



## **Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 25 juli 2020, nr. IENW/BSK-2020/128678, tot aanwijzing van het luchtvaartterrein F. D. Roosevelt Airport gelegen te Oranjestad in het openbare lichaam Sint Eustatius (Aanwijzingsregeling luchtvaartterrein Sint Eustatius)**

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 30, eerste lid, 31, eerste en tweede lid, 33, eerste en tweede lid van de Luchtvaartwet BES

BESLUIT:

### *Paragraaf 1. Algemene bepalingen*

#### **Artikel 1**

1. Aangewezen wordt het luchtvaartterrein F. D. Roosevelt Airport gelegen te Oranjestad in het openbare lichaam Sint Eustatius, ten behoeve van het openbare lichaam Sint Eustatius, hierna te noemen: de exploitant.
2. Het luchtvaartterrein is aangegeven op de kaart in bijlage 1 bij deze regeling.
3. Het gebruiksjaar van het luchtvaartterrein omvat de periode van 1 november van enig jaar tot en met 31 oktober van het daaropvolgende jaar.

#### **Artikel 2**

1. Het luchtvaartterrein is bestemd voor burgerluchtverkeer.
2. In afwijking van het eerste lid, is incidenteel militair gebruik van het luchtvaartterrein toegestaan.

### *Paragraaf 2. Situatie op en rond het luchtvaartterrein en voorschriften omtrent het gebruik van het luchtvaartterrein*

#### **Artikel 3**

Op het luchtvaartterrein is gelegen een verharde baan, gelegen in de geografische richting 06-24, met een lengte van 1.300 meter en een breedte van 30 meter.

#### **Artikel 4**

1. Rond het luchtvaartterrein geldt een geluidszone voor luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 33, eerste lid, Luchtvaartwet BES behorende bij de grenswaarde van 56 dB(A)  $L_{den}$ .
2. De geluidszone is aangegeven op de kaart in bijlage 2 bij deze regeling.

#### **Artikel 5**

1. De exploitant laat op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe voor zover de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting buiten de in artikel 4 bedoelde geluidszone gedurende het gebruiksjaar de vastgestelde grenswaarde niet overschrijdt.
2. Indien een zodanig feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein plaatsvindt dat een overschrijding van de in het eerste lid bedoelde grenswaarde dreigt, is de exploitant gehouden die maatregelen te treffen die binnen zijn vermogen liggen om overschrijding van de grenswaarde buiten de geluidszone te voorkomen, of indien dit niet mogelijk is, zo veel mogelijk te beperken.



## **Artikel 6**

1. Het luchthaventerrein is voor het luchthavenluchtverkeer geopend van 6.00 uur tot 22.00 uur plaatselijke tijd.
2. Het eerste lid geldt niet voor luchtvaartuigen die in nood verkeren of voor luchtvaartuigen die ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening worden ingezet.
3. Het eerste lid geldt niet voor het uitvoeren van een landing tussen 22.00 uur en 23.00 uur plaatselijke tijd door een luchtvaartuig van een verkeersvlucht die volgens schema eerder dan 22.00 uur plaatselijke tijd had moeten arriveren voor zover sprake is van een vertraging op de laatste luchthaven van vertrek of gedurende de uitvoering van de laatste vlucht volgens schema vanaf die luchthaven, veroorzaakt door:
  - a. een technische storing van het luchtvaartuig, dan wel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting;
  - b. extreme meteorologische omstandigheden; of
  - c. het onverwacht toekennen van een later ATC-slot dan gepland op de luchthaven van vertrek.
4. Het eerste lid geldt niet voor het uitvoeren van een start tussen 22.00 uur en 23.00 uur, indien de vlucht volgens schema eerder dan 22.00 uur plaatselijke tijd had moeten vertrekken, voor zover sprake is van een vertraging voor vertrek op het luchthaventerrein F. D. Roosevelt Airport veroorzaakt door:
  - a. een technische storing van het luchtvaartuig, dan wel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting;
  - a. extreme meteorologische omstandigheden;
  - b. het onverwacht toekennen van een later ATC-slot dan gepland op de luchthaven van bestemming waardoor de vlucht bij een vertrek vóór 22.00 uur plaatselijke tijd kunstmatig lang zou worden.

### *Paragraaf 3. Slotbepalingen*

## **Artikel 7**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2020.

## **Artikel 8**

Deze regeling wordt aangehaald als: Aanwijzingsregeling luchtvaartterrein Sint Eustatius.

Deze regeling zal met de toelichting en bijlagen in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*

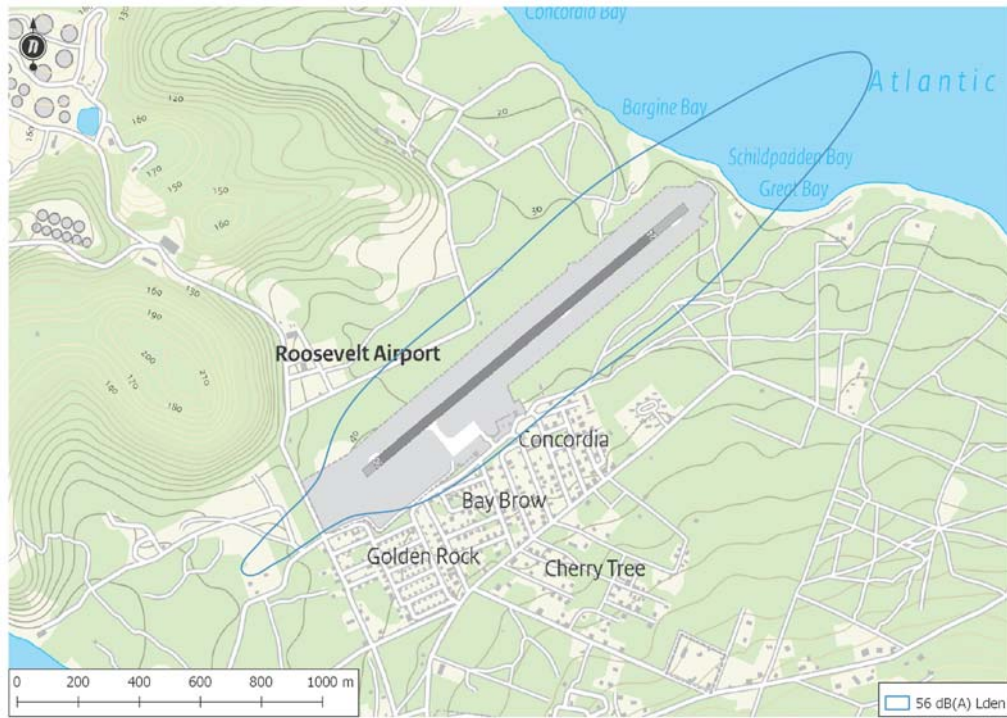
## BIJLAGE 1 BEHORENDE BIJ ARTIKEL 1

Kaart met luchtvaartterrein en indeling



## BIJLAGE 2 BEHORENDE BIJ ARTIKEL 4

Kaart met aanduiding geluidszone





## TOELICHTING

Met de onderhavige aanwijzingsregeling wordt op Sint Eustatius F.D. Roosevelt Airport aangewezen als luchthaventerrein. Daarbij worden regels gesteld ten aanzien van de hoeveelheid geluid die rond de luchthaven ten hoogste is toegestaan.

### Achtergrond

Tot 2010 waren de luchthavens van Bonaire, Saba en Sint Eustatius aangewezen in een aanwijzingsregeling uit 1988. Sinds 10 oktober 2010 zijn Bonaire, Saba en Sint Eustatius openbare lichamen in de zin van artikel 134 van de Grondwet. Bij de bestuurlijke hervormingen in 2010 is de Luchtvaartwet BES van kracht geworden en is op basis van die wet voor de luchthavens van Bonaire, Saba en Sint Eustatius de Regeling heraanwijzing van luchtvaartterreinen BES vastgesteld. De Luchtvaartwet BES schrijft opname van een geluidszone per luchtvaartterrein voor. In de heraanwijzing uit 2010 waren nog geen geluidszones opgenomen.

### Doel en kader

Met het vaststellen van de aanwijzingsregeling onder de Luchtvaartwet BES beoogt het bevoegd gezag onder andere de omgeving van een luchtvaartterrein te beschermen tegen overmatige geluidsbelasting als gevolg van opstijgende en landende luchtvaartuigen. De bescherming van de omgeving vindt plaats via de vast te stellen geluidszone rond het luchtvaartterrein. De geluidszone is opgenomen in deze aanwijzing.

Met het oog op toekomstige verdergaande wetgevingsharmonisering is zowel in het Besluit geluidsbelasting luchtvaartterreinen BES als in de onderhavige aanwijzingsregeling waar mogelijk aangesloten bij het stelsel van gebruiksregulering voor overige burgerluchthavens dat momenteel in het Europese deel van Nederland geldt op basis van de Wet luchtvaart en het Besluit burgerluchthavens. Concreet betekent dit dat de grenswaarde wordt uitgedrukt in een  $L_{den}$ -waarde. In de toelichting bij het Besluit burgerluchthavens is de keuze voor de toepassing van de dosismaat  $L_{den}$  uitvoerig toegelicht. Ook de ruimtelijke beperking binnen de geluidszone is afgeleid van de beperkingen die op basis van het Besluit burgerluchthavens gelden in de nabijheid van de overige burgerluchthavens in het Europese deel van Nederland.

### Geluidszone

De Luchtvaartwet BES schrijft voor dat bij aanwijzing van het luchtvaartterrein een geluidszone rond het luchtvaartterrein wordt vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen een vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden. De Luchtvaartwet BES schrijft voor dat de hoogte van de grenswaarde bij algemene maatregel van bestuur wordt vastgesteld. Daarbij schrijft de wet voor dat bij algemene maatregel van bestuur eveneens wordt vastgesteld de maximale waarde van geluidsbelasting boven deze grenswaarde ter bepaling van de toelaatbaarheid van bepaalde bestemmingen.

Bij algemene maatregel van bestuur is de grenswaarde voor de toegelaten geluidsbelasting vastgesteld op 56 dB(A)  $L_{den}$ . De maximale waarde van geluidsbelasting, ter bepaling van de toelaatbaarheid van bepaalde bestemmingen is vastgesteld op 70 dB(A)  $L_{den}$ .

De ligging van de geluidszone wordt bepaald met behulp van rekenvoorschriften die de minister op grond van de Luchtvaartwet BES in overleg met het betrokken Bestuurscollege heeft vastgesteld. Voor Bonaire, Sint Eustatius en Saba zijn deze regels vastgesteld in de Regeling geluidsbelasting luchtvaartterreinen BES. Overeenkomstig deze regels zijn de geluidszones berekend voor het luchthaventerrein F.D. Roosevelt Airport.

De 56  $L_{den}$ -contour is weergegeven op de kaart in bijlage 2 bij deze regeling. De 70  $L_{den}$ -contour staat niet afgebeeld omdat die contour bij de gecalculerde groei nergens buiten de grenzen van het luchtvaartterrein reikt; op grond van het stelsel van de Luchtvaartwet BES is in opname van de 70  $L_{den}$ -contour enkel voorzien voor zover deze het luchtvaartterrein te buiten gaat.

### Openingstijden

In de onderhavige aanwijzingsregeling is geregeld dat het luchthaventerrein voor het luchthavenluchtverkeer geopend is van 6.00 uur tot 22.00 uur plaatselijke tijd.





Daarnaast is geregeld wanneer buiten de openingstijden toch gebruik van het luchthaventerrein gemaakt mag worden. Dit geldt bijvoorbeeld voor vliegtuigen in nood of ingevallen van medische spoed. Tevens is geregeld dat na sluitingstijd (22.00 uur) nog gedurende een uur (tot 23.00 uur) onder voorwaarden gestart of geland mag worden. Met deze zogenoemde extensieregeling wordt beoogd dat landend verkeer bij uitzondering nog gebruik mag maken van het luchthaventerrein als op de laatste luchthaven van vertrek dan wel gedurende de uitvoering van de laatste vlucht vanaf die luchthaven sprake is van onverwacht vertragende omstandigheden. Bovendien worden de voorwaarden waaronder voor landend verkeer van de extensieregeling gebruik kan worden gemaakt, limitatief opgesomd. Tenslotte wordt geregeld dat een luchtvaartuig alleen in uitzonderlijke gevallen tussen 22.00.00 uur en 23.00 mag starten vanaf het luchthaventerrein, als voor vertrek sprake is van de benoemde onverwachte vertragende omstandigheden op het terrein.

### **Bestuurlijke afstemming**

De Luchtvaartwet BES dateert van 2010, maar niet eerder is voor Bonaire, Saba en Sint Eustatius de systematiek van een geluidszone toegepast. In 2012 en 2013 heeft over de in te voeren systematiek en consequenties intensieve voorlichting en afstemming plaatsgevonden met het bestuurscollege van Sint Eustatius.

In samenspraak met de luchthavenbeheerder en het Bestuurscollege is in 2015 een verkeersprognose 2027 bepaald op basis waarvan de 56 en 70 dB(A)  $L_{den}$  geluidscontouren van deze aanwijzingsregeling zijn bepaald.

Inzet bij het bepalen van de verkeersomvang en -samenstelling en het vaststellen van de geluidszone is een optimaal evenwicht tussen de groeiomgankelijkheden van de luchthaven enerzijds – met name ingegeven door de wens om meer bezoekers aan te trekken en te accommoderen met het oog op de noodzakelijke economische ontwikkeling van het eiland – en anderzijds een acceptabel niveau van hinder voor de omgeving van de luchthaven.

### **Handhaving**

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is belast met de handhaving van de grenswaarde die in deze aanwijzingsregeling is vastgesteld. De ILT zal periodiek controleren of de geluidsproductie van het gerealiseerde en geplande gebruik van de luchthaven niet de vastgestelde grenswaarde van 56 dB(A)  $L_{den}$  per jaar overschrijdt. Het gaat aldus om de geluidsproductie per gebruiksjaar, dat ingevolge de aanwijzingsregeling loopt van 1 november tot en met 31 oktober. Hiervoor is gekozen om het gebruiksjaar aan te laten sluiten op de jaarcyclus die wereldwijd gebruikt wordt in de luchtvaartsector.

Op grond van de Luchtvaartwet BES is de ILT bevoegd om voor zover dat voor de vervulling van zijn taak redelijkerwijs noodzakelijk is, alle inlichtingen te vragen, inzage te verlangen in gegevens en plaatsen te betreden. Een ieder is op grond van de wet verplicht om hieraan medewerking te verlenen.

### **Administratieve lasten**

Aan de onderhavige regeling zijn als zodanig geen extra administratieve lasten verbonden, met name omdat het registreren en beschikbaar stellen van verkeersdata ook door andere regelgeving en voor andere doeleinden is voorgeschreven. Het eigenstandig monitoren en bewaken van de geluidszone is wellicht een beperkte extra last. Daar staat tegenover dat een rekenmodule voor geautomatiseerde berekening van de geluidszones (de zogenaamde  $L_{den}$ -tool) door het rijk ter beschikking wordt gesteld.

Deze regeling heeft geen bedrijfseffecten.

### **HUF-toets en consultatie**

De Regeling geluidsbelasting luchtvaartterreinen BES en de aanwijzingsregelingen zijn voor een handhavings- en uitvoerings- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) voorgelegd aan de ILT. De ILT heeft ten aanzien van de aanwijzingsregelingen enkele opmerkingen gemaakt met betrekking tot de handhaving. Zo wordt voorgesteld om met betrekking tot de handhaving van de geluidscontour en de handhaving van het gebruik van de extensiebepaling vast te leggen welke gegevens concreet moeten worden aangeleverd, hoe die gegevens tot stand moeten komen en wanneer die gegevens aan de ILT moeten worden geleverd. In dit kader wordt gewezen op artikel 62, vierde lid, van de Luchtvaartwet BES, waar is bepaald dat de inspectie bevoegd is alle inlichtingen te vragen die noodzakelijk worden geacht voor de vervulling van hun taak. Tevens wordt voorgesteld om in de regelgeving vast te leggen



---

hoe bestuursrechtelijk moet worden opgetreden bij de constatering van een overtreding. In dit kader wordt gewezen op artikel 62, eerste lid, van de Luchtvaartwet BES, waar is bepaald dat de Inspectie bevoegd is om (...) *te doen beletten, te verrichten, te doen verrichten, in de vorige toestand te herstellen of te doen herstellen, hetgeen in strijd met het bij of krachtens deze wet bepaalde is of wordt gemaakt of gesteld, ondernomen of nagelaten*. Tevens is bepaald dat aan een dergelijke maatregel een waarschuwing vooraf dient te gaan. De ILT kan gelet op het hiervoor genoemde artikel de maatregelen nemen die zij nodig acht.

### **Inwerkingtreding**

Met de inwerkingtreding van deze regeling wordt aangesloten bij het systeem van vaste veranderingen.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*