



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Contactpersoon

Datum 29 juli 2013
Betreft Wob-verzoek stalling regeringsvliegtuig

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/165383

Bijlage(n)
5

Geachte mevrouw

U heeft op 27 juni 2013 een verzoek om informatie gedaan met een beroep op de Wet openbaarheid van bestuur (Wob), waarin u vraagt om documenten over de stalling van het regeringsvliegtuig PH-KBX.

Wettelijk kader

Op grond van artikel 3, eerste lid, van de Wob kan een ieder een verzoek om informatie neergelegd in documenten over een bestuurlijke aangelegenheid richten tot een bestuursorgaan. Op grond van artikel 3, vijfde lid, van de Wob wordt een verzoek ingewilligd met inachtneming van het bepaalde in de artikelen 10 en 11.

Inhoud verzoek

In uw verzoek vraagt u om openbaarmaking van alle correspondentie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu met Martinair, KLM (incl. KLC), Schiphol, Rotterdam-The Hague Airport (voorheen Zestienhoven) en met derden over de stalling van het regeringsvliegtuig PH-KBX.

Beoordeling van uw verzoek

Wij beschikken over de volgende documenten die onder uw verzoek vallen, t.w.:

1. Verslag bestuurlijk overleg van 11 april 2007 m.b.t. voorontwerp wijzigingsbesluit aanwijzing Rotterdam Airport.
2. Email van V&W aan KLM van 28 juni 2007 vraag evt. plaatsing regeringsvliegtuig op Rotterdam Airport.
3. Email van KLM aan V&W van 6 juli 2007 antwoord op vraag 28 juni 2007.
4. Notitie van 6 juli 2007 door KLM aan V&W bij antwoord op vraag van 28 juni 2007 plaatsing PH-KBX op Rotterdam.
5. Rapport van ADECS Airinfra van 17 aug. 2007 met overzicht regeringsvluchten Rotterdam Airport.
6. Verkenning draagvlak aanwijzingsbesluit Rotterdam Airport, 7 september 2007, door gedeputeerde Van Heijningen.
7. Vervolg advies draagvlak aanwijzingsprocedure Rotterdam Airport van 1 oktober 2008, door gedeputeerde Van Heijningen.



De onder 6. en 7. genoemde documenten zijn reeds openbaar. De Wob heeft geen betrekking op openbare informatie. U kunt deze document vinden via www.zuidholland.nl/documenten.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/165383

Overwegingen

Veiligheid van de Staat (artikel 10, eerste lid, onder b, Wob)

Op grond van artikel 10, eerste lid, aanhef en onder b, van de Wob blijft het verstrekken van informatie achterwege voor zover dit de veiligheid van de Staat zou kunnen schaden.

Bij toepassing van de Wob wordt, waar het de positie van (leden van) het Koninklijk Huis betreft, de veiligheid van deze personen gerekend tot de veiligheid van de Staat.

In dat kader wordt informatie over de stalling en het beheer van het regeringsvliegtuig aangemerkt als informatie die de veiligheid van de Staat raakt.

In het document met nr. 4. is informatie vervat over het securitybeleid rond het regeringsvliegtuig, dat het belang van de veiligheid van de Staat kan schaden, als bedoeld in artikel 10, eerste lid, onder b, van de Wob en die ik om die reden niet openbaar kan maken.

Beslissing

Met inachtneming van bovenstaande, besluit ik uw verzoek, voor zover de informatie niet reeds openbaar is, te honoreren Conform artikel 7 van de Wob treft u hierbij de informatie aan, die ik met dit besluit openbaar maak.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
namens deze,
DE SECRETARIS-GENERAAL,
bij afwezigheid,
DE DIRECTEUR-GENERAAL BEREIKBAARHEID

drs. L.M.C. Ongering

Voor nadere informatie over dit besluit kunt u terecht bij de hierboven genoemde contactpersoon.

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan een belanghebbende tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit is bekendgemaakt een bezwaarschrift indienen. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de Minister/de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, ter attentie van Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, sector Algemeen Bestuurlijk-Juridische Zaken, postbus 20906, 2500 EX Den Haag.

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en ten minste te bevatten:

a. naam en adres van de indiener;



- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt (datum en nummer of kenmerk);
- d. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/165383

Verslag

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Transport en Luchtvaart

Deelnemers

Bestuurlijk

Mw. J.N. Baljeu (wethouder Rotterdam)
Dhr. N. Boedhoe (wethouder
Lansingerland)
Dhr. Y.J. Haan (wethouder Schiedam)
Dhr. F.D. Van Heijningen (gedep. Zuid-
Holland)
Dhr. (VROM)
Dhr. C.M.P.S. Eurlings (minister VenW)

Afschrift aan

Ambtelijk

(Zuid-Holland)
(Rotterdam)
(VROM)
(VenW)
(VenW)
(VenW)
(VenW)

Verslag van

Bestuurlijk Overleg aanwijzing RA

Datum verslag

7 mei 2007

Datum bespreking

11 april 2007

Nummer

Opgemaakt door

Doorkiesnummer

Bijlage(n)

-

Verslag Bestuurlijk Overleg 11 april 2007,
mbt Voorontwerp Wijzigingsbesluit Aanwijzing Rotterdam Airport

Luchthavens

Postadres Postbus 20904, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 2597 JG Den Haag

Telefoon 070

Fax 070

E-mail

Internet www.verkeerenwaterstaat.nl

Wethouder Baljeu vraagt of niet ook het onderhoud van het regeringsvliegtuig op Rotterdam Airport kan plaatsvinden.

De minister zegt toe dat hij zal onderzoeken of het mogelijk is dat het regeringsvliegtuig vaker in Rotterdam kan blijven, zodat niet strikt noodzakelijke vluchten tussen Rotterdam en thuisbasis Schiphol kunnen worden voorkomen.

- SSO-FenI

Van: - SSO [mailto:SSO@minvenw.nl]
Verzonden: donderdag 28 juni 2007 12:40
Aan: - SPLZB
CC: - SSO; - ILT
Onderwerp: Evt. plaatsing regeringsvliegtuig in Rotterdam

Beste

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wil de mogelijkheden bekijken ten aanzien van een eventuele permanente plaatsing van het regeringsvliegtuig in Rotterdam.

Om een goede onderbouwde keuze te kunnen maken, dient ook de financiële kant te worden onderzocht.

Hiervoor wil ik graag **vòòr maandag 9 juli** een antwoord hebben op de volgende vragen:

1. Is het mogelijk om het regeringsvliegtuig in Rotterdam te stallen met dezelfde security-eisen?
Indien dit niet mogelijk is, wat zijn dan de eventuele meerkosten?
2. Zijn er eventuele consequenties voor kostenposten zoals we deze op dit moment hebben opgenomen in het beheercontract?

(kan me voorstellen dat de stallingskosten nu € 410.000,=, straks goedkoper worden)

Verder is al onderzocht dat klein onderhoud eventueel in Rotterdam kan plaatsvinden.

Zie jij naast de kostenposten nog meer issues waar we rekening mee moeten houden?

Alvast bedankt voor jouw antwoord.

Met vriendelijke groeten,

Teamleider SSO Financiën en Inkoop
Plesmanweg
Den Haag
Kamer
Tel.

- SSO-Feni

Van: - SPLZB @klm.com]
Verzonden: vrijdag 6 juli 2007 17:17
Aan: - SSO
CC: ILT; - SPLZA; - AMSDT
Bijlagen: KBX op Rotterdam.doc

Beste zoals vanmiddag besproken stuur ik je hierbij een overzicht van de consequenties van plaatsing van het regeringsvliegtuig op Rotterdam. Ik ga ervan uit dat het verhaal voor zichzelf spreekt maar als je toelichting zou willen hebben op een aantal punten, dan kan je me uiteraard bellen. Ik ben maandag het grootste gedeelte van de dag telefonisch bereikbaar.
Goed weekend.

For information, services and offers, please visit our web site: <http://www.klm.com>. This e-mail and any attachment may contain confidential and privileged material intended for the addressee only. If you are not the addressee, you are notified that no part of the e-mail or any attachment may be disclosed, copied or distributed, and that any other action related to this e-mail or attachment is strictly prohibited, and may be unlawful. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM), its subsidiaries and/or its employees shall not be liable for the incorrect or incomplete transmission of this e-mail or any attachments, nor responsible for any delay in receipt. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (also known as KLM Royal Dutch Airlines) is registered in Amstelveen, The Netherlands, with registered number 33014286

PH-KBX vanaf Rotterdam

Aanleiding

Het ministerie van Verkeer & Waterstaat, afdeling Shared Service Organisatie heeft KLM cityhopper verzocht de mogelijkheden te bekijken ten aanzien van een eventuele permanente plaatsing van het regeringsvliegtuig in Rotterdam. Aanleiding voor dit verzoek is o.a. de wens om geluidsoverlast van het regeringsvliegtuig in de nacht te beperken en het aantal positievluchten van Amsterdam naar Rotterdam en vice versa te beperken.

Het Ministerie heeft de volgende vragen gesteld:

1. Is het mogelijk om het regeringsvliegtuig in Rotterdam te stallen met dezelfde security eisen. Indien dit niet mogelijk is, wat zijn dan de eventuele meerkosten?
2. Zijn er eventuele consequenties voor kostenposten, zoals wij deze op dit moment hebben opgenomen in het beheercontract.
3. Zijn er naaste kosten posten nog meer issues waar we rekening mee moeten houden.

Uitgangspunt van het Ministerie is dat klein onderhoud aan de KBX in Rotterdam kan plaatsvinden.

Uitgangspunten

2006

Aantal vluchten met PH-KBX:	83 totaal
Aantal vluchten vanaf Rotterdam:	47
Aantal nachtelijke aankomsten:	1

2007 **

Aantal vluchten met PH-KBX:	64 totaal
Aantal vluchten vanaf Rotterdam:	29
Aantal nachtelijke aankomsten:	1

* 1 vlucht betreft 1 start en landing met passagiers.

** cijfers 2007 betreffen de maanden januari t/m mei

Consequenties van plaatsing KBX op Rotterdam

Techniek en onderhoud

Huidige situatie op Schiphol

- Onderhoud is uitbesteed aan Martinair, zijnde een PART-145 gecertificeerd onderhoudsbedrijf.
- Onderhoud wordt uitgevoerd in de hangar van Martinair op Schiphol Oost
- Bij vertrek en aankomst van de PH-KBX is een engineer van Martinair aanwezig ten behoeve van technisch support.
- Martinair heeft op Schiphol een componenten voorraad ten behoeve van onderhoud aan de Fokker 70 vloot van KLM cityhopper. Hetzelfde geldt voor tooling en equipment. Voor onderhoud en reparaties wordt gebruik gemaakt van deze voorraden. Daarnaast ligt op Schiphol nog een voorraad componenten, onderdelen die specifiek voor KBX wordt aangehouden.

Situatie op Rotterdam

- KLM cityhopper heeft geen onderhouds faciliteiten op Rotterdam.
- Op dit moment worden er op Rotterdam geen onderhoudsactiviteiten uitgevoerd. (Note: enige activiteiten die de meevliegend grondwerktuigkundige van de KBX op Rotterdam kan uitvoeren is een ad hoc dagelijkse check)
- De huidige onderhouds leverancier Martinair heeft op Rotterdam geen voorzieningen en heeft niet de intentie op Rotterdam onderhouds werkzaamheden op te starten.
- KLM cityhopper beschikt op Rotterdam niet over een hangar, nodig voor het onderhoud van een Fokker 70. Een eerste inventarisatie op Rotterdam wijst uit dat er op dit moment geen vaste hangar capaciteit beschikbaar is.
- Op dit moment heeft KLM cityhopper geen contracten met onderhouds suppliers op Rotterdam, die bevoegd zijn om onderhoud aan een Fokker 70/ PH-KBX uit te voeren.

Consequenties van plaatsing KBX op Rotterdam vanuit perspectief onderhoud

- Plaatsing van KBX op Rotterdam met behoud van onderhoud op Amsterdam zal voor passagiers betekenen dat zij mogelijk te maken krijgen met vertragingen en/of annuleringen als gevolg van ongepland onderhoud en/of onverwachte reparaties
- Plaatsing van PH-KBX op Rotterdam zal betekenen dat er een nieuwe onderhouds supplier gezocht zal moeten worden. Als blijkt dat er op Rotterdam geen onderhouds suppliers gevonden kunnen worden die onderhoud aan Fokker 70 kunnen doen, dan zal een supplier gevraagd moeten worden om een nieuwe organisatie te starten op Rotterdam
- Ten behoeve van onderhoud zal hangar capaciteit gezocht moeten worden.
- Ten behoeve van onderhoud en reparatie KBX zal een aparte voorraad met componenten voor een Fokker 70 aangeschaft moeten worden. Hetzelfde geldt voor tooling en equipment. De voorraad componenten, specifiek voor KBX, kan verplaatst indien hangar capaciteit beschikbaar.

Inschatting van kosten

Nader te bepalen: zeer hoog als onderhoud naar Rotterdam overgebracht gaat worden!

Security

Huidige situatie op Schiphol

-
-
-

Situatie op Rotterdam

-
-

Consequenties van plaatsing KBX op Rotterdam vanuit perspectief security

-
-
-

Inschatting van kosten:

Nader te bepalen: afhankelijk van beschikbaarheid van

Organisatie en uitvoering

Huidige situatie

- De operatie van de KBX is op dit moment georganiseerd vanuit de standplaats Amsterdam. KLM cityhopper werkt op Schiphol zoveel mogelijk met bekende leveranciers, die veelal ook de diensten leveren ten behoeve van de lijnoperatie voor KLM. De operatie van de KBX deelt mee in de volume kortingen die KLM op Schiphol bij veel leveranciers krijgt.
- KLM cityhopper heeft op Rotterdam geen kantoor faciliteit
- Bij vertrek en aankomst van iedere KBX vlucht is op Schiphol altijd een coördinator op het platform aanwezig ten behoeve van een snelle en efficiënte afhandeling.

Consequenties van plaatsing KBX op Rotterdam vanuit perspectief organisatie & uitvoering

- Plaatsing van KBX op Rotterdam zal betekenen dat KLM cityhopper op Rotterdam nieuwe contracten moet gaan sluiten met nieuwe, veelal onbekende, leveranciers voor schoonmaak, beveiliging, handling van catering, technische ondersteuning en afhandeling
- Plaatsing van KBX op Rotterdam betekent dat alle deelprocessen nodig om een vlucht voor te bereiden herzien en aangepast moeten worden in samenspraak met nieuwe/ onbekende leveranciers met procedures die anders zullen zijn als de nu geldende voor de hele vloot van KLM cityhopper. Deze wijzigingen zullen de kans op fouten vergroten en daarmee de kans op vertragingen voor passagiers.
- Plaatsing van KBX op Rotterdam betekent dat KLM cityhopper op Rotterdam kantoor faciliteit moet creëren en – in ieder geval ten tijde van vluchten – een of meerdere medewerkers op Rotterdam moet stationeren.

Kosten

- Kontrakten: prijzen voor inhuur van diensten bij derden, bijvoorbeeld het beheer van een aparte voorraad voor onderdelen, componenten en equipment, zullen op Rotterdam naar verwachting hoger liggen omdat KBX niet meer meedeelt in volume kortingen.
- Organisatiekosten: Kosten voor kantoor faciliteit op Rotterdam, (parttime) medewerker die coördinatie van vluchtvoorbereidende- en onderhoudswerkzaamheden op zich neemt.
- Organisatiekosten: kosten voor 'redesign' van processen: eenmalig en nader te bepalen.

Conclusies

1. Het is op dit moment niet mogelijk om het regeringsvliegtuig op Rotterdam te stallen met dezelfde security waarborgen als op Schiphol
2. Het is op dit moment niet mogelijk om onderhoud- en reparatie werkzaamheden op Rotterdam uit te voeren. Plaatsing van KBX op Rotterdam zonder aanpassing van de organisatie van het onderhoud, zal voor passagiers hoger risico op vertraging of annulering met zich mee brengen als gevolg van ongeplande storingen, die niet direct verholpen kunnen worden
3. Plaatsing van het regeringsvliegtuig op Rotterdam zal voor KLM cityhopper veel complexiteit in de operatie toevoegen. Synergiën die KLM cityhopper op Schiphol voor KBX kan creëren zullen op Rotterdam niet gerealiseerd kunnen worden.
4. Een juiste inschatting van kosten is op dit moment niet te maken als gevolg van te veel onduidelijkheden. Belangrijkste kostenposten zullen zijn: onderhoudskosten, organisatie kosten, hangar kosten en dispunctualiteitskosten.
5. Plaatsing van regeringsvliegtuig op Rotterdam zal niet leiden tot daling van het aantal nachtvluchten (nu: 1 per jaar)
6. Indien Schiphol gebruikt blijft worden als luchthaven voor vertrek- en aankomst dan komen de positioneringsvluchten van Rotterdam naar Schiphol in de plaats van de huidige positioneringsvluchten van Schiphol naar Rotterdam.

REGERINGSVLUCHTEN ROTTERDAM AIRPORT

Colofon

Opdrachtgever : V&W - DGTL
Bestemd voor : V&W - DGTL
Auteur(s) :
Datum : 17 augustus 2007
Kenmerk : v&w070512/wH/kd

Opgesteld door : Advanced Decision Systems Airinfra BV
Adres : Phoenixstraat 49c
Plaats : 2611 AL Delft
Telefoon : 015 - 215 00 40
Telefax : 015 - 214 57 12
E-mail : info@adecs-airinfra.nl
Inschrijfnummer KvK: 08092107

Zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de opdrachtgever of Adecs Airinfra BV is het niet toegestaan deze uitgave of delen ervan te vermenigvuldigen of op enige wijze openbaar te maken.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Achtergrond	1
1.2	Definities	1
1.3	Leeswijzer	1
2	Statistische overzichten	2
2.1	Rotterdam Airport	2
1.2.2	Militair	6
1.2.3	Nachtvluchten (van 23:00 tot 07:00)	9
1.2.4	Vluchten uitgesplitst per tijdperiode	11
1.2.5	PH-KBX en V-11 in de periode van 23:00 tot 07:00	12
2.2	Valkenburg	13
2.3	Schiphol	14
3	Onderbouwing invoerset regeringsvluchten MER	15
4	Historische situatie rondom regerings- en militaire vluchten op Rotterdam Airport	16
5	Conclusies	18

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Het regeringsvliegen vanaf Rotterdam Airport is momenteel een hot en politiek item. Omdat er nogal veel verschillende aantallen bewegingen circuleerden is het doel van dit document om daar duidelijkheid in te scheppen en een overzicht te presenteren van de juiste aantallen.

1.2 Definities

In dit document, evenals in de aanwijzing, wordt onder 'regeringsvluchten' verstaan die vluchten die door leden van de regering dan wel in hun opdracht worden uitgevoerd. Hieronder vallen de vluchten die met het regeringsvliegtuig (PH-KBX), ingehuurde civiele en militaire vliegtuigen worden uitgevoerd. Vluchten die bijvoorbeeld door de Immigratie- en Naturalisatie Dienst (IND) worden uitgevoerd behoren hier ook bij.

Vluchten die met militair geregistreerde vliegtuigen worden uitgevoerd zijn in dit rapport ingedeeld als militair verkeer. Hierbij dient echter opgemerkt te worden dat het merendeel van in ieder geval de Nederlands geregistreerde militaire vliegtuigen die op Rotterdam Airport komen voor VIP vervoer gebruikt worden. Het is de verwachting dat het merendeel van deze VIP bewegingen vallen onder het vervoer van civiele (regering) VIP's. Aangezien het echter niet op een eenduidige manier geregistreerd en/of bekend is of het een militair toestel is dat met een militaire VIP vliegt of dat het een militair toestel is dat met een civiele VIP vliegt, is er in dit rapport voor gekozen om deze bewegingen allen als militair aan te duiden.

De aantallen bewegingen die zijn gepresenteerd zijn, indien niet anders vermeld, allen gebaseerd op de aantallen inclusief eventueel benodigde positievluchten. Een positievlucht is een, meestal lege, vlucht die noodzakelijk is om het vliegtuig op de gewenste locatie te krijgen. Een goed voorbeeld hiervan is de PH-KBX, het vliegtuig van de Koningin, dat gestationeerd is op Schiphol. Indien er met dit toestel een vlucht uitgevoerd wordt vanaf Rotterdam Airport, dan is een lege positievlucht van Schiphol naar Rotterdam noodzakelijk. In de meeste gevallen zal het vliegtuig ook weer terug keren op Rotterdam en is er wederom een positievlucht noodzakelijk om het vliegtuig weer op de thuisbasis terug te brengen.

De jaren die genoemd worden in dit rapport zijn kalenderjaren en geen gebruiksplanjaren.

1.3 Leeswijzer

In het vervolg van dit rapport wordt in hoofdstuk 2 een overzicht gegeven van de statistische gegevens over de periode 2000 t/m 2006 voor respectievelijk Rotterdam Airport, Valkenburg en Schiphol. Met name de statistische gegevens over Rotterdam Airport worden in detail weergegeven voor het regeringsverkeer, het militaire verkeer alsmede het nachtelijk verkeer tussen 23:00-07:00.

In hoofdstuk 3 wordt een onderbouwing gegeven van de aantallen bewegingen die in de alternatieven 3a en 3b van het milieueffectrapport Rotterdam Airport toegepast worden. Afsluitend wordt in hoofdstuk 4 een historisch overzicht geschetst van de situatie rondom regerings- en militaire vluchten op Rotterdam Airport.

2 Statistische overzichten

2.1 Rotterdam Airport

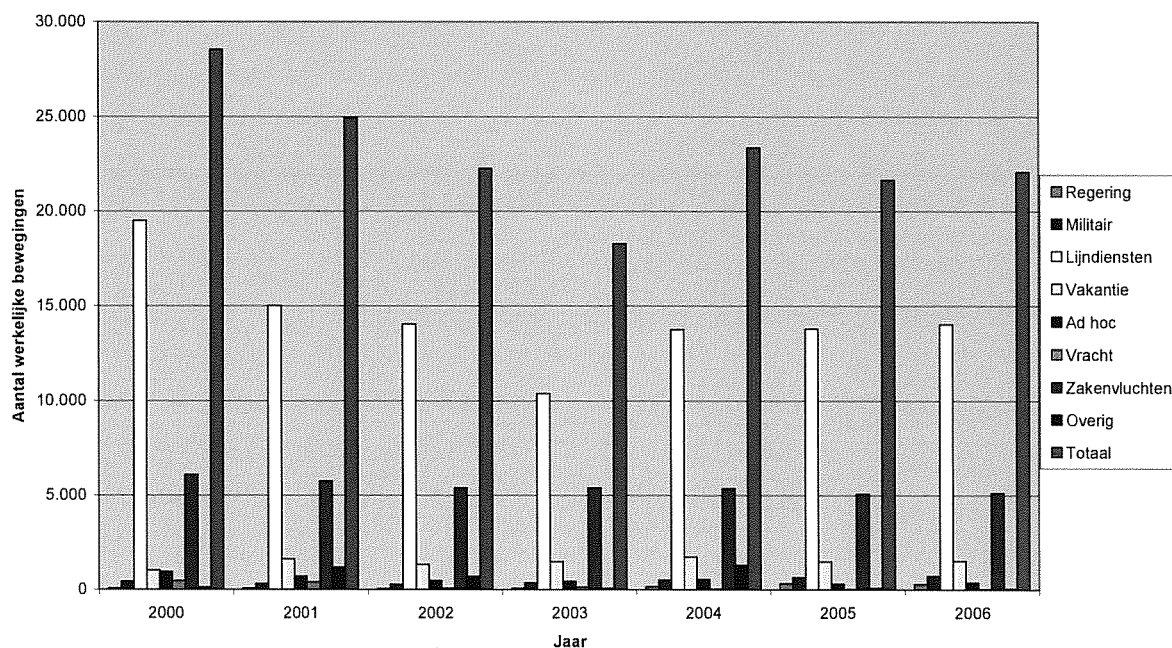
De vluchtinformatie waarop onderstaande tabellen en figuren gebaseerd zijn, zijn afkomstig uit het Luchthaven Informatie Systeem (LHIS) van Rotterdam Airport.

In onderstaande tabel 1 is voor de jaren 2000 t/m 2006 een overzicht gegeven van het aantal vliegbewegingen per segment. In figuur 1 zijn deze aantallen ook grafisch uitgezet en daarin is o.a. te zien dat het aandeel van de bewegingen van het regerings- en militaire verkeer aan het totaal gering is.

Tabel 1. Overzicht per jaar van het aantal vliegbewegingen groot verkeer op Rotterdam Airport gedurende het gehele etmaal.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Regering	62	59	41	52	145	317	274
Militair	421	307	258	356	509	636	714
Lijndiensten	19.481	14.983	14.034	10.372	13.748	13.768	14.016
Vakantie	1.011	1.600	1.316	1.466	1.730	1.469	1.516
Ad hoc	922	694	468	438	535	309	373
Vracht	450	376	62	125	31	15	23
Zakenvluchten	6.078	5.740	5.387	5.384	5.364	5.053	5.108
Overig	116	1.163	678	67	1.284	72	40
Totaal	28.541	24.922	22.244	18.260	23.346	21.639	22.064

Jaaroverzicht van al het grote verkeer op Rotterdam Airport
[bewegingen gedurende het gehele etmaal]



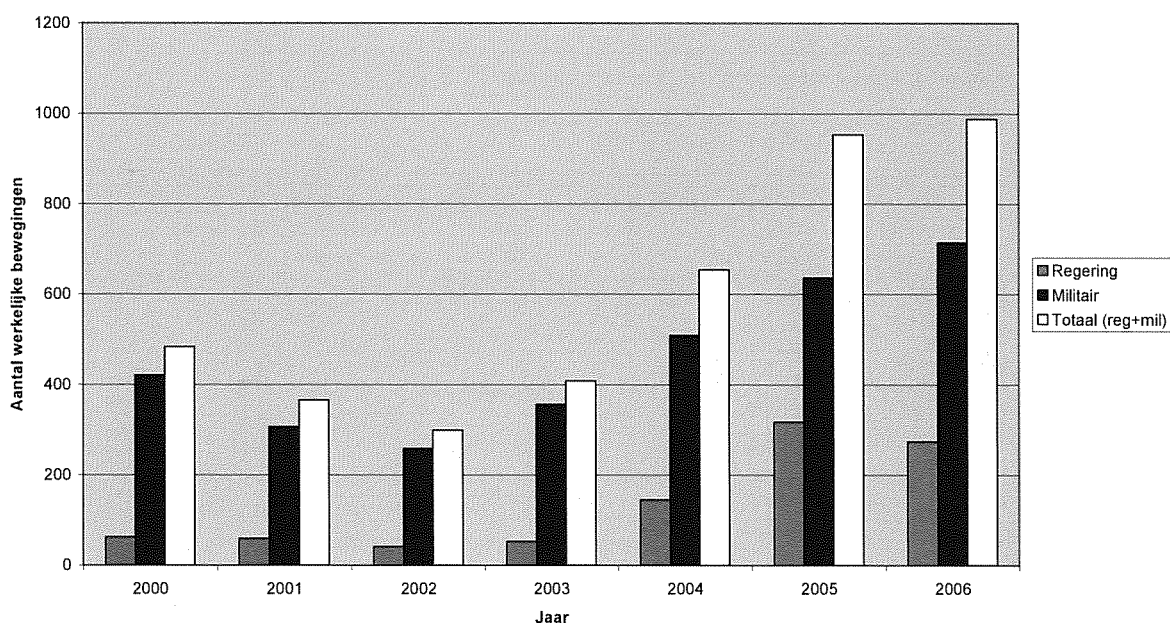
Figuur 1. Overzicht per jaar van het aantal vliegbewegingen op Rotterdam Airport gedurende het gehele etmaal

Om meer inzicht te verkrijgen in het verloop van het regerings- en militaire verkeer zijn in tabel 2 en figuur 2 alleen het aantal vliegbewegingen van deze segmenten uitgezet per jaar. Hierbij is nog geen onderscheid gemaakt in de periode dat de vlucht plaatsvindt.

Tabel 2. *Overzicht werkelijke vliegbewegingen van regerings- en militair verkeer op Rotterdam Airport per jaar (gedurende het gehele etmaal).*

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Regering	62	59	41	52	145	317	274
Militair	421	307	258	356	509	636	714
Totaal (reg+mil)	483	366	299	408	654	953	988

Jaaroverzicht van regering en militair verkeer op Rotterdam Airport
[bewegingen gedurende het gehele etmaal]



Figuur 2. *Overzicht werkelijke vliegbewegingen van regering en militair verkeer op Rotterdam Airport per jaar gedurende het gehele etmaal.*

Zoals uit bovenstaande tabel en figuur blijkt, was het aantal bewegingen van het regeringsverkeer tot circa 2003 redelijk constant, maar is er in 2004 en 2005 een forse groei waar te nemen. Deze groei is voornamelijk veroorzaakt door de sluiting van Marine Vliegbasis Valkenburg op 1 januari 2005. Vooruitlopend op de sluiting zijn er al bewegingen op Rotterdam Airport uitgevoerd die eerst vanaf Valkenburg uitgevoerd werden. In 2006 neemt het aantal bewegingen van het regeringsverkeer licht af, hetgeen voor een groot deel toe te schrijven is aan de problemen met de geluidszone en het verzoek vanuit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat om geen gebruik te maken van Rotterdam Airport voor de regeringsvluchten.

Het aantal bewegingen van het militaire verkeer op Rotterdam Airport neemt tot 2003 af, maar vanaf 2003 groeit het aantal bewegingen aanzienlijk. Ook de toename van dit aantal bewegingen is toe te schrijven aan de sluiting van Vliegveld Valkenburg.

De eerdere overzichten bestonden uit het overzicht van het totale regerings- en militaire verkeer op Rotterdam Airport. In onderstaande tabellen en figuren zijn overzichten gegeven van meer gedetailleerde informatie van deze regerings- en militaire bewegingen.

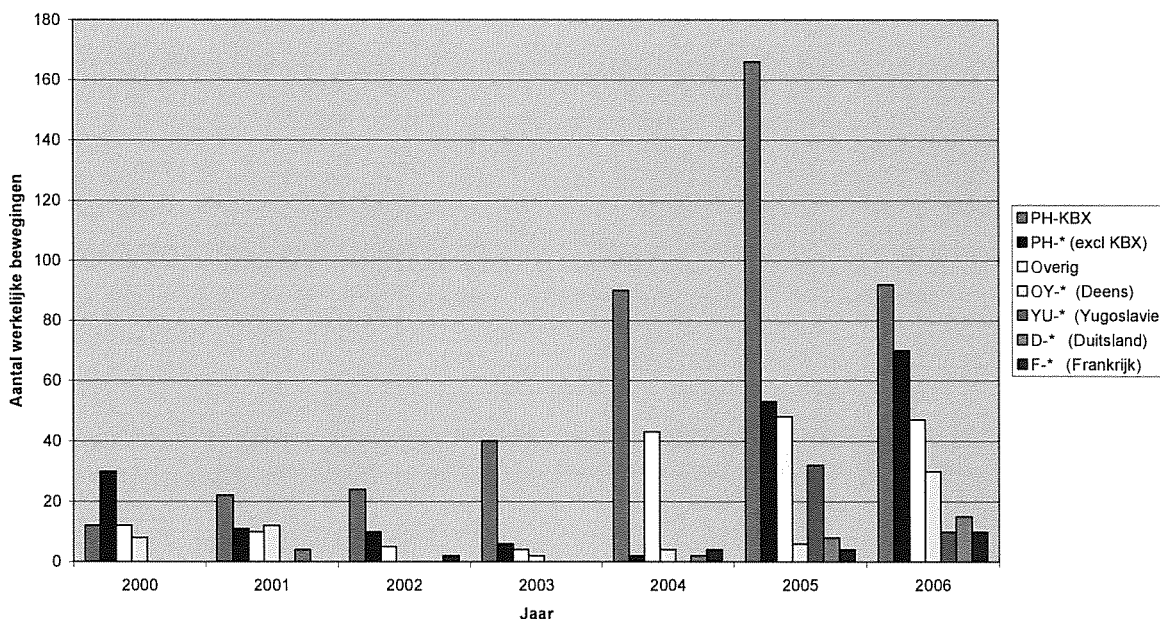
1.2.1 Regering

In onderstaande tabel 3 en figuur 3 is voor de meest voorkomende vliegtuigregistraties een overzicht gegeven van het aantal werkelijke bewegingen van het regeringsverkeer in de periode 2000 t/m 2006.

Tabel 3. Overzicht per jaar en vliegtuigregistratie van het regeringsverkeer (bewegingen gedurende het gehele etmaal)

Registratie	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
PH-KBX	12	22	24	40	90	166	92
PH-* (excl. PH-KBX)	30	11	10	6	2	53	70
Overig	12	10	5	4	43	48	47
OY-* (Deens)	8	12		2	4	6	30
YU-* (Yugoslavië)						32	10
D-* (Duitsland)		4			2	8	15
F-* (Frankrijk)			2		4	4	10
Totaal	62	59	41	52	145	317	274

Jaaroverzicht per registratie voor regeringsverkeer op Rotterdam Airport
[bewegingen gedurende het gehele etmaal]



Figuur 3. Overzicht per jaar en vliegtuigregistratie van het regeringsverkeer (bewegingen gedurende het gehele etmaal).

In figuur 3 is duidelijk te zien dat tot en met 2003 het aantal bewegingen van de PH-KBX een (lichte) stijging vertoont, het aantal bewegingen van het overige Nederlandse regeringsverkeer (PH-*) op Rotterdam Airport nam in die jaren af. In 2004 en 2005 is er een forse toename van het aantal bewegingen van de PH-KBX waar te nemen, hetgeen veroorzaakt werd door de sluiting van Valkenburg. In 2006 daalt het aantal bewegingen van de PH-KBX op Rotterdam Airport ten opzichte van 2005 weer, hetgeen overeenkomt met het verzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat om Rotterdam Airport zo min mogelijk te gebruiken voor regeringsvluchten. In 2005 en 2006 is het aantal regeringsbewegingen met Nederlands geregistreerde vliegtuigen (exclusief de PH-KBX) fors toegenomen, hetgeen te maken heeft met de sluiting van Valkenburg. Vanaf 2004 is het aantal overige bewegingen meer dan verdubbeld ten opzichte van de jaren voor 2004, ook dit wordt veroorzaakt door de sluiting van Valkenburg. In 2005 is tevens nog een piek te zien in het aantal regeringsvliegtuigen met een Joegoslavische vliegtuigregistratie, deze bewegingen werden veroorzaakt door het Tribunaal in Den Haag.

1.2.2 Militair

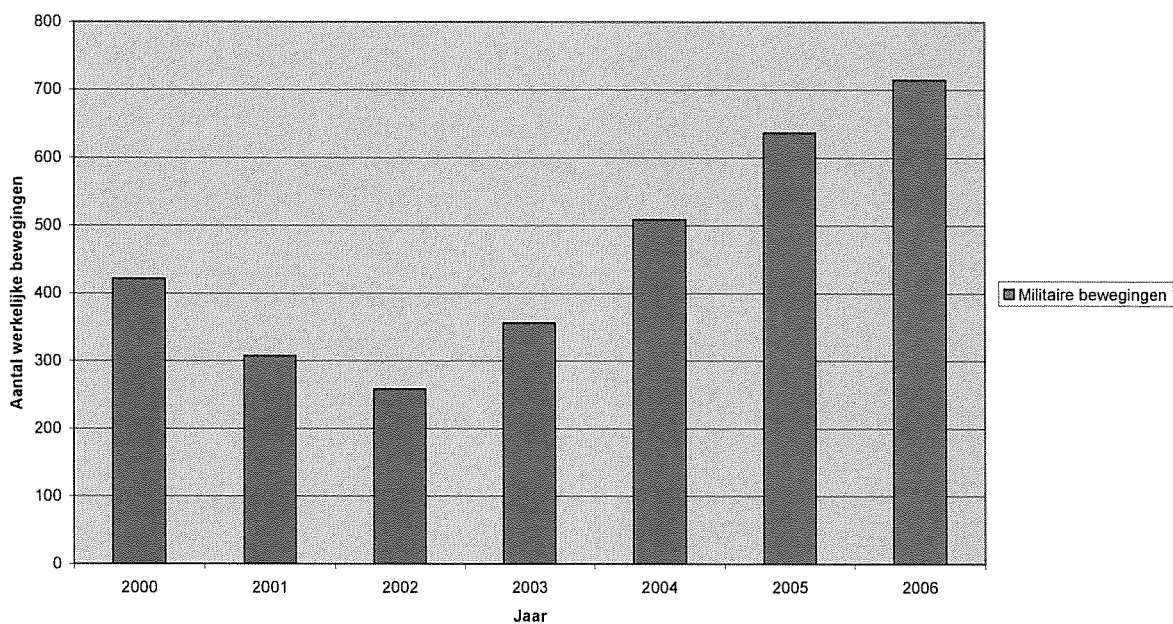
In onderstaande tabellen en figuren zijn alleen specifiek voor het militaire verkeer op Rotterdam Airport gegevens opgenomen.

Tabel 4. Overzicht per jaar en nationaliteit van het militaire verkeer op Rotterdam Airport (bewegingen gedurende het gehele etmaal).

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Onbekend	421	307	258	356	509	4	
Nederland						418	498
USA						27	56
Zwitserland						38	52
UK						48	28
België						22	20
Duitsland						16	14
Frankrijk						22	12
Ierland						5	8
Spanje						4	8
Canada						10	6
Polen						8	6
Italië						10	4
Hongarije						4	
Portugal							2
Totaal	421	307	258	356	509	636	714

NB: Pas vanaf 2005 is er geregistreerd welke nationaliteit er bij een militaire vlucht behoorde.

Jaaroverzicht van het militaire verkeer op Rotterdam Airport
[bewegingen gedurende het gehele etmaal]



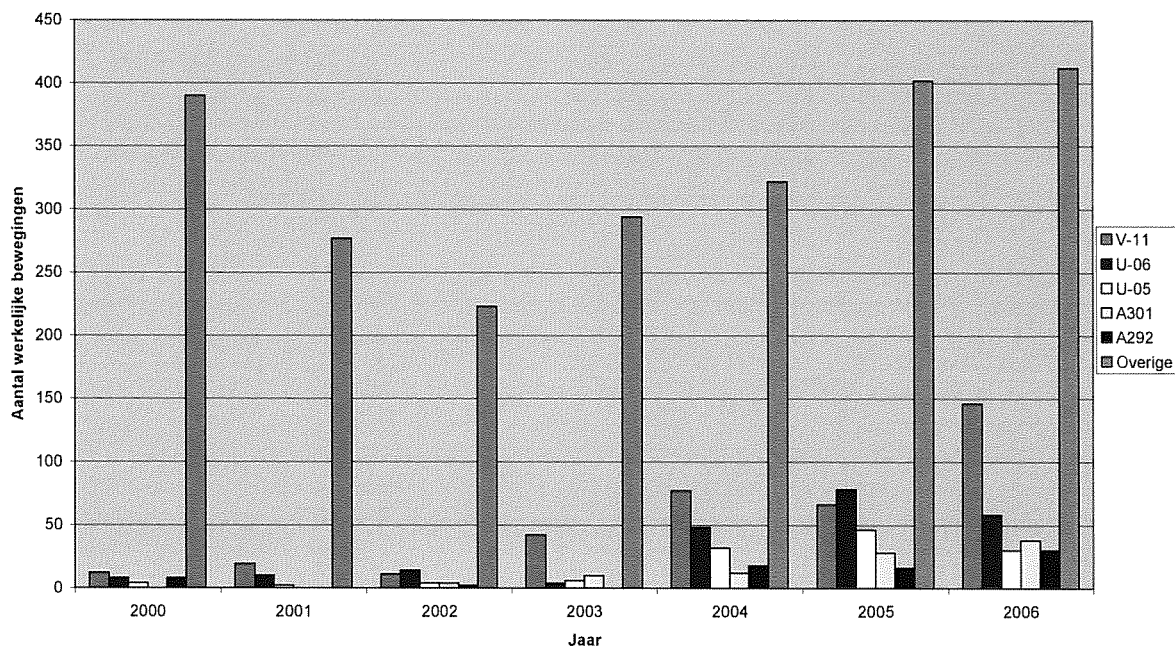
Figuur 4. Jaaroverzicht van het aantal militaire bewegingen op Rotterdam Airport (bewegingen gedurende het gehele etmaal)

Zoals uit bovenstaande figuur en tabel blijkt is tot 2003 het aantal militaire bewegingen op Rotterdam Airport afgenomen. Vanaf 2003 tot heden is er vervolgens een jaarlijkse groei van circa 100 bewegingen per jaar waar te nemen. In onderstaande tabel 5 en figuur 5 is voor de 5 meest voorkomende vliegtuigregistraties een overzicht gemaakt van het aantal werkelijke bewegingen in de periode 2000 t/m 2006.

Tabel 5. Overzicht per jaar en vliegtuigregistratie van het militaire verkeer op Rotterdam Airport (bewegingen gedurende het gehele etmaal).

Registratie	Nationaliteit	Type	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
V-11	NL	G-IV	12	19	11	42	77	66	146
U-06	NL	FK-50	8	10	14	4	48	78	58
U-05	NL	FK-50	4	2	4	6	32	46	30
A301	NL	AL-III			4	10	12	28	38
A292	NL	AL-III	8		2		18	16	30
Overige	-	-	390	277	223	294	322	402	412
Totaal	-	-	422	308	258	356	509	636	714

Jaaroverzicht per registratie voor militair verkeer op Rotterdam Airport [bewegingen gedurende het gehele etmaal]



Figuur 5. Overzicht per registratie van militair verkeer op Rotterdam Airport (bew. gedurende het gehele etmaal).

1.2.3 Nachtvluchten (van 23:00 tot 07:00)

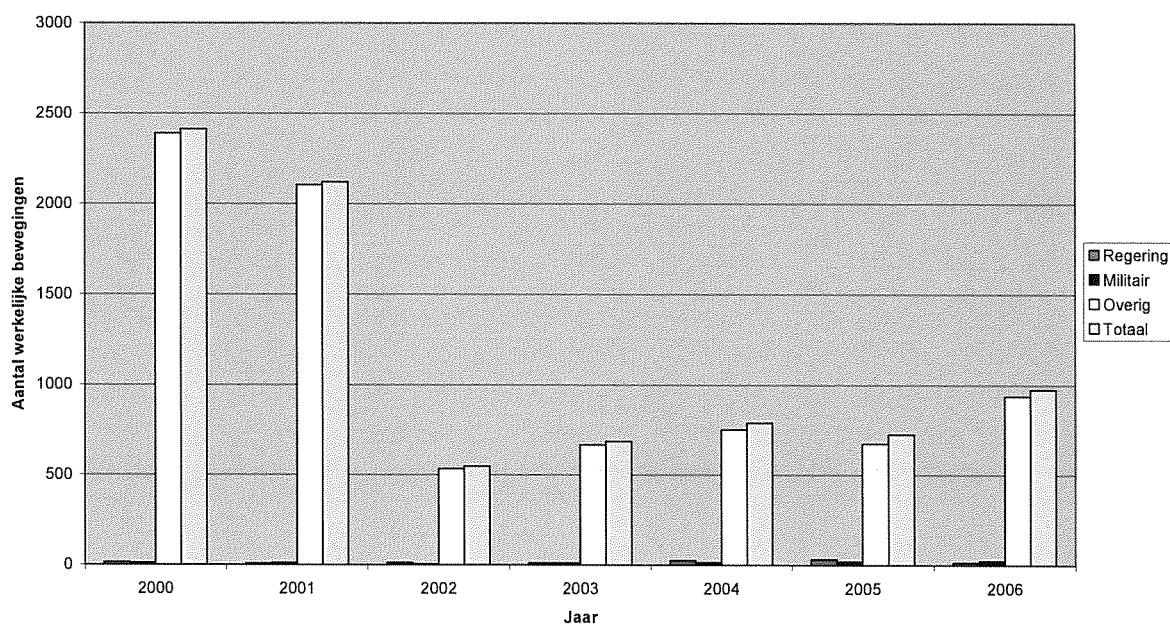
In tabel 6 en figuur 6 is een overzicht gegeven van het aantal vliegbewegingen van 23:00 tot 07:00 (lokale tijd) dat op Rotterdam Airport heeft plaatsgevonden in de periode 2000 t/m 2006.

Tabel 6. Overzicht van het aantal bewegingen van 23:00 tot 07:00 per segment op Rotterdam Airport.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Regering	13	6	11	10	24	31	13
Militair	10	9	4	10	13	20	23
Overig	2.389	2.104	532	665	750	673	936
Totaal	2.412	2.119	547	685	787	724	972

NB: De vluchten die precies op 23:00 zijn uitgevoerd zijn in deze tabel meegenomen als nachtvluchten; de statistieken op de website van Rotterdam Airport doen dat niet.

Jaaroverzicht van nachtbevingen (van 23:00 tot 07:00) op Rotterdam Airport
[Al het verkeer van 23:00 tot 07:00]



Figuur 6. Overzicht van het aantal bewegingen van 23:00 tot 07:00 op Rotterdam Airport.

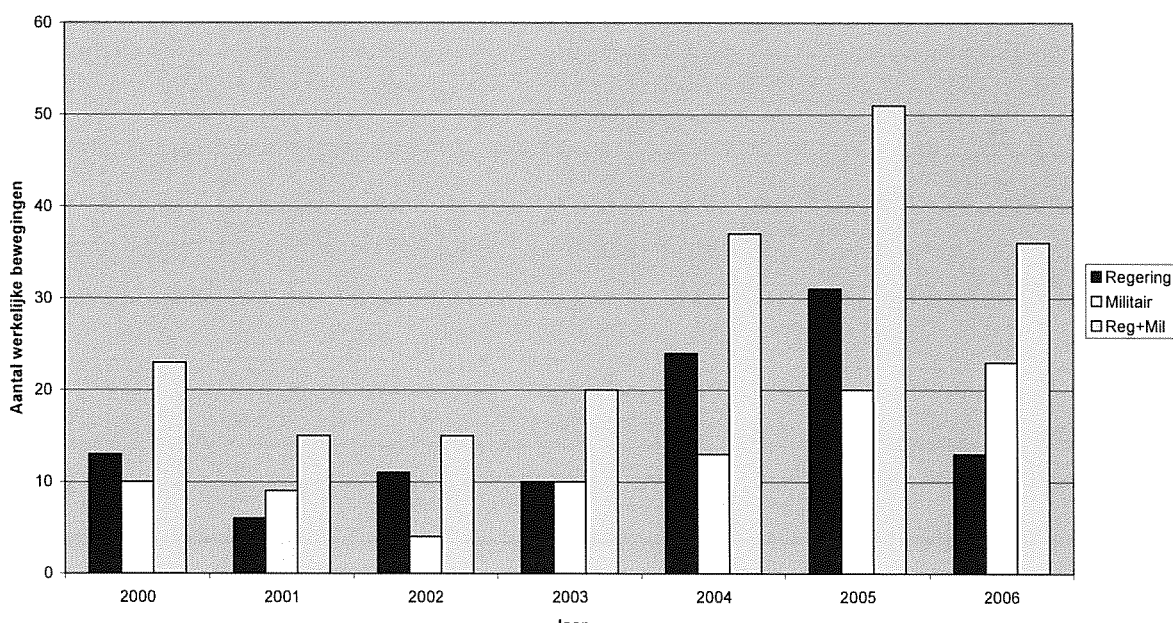
Zoals uit bovenstaande gegevens blijkt is het aantal nachtvluchten (23-07) op Rotterdam Airport na 2001 fors afgenomen. Dit werd o.a. veroorzaakt door het aanwijzingsbesluit dat in die tijd tot stand kwam. In de jaren 2003 t/m 2005 bleef het aantal vluchten van 23:00 tot 07:00 nagenoeg constant, in 2006 is een lichte stijging te zien hetgeen o.a. te verklaren is door de extensieregeling van 23:00 tot 00:00 die in die periode tot stand kwam. Het aandeel van het regerings- en militaire verkeer in het aantal bewegingen van 23:00 tot 07:00 is in de periode 2000-2006 zeer gering te noemen, gemiddeld circa 1,5 tot 2%.

In onderstaande tabel en figuur zijn het aantal werkelijke bewegingen van het regerings- en militaire verkeer op Rotterdam Airport weergegeven dat plaats vond van 23:00 tot 07:00.

Tabel 7. Overzicht van het aantal regerings- en militaire bewegingen van 23:00 tot 07:00 op Rotterdam Airport.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Regering	13	6	11	10	24	31	13
Militair	10	9	4	10	13	20	23
Totaal (reg+mil)	23	15	15	20	37	51	36

Jaaroverzicht nachtelijke bewegingen (23:00-07:00)
voor regering en militair verkeer op Rotterdam Airport



Figuur 7. Overzicht van het aantal regerings- en militaire bewegingen van 23:00 tot 07:00 op Rotterdam Airport.

Zoals uit bovenstaande figuur blijkt was tot circa 2003 het aantal regeringsvluchten van 23:00 tot 07:00 nagenoeg constant op 10 a 13 vluchten. In 2004 en 2005 steeg dit aantal tot maximaal 31 bewegingen en in 2006 was dit aantal, mede door het verzoek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, gedaald tot 13. Het aantal bewegingen van 23:00 tot 07:00 dat door het militaire verkeer werd uitgevoerd is sinds 2002 echter alleen maar toegenomen met circa 4 à 5 bewegingen per jaar.

1.2.4 Vluchten uitgesplitst per tijdperiode

In onderstaande tabellen is er per tijdsblok en per jaar een uitsplitsing gemaakt van het aantal werkelijke vliegbewegingen per segment.

Tabel 8. Overzicht per tijdsblok van het aantal regerings- en militaire bewegingen per jaar.

Jaar	Van 07:00 tot 23:00		Van 23:00 tot 00:00		Van 00:00 tot 06:00		Van 06:00 tot 07:00	
	Regering	Militair	Regering	Militair	Regering	Militair	Regering	Militair
2000	49	411	7	7	3	2	3	1
2001	53	298	1	8	3	0	2	1
2002	30	254	2	2	7	2	2	0
2003	42	346	3	3	5	4	2	3
2004	121	496	9	6	11	6	4	1
2005	286	616	10	10	8	8	13	2
2006	261	691	6	8	4	11	3	4

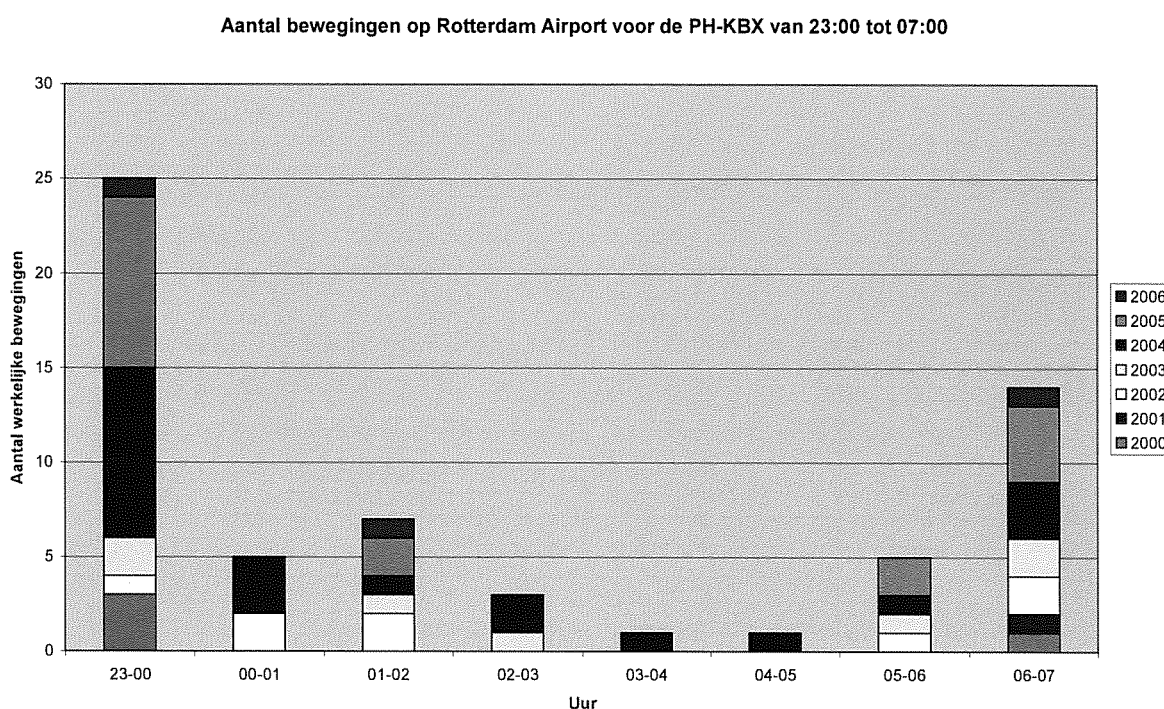
Tabel 9. Overzicht per tijdsblok per jaar van het aantal overige (exclusief regerings- en militair verkeer) verkeer van >6 ton.

Jaar	Van 07:00 tot 23:00	Van 23:00 tot 00:00	Van 00:00 tot 06:00	Van 06:00 tot 07:00
2000	26.024	686	649	699
2001	22.701	490	921	444
2002	21.564	220	83	78
2003	17.552	197	123	89
2004	22.103	305	180	104
2005	20.163	305	124	96
2006	20.309	428	239	100

Uit tabel 8 en tabel 9 blijkt dat het aandeel van het regerings- en militaire verkeer in vergelijking met het overige verkeer zeer gering is, zowel in de periode overdag, als in de perioden in de nacht. Het overige verkeer voert in de periode van 23:00 tot 07:00 de meeste bewegingen uit in de periode van 23:00 tot 00:00, dit zijn voornamelijk vluchten die onder de extensie regeling vallen.

1.2.5 PH-KBX en V-11 in de periode van 23:00 tot 07:00

Zoals reeds uit tabel 3 bleek is het toestel van het Koningshuis, de PH-KBX, het toestel dat de meeste regeringsvluchten uitvoert op Rotterdam Airport. In onderstaande figuur 8 is derhalve voor deze registratie een specificatie gemaakt van het aantal bewegingen dat in de periode van 23:00 tot 07:00 van de jaren 2000 t/m 2006 gemaakt zijn.

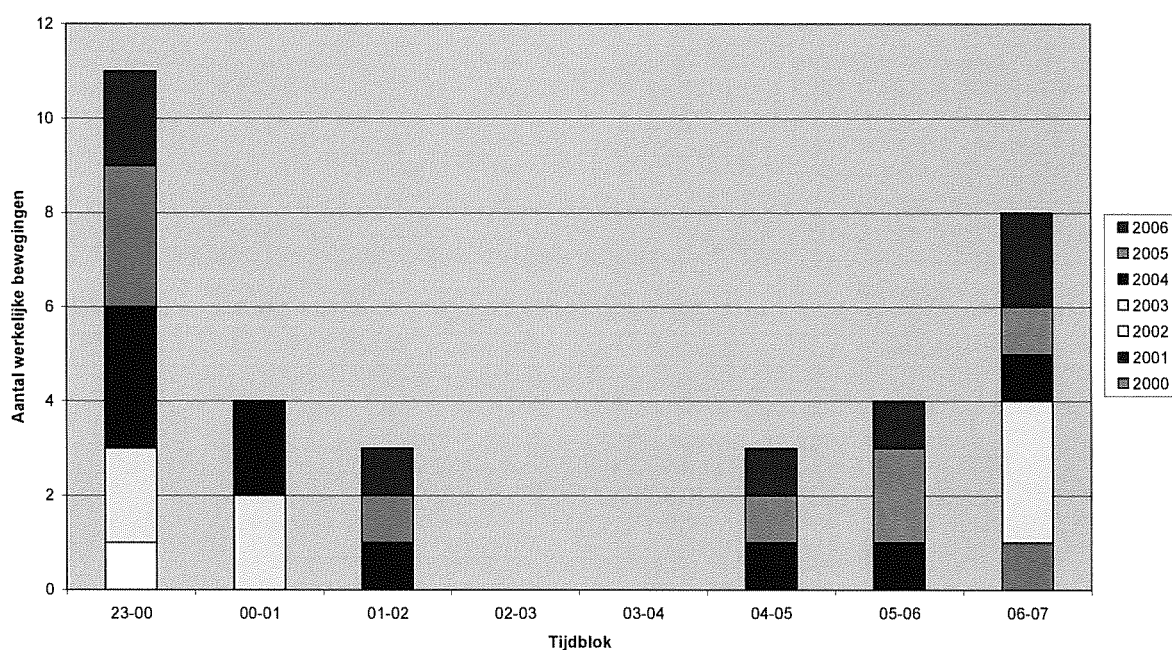


Figuur 8. Overzicht van het aantal bewegingen van de PH-KBX in de periode van 23:00 tot 07:00.

Zoals uit bovenstaande figuur blijkt heeft de PH-KBX voornamelijk vluchten uitgevoerd in de perioden van 23:00 tot 00:00 en van 06:00 tot 07:00. In 2004 zijn er nog enkele vluchten uitgevoerd in de periode tussen 00:00 en 05:00, maar er kan geconcludeerd worden dat in 2005 en 2006 er slechts sporadisch een vlucht van de PH-KBX plaatsvond in deze periode. Het merendeel van de vluchten van de PH-KBX, circa 85%, vindt plaats in de periode van 07:00 tot 23:00.

Zoals reeds uit tabel 5 bleek is het militaire toestel met registratie V-11, een Gulfstream IV, het toestel dat de meeste militaire vluchten uitvoert op Rotterdam Airport. Dit toestel wordt gebruikt voor het VIP vervoer, voor zowel militair als voor de regering. In onderstaande figuur 9 is derhalve voor deze registratie een specificatie gemaakt van het aantal bewegingen dat in de periode van 23:00 tot 07:00 van de jaren 2000 t/m 2006 gemaakt zijn.

Aantal bewegingen op Rotterdam Airport voor de V-11 (Gulfstream IV) van 23:00 tot 07:00



Figuur 9. Aantal bewegingen voor de V-11 (Gulfstream IV) op Rotterdam Airport van 23:00 tot 07:00.

Zoals uit bovenstaande figuur blijkt heeft de V-11 voornamelijk vluchten uitgevoerd in de perioden van 23:00 tot 00:00 en van 06:00 tot 07:00. Vanaf 2004 zijn er nog enkele vluchten uitgevoerd in de periode tussen 00:00 en 05:00. Het merendeel van de vluchten van de V-11, circa 90%, vindt plaats in de periode van 07:00 tot 23:00.

2.2 Valkenburg

Het is niet mogelijk geweest om gedetailleerde vluchtinformatie over de vluchten van Valkenburg op de korte termijn te vinden. De meest betrouwbare informatie die voor handen is, is de informatie die verkregen is van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). Deze gegevens zijn in onderstaande tabel gepresenteerd. Deze gegevens hebben echter alleen betrekking op de vluchten die door IVW gearrangeerd zijn en zijn tevens exclusief eventuele positioneringsvluchten.

Tabel 10. Aantal vliegbewegingen op Valkenburg per jaar, gearrangeerd door IVW en exclusief positioneringsvluchten.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
PH-KBX	nb	69	105	59	104	0	0
Inhuur t.b.v. regering	nb	80	51	50	59	0	0
Militair	nb	69	24	39	17	0	0

Tabel 11. Aantal vliegbewegingen op Valkenburg per jaar, gearrangeerd door IVW en inclusief het aantal geschatte positioneringsvluchten.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
PH-KBX	nb	138	210	118	208	0	0
Inhuur t.b.v. regering	nb	160	102	100	118	0	0
Militair	nb	138	48	78	34	0	0

2.3 Schiphol

Het is op deze korte termijn niet mogelijk om over de vluchtinformatie van regerings- en militair verkeer op Schiphol over de periode 2000-2006 te beschikken. Bijkomend probleem hierbij is het feit dat er op Schiphol onlangs op een ander registratiesysteem overgeschakeld is, waardoor er op korte termijn slechts over vluchtinformatie vanaf 2005 beschikt kan worden.

De meest betrouwbare informatie die derhalve momenteel voor handen is, is de informatie die verkregen is van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). Deze gegevens zijn in onderstaande tabel gepresenteerd. Deze gegevens hebben echter alleen betrekking op de vluchten die door IVW gearrangeerd zijn en zijn tevens exclusief eventuele positioneringsvluchten.

Tabel 12. Aantal vliegbewegingen op Schiphol per jaar, gearrangeerd door IVW en exclusief positioneringsvluchten.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
PH-KBX	nb	42	54	34	41	68	77
Inhuur t.b.v. regering	nb	52	19	11	20	40	36
Militair	nb	17	12	14	9	14	13

3 Onderbouwing invoerset regeringsvluchten MER

In het milieueffectrapport 'MER Zone aanpassing Rotterdam Airport' zijn in een aantal alternatieven extra bewegingen voor de regering en/of militairen opgenomen. De aanleiding hiervoor heeft te maken met de sluiting van Vliegveld Valkenburg. Door die sluiting is er extra regerings- en militair verkeer op Rotterdam Airport gekomen. In dit hoofdstuk zal worden verduidelijkt hoe deze aantallen tot stand zijn gekomen.

De basis voor de aantallen extra regerings- en militaire vluchten is de periode van 1 januari 2005 t/m 31 mei 2005 geweest. De periode daarna was niet bruikbaar aangezien Rotterdam Airport mede door de problemen met de geluidszone de regeringsvluchten niet toeliet. In deze 5 maanden was er echter al wel extra verkeer naar Rotterdam Airport gekomen vanwege de sluiting van marine vliegveld Valkenburg.

Alternatief 3a, extra regeringsverkeer in de periode 23:00-06:00:

In deze eerste 5 maanden van 2005 zijn er in totaal 30 nachtvluchten uitgevoerd. Van deze 30 vluchten waren er 6 uitgevoerd ten behoeve van de Immigratie- en Naturalisatie Dienst (IND). Deze instantie had tevens aangegeven 1 uitzetting per maand te willen doen waarvoor 2 nachtvluchten noodzakelijk zouden zijn. Hiervan uitgaande werden er 24 IND vluchten voor dat jaar verwacht. Daarbij komen dan nog $30 - 6 = 24$ bewegingen die nog geëxtrapolereerd dienen te worden naar een geheel jaar, dus overeenkomend met $24 * 12/5 = 58$ bewegingen. Totaal levert dit 82 bewegingen op in de nachtperiode. Door verdeling over o.a. vliegtuigtypen e.d. is het uiteindelijke aantal bewegingen van 'extra' regeringsverkeer in alternatief 3a op 79 bewegingen uitgekomen.

Alternatief 3b, extra regerings- en militair verkeer gedurende het gehele etmaal:

In totaal waren er in die 5 maanden 484 regerings- en militaire bewegingen gedurende het gehele etmaal. Extrapolatie van dit aantal naar een geheel jaar levert op: $12/5 * 484 = 1.162$ bewegingen. Om het aantal extra bewegingen van het regerings- en militaire verkeer te bepalen dat er is bijgekomen sinds de sluiting van Valkenburg is het gemiddelde aantal bewegingen van regerings- en militair verkeer van 2003 en 2004, resp. 408 en 654, van dit aantal afgehaald. Hetgeen resulteert in $1.162 - 531 = 631$ bewegingen. Door verdeling over o.a. vliegtuigtype e.d. is het uiteindelijke aantal bewegingen van 'extra' regerings- en militair verkeer in alternatief 3b op 627 bewegingen uitgekomen.

Het verschil tussen alternatief 3a en 3b bestaat uit regeringsverkeer in de periode 06:00-23:00 en militair verkeer gedurende het gehele etmaal.

Alternatief	Extra militaire en regeringsbewegingen	
	06:00-23:00	23:00-06:00
3a t.o.v. 2d	0	79
3b t.o.v. 2d	527	100 (waarvan 21 militair)
3b t.o.v. 3a	527	21

4 Historische situatie rondom regerings- en militaire vluchten op Rotterdam Airport

Tot 31 oktober 2001 beschikte Rotterdam Airport over een aanwijzing die vrijwel ongewijzigd was gebleven sinds 13 november 1964. Deze aanwijzing bevatte geen geluidszone en ook geen beperkingen ten aanzien van vliegtuigtypen of uren van de dag. Dit betekent dat alle soorten vluchten op ieder uur van dag of nacht op Rotterdam Airport mogelijk waren. Dit gold dus ook voor regerings- en militaire vluchten. Reden van het niet aanpassen van het vigerende aanwijzingsbesluit was de onzekerheid over het voortbestaan van Rotterdam Airport op de huidige locatie sinds de sluitingsmoties die de gemeenteraad van Rotterdam in 1971 en 1973 had aangenomen.

Op 19 januari 1998 sluiten de gemeente Rotterdam (eigenaar van de gronden van Rotterdam Airport) en NV Luchthaven Schiphol (juridisch exploitant van Rotterdam Airport die de exploitatie gedelegeerd heeft aan Rotterdam Airport BV (100% dochter van de NVLS)) het zogenoemde "onderhandelaarsakkoord". In dit akkoord wordt het voortbestaan van Rotterdam Airport als "zakenluchthaven" geregeld. Afsproken is het vaststellen van een Ke-geluidszone, het uitplaatsen van de Kleine Recreatieve Luchtvaart en sterke nachtelijke beperkingen in de periode 23.00-07.00 uur lokale tijd. In genoemde periode zijn echter wel een aantal categorieën uitgezonderd. De belangrijkste hiervan is de wens van het bedrijfsleven om dag en nacht van Rotterdam Airport gebruik te kunnen maken met zogeheten zakenjets. Tevens worden ook andere categorieën met maatschappelijke relevantie ontheven van de nachtbeperkingen zoals onder andere reddingsvluchten, vliegtuigen in nood, politie en kustwachtvluchten en medische vluchten. Omdat Rotterdam Airport toch een gedeelte 's nachts geopend bleef is ook de categorie regeringsvluchten vanwege de maatschappelijke relevantie aan deze categorieën toegevoegd. NV Luchthaven Schiphol en de gemeente Rotterdam hebben vervolgens een formeel verzoek tot wijziging van de aanwijzing gedaan conform de gemaakte afspraken.

Vrijwel alle punten uit het onderhandelaarsakkoord (m.u.v. uitplaatsen kleine recreatieve luchtvaart) zijn vertaald door het bevoegd gezag in het aanwijzingsbesluit dat per 31 oktober 2001 volledig herzien werd.

De gemeenteraad van Rotterdam heeft dit onderhandelaarsakkoord (en later ook de aanwijzing) goedgekeurd. Hierdoor zijn de sluitingsmoties uit 1971 en 1973 definitief van tafel. Men heeft op dat moment dus ook ingestemd met de ontheffing voor regeringsvluchten in de nacht.

Op 10 maart 2004 heeft de Raad van State uitspraak gedaan over het aanwijzingsbesluit 2001. In deze uitspraak is onder meer artikel 10 vernietigd waardoor een vijftal ontheffingsgronden in de nachtelijke uren, waaronder de ontheffing voor zakenvluchten en regeringsvluchten kwam te vervallen.

Via een aantal (tijdelijke) generieke ontheffingen op het aanwijzingsbesluit is het uitvoeren van regeringsvluchten in de nachtelijke uren tot 17 juli 2005 mogelijk gebleven. Verlenging van deze ontheffing was toen niet meer mogelijk door een dreigende overschrijding van de vigerende geluidszone als gevolg van onvolkomenheden die waren ontstaan bij het vaststellen van de geluidszone in 2001. Sinds die tijd zijn nog enige individuele ontheffingen voor regeringsvluchten buiten de reguliere openstellingsuren door IVW verleend.

Gedurende voornoemde problematiek is ook Marine Vliegveld Valkenburg op 1 januari 2005 gesloten voor regerings- en reguliere militaire vluchten. Een significant deel van het verkeer kwam hierna naar Rotterdam Airport toe. Sluiting van Valkenburg was niet te voorzien ten tijde van het nemen van het aanwijzingsbesluit 2001.

Rotterdam Airport heeft het initiatief genomen om ten eerste de onvolkomenheden uit het aanwijzingsbesluit 2001 te repareren en tevens de ontheffing voor regeringsvluchten in de nacht te herstellen. Tevens werd een oplossing gezocht om het onvoorziene extra overheidsverkeer dat door de sluiting van Valkenburg naar Rotterdam is gekomen te accommoderen. Hiertoe is Rotterdam Airport in nauw en constructief overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de nu voorliggende wijzigingsprocedure gestart.

5 Conclusies

Gebaseerd op voorgaande informatie kunnen onderstaande conclusies getrokken worden:

- Het aandeel van het aantal bewegingen van regerings- en militair verkeer ten opzichte van het totale aantal vluchten (groot verkeer) op Rotterdam Airport is gering, maar neemt in de tijd wel toe van circa 1,5 % in 2000/2001 tot circa 4,5 % in 2005/2006.
- Het aantal militaire bewegingen neemt vanaf 2003 jaarlijks toe met ongeveer 100 bewegingen per jaar.
- Het aantal bewegingen van regerings- en militair verkeer dat in de nachtelijke periode van 23:00 tot 07:00 worden uitgevoerd neemt toe vanaf 2003. Uitzondering hierop is 2006, maar dat wordt waarschijnlijk veroorzaakt door het intrekken van de ontheffing.
- Het vliegtuig dat de meeste bewegingen in het regeringssegment uitvoert is de PH-KBX, de Fokker 70 van de Koningin. Het aandeel van dit toestel in de nachtvluchten tussen 23:00-07:00 is in 2005 en 2006, op een uitzondering na, beperkt gebleven tot 23:00-00:00 en 06:00-07:00. Door het vliegtuig op Rotterdam Airport te stationeren kunnen er veel bewegingen, die nu nodig zijn voor het positioneren van en naar Schiphol, geschrapt worden. Hetgeen uiteraard de geluidszone positief beïnvloedt en ook de overlast voor omwonenden beperkt.
- Het vliegtuig dat de meeste bewegingen in het militaire segment uitvoert is de V-11, een Gulfstream IV van de Nederlandse luchtmacht, en wordt voornamelijk gebruikt voor VIP vervoer. Het aantal bewegingen met dit vliegtuig in de nachtelijke periode van 23:00-07:00 is echter beperkt tot circa 8-10 bewegingen per jaar, het merendeel van de bewegingen vindt tussen 07:00 en 23:00 plaats.
- Er zijn slechts een beperkt aantal vliegtuigregistraties die het merendeel van de vliegbewegingen in het regeringssegment uitvoeren. De vliegbewegingen in het militaire segment worden daarentegen door veel verschillende vliegtuigregistraties uitgevoerd.
- Het aandeel van het regeringssegment aan het totale aantal nachtvluchten in de periode van 23:00-07:00 is zeer gering, circa 1,4 % in 2006.
- Het aandeel van het militaire verkeer aan het totale aantal nachtvluchten in de periode van 23:00-07:00 is zeer gering, circa 2,4 % in 2006.
- Er is een stijging van het aantal regerings- en militaire bewegingen sinds 2004 te constateren, het is zeer waarschijnlijk dat deze toename veroorzaakt wordt door de sluiting van marine vliegveld Valkenburg. Mede door het intrekken van de ontheffing, als het verzoek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, is deze toename in 2006 beperkt.