor meer informatie over de inhoud van de Startnotitie kunt u contact opnemen met het Ministerie van V&W, tel. 070 351 14 90.

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u terecht op www.inspraakvenw.nl en bij het Inspraakpunt, tel. 070 351 96 02.



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rotterdam Airport BV

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

Besluit: Wijziging van de aanwijzing van het luchthaventerrein en de daarbij behorende geluidszone.

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C6.3

Activiteit: Wijziging van de aanwijzing van het luchthaventerrein en de daarbij behorende geluidszone.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 10 oktober 2005

richtlijnenadvies uitgebracht: 12 december 2005

Bijzonderheden:

De initiatiefnemer wil de aanwijzing wijzigen vanwege drie onvolkomenheden / onvoorziene omstandigheden. Door toepassing van een andere rekenmodel voor de handhaving, blijkt de capaciteit kleiner dan beoogd was bij het vaststellen van de huidige aanwijzing. In de praktijk blijken vliegtuigen bij het landen de baan rechter te benaderen dan was voorzien. In de huidige aanwijzing is geen rekening gehouden met het overhevelen van regeringsvluchten en militaire vluchten van vliegveld Valkenburg naar luchthaven Rotterdam.

Het MER zal een doorkijk zal geven naar de toekomst. De Commissie gaat er vanuit dat er alleen een besluit wordt genomen over de reparatie i.v.m. onvolkomenheden /onvoorziene omstandigheden en niet over eventuele groei van de luchthaven. Het advies richt zich met name op het te nemen besluit. Aanvullend hierop gaat de Commissie in het laatste hoofdstuk in op de doorkijk.

De Commissie is van mening het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als het volgende ontbreekt:

- informatie over de grootte en de oorzaak van de onvolkomenheden en onvoorziene omstandigheden;
- het meest milieuvriendelijke alternatief, waarbij gekeken is of het wijzigen van onder andere vliegroutes en -procedures kan bijdrage tot het verminderen van de milieubelasting;
- de effecten van het voornemen op het geluid, luchtkwaliteit en de externe veiligheid en het aantal gehinderden dat hiermee samenhangt.

Samenstelling van de werkgroep:

prof.dr.ir. R.E.C.M. van der Heijden

drs. A.L. de Jong

ir. N.G. Ketting (voorzitter)

ir. C.M. van Luijk

dr.ir. T. ten Wolde

Secretaris van de werkgroep:

ir. I.G.M. de Bondt

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

| nr. | datum | persoon of instantie | plaats | datum van ontvangst Cie. m.e.r. |
|-----|----------|----------------------------------|------------------------|---------------------------------|
| 1. | 20051012 | W.A. Groenendijk | Pijnacker | 20051019 |
| 2. | 20051012 | J. de Mooij | Bergschenhoek | 20051019 |
| 3. | 20051012 | R.A. Rikers | Delft | 20051019 |
| 4. | 20051012 | E. van der Burg | Schiedam | 20051019 |
| 5. | 20051013 | C.J.E. Hoogendoorn | Bleiswijk | 20051019 |
| 6. | 2005---- | anoniem | | 20051019 |
| 7. | 20051013 | W.J. Vens | Vlaardingen | 20051019 |
| 8. | 20051013 | R. van Mazijk | Nieuwerkerk a/d IJssel | 20051019 |
| 9. | 20051015 | M. Mertens | Waddinxveen | 20051019 |
| 10. | 20051016 | C.J. Ekelaar | Rotterdam | 20051019 |
| 11. | 2005---- | anoniem | | 20051019 |
| 12. | 2005---- | anoniem | | 20051019 |
| 13. | 20051017 | M.L.J. Ploegmakers | Rotterdam | 20051019 |
| 14. | 20051013 | Milieudefensie | Amsterdam | 20051019 |
| 15. | 20051014 | Th. Gelton | Schiedam | 20051019 |
| 16. | 2005---- | anoniem | | 20051025 |
| 17. | 2005---- | anoniem | | 20051025 |
| 18. | 2005---- | A.A.J. Driessen | | 20051025 |
| 19. | 2005---- | H.C. Kolff | Berkel en Rodenrijs | 20051025 |
| 20. | 2005---- | J.S. van Buijtene | Bergschenhoek | 20051025 |
| 21. | 2005---- | anoniem | | 20051025 |
| 22. | 20051018 | K. Noordzij | Schiedam | 20051025 |
| 23. | 2005---- | anoniem | | 20051107 |
| 24. | 20051017 | A.C. Prinzen | Rotterdam | 20051107 |
| 25. | 20051025 | G.C. Buren | Bleiswijk | 20051107 |
| 26. | 20021022 | J. Sterk | Schiedam | 20051107 |
| 27. | 2005---- | anoniem | | 20051107 |
| 28. | 2005---- | A.J. van Trigt | Bleiswijk | 20051107 |
| 29. | 2005---- | D.J. Langstraat | Bleiswijk | 20051107 |
| 30. | 2005---- | R. Hartman-Dekker | Bleiswijk | 20051107 |
| 31. | 2005---- | J. IJzelenberg | Bleiswijk | 20051107 |
| 32. | 2005---- | L.P. Dias | Delft | 20051107 |
| 33. | 2005---- | J. de Visser | Bleiswijk | 20051107 |
| 34. | 2005---- | anoniem | | 20051107 |
| 35. | 2005---- | J. Hulst | Bleiswijk | 20051107 |
| 36. | 2005---- | R.A. Maarsman | Bleiswijk | 20051107 |
| 37. | 2005---- | anoniem | | 20051107 |
| 38. | 2005---- | J. de Neef | Bergschenhoek | 20051107 |
| 39. | 2005---- | J. Knook | Bleiswijk | 20051107 |
| 40. | 20051101 | Gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle | Zevenhuizen | 20051107 |
| 41. | 2005---- | J. Bernard | Bleiswijk | 20051107 |
| 42. | 2005---- | anoniem | | 20051107 |
| 43. | 2005---- | A. Kuhlman | Bleiswijk | 20051107 |
| 44. | 2005---- | C.W.D. Valk | Schiedam | 20051107 |

| nr. | datum | persoon of instantie | plaats | datum van ontvangst Cie. m.e.r. |
|-----|----------|---|--------------------------|---------------------------------|
| 45. | 2005---- | anoniem | | 20051109 |
| 46. | 2005---- | anoniem | | 20051109 |
| 47. | 2005---- | R.P. Vries | Bleiswijk | 20051109 |
| 48. | 20051105 | anoniem | | 20051109 |
| 49. | 2005---- | N.D.C. Kwast | Den Haag | 20051109 |
| 50. | 2005---- | D. van der Velde | Bleiswijk | 20051109 |
| 51. | 2005---- | B. van Holts | Capelle a/d IJssel | 20051109 |
| 52. | 2005---- | M.A. Zuidgeest | Delft | 20051109 |
| 53. | 20051102 | anoniem | | 20051109 |
| 54. | 2005---- | anoniem | | 20051109 |
| 55. | 2005---- | R. van Seters | Bleiswijk | 20051109 |
| 56. | 20051107 | T.H.J. Lansbergen | Vlaardingen | 20051109 |
| 57. | 2005---- | Franks Aviation | Huis ter Heide | 20051109 |
| 58. | 2005---- | P.J. Speelman | Rotterdam | 20051109 |
| 59. | 20051107 | E. Bezemer | Rotterdam | 20051109 |
| 60. | 2005---- | anoniem | | 20051109 |
| 61. | 2005---- | anoniem | | 20051109 |
| 62. | 2005---- | D.J. Breugem | Bleiswijk | 20051109 |
| 63. | 2005---- | Bewonersgroep Tegen Vliegtuigen- overlast | Rotterdam | 20051116 |
| 64. | 20051105 | Belangenvereniging Huiseigenaren Tanthof Delft | Delft | 20051116 |
| 65. | 20051104 | A. Vos | Schiedam | 20051116 |
| 66. | 2005---- | J. Roeloffs | Bleiswijk | 20051116 |
| 67. | 2005---- | P.A. Slagtrand | Rotterdam | 20051116 |
| 68. | 2005---- | S. de Kloet | Alblasserdam | 20051116 |
| 69. | 2005---- | J.J.C. Spindler | Rotterdam | 20051116 |
| 70. | 2005---- | J.V. van der Gaag | Bleiswijk | 20051116 |
| 71. | 2005---- | C. van Gelder | Rotterdam | 20051116 |
| 72. | 2005---- | GGD Rotterdam en omstreken | Rotterdam | 20051116 |
| 73. | 20051103 | Gemeente Gouda | Gouda | 20051116 |
| 74. | 20051104 | Gemeente Rotterdam | Rotterdam | 20051116 |
| 75. | 20051108 | Provincie Zuid Holland | Den Haag | 20051116 |
| 76. | 20051108 | DCMR Milieudienst Rijnmond | Schiedam | 20051116 |
| 77. | 20051108 | Gemeente Berkel en Rodenrijs | Berkel en Roden- rijs | 20051116 |
| 78. | 20051108 | Gemeente Bergschenhoek | Bergschenhoek | 20051116 |
| 79. | 2005---- | J.W. Stelling | Waddinxveen | 20051116 |
| 80. | 2005---- | Kroonduif Air BV | Rotterdam | 20051116 |
| 81. | 20051107 | Stichting 3-B Wonen | Bergschenhoek | 20051116 |
| 82. | 2005---- | anoniem | | 20051116 |
| 83. | 20051109 | Zuid-Hollandse Milieufederatie | Rotterdam | 20051117 |
| 84. | 2005---- | R.P.C. van der Knaap | Bleiswijk | 20051117 |
| 85. | 2005---- | E.D. Drok | Delft | 20051117 |
| 86. | 2005---- | Bewonersvereniging Vlinderstrik | Berkel en Roden- rijs | 20051117 |
| 87. | 20051106 | anoniem | | 20051117 |
| 88. | 2005---- | anoniem | | 20051117 |
| 89. | 2005---- | A.L. Hogendam | Vlaardingen | 20051117 |
| 90. | 20051103 | Gemeente Delft | Delft | 20051117 |
| 91. | 20051108 | Gemeente Schiedam | Schiedam | 20051117 |
| 92. | 20051103 | Bewonersorganisatie Overschie | Rotterdam | 20051118 |
| 93. | 2005---- | A. Geleedst | Rotterdam | 20051123 |

| nr. | datum | persoon of instantie | plaats | datum van ontvangst Cie. m.e.r. |
|-----|-------|----------------------|--------|---------------------------------------|
| | | Verslag Hoorzitting | | 20051118 |

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Aanwijzing Rotterdam Airport

De exploitant van luchthaventerrein Rotterdam, Rotterdam Airport BV, heeft een verzoek ingediend voor het wijzigen van de aanwijzing van het luchthaventerrein en de daarbij behorende geluidszone.

Voor het wijzigen van de aanwijzing dient een milieueffectrapportage (m.e.r.)- en aanwijzingsprocedure conform de Luchtvaartwet te worden doorlopen.

ISBN 90-421-1689-7