



## Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 27 januari 2021, nr. IENW/BSK-2021/330670, houdende de aanwijzing van Bonaire International Airport

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 Flamingo Airport, gelegen te Kralendijk in het openbare lichaam Bonaire, ten behoeve van Bonaire International Airport N.V., 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 10-28, met een lengte van 3.057 meter en een breedte van 45 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.

### *Paragraaf 3. Slotbepalingen*

#### **Artikel 6**

De Regeling heraanwijzing luchtvaartterreinen BES wordt ingetrokken.



---

#### **Artikel 7**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 april 2022.

#### **Artikel 8**

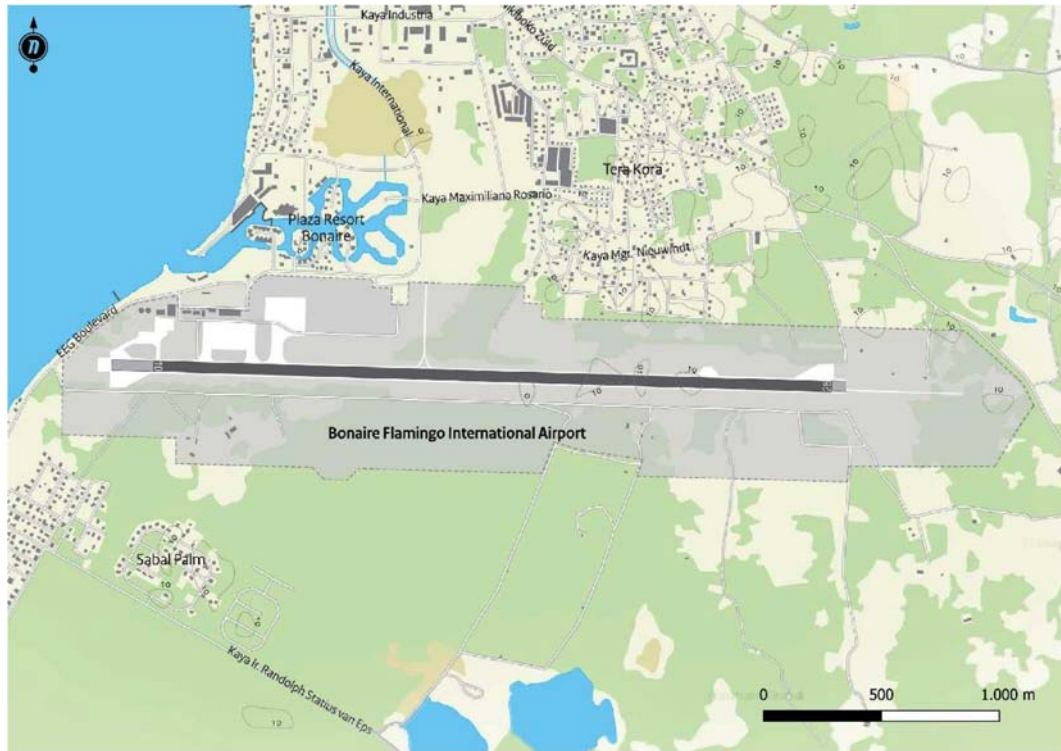
Deze regeling wordt aangehaald als: Aanwijzingsregeling luchtvaartterrein Bonaire.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers*

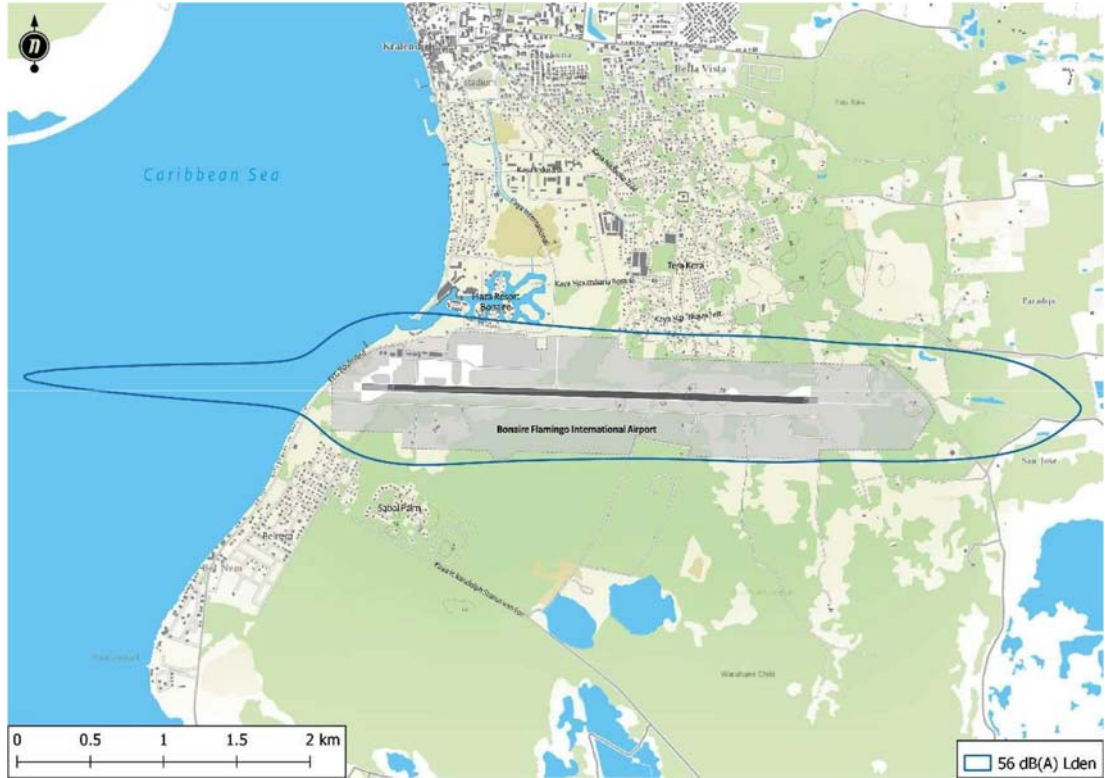
## BIJLAGE 1 BEHORENDE BIJ ARTIKEL 1

Kaart met luchtvaartterrein en indeling



## BIJLAGE 2 BEHORENDE BIJ ARTIKEL 4

Kaart met aanduiding geluidszone





## TOELICHTING

Met de onderhavige aanwijzingsregeling wordt op Bonaire het luchtvaartterrein Flamingo Airport aangewezen. 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 aanwijzingsbesluit 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 gebaseerd op die wet is 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 wordt onder andere beoogd 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 geluidszone rond het luchtvaartterrein. De geluidszone is opgenomen in deze aanwijzing.

Met het oog op de mogelijkheid van 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.<sup>1</sup> 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.

In het Besluit geluidsbelasting luchtvaartterreinen BES 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 bij hetzelfde besluit 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 Flamingo Airport.

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

Op grond van artikel 32 Luchtvaartwet BES is de eilandsraad gehouden, binnen een jaar te rekenen vanaf de dag waarop de aanwijzing van het Luchtvaartterrein is geschied, het als luchtvaartterrein

<sup>1</sup> Staatsblad 2009, 412.



aangewezen terrein met een dienovereenkomstige bestemming op te nemen in het ontwikkelingsplan, bedoeld in artikel 7, eerste lid, van de Wet Ruimtelijke Ontwikkelingsplannen BES.

## Afstemming

De Luchtvaartwet BES dateert van 2010, maar niet eerder is voor Bonaire, Saba of 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 Bonaire.

In samenspraak met de luchthavenbeheerder en het Bestuurscollege is in 2015 een verkeersprognose 2027 bepaald op basis waarvan de 56 en 70 dB(A)  $L_{den}$  geluidszones zijn bepaald. Inzet bij het bepalen van de verkeersomvang en -samenstelling en het vaststellen van de geluidszone is een optimaal evenwicht tussen de groeimogelijkheden 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.

Op 19 december 2019 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) de concept Aanwijzingsregeling Bonaire International Airport formeel ter consultatie voorgelegd aan het Openbaar Lichaam Bonaire (OLB). Bij brief d.d. 16 maart 2020 heeft OLB aan IenW verzocht de geluidsberekeningen uit te voeren op basis van het gebruiksjaar 2019 vanwege de sindsdien gewijzigde samenstelling van de luchtvloot die gebruik maakt van Bonaire International Airport (BIA).

Voorafgaand aan de indiening van de zienswijze was reeds door de directie van BIA aan IenW meegegeven dat er werd gewerkt aan een Masterplan voor BIA en dat mede om die reden berekeningen met geactualiseerde gegevens meer recht zouden doen aan de geactualiseerde prognoses waarmee in dat Masterplan rekening werd gehouden. Bij brief d.d. 24 juni 2020 aan de directie van BIA heeft IenW ingestemd met het verzoek om de geluidscontour van BIA te berekenen met de vlootsamenstelling in het gebruiksjaar 2019.

Vervolgens heeft IenW onderzoeksbureau To70 opdracht gegeven de geluidscontour opnieuw te berekenen op basis van de samenstelling van de vloot in 2019 met als prognosejaar 2030. De doorgerekende geluidszones zijn op 7 september 2020 aan OLB voorgelegd tot vaststelling van de Aanwijzingsregeling.

Voor de berekening van de geluidszone wordt uitgegaan van het jaar 2030, gebaseerd op de vloot in 2019. Verondersteld is dat het grote verkeer met jaarlijks 5% zal toenemen en dat het regionale verkeer, de general aviation en instructievluchten een jaarlijkse groei van 3% in het aantal vliegtuigbewegingen kennen. De routeset die is gehanteerd in de berekening van de geluidscontour is gebaseerd op de standaard AIP-routes (alleen straight in/out). Ook is er rekening gehouden met 10% meteomarge (variëaties in verband met het verschil in weersomstandigheid).

Door de luchthaven is verzocht om in de Aanwijzingsregeling uit te gaan van een prognose voor 2030 op basis van een jaarlijks groei van 12% van het groot internationaal verkeer, in plaats van de genoemde 5%. In het Masterplan BIA wordt van een grotere groei van het luchtverkeer uitgegaan. Voorts acht het OLB een toename van geluid door vliegtuigen geen probleem omdat rekening zou moeten worden gehouden met de afwijkende lokale context. Het vaststellen van de aanwijzingsregeling zou een negatieve impact hebben op de economie van het eiland. IenW is hier niet in meegegaan. De zone met 12% groei komt over de nodige bebouwing te liggen en zal negatieve effecten sorteren op (toekomstige) bouwplannen. Zelfs de zone op basis van 5% jaarlijkse groei van het internationaal verkeer komt dicht in de buurt van het Plaza Resort en over ander bebouwd gebied te liggen. Dit vraagt van het OLB reeds om aanpassingen van het ruimtelijk beleid. Bovendien is in de prognose voor 2030 geen rekening gehouden met de nieuwste typen vliegtuigen. Indien er een versnelde vlootvernieuwing zou plaatsvinden kan dat leiden tot meer verkeer binnen de vergunde ruimte. Tot slot past, gelet op het publieke belang van leefomgevingskwaliteit, zoals neergelegd in de Luchtvaartnota 2020-2050, een jaarlijkse groei van 12% voor het groot internationaal verkeer niet binnen die beleidskaders.

## Handhaving

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van IenW 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. Eenieder 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 Lden-tool) door het rijk ter beschikking wordt gesteld.

De regeling heeft geen bedrijfseffecten.

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

De onderhavige regeling is, gelijktijdig met de aanwijzingsregeling voor Saba en Sint Eustatius, 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 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**

Deze regeling treedt in werking op 1 april 2022. Hiermee wordt aangesloten bij het systeem van vaste verandermomenten.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers*