

# Besluit gebruiksbeperkingen Rotterdam Airport

VW

25 oktober 1999/Nr. DGRLD/IJBZIL  
99.210530

Directoraat-generaal Rijksluchtvaart-  
dienst

De Minister van Verkeer en  
Waterstaat,  
Handelende in overeenstemming met  
de Minister van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;  
Gelezen het verzoek van 31 maart  
1998 van Amsterdam Airport Schiphol  
(AAS), mede namens het Gemeente-  
bestuur van Rotterdam, tot Aanwijzing  
van het Luchtvaartterrein Rotterdam  
Airport;  
Gelet op artikel 4, en mede gelet op  
artikel 2, van het Besluit van 21 mei  
1981, houdende enige regels ter  
beperking van de geluidhinder door  
luchtvaartuigen (Stb. 1981, 343);

Besluit:

## Artikel 1

In dit besluit wordt verstaan onder:

- a. het luchtvaartterrein: het luchtvaart-  
terrein Rotterdam Airport;
- b. vlucht: de verplaatsing van het  
luchtvaartuig gedurende het tijdsver-  
loop dat het in beweging komt met de  
bedoeling om op te stijgen, tot het  
ogenblik dat het weer tot volledige  
stilstand is gekomen na de landing;
- c. geregelde vlucht: een vlucht in een  
reeks van verkeersvluchten, waaraan  
het publiek kan deelnemen en welke  
worden uitgevoerd ten behoeve van  
het verkeer tussen twee of meer plaat-  
sen, hetzij in overeenstemming met  
een gepubliceerde dienstregeling, het-  
zij met een zodanige regelmaat of fre-  
quentie dat zij een duidelijk herkenba-  
re systematische reeks vormen;
- d. regeringsvlucht: vluchten ten behoe-  
ve van het Koninklijk Huis, Ministers,  
Staatssecretarissen en vluchten in  
opdracht van of op uitnodiging van  
dezen;
- e. positievlucht: een vlucht zonder  
lading naar een luchthaven om vanuit  
die luchthaven de vlucht uit te voeren  
met lading;
- f. havenmeester: een persoon, in dienst  
van de exploitant van een luchtvaart-  
terrein, belast met de dagelijkse uit-  
voering van het toezicht op het lucht-

vaartterrein en in bijzonder met het  
toezicht op de veiligheid en de goede  
orde daarop;

- g. slot: de in een dienstregeling opge-  
nomen aankomst- of vertrektijd die op  
een bepaalde datum beschikbaar is  
voor een vliegtuigbeweging dan wel  
hieraan is toegewezen, op een lucht-  
haven die volgens de bepalingen van  
de 'slots-verordening' (Verordening  
(EG) nr. 95/93 van de Raad van de  
Europese Unie van 18 januari 1993  
betreffende gemeenschappelijke  
regels voor de toewijzing van 'slots' op  
communaux luchthavens) is  
gecoördineerd;
- h. ATC-slot (Air Traffic Control-slot):  
een door de luchtverkeersleiding opge-  
geven CTOT (Calculated Take-Off  
Time). Dit is een nominale tijd met een  
tolerantie van 5 minuten voor tot 10  
minuten na het opgegeven slot-tijd-  
stip;
- i. het Verdrag: het Verdrag inzake de  
internationale burgerluchtvaart  
(Verdrag van Chicago, Trb. 1973, 109);
- j. Annex 16: Boekdeel I, Deel 2, van  
Bijlage 16 bij het Verdrag;
- k. EPN dB: de eenheid, zoals gedefi-  
nieerd in bijlage 16 bij het Verdrag,  
van de EPNL (Effective perceived noise  
level);
- l. MTOW (Maximum take-off weight):  
maximum gecertificeerd startgewicht;
- m. hoofdstuk 2-vliegtuigen: luchtvaart-  
uigen waaromtrent door het bevoegd  
gezag een verklaring is afgegeven dat  
zij geluidgecertificeerd zijn overeen-  
komstig bepalingen en voorschriften,  
welke ten minste gelijk zijn aan ICAO  
Annex 16, Boekdeel I, deel 2, hoofd-  
stuk 2, paragraaf 2.4.1;
- n. hoofdstuk 3-vliegtuigen: luchtvaart-  
uigen waaromtrent door het bevoegd  
gezag een verklaring is afgegeven dat  
zij geluidgecertificeerd zijn overeen-  
komstig bepalingen en voorschriften,  
welke ten minste gelijk zijn aan ICAO  
Annex 16, Boekdeel I, deel 2, hoofd-  
stuk 3, paragraaf 3.4.

## Artikel 2

Het opstijgen of landen op het lucht-  
vaartterrein is tussen 18.00 en 08.00  
uur plaatselijke tijd verboden voor:

- a. hoofdstuk 2-vliegtuigen,
- b. hoofdstuk 3-vliegtuigen waarvan

het verschil tussen de som van de  
gecertificeerde geluidsniveaus en de  
som van de hoofdstuk 3 limietwaarden  
minder dan 5 EPN dB is, welke zijn ver-  
meld op de lijst zoals opgenomen in de  
bijlage bij dit besluit.

## Artikel 3

1. Het bepaalde in artikel 2 is niet van  
toepassing op:

- a. luchtvaartuigen die in nood verke-  
ren of ten behoeve van reddingsacties  
of hulpverlening zijn of worden inge-  
zet;
- b. vluchten waarbij sprake is van tech-  
nische storingen of bijzondere meteo-  
rologische condities die zonder toela-  
ting op het luchtvaartterrein zouden  
leiden tot ernstige verstoring van de  
dienstregelmaat of de veiligheid van  
het luchtverkeer.

2. De Minister van Verkeer en  
Waterstaat kan ontheffing verlenen  
van het bepaalde in artikel 2:

- a. voor het uitvoeren van landingen  
tussen 18.00 en 19.00 uur plaatselijke  
tijd door geregelde vluchten die vol-  
gens schema eerder dan 18.00 uur  
plaatselijke tijd hadden moeten arrive-  
ren, voor zover sprake is van onver-  
wachte vertragende omstandigheden  
die op het moment van vertrek redelij-  
kerwijs niet voorzien hadden kunnen  
worden, dan wel voor zover sprake is  
van vertragingen veroorzaakt door  
toekenning van ATC-slots;
- b. voor het uitvoeren van starts tussen  
18.00 en 19.00 uur plaatselijke tijd  
door geregelde vluchten die volgens  
schema eerder dan 18.00 uur plaatselij-  
ke tijd hadden moeten vertrekken,  
voor zover sprake is van:  
– een technische storing van het lucht-  
vaartuig, dan wel van de luchtvaart-  
technische gronduitrusting of  
– extreme meteorologische omstandig-  
heden, die een vertraging van de start  
volgens dat schema rechtvaardigen.

## Artikel 4

Het opstijgen of landen op het lucht-  
vaartterrein van luchtvaartuigen, niet  
zijnde hoofdstuk 2-vliegtuigen en  
hoofdstuk 3-vliegtuigen als bedoeld in  
artikel 2 van dit besluit, is verboden  
gedurende de periode tussen 23.00 en  
07.00 uur plaatselijke tijd.

#### *Artikel 5*

1. Het bepaalde in artikel 4 is niet van toepassing op:

a. luchtvaartuigen die in nood verkeren of ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening zijn of worden ingezet;

b. vluchten waarbij sprake is van technische storingen of bijzondere meteorologische condities die zonder toelating op het luchtvaartterrein zouden leiden tot ernstige verstoring van de dienstregelmaat of de veiligheid van het luchtverkeer;

c. luchtvaartuigen indien deze worden gebruikt ten behoeve van de Politie Luchtvaartdienst en de Kustwacht.

2. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan ontheffing verlenen van het bepaalde in artikel 4:

a. voor het uitvoeren van landingen tussen 23.00 en 24.00 uur plaatselijke tijd door geregelde vluchten die volgens schema eerder dan 23.00 uur plaatselijke tijd hadden moeten arriveren, voor zover sprake is van onverwachte vertragende omstandigheden die op het moment van vertrek redelijkerwijs niet voorzien hadden kunnen worden, dan wel voor zover sprake is van vertragingen veroorzaakt door toekenning van ATC-slots;

b. voor het uitvoeren van starts tussen 23.00 en 24.00 uur plaatselijke tijd door geregelde vluchten die volgens schema eerder dan 23.00 uur plaatselijke tijd hadden moeten vertrekken, voor zover sprake is van:

– een technische storing van het luchtvaartuig, danwel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting of

– extreme meteorologische omstandigheden, die een vertraging van de start volgens dat schema rechtvaardigen;

c. voor spoedeisende vluchten voor transporten van zieken, gewonden, organen en medische hulpmiddelen;

d. voor regeringsvluchten ten behoeve van personenvervoer;

e. voor positievluchten waarvan de landing na 06.00 uur op het luchtvaartterrein plaatsvindt;

f. voor zakelijke vluchten met vliegtuigen ten behoeve van personenvervoer met ten hoogste 20 passagierszitplaatsen en een MTOW tot 43 ton;

g. indien de Burgemeester van de gemeente Rotterdam op grond van omstandigheden de openbare orde en veiligheid betreffende om ontheffing heeft verzocht.

#### *Artikel 6*

1. Van iedere start of landing als bedoeld in artikel 3, eerste lid, en artikel 5, eerste lid, wordt door de havenmeester onverwijld rapport opgemaakt, dat binnen 14 dagen na de betreffende start of landing aan de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst wordt gezonden.

2. Aan de havenmeester wordt mandaat verleend om namens de Minister van Verkeer en Waterstaat ontheffing te verlenen als bedoeld in artikel 3, tweede lid en artikel 5, tweede lid, onderdeel a, tot en met f.

De havenmeester rapporteert binnen 14 dagen na het verstrijken van iedere maand over de in die maand verleende ontheffingen aan de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst.

#### *Artikel 7*

De beschikking van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 26 oktober 1973, nr. Jur/L 25771, tot beperking nachtvliegen op Rotterdam (Stb.1973, 576) wordt ingetrokken.

#### *Artikel 8*

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 november 1999.

#### *Artikel 9*

Een jaar na de inwerkingtreding van dit besluit, dan wel zoveel eerder als de Minister wenselijk acht, evalueert de Minister de doelmatigheid en de doeltreffendheid van dit besluit. De uitkomst van deze evaluatie kan aanleiding zijn om het besluit te wijzigen.

#### *Artikel 10*

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit gebruiksbeperkingen Rotterdam Airport.

Dit besluit zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos.*

#### **Bezwaar**

Tegen dit besluit kunnen belanghebbenden op grond van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekendgemaakt, een bezwaarschrift, gericht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, indienen bij:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat  
Besluit gebruiksbeperkingen  
Rotterdam Airport

Kneuterdijk 6

2514 EN Den Haag

Het bezwaarschrift dient te worden ondertekend en moet tenminste bevatten:

a. de naam en het adres van de indiener;

b. de dagtekening;

c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht;

d. de gronden van het bezwaar.

Indien onverwijld spoed dat vereist, is het mogelijk een voorlopige voorziening te vragen bij de President van de rechtbank die bevoegd is. In dat geval is griffierecht verschuldigd.

Voorwaarde is dat een bezwaarschrift is ingediend.

Dit besluit zal in de Staatscourant worden gepubliceerd. Een afschrift van dit besluit met de toelichting en de bijlage wordt ter inzage gelegd op de volgende locaties en kan gedurende de reguliere openingstijden worden ingezien bij:

– de gemeentehuizen van Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs, Rotterdam en Schiedam;

– de secretarieën van de deelgemeenten Hilligersberg-Schiebroek en Overschie;

– de hoofdvestigingen van de openbare bibliotheken in bovengenoemde (deel)gemeenten;

– het provinciehuis van de Provincie Zuid-Holland in Den Haag;

– de informatiebalie van Rotterdam Airport op de luchthaven;

– het Informatie- en

Documentatiecentrum van het

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

(Plesmanweg 1-6) en in het Bibliotheek & Informatiecentrum van het

Ministerie van Volkshuisvesting,

Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (Rijnstraat 8), beide in Den Haag.

#### **Toelichting**

##### **Inleiding**

Met het onderhavige besluit, dat is gebaseerd op artikel 4 en mede op artikel 2 van het Besluit van 21 mei 1981 houdende enige regels ter beperking van de geluidhinder door luchtvaartuigen (Stb. 1981, 343, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 17 oktober 1991, Stb. 1991, 528), wordt het luchtvaartterrein Rotterdam Airport gedurende de periode van 23.00 uur tot

07.00 uur plaatselijke tijd gesloten voor vrijwel alle luchtverkeer. Daarnaast wordt het luchtvaartterrein voor een bepaald segment luchtverkeer (hoofdstuk 2-vliegtuigen en meest lawaaiige hoofdstuk 3-vliegtuigen) gedurende de periode van 18.00 uur tot 08.00 uur gesloten. Doel van deze maatregelen is het beperken van de (nachtelijke) geluidhinder rond het luchtvaartterrein Rotterdam Airport.

### Achtergronden

Bij brief van 31 maart 1998 heeft Amsterdam Airport Schiphol (AAS) als exploitant van het luchtvaartterrein Rotterdam Airport, mede namens het gemeentebestuur van Rotterdam, het verzoek gedaan tot – wijziging van de – aanwijzing van het luchtvaartterrein Rotterdam Airport, conform het profiel van een zakenluchthaven. Tevens is het bevoegd gezag – de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer – gevraagd om voortvlopend op de – wijziging van de – aanwijzing reeds een aantal maatregelen te treffen die deel uitmaken van het aanwijzingsverzoek. Daartoe is het onderhavige besluit in procedure gebracht.

De maatregelen betreffen een geclausuleerde nachtelijke sluiting van Rotterdam Airport voor alle luchtverkeer tussen 23.00 en 07.00 uur, alsmede een geclausuleerd verbod voor vluchten met lawaaiige vliegtuigen (hoofdstuk 2-vliegtuigen en de onderkant hoofdstuk 3-vliegtuigen) tussen 18.00 en 08.00 uur. De gevraagde maatregelen zijn het gevolg van het gekozen zakelijke profiel van Rotterdam Airport. Op basis van het zakelijke profiel zullen er voornamelijk dagrandvluchten op Europese bestemmingen plaatsvinden en is de noodzaak voor structureel verkeer gedurende de nacht niet meer aanwezig.

Voor Rotterdam Airport is nog geen geluidszone vastgesteld welke kan worden gehandhaafd. In het verzoek tot – wijziging van de – aanwijzing van het luchtvaartterrein Rotterdam Airport is een voorstel opgenomen voor de zogenaamde 35 Ke-zone. In dat voorstel is voor de berekening van de zone rekening gehouden met 300 incidentele nachtvluchten met vliegtuigen zwaarder dan 6 ton en 100 voor het kleine verkeer. In het nieuwe aanwijzingsbesluit zal de definitieve zone worden vastgesteld, maar naar kan

worden aangenomen zal de vast te stellen zone in ieder geval niet ruimer zijn dan de exploitant zelf als noodzakelijk heeft aangemerkt. Die ontwerpzone van de exploitant geldt dan ook voor de tussenperiode tot het nieuwe aanwijzingsbesluit als de maximaal aanvaardbare hoeveelheid geluid.

De onderhavige gebruiksbeperkingen zijn er op gericht te voorkomen dat de voorgestelde 35 Ke-zone wordt overschreden. Daarmee kan worden bewerkstelligd dat de omwonenden van Rotterdam Airport worden beschermd tegen (een toename van) geluidhinder van nachtelijk luchtverkeer van het luchtvaartterrein.

Met betrekking tot de strafbaarstelling is het onderhavige besluit gebaseerd op artikel 4 van het Besluit van 21 mei 1981. Om die reden is de strafbepaling van artikel 6, eerste lid, onder b van genoemd Besluit van toepassing. Dat betekent dat overtreding van de artikelen 2 en 4 van het onderhavige Besluit gebruiksbeperkingen Rotterdam Airport een strafbaar feit oplevert.

### Artikelsgewijze toelichting

#### Artikel 1

*Onderdeel k:* EPN dB is de maat die het effect aangeeft dat geluid heeft op de mens. Hierin is verdisconteerd de intensiteit, de frequentie, het karakter en de duur, en de reactie van het menselijk oor op geluid.

*Onderdelen m en n:* In de hoofdstukken van Annex 16 bij het Verdrag van Chicago staan de internationaal overeengekomen eisen en meetvoorschriften voor geluidscertificatie van vliegtuigen.

#### Artikel 2

*Onderdeel a:* Deze categorie vliegtuigen zal met ingang van 1 april 2002 van luchthavens binnen de Europese Unie verdwenen zijn. Dit als gevolg van het uitfaseringstraject dat vastgelegd is in de richtlijn nr. 92/14 van de Raad van de Europese Unie van 2 maart 1992 (pBEG L 76/21) tot beperking van de exploitatie van de vliegtuigen van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, Boekdeel I, deel 2, hoofdstuk 2. *Onderdeel b:* Onder het verbod voor hoofdstuk 3-vliegtuigen worden de vliegtuigen verstaan waarvan de marge tussen de som van de geluidniveaus en de som van de hoofdstuk 3

limietwaarden kleiner is dan 5 EPN dB. Eén van de luchtwaardigheidseisen die aan vliegtuigen gesteld worden, zijn de geluidseisen. Deze geluidseisen zijn beschreven in ICAO Annex 16 (Annex to the convention on international civil aviation). Voor oudere vliegtuigen zijn deze beschreven in Hoofdstuk 2 van Annex 16 en voor de huidige vliegtuigen in Hoofdstuk 3 van deze Annex 16. Indien een vliegtuig een Nederlandse registratie wil krijgen, dan moet het voldoen aan de luchtwaardigheidseisen, en dus ook aan de geluidseisen.

In Annex 16 is de meetmethode vastgelegd volgens welke het geluidsniveau van een vliegtuig bepaald moet worden. Er zijn drie karakteristieke punten aangegeven, die maatgevend zijn voor de geluidsproductie van het vliegtuig. Deze punten zijn het punt waar het vliegtuig tijdens de start gemeten wordt, het punt waarin het vliegtuig tijdens de nadering gemeten wordt en als laatste het punt ter zijde van de vliegbaan.

Voor ieder van deze drie punten is een maximum geluidsniveau vastgesteld (afhankelijk van het gewicht van het vliegtuig), de limietwaarde. Het werkelijke geluidsniveau van een vliegtuig moet dus lager (of maximaal gelijk zijn aan) deze limietwaarde. Indien hieraan voldaan wordt, dan wordt een vliegtuig gecertificeerd volgens deze werkelijke geluidsniveaus, waarbij deze gemeten geluidsniveaus (in de drie punten) de certificatie-niveaus zijn geworden.

Als gesproken wordt over de som van de limietwaarde, dan wordt bedoeld de optelsom van de drie maximale geluidsniveaus (voor dat specifieke vliegtuig). Als gesproken wordt over de som van de certificatie-niveaus, dan wordt bedoeld de optelsom van de drie certificatie-niveaus (voor dat specifieke vliegtuig). In dit artikel onderdeel b wordt aangegeven dat de som van de certificatie-niveaus 5 dB lager moet zijn dan de som van de limieten (waarmee je dus impliciet de limieten aanscherpt, de som met 5 dB en de individuele limietwaarden met gemiddeld 1,67 dB).

De grens is bij -5 EPN dB gelegd omdat, naast het feit dat een groot aantal wide-body vliegtuigen hieronder vallen, hierin het onderscheid is gelegen tussen de 'echte' hoofdstuk 3-vliegtuigen en de hoofdstuk 3-vliegtuigen die oorspronkelijk hoofdstuk 2-

vliegtuigen waren maar zijn gehushkit (gemodificeerd).

### Artikel 3

Er kunnen zich in de praktijk situaties voordoen waarbij bijzondere omstandigheden het noodzakelijk maken dat van de nachtelijke sluitingstijden wordt afgeweken. Daartoe is in dit artikel een aantal uitzonderings- en ontheffingsbepalingen opgenomen.

#### Eerste lid

*onderdeel a:* onder noodgevallen worden verstaan die gevallen die de veiligheid van het luchtverkeer, dan wel de veiligheid op de grond in gevaar brengen.

*onderdeel b:* doel van deze uitzondering is dat Rotterdam Airport op dezelfde wijze als voorheen in het navigatieplan kan worden aangegeven en worden gebruikt als uitwijkhaven in de zin van artikel 3 van de Regelen ten aanzien van de voorbereiding en uitvoering van verkeersvluchten, met uitzondering van rondvluchten (Stcrt. 1998, 60 en 1998, 156), JAR OPS 1 onder 1.295 voor luchtvaart-maatschappijen uit JAA landen en ICAO Annex 6, part 1 (onder 4.3.6.) voor luchtvaartmaatschappijen uit niet-JAA landen. In de praktijk gaat het hier om een zeer beperkt aantal uitwijkers per jaar (in 1998: 15). Met deze uitzondering wordt derhalve beoogd de bestaande praktijk ten aanzien van uitwijkers te continueren. Het is echter niet de bedoeling dat door toepassing van deze bepaling eventuele gebruiksbeperkingen die worden opgelegd aan luchthaven Schiphol worden omzeild.

#### Tweede lid

*onderdeel a en b:* geregelde vluchten die volgens schema tijdig zouden arriveren mogen tot maximaal één uur na sluitingstijd nog landen op Rotterdam Airport voor zover de vertraging is veroorzaakt door toekenning van ATC-slots, dan wel door onverwachte omstandigheden tijdens de vlucht.

Starts kunnen in de onder onderdeel b genoemde omstandigheden nog tot één uur na sluitingstijd van het luchtvaartterrein plaatsvinden.

### Artikel 5

Er kunnen zich in de praktijk situaties voordoen waarbij bijzondere omstandigheden het noodzakelijk maken dat van de nachtelijke sluitingstijden wordt afgeweken. Daartoe is in dit artikel een aantal uitzonderings- en ontheffingsbepalingen opgenomen.

#### Eerste lid

*onderdeel a en b:* voor de toelichting wordt verwezen naar de toelichting onder artikel 3.

#### Tweede lid

*onderdeel a en b:* voor de toelichting wordt verwezen naar de toelichting onder artikel 3.

*onderdeel f:* in overleg met de luchthaven is het begrip 'zakelijke vluchten' uit het verzoek tot – wijziging van de – aanwijzing nader gepreciseerd. Dit om misverstanden over de toepassing van deze ontheffingsbepaling te voorkomen. De ontheffingsbepaling heeft betrekking op zowel intercontinentale als continentale vluchten ten behoeve van het in de Rotterdams-Haagse regio gevestigde bedrijfsleven. Ten behoeve van de handhaafbaarheid van het besluit is deze ontheffingsbepaling gekoppeld aan een bepaald type vliegtuig, te weten 'zakenjets' met maximaal 20 passagierszitplaatsen en een MTOW tot 43 ton. Zakelijke spoedvluchten met passagiersvliegtuigen voor het vervoer van kleine pakketjes (bijv. computeronderdelen) vallen onder de omschrijving in artikel 5, tweede lid, onderdeel f. De uitwerking van deze ontheffingsbepaling wordt in de aangekondigde evaluatie nader bekeken. Hierbij zullen de gekozen vliegtuig-typing en de relatie met het Rotterdams-Haagse bedrijfsleven in beschouwing worden genomen.

*onderdeel g:* de Burgemeester van de gemeente Rotterdam kan de Minister van Verkeer en Waterstaat verzoeken ontheffing te verlenen van het bepaalde in artikel 4 voor de naar zijn oordeel uit het oogpunt van openbare orde en veiligheid noodzakelijke vluchten. Hierbij kan onder andere gedacht worden aan vluchten ten behoeve van het vervoer van voetbalsupporters tijdens het Europees Kampioenschap voetballen in 2000.

### Artikel 6

De havenmeester van het luchtvaartterrein is gemandateerd om namens de Minister van Verkeer en Waterstaat op basis van de in artikel 3, tweede lid, en artikel 5, tweede lid, onderdeel a tot en met f, genoemde gronden ontheffing te verlenen van het bepaalde in de artikelen 2 en 4 van het besluit. Bij verlening van een ontheffing zal de havenmeester veelal feitelijk moeilijk kunnen beoordelen of een vlucht onder een van de ontheffingsbepalingen valt. Bij deze beoordeling mag de

havenmeester afgaan op hetgeen terzake door de gezagvoerder van het luchtvaartuig wordt aangegeven. Van de gezagvoerder zal worden verlangd dat schriftelijk wordt aangegeven op welke basis van het luchtvaartterrein gebruik is/wordt gemaakt.

Steekproefsgewijs en bij vermoeden van onterecht gebruik van de uitzonderings- en ontheffingsbepalingen dient de havenmeester controles uit te oefenen. Bij constatering van onterecht gebruik rapporteert de havenmeester hierover onverwijld aan de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst. Daarna is strafrechtelijke of bestuursrechtelijke handhaving mogelijk. Notoir misbruik, of een ongewenste doorwerking van een bepaalde uitzonderings- of ontheffingsbepaling kan leiden tot aanpassing dan wel verwijdering van de betreffende bepaling. Naast rapportage omtrent onterecht gebruik van de uitzonderings- en ontheffingsbepalingen, rapporteert de havenmeester maandelijks aan de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst over de verleende ontheffingen. In deze rapportage wordt aangegeven op welke datum en op welk tijdstip een start of landing heeft plaatsgevonden, door welke luchtvaartmaatschappij de start of landing is uitgevoerd en om welke reden. Tevens wordt aangegeven het type vliegtuig waarmee de vlucht is uitgevoerd, op grond van welke ontheffingsbepaling en in geval van een ontheffing op basis van het bepaalde in artikel 5, tweede lid, onder f, de relatie met de Rotterdams-Haagse regio. Afschrift van deze rapportage wordt gezonden aan de exploitant van het luchtvaartterrein, de voorzitter van de Commissie-28 en de Minister van VROM.

### Artikel 9

De toepassing van dit besluit zal, een jaar nadat deze in werking is getreden, of zoveel eerder als de Minister dit wenselijk acht, worden geëvalueerd. In deze evaluatie zal in het bijzonder worden gekeken naar de doorwerking van de in het besluit opgenomen uitzonderings- en ontheffingsbepalingen. Daarbij zal niet alleen worden bezien of het besluit naar de letter goed wordt toegepast. Ook wordt geëvalueerd of de doorwerking van het besluit aansluit bij het beoogde doel ervan: het beperken van de nachtelijke geluidhinder rond het luchtvaartter-

---

rein. Ten behoeve van deze evaluatie zal onder andere worden geregistreerd hoeveel vliegbewegingen er op Rotterdam Airport in de avond en nachtelijke periode plaatsvinden, op welk tijdstip dit gebeurt en met welke reden. Tevens wordt aangegeven het type vliegtuig waarmee de vlucht is uitgevoerd, op grond van welke ontheffingsbepaling en in geval van een ontheffing op basis van het bepaalde in artikel 5, tweede lid, onder f, de relatie met de Rotterdams-Haagse regio. Onder meer de uitkomst van deze evaluatie kan aanleiding zijn om het besluit te wijzigen.

#### **Bijlage bij het Besluit gebruiksbeperkingen Rotterdam Airport**

Lijst behorende bij artikel 2, betreffende hoofdstuk 2 vliegtuigen en hoofdstuk 3 vliegtuigen waarvan het verschil tussen de som van de gecertificeerde geluidsniveaus en de som van de hoofdstuk 3 limietwaarden minder dan 5 EPN dB is.

#### **Hoofdstuk 2-vliegtuigen**

---

	Engine type/model
Aerospatiale Caravelle 10/11/12	
Airbus A300 Stage 2/Chapter 2	
BAe1-11 200/400/500	
BAe HS 125-1/3/400/600/700	
Boeing 707/720 Stage 2/Chapter 2	
Boeing 727-100/200 Stage 2/Chapter2	
Boeing 737-100/200 Stage 2/Chapter 2	
Boeing 747-100/200/300 Stage 2/Chapter 2	
Dassault Breguet Falcon 20	CF700-20-2
Fokker F28	
Gulfstream G-II/G-III	
Ilyushin IL-62M stage 2/chapter 2	
Ilyushin IL-86	
Learjet 23/24/25/28/29	
Lockheed L-1329 Jetstar	
McDonnell Douglas DC-8-50/60 series	
McDonnell Douglas DC-9-10/30/40/50 Stage 2/Chapter 2	
McDonnell Douglas DC-10-10/30/40 Stage2/Chapter 2	
Sabreliner 40/60/75/80	
Tupolev-154M Stage 2/Chapter 2	
Tupolev-134	
Tupolev-154	
Yakovlev YAK-40	

---

---

**Hoofdstuk 3-vliegtuigen waarvan het verschil tussen de som van de gecertificeerde geluidsniveaus en de som van de hoofdstuk 3 limietwaarden minder dan 5 EPN dB is**

---

	Engine type/model
Airbus A300 Stage 3/Chapter 3:	
* A300B2-1C	CF6-50C
* A300B4-103	CF6-50-C2
* A300B4-120	JT9D-59A
* A300B4-203	CF6-50-C2
Antonov AN-124	
Boeing 707/720 with Stage 3 hush-kit	
Boeing 727-100/200 with FEDEX or VALSAN Stage 3 hush-kit	
Boeing 737-100/200 with NORDAM Stage 3 hush-kit	
Boeing 747-100/200/300 Stage 3/Chapter 3 except:	
* B 747-200/300B/C, 'fixed lip' nacelle	CF6-50E
* B747-100/200/300, 300 'R nacelle	JT9D-7R4G2
* B747-100/200/300, 'RRN' nacelle	RB211-524D4
* B747-200/300, 200 'GB' nacelle	CF6-50E/E1/E2
* B747-200	JT9D-70A
* B747-200	CF6-80C2B1
Boeing 747-SP	JT9D-7J
Boeing 767-200/300	JT9D-7R4D/E
Ilyushin IL-62M stage 3/chapter 3	
Ilyushin IL-76T	
Ilyushin IL-96	
McDonnell Douglas DC-8-60 series with Stage 3 (BAC) hushkit	
McDonnell Douglas DC-9-10/30 with Stage (ABS) hush -kit	
Mc Donnell Douglas DC-10-10/30/40, except:	
* DC-10-10	CF6-6K
	CF6-6K2
	CF6-6K2
* DC-10-15	CF6-50C2
* DC-10-30	CF6-50C2
* DC-10-40	JT-9D-20D
Tupolev-154M Stage 3/Chapter 3	
Yakovlev YAK-42	

---