



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 19 april 2013, nr. IENM/BSK-2013/72460, houdende omzetting van bepalingen omtrent het luchthavenluchtverkeer uit het aanwijzingsbesluit van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport, in verband met de vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens (Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel X van de Wet van 18 december 2008 houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) (Stb. 2008, 561);

Besluit:

HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

1. In deze regeling wordt verstaan onder:
 - *ATC-slot (Air Traffic Control-slot)*: een door de luchtverkeersleiding opgegeven CTOT (Calculated Take-Off Time). Dit is een nominale tijd met een tolerantie van 5 minuten voor tot 10 minuten na het opgegeven slot-tijdstip;
 - *circuitvlucht*: vliegtuigbeweging in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven, in het bijzonder verband houdend met het starten, het oefenen voor het landen en het landen als onderdeel van het lesvliegen;
 - *exploitant*: de exploitant van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport zijnde de N.V. Luchthaven Schiphol;
 - *hoofdstuk 2-vliegtuig*: vliegtuig waarvoor door het bevoegd gezag een verklaring is afgegeven dat het geluidgecertificeerd is overeenkomstig de bepalingen en voorschriften van Boekdeel I, deel 2, hoofdstuk 2, van Bijlage 16 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart;
 - *hoofdstuk 3-vliegtuig*: vliegtuig waarvoor door het bevoegd gezag een verklaring is afgegeven dat het geluidgecertificeerd is overeenkomstig de bepalingen en voorschriften van Boekdeel I, deel 2, hoofdstuk 3, van Bijlage 16 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.
 - *lesvlucht*: vlucht onder leiding van een instructeur om vliegvaardigheid te verkrijgen;
 - *oefenvlucht*: solovlucht voor het verkrijgen dan wel behouden van vliegvaardigheid;
 - *overlandvlucht*: vlucht waarbij de start en de daarop volgende landing niet op dezelfde luchthaven plaatsvinden;
 - *positievlucht*: een vlucht zonder lading (passagiers, vracht, post) van een luchthaven om vanaf de volgende luchthaven een vlucht met lading uit te voeren;
 - *regeringsvlucht*: vlucht ten behoeve van staatshoofden of regeringsfunctionarissen, dan wel in hun opdracht;
 - *verdrag*: Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109);
 - *wet*: wet van 18 december 2008, houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens);
 - *zakelijke vlucht*:
 - 1° een intercontinentale of continentale vlucht met een zakelijk doel, ten behoeve van het in de Rotterdams-Haagse regio gevestigde bedrijfsleven, uitgevoerd met een luchtvaartuig ingericht voor personenvervoer, te weten:
 - a. een eigen vliegtuig voor het vervoer van personen ten behoeve van het eigen bedrijf; of
 - b. een vliegtuig van derden, dat ingehuurd wordt op grond van een huurovereenkomst met een gelegenheidskarakter, en waarmee personen worden vervoerd ten behoeve van het bedrijf van de huurder; of
 - 2° een zakelijke spoedvlucht met een passagiersvliegtuig voor het vervoer van kleine pakketjes zoals computeronderdelen.



2. Het gebruiksjaar betreft de periode van 1 november van enig jaar tot 1 november van het daarop volgende jaar.

HOOFDSTUK 2. LUCHTHAVEN

Artikel 2

1. Deze regeling is van toepassing op de luchthaven Rotterdam The Hague Airport.
2. Het luchthavengebied is aangegeven op de kaart in bijlage 1 bij deze regeling.

Artikel 3

1. Op de luchthaven is de verharde start- en landingsbaan 06-24 gelegen in de geografische richting 57°-237°, met een lengte van 2.200 meter en een breedte van 45 meter, die voor het gebruik door het luchtverkeer is ingedeeld onder codenummer 4 en codeletter E, als bedoeld in bijlage 14, deel 1, van het verdrag.
2. De baan is aangegeven op de kaart in bijlage 1 bij deze regeling.

HOOFDSTUK 3. REGELS EN GRENSWAARDEN

Artikel 4

1. Het gebruik of het doen of laten gebruiken van de luchthaven is niet toegestaan:
 - a. in de periode van 18.00 uur tot 08.00 uur plaatselijke tijd: voor de starts en landingen met hoofdstuk 2-vliegtuigen en met hoofdstuk 3-vliegtuigen waarvan het verschil tussen de som van de gecertificeerde geluidsniveaus en de som van de hoofdstuk 3 limietwaarden minder is dan 5 EPN dB;
 - b. in de periode van 23.00 uur tot 07.00 uur plaatselijke tijd: voor starts en landingen met luchtvaartuigen, niet zijnde hoofdstuk 2-vliegtuigen en hoofdstuk 3-vliegtuigen als bedoeld onder a.
2. Het eerste lid geldt niet voor:
 - a. luchtvaartuigen die in nood verkeren of die ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening zijn of worden ingezet;
 - b. het uitvoeren van landingen met luchtvaartuigen waarbij sprake is van technische storingen of bijzondere meteorologische condities, waarbij uitwijken naar de luchthaven gerechtvaardigd is.
3. Het eerste lid, onderdeel a, geldt niet in de periode van 18.00 uur tot 23.00 uur en in de periode van 07.00 uur tot 08.00 uur plaatselijke tijd, voor hoofdstuk 2- of hoofdstuk 3-vliegtuigen met een maximaal toegelaten totaal massa van ten hoogste 34 ton, waarvan de maximale binnenruimte waarvoor het bepaalde type vliegtuig toestemming is verleend ten hoogste 19 passagierstoelen bevat, de stoelen voor de bemanning niet meegerekend.
4. Het eerste lid, onderdeel b, geldt niet voor:
 - a. luchtvaartuigen die gebruikt worden ten behoeve van de Politie en Kustwacht;
 - b. het uitvoeren van landingen tussen 23.00 uur en 24.00 uur plaatselijke tijd door vluchten die volgens schema eerder dan 23.00 uur plaatselijke tijd hadden moeten arriveren, voor zover sprake is van:
 - 1°. onverwachte vertragende omstandigheden, die op het moment van het vertrek redelijkerwijs niet voorzien hadden kunnen worden, of
 - 2°. vertragingen veroorzaakt door toekenning van ATC-slots;
 - c. het uitvoeren van starts tussen 23.00 uur en 24.00 uur door vluchten die volgens schema eerder dan 23.00 uur plaatselijke tijd hadden moeten vertrekken, voor zover sprake is van:
 - 1°. een technische storing van het luchtvaartuig dan wel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting;
 - 2°. extreme meteorologische omstandigheden die een vertraging van de start volgens het schema rechtvaardigen; of
 - 3°. een zodanige toekenning van ATC-slots op de luchthaven van bestemming dat de vlucht bij een vertrek vóór 23.00 uur plaatselijke tijd kunstmatig lang zou worden;
 - d. spoedeisende vluchten voor het transport van zieken, gewonden, organen of medische hulpmiddelen;
 - e. positievluchten waarvan de landing na 6.00 uur plaatselijke tijd op de luchthaven plaatsvindt;
 - f. zakelijke overlandvluchten met luchtvaartuigen ingericht voor personenvervoer met een maximaal toegelaten totaal massa van ten hoogste 45 ton, waarvan de maximale binnenruimte

- waarvoor het bepaalde type luchtvaartuig toestemming is verleend ten hoogste 19 passagiersstoelen bevat, de stoelen voor de bemanning niet meegerekend;
- g. het uitvoeren van landingen in de periode van 23.00 uur tot 24.00 uur plaatselijke tijd door:
 - 1°. hoofdstuk 3-vliegtuigen waarvan het verschil tussen de som van de gecertificeerde geluidsniveaus en de som van de hoofdstuk 3 limietwaarden groter of gelijk is aan 10 EPN dB;
 - 2°. hoofdstuk 5-vliegtuigen waarvan het verschil tussen de som van de gecertificeerde geluidsniveaus en de som van de hoofdstuk 3 limietwaarden groter of gelijk is aan 10 EPN dB;
 - 3°. hoofdstuk 4-vliegtuigen; of
 - 4°. door een turboprop aangedreven vliegtuigen met een maximaal toegelaten startmassa tussen de 6000 en 9000 kg;
 - h. het uitvoeren van landingen in de periode van 24.00 uur tot 01.00 uur plaatselijke tijd door in onderdeel g genoemde vliegtuigen die volgens schema eerder dan 24.00 uur plaatselijke tijd hadden moeten arriveren, voor zover sprake is van:
 - 1°. een technische storing van het luchtvaartuig dan wel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting;
 - 2°. extreme meteorologische omstandigheden, die een vertraging van de landing rechtvaardigen; of
 - 3°. een onverwachte vertraging veroorzaakt door toekenning van een ATC-slot op de luchthaven van vertrek;
 - i. regeringsvluchten ten behoeve van personenvervoer.

Artikel 5

Het uitvoeren van circuitvluchten in het kader van een les- of oefenvlucht is verboden:

- a. op werkdagen voor 08.00 uur en na 18.00 uur plaatselijke tijd;
- b. op zaterdagen voor 09.00 uur en na 13.00 uur plaatselijke tijd;
- c. op zon- en erkende feestdagen gedurende het gehele etmaal;
- d. op zaterdagen voor luchtvaartuigen uitgerust met turbinastralmotor(en).

Artikel 6

Op de luchthaven is incidenteel gebruik door militaire luchtvaartuigen toegestaan. Op dit gebruik is artikel 4 niet van toepassing.

Artikel 7

De ligging van de handhavingspunten, bedoeld in artikel X, eerste en tweede lid, van de wet, en de grenswaarden voor de geluidbelasting op die punten, zijn opgenomen op de kaart onderscheidenlijk in de tabel in bijlage 1 bij deze regeling.

Artikel 8

De exploitant dient binnen de in artikel 7 genoemde grenswaarden voor de geluidbelasting een geluidruimte te reserveren waarbinnen een jaarlijks door de Minister van Infrastructuur en Milieu vast te stellen aantal regerings- en militaire vluchten kan worden afgewikkeld.

HOOFDSTUK 4. RUIMTELIJKE BEPERKINGEN

Artikel 9

De beperkingengebieden, bedoeld in artikel X, vijfde lid, van de wet, zijn aangegeven op de kaarten in bijlage 2 en 3 bij deze regeling.

HOOFDSTUK 5. SLOTBEPALINGEN

Artikel 10

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 mei 2013.

Artikel 11

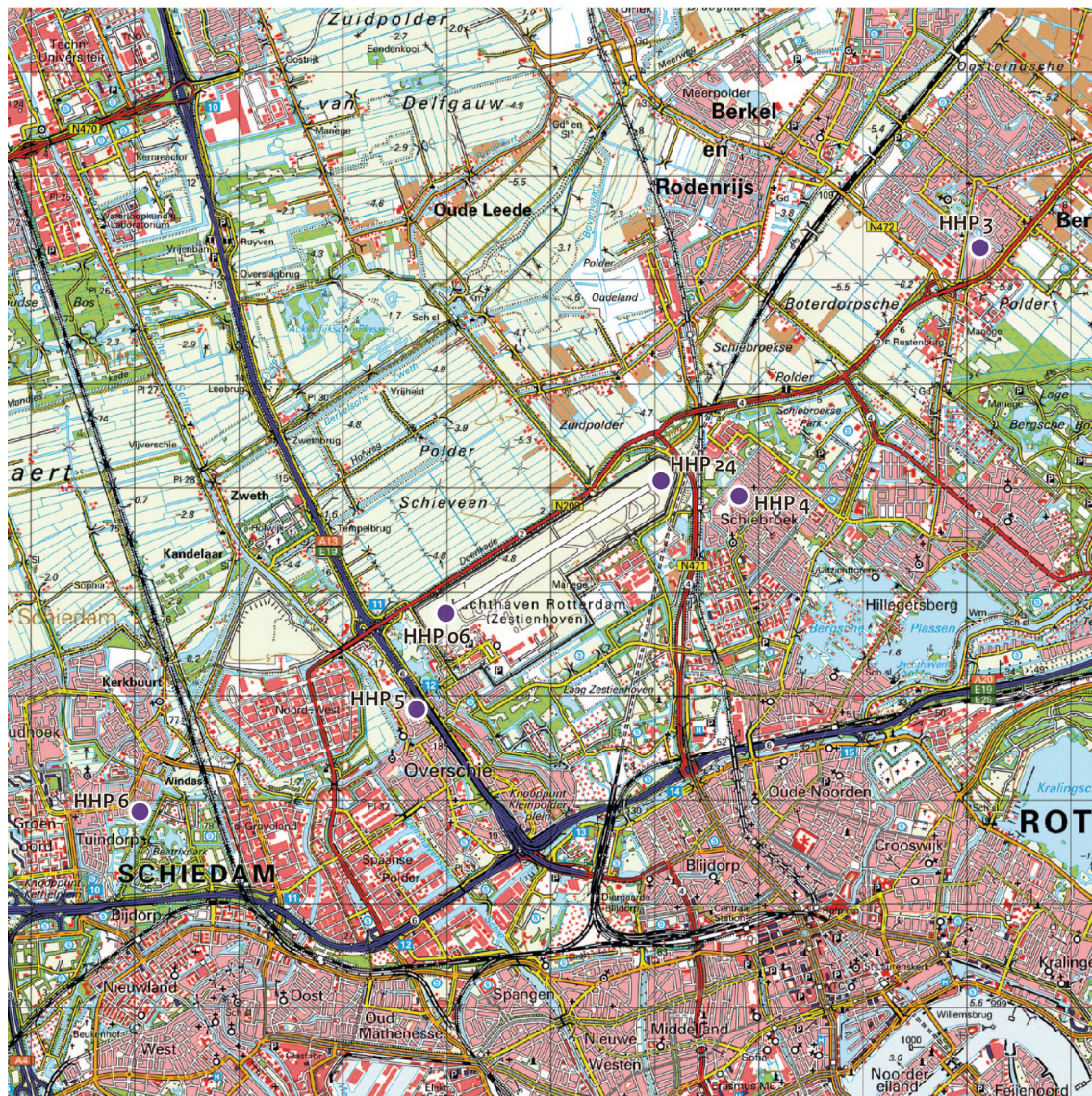
Deze regeling wordt aangehaald als: Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport.



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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld.*

BIJLAGE 1 BEDOELD IN DE ARTIKELEN 2, 3 EN 7 VAN DE OMZETTINGSREGELING ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT: LIGGING VAN DE BAAN EN PLAATS VAN DE HANDHAVINGSPUNTEN, GRENSWAARDEN IN DE HANDHAVINGSPUNTEN



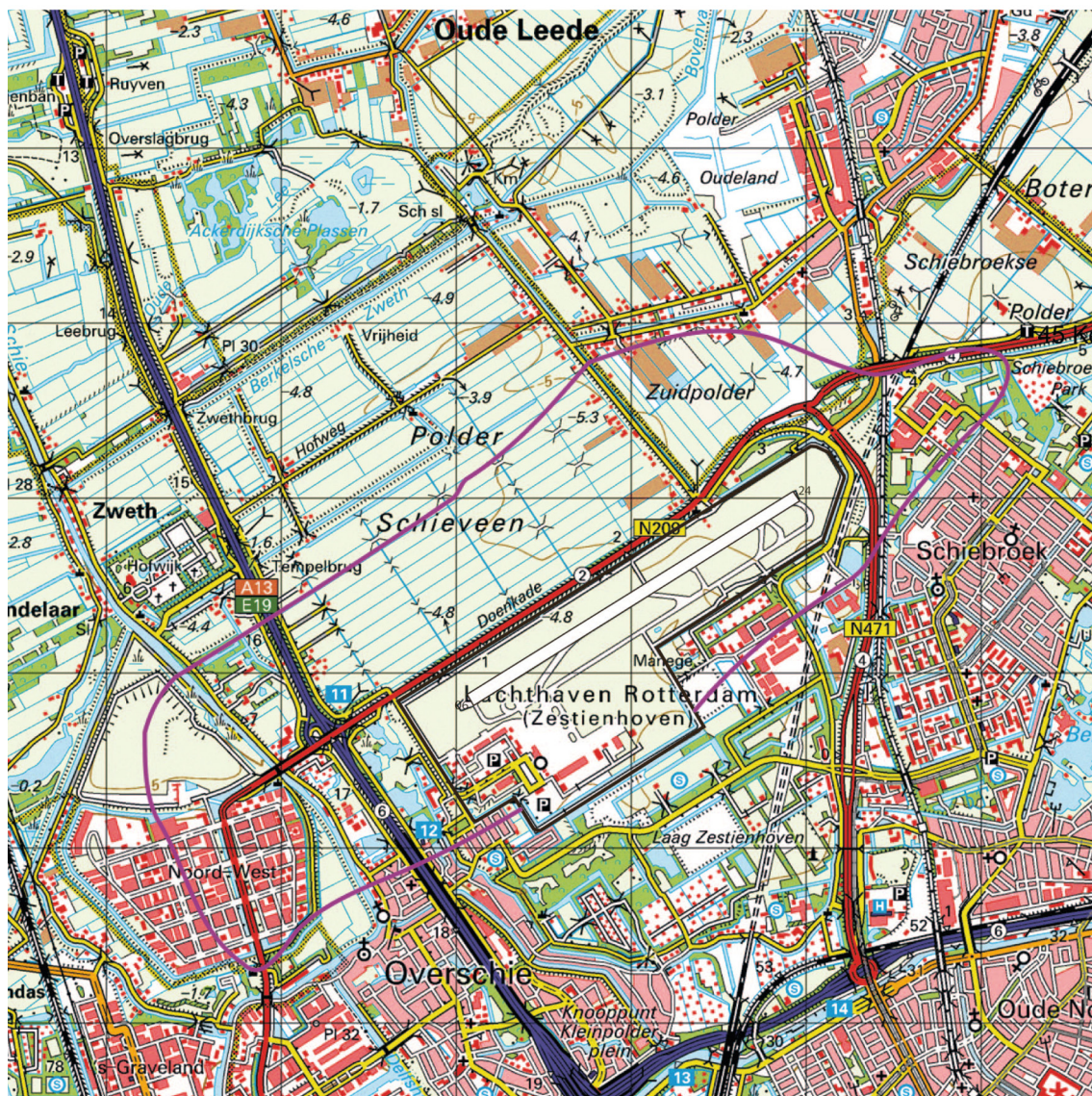
schaal 1:50.000

- grens luchthavengebied
- verharde baan
- handhavingspunt

Baan	baanlengte in meters	baankop	coördinaten handhavingspunten		grenswaarden in handhavingspunten in dB(A) L _{den} (*)
			X	Y	
06-24	2500	06	88992	440786	68,77
		24	91025	442064	69,95
punt 3			94100	444300	54,36
punt 4			91800	441900	53,98
punt 5			88700	439900	55,01
punt 6			86000	438900	53,89

* berekeningsnummer T070 13-04-05 16:05

BIJLAGE 3, BEDOELD IN ARTIKEL 9 VAN DE OMZETTINGSREGELING LUCHTHAVEN ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT: HET BEPERKINGENGEBIED TEN GEVOLGE VAN DE BKL-ZONE



NLR berekeningsnummer 010528-121129

schaal 1:30.000



— 47 Bkl geluidszone Bkl geluidscontour uit bijlage F van de Aanwijzing
(ex artikel 27 jo. artikel 24 van de Luchthavenwet voor het Luchtvaartterrein Rotterdam The Hage Airport)

TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

In artikel X van de Wet van 18 december 2008, houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) (Stb. 2008, 561), in deze toelichting verder aan te duiden als 'de wet RBML', is voorzien in omzettingsregelingen voor luchthavens die op het moment van inwerkingtreding van deze wet zijn aangewezen op grond van artikel 18 van de Luchtvaartwet.

De bedoeling van de wetgever met het vaststellen van deze omzettingsregelingen is dat zo spoedig mogelijk na inwerkingtreding van de wet RBML het nieuwe stelsel van bepalingen voor luchthavens van toepassing wordt. De omzettingsregelingen vormen een soort overgangsbepalingen tussen de aanwijzingsbesluiten die in het verleden op grond van de Luchtvaartwet zijn vastgesteld en de luchthavenbesluiten die voor luchthavens op grond van de nieuwe regelgeving moeten worden vastgesteld. Artikel XIII van de wet RBML noemt als termijn waarbinnen een luchthavenbesluit moet worden vastgesteld een periode van 5 jaar na inwerkingtreding van de wet RBML.

Op het moment dat een omzettingsregeling in werking treedt, vervalt het aanwijzingsbesluit. De handhaving van de omzettingsregeling vindt plaats op basis van de bepalingen bij of krachtens de Wet luchtvaart, die inmiddels uitgebreid is met de bepalingen van de wet RBML. Indien het een burgerluchthaven van nationale betekenis betreft, zoals de luchthaven Rotterdam The Hague Airport, blijft de handhaving van de bepalingen uit de omzettingsregeling bij het Rijk. Rotterdam The Hague Airport is immers, zo blijkt uit artikel 8.1, derde lid, onderdeel d, van de Wet luchtvaart, een burgerluchthaven van nationale betekenis.

De omzettingsregeling blijft van kracht tot het moment waarop voor de luchthaven een luchthavenbesluit is vastgesteld en deze in werking is getreden.

Met inwerkingtreding van de Wet RBML zijn in de Luchtvaartwet een groot aantal artikelen, waaronder de artikelen in hoofdstuk IV over het aanwijzen van Luchtvaartterreinen, vervallen. Artikel 76 van de Luchtvaartwet is echter in stand gebleven. Voor de luchthaven Rotterdam The Hague Airport betekent dit dat ook na inwerkingtreding van de omzettingsregeling het besluit Voorschriften beperking geluidhinder bij uitvoering vluchten in direct omgeving luchtvaartterrein Rotterdam van 8 februari 1984 van kracht blijft, met dien verstande dat de artikelen 1 en 2 van dat besluit zijn ingetrokken bij het Aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Rotterdam van 17 oktober 2001.

2. De omzetting van gebruiksbepalingen van het aanwijzingsbesluit

De wet RBML geeft in artikel X aan welke bepalingen van het aanwijzingsbesluit moeten worden opgenomen in de omzettingsregeling. Het betreft allereerst de gebruiksruijmt van de luchthaven. Deze is in de aanwijzingsbesluiten vastgelegd in de 35 Ke-geluidszone en/of de 47 Bkl-geluidszone. In de omzettingsregelingen wordt deze gebruiksruijmt vastgelegd in grenswaarden in de handhavingspunten in het verlengde van de start- en landingsbaan. In het geval een bebouwde kom is gelegen op of in de nabijheid van de 35 Ke-geluidszone worden tevens handhavingspunten met grenswaarden in de buurt van deze bebouwde kom vastgelegd.

Uitgangspunt bij de omzetting van de aanwijzingen in omzettingsregelingen is dat geen wijziging plaatsvindt in de vergunde gebruiksruijmt en gebruiksregels van de luchthaven. Met het oog hierop is de invoerset die bij de vaststelling van de vigerende geluidszone in de aanwijzing is gebruikt (het aantal vliegtuigbewegingen, het soort luchtvaartuigen, de tijdstippen waarop gevlogen wordt, het feit of het om starts of landingen gaat), ook gebruikt bij het bepalen van de grenswaarden in de handhavingspunten die in de omzettingsregeling worden opgenomen.

De grenswaarden in de handhavingspunten zijn berekend overeenkomstig het Voorschrift voor de berekening van de L_{den} -geluidbelasting in dB(A) voor overige burgerluchthavens (bijlage 1 bij de Regeling burgerluchthavens, Stcrt. 2009, nr. 16154).

In de omzettingsregeling worden voorts de geldende bepalingen en voorschriften uit het aanwijzingsbesluit opgenomen die betrekking hebben op de geografische aanduiding, de ligging en de lengte van de start- en landingsbaan, het codenummer en de codeletter bedoeld voor het aanduiden van de op de luchthaven aanwezige faciliteiten voor het veilig opstijgen en landen van luchtvaartuigen, de

gebruiksmogelijkheden en de openstellingstijden. Tevens worden de geldende ontheffingen, verstrekt op grond van artikel 33, tweede lid, of 34, tweede lid, van de Luchtvaartwet, opgenomen en wordt het gebruiksjaar vastgesteld.

De bepalingen in de omzettingsregeling worden op grond van artikel X, vierde lid, van de wet RBML aangemerkt als de bepalingen omtrent het luchthavenluchtverkeer, bedoeld in artikel 8.43, tweede lid, onderdeel a, van de Wet luchtvaart. Als gevolg hiervan kan de handhaving van de grenswaarden en regels in de omzettingsregeling op basis van het stelsel van de Wet luchtvaart plaatsvinden.

Gezien het feit dat de omzettingsregeling een 1 op 1 omzetting van de gebruiksbepalingen van het aanwijzingsbesluit betreft waaruit geen nieuwe rechtsgevolgen voortvloeien, heeft de wetgever bepaald dat tegen de omzettingsregeling geen mogelijkheid van een bezwaarschriftprocedure of een beroep op de bestuursrechter openstaat. De omzettingsregeling is via artikel IV van de wet RBML op de zogenaamde negatieve lijst van de Algemene wet bestuursrecht geplaatst.

3. Omzetting ruimtelijke beperkingen rondom de luchthaven

Op grond van artikel X, vijfde lid, worden de gebieden die zijn gelegen binnen de 35 Ke- en 47 Bkl-geluidscontour aangemerkt als beperkingengebied bedoeld in artikel 8.47, eerste lid, van de Wet luchtvaart. In deze beperkingengebieden blijven in het kader van de overgangssituatie de ruimtelijke beperkingen van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (Bggl) onderscheidenlijk het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Bgkl) gelden. Op deze wijze wordt planologische rust in de omgeving van een luchthaven gecreëerd tot het moment dat het bevoegde gezag in een eerste luchthavenbesluit over de ruimtelijke ontwikkeling van de omgeving van een luchthaven beslist. Op dat moment zullen ook ruimtelijke beperkingen in het kader van de vliegveiligheid en de externe veiligheid van de luchthaven worden vastgesteld.

Teneinde te kunnen bepalen op welke gebieden de bepalingen van het Bggl en het Bgkl van toepassing zijn, zijn op de kaarten in bijlagen 2 en 3 de beperkingengebieden weergegeven voor de luchthaven waarop deze regeling betrekking heeft.

4. Omzettingsregeling versus aanwijzingsbesluit

Als de omzettingsregeling vergeleken wordt met het aanwijzingsbesluit en de ontheffingen, kunnen de volgende afwijkingen worden geconstateerd:

- Soms wijken terminologie en definities af, omdat thans is aangesloten bij terminologie en definities zoals gehanteerd in de Wet luchtvaart;
- Het normenstelsel is anders, omdat de Bkl- en/of Ke-zones zijn vervangen door L_{den} -grenswaarden in handhavingspunten;
- Bepalingen omtrent routing en vluchtuitvoering komen niet terug in de omzettingsregeling. Deze bepalingen hebben betrekking op het gebruik van het luchtruim, waarvoor de bepalingen bij of krachtens hoofdstuk 5 van de Wet luchtvaart gelden. Het Rijk blijft het bevoegd gezag voor het vaststellen en handhaven van regels op basis van dit hoofdstuk. De bepalingen hieromtrent zijn per luchthaven opgenomen in de luchtvaartgids (AIP);
- Bepalingen omtrent rapportage en handhaving zijn in de omzettingsregeling niet meer nodig. Reden hiervoor is dat het handhavingstelsel van de Wet luchtvaart van kracht is, dat is uitgewerkt in de Regeling burgerluchthavens. Daarin is onder meer bepaald dat de exploitant vier keer per jaar moet rapporteren en dat deze termijn bij dreigende overschrijding van de grenswaarden aangepast kan worden;
- Bepalingen omtrent terbeschikkingstelling van lokalen of grond en de inrichting van de luchthaven zijn thans opgenomen in hoofdstuk 8a van de Wet luchtvaart en in de Regeling veilig gebruik en worden derhalve niet meegenomen in de omzettingsregeling;
- De bepaling dat de luchthaven is aangewezen voor openbaar nationaal burgerluchtverkeer en voor internationaal burgerluchtverkeer dan wel burgerluchtverkeer van en naar landen die partij zijn bij het akkoord van Schengen wordt niet meer opgenomen in de omzettingsregeling. Het (beperkt) openbaar karakter van burgerluchthavens is centraal vastgelegd in artikel 8.51 jo. 8.24a van de Wet luchtvaart en de nationale en internationale regelgeving met betrekking tot grensposten.

5. Onderscheid tussen grenswaarden en regels

De gebruiksmogelijkheden van de luchthavens zoals opgenomen in de aanwijzingsbesluiten zijn in de omzettingsregelingen vastgelegd in grenswaarden en regels. In de systematiek van de wet RBML, zoals opgenomen in hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, bestaat een belangrijk onderscheid in de toepassing en handhaving van regels en grenswaarden.

Grenswaarden

De grenswaarden geven de exploitant, de gebruikers en eventueel de luchtverkeersdienstverlening gezamenlijk een milieugebruiksruimte. De grenswaarden richten zich tot alle sectorgenoten en zijn niet gericht tot één bepaalde sectorgenoot. De veroorzaakte belasting voor de omgeving vloeit immers voort uit het samengestelde gedrag van de exploitant, de gebruikers en eventueel de luchtverkeersdienstverlening. Als een grenswaarde wordt overschreden, is het niet zo zeer van belang wie dat veroorzaakt heeft, als wel dat er een maatregel wordt getroffen die erop is gericht dat in de toekomst een overschrijding niet meer voorkomt. Het treffen van een maatregel kan ook inhouden dat er geen maatregel opgelegd wordt, indien geen overschrijding meer wordt voorzien. De bevoegdheid tot het opleggen van een maatregel is voor de luchthaven Rotterdam The Hague Airport neergelegd bij de minister van Infrastructuur en Milieu (verder aan te duiden als 'de minister').

Een maatregel is gericht tot diegene die het in zijn vermogen heeft deze uit te voeren en is in beginsel niet begrensd in tijd of een gebruiksjaar. De minister legt de maatregel op zolang hij van oordeel is dat de maatregel bijdraagt aan het terugdringen van de belasting binnen de grenswaarden. Een maatregel kan worden ingetrokken als de betrokkenen zelf orde op zaken stellen door bijvoorbeeld aanpassingen in het gebruik van de luchthaven door te voeren. De maatregel kan betrekking hebben op alle onderwerpen waarover de minister op grond van de wet bevoegd is. Een op te leggen maatregel zal vanzelfsprekend moeten voldoen aan de eisen van behoorlijk bestuur, zoals die onder meer in de Algemene wet bestuursrecht zijn verwoord. Betrokkenen hebben de mogelijkheid om vooraf hun zienswijze met betrekking tot de maatregel kenbaar te maken. Overtreding van een maatregel kan bestraft worden met een bestuurlijke boete.

Regels

Regels kunnen zich tot alle sectorgenoten richten, maar een ieder is daarop wel individueel aanspreekbaar. De wet verplicht de geadresseerde van een regel om zich aan die regel te houden, op straffe van een bestuurlijke boete. De mogelijkheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete is in de Wet luchtvaart geformuleerd als een bevoegdheid van het bevoegde gezag en niet als een verplichting. Deze bevoegdheid is voor luchthavens van nationale betekenis, zoals de luchthaven Rotterdam The Hague Airport, neergelegd bij de minister.

Artikelsgewijze toelichting

Onder aanwijzingsbesluit wordt in deze toelichting verstaan de Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam The Hague Airport van 17 oktober 2001, DGL/L. 01.421852 (Stcrt. 2001, 209), zoals laatstelijk gewijzigd bij besluit van 22 september 2010 (VenW/BSK-2010/132401).

Artikel 1

In artikel 1 zijn definities van een aantal in de regeling gebruikte begrippen opgenomen. Hierbij is aangesloten bij standaard luchtvaartterminologie en de verklarende woordenlijst van het aanwijzingsbesluit.

Het gebruiksjaar is overgenomen uit artikel 15 van het aanwijzingsbesluit.

Artikel 2

Dit artikel is een omzetting van artikel 1, eerste en tweede lid, van het aanwijzingsbesluit. De tekst is aangepast conform de systematiek van de Wet luchtvaart waarbij geen sprake meer is van het 'aanwijzen' van een luchtvaartterrein ten behoeve van een exploitant en het begrip 'luchtvaartterrein' is vervangen door 'luchthaven'.

Artikel 3

Dit artikel betreft een omzetting van artikel 4, tweede lid, van het aanwijzingsbesluit. Het woord 'luchtvaartterrein' is vervangen door 'luchthaven', volgens de terminologie van de Wet luchtvaart. Op de luchthaven is één verharde baan gelegen, waarvan de geografische richting, de lengte en de breedte in dit artikel zijn weergegeven. De aangegeven baanlengte betreft de totale lengte van de verharding. Dat wil zeggen dat geen rekening is gehouden met de plaats van baandrempels. Op grond van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart wordt door middel van een codenummer en codeletter, gerelateerd aan respectievelijk de lengte van de baan en de grootte van de vliegtuigen, aangegeven welk luchtverkeer van de luchthaven gebruik kan maken.

Artikelen 4 en 5

De gebruiksvoorschriften voor de luchthaven in deze artikelen zijn een omzetting van de artikelen 7, 8, 9 en 11 van het aanwijzingsbesluit. In artikel 4 staan de openstellingsbepalingen van de luchthaven vermeld. De luchthaven Rotterdam The Hague Airport kent sedert de totstandkoming van het aanwijzingsbesluit een nachtsluiting. Deze is nu opgenomen in het eerste lid van artikel 4. Conform de aanwijzing is het in bepaalde omstandigheden mogelijk om daarvan af te wijken. Deze omstandigheden zijn nu omschreven in de leden 2 tot en met 4 van artikel 4.

In artikel 5 wordt aangegeven dat op bepaalde tijden bepaalde vluchtsoorten zijn verboden. Deze bepalingen zijn destijds in het aanwijzingsbesluit opgenomen ter beperking van vermijdbare hinder voor de omgeving.

Artikel 6

Deze bepaling is de omzetting van de tot het moment van inwerkingtreding van de omzettingsregeling geldende ontheffing op grond van artikel 33, tweede lid, van de Luchtvaartwet (besluit van 13 mei 2002, DL/Infra/02.540354). Daarin is bepaald dat incidenteel militair gebruik van de luchthaven is toegestaan. Aangezien de ontheffing betrekking heeft op het geheel van de aanwijzing geldt dus ook het bepaalde ten aanzien van de openstellingstijden niet voor het militaire medegebruik. Voor de goede orde is dit daarom aangegeven in de tweede volzin van dit artikel.

Artikel 7

Met dit artikel wordt de gebruiksruimte van de luchthaven vastgelegd in grenswaarden in handhavingspunten die op de kaart en de tabel van bijlage 1 zijn aangegeven. Bij de berekening van de grenswaarden in de handhavingspunten zijn dezelfde invoersets gebruikt als die destijds zijn gebruikt bij het berekenen van de 35 Ke- en 47 Bkl-geluidszones in het aanwijzingsbesluit.

Aangezien de bebouwde kom zoals vastgesteld in het bestemmingsplan is gelegen op of in de nabijheid van de 35 Ke geluidzone zijn overeenkomstig artikel X, tweede lid, van de Wet RBML, naast de overeenkomstig artikel X, eerste lid, vastgestelde handhavingspunten in de verlengde van de start- en landingsbaan, handhavingspunten vastgesteld binnen die bebouwde kom.

Bij het bepalen van de ligging van deze punten zijn de betreffende gemeenten en de provincie Zuid-Holland betrokken.

Artikel 8

Dit artikel is een omzetting van artikel 6, tweede lid, in het aanwijzingsbesluit. Deze bepaling is bij de laatste wijziging (besluit van 22 september 2010) van het aanwijzingsbesluit toegevoegd aan de voorschriften omtrent het gebruik van de luchthaven. De reden waarom deze bepaling destijds werd opgenomen was dat voorkomen moest worden dat overheidsvluchten (i.c. regerings- en militaire vluchten) op Rotterdam The Hague Airport bijdragen aan een eventuele overschrijding van de 35 Ke-geluidzone. Met het oog hierop is toen de plicht voor de exploitant opgenomen om binnen die geluidzone gebruiksruimte te reserveren, teneinde veiliggesteld te hebben dat een door de Minister van Infrastructuur en Milieu jaarlijks vast te stellen aantal overheidsvluchten kan worden afgewikkeld. Als gevolg van het omzetten van deze bepaling in de omzettingsregeling dient de exploitant bij het inplannen van de gebruiksmogelijkheden binnen de geldende grenswaarden in de handhavingspunten (geluids)ruimte te reserveren voor het aantal door de minister vast te stellen regerings- en militaire vluchten.

Artikel 9

De gebieden gelegen binnen de 35 Ke-geluidscontour en de 47 Bkl-geluidscontour zijn, gelet op artikel X, vijfde lid, van de wet RBML, aangemerkt als beperkingengebied bedoeld in artikel 8.47, eerste lid van de Wet luchtvaart. De Ke-geluidzone met de daarbij behorende contouren is weergegeven op de kaart in bijlage 2 van deze regeling. De Bkl-geluidzone met daarbij behorende contouren is weergegeven op de kaart in bijlage 3 van deze regeling. Voor deze gebieden gelden de ruimtelijke beperkingen die opgenomen zijn in het Besluit geluidbelasting grote luchtvaart of het Besluit geluidbelasting kleine luchtvaart, die om die reden op grond van artikel X van de Wet RBML hun werking hebben behouden voor de werkingsduur van de omzettingsregelingen.

Artikel 10

Voor de inwerkingtreding van ministeriële regelingen gelden zogenaamde vaste verandermomenten. Een vast verandermoment voor deze regeling zou 1 juli 2013 zijn. Hiervan wordt echter afgeweken omdat alle partijen gebaat zijn bij een zo spoedig mogelijke inwerkingtreding van de regeling en



langer uitstel voor betrokken partijen leidt tot overbodige lasten. De omzettingsregeling en de datum van inwerkingtreding zijn afgestemd met de luchthavenexploitant en de betrokken gemeenten en de provincie Zuid-Holland.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld.*