

Ontwerp wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

September 2009

WIJ BEATRIX, BIJ DE GRATIE GODS,
KONINGIN DER NEDERLANDEN,
PRINSES VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van

tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met wijziging van een aantal uitvliegroutes vanaf de Schiphol-Oostbaan, de Polderbaan, de Kaagbaan en de Buitenveldertbaan

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van ,
nr. HDJZ/LUV..., Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op artikel 8.15 van de Wet luchtvaart ;

De Raad van State gehoord (advies van , nr.);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van , nr. HDJZ/LUV , Hoofddirectie Juridische Zaken uitgebracht mede namens Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol wordt als volgt gewijzigd:

- A** Van de in de artikelen 2.1, 3.1.1, eerste lid, en 3.1.2, eerste lid, bedoelde bijlage 1, worden de kaarten met de nummers 03/21, 04/21, 05/21, 06/21, 07/21, 08/21, 13/21, 14/21 en 19/21 vervangen door de bij dit besluit gevoegde kaarten met de nummers 03/21, 04/21, 05/21, 06/21, 07/21, 08/21, 13/21, 14/21 en 19/21.

B Artikel 3.2.2, eerste lid komt te luiden:

1. De exploitant van de luchthaven draagt er zorg voor dat, met ingang van de in onderdeel a tot en met d bedoelde data, het daarbij bepaalde aantal afhandelingsplaatsen op de pieren, bedoeld in bijlage 4 bij dit besluit, is voorzien van een vaste stroomaansluiting en van een voorziening voor preconditioned air, beide van voldoende kwaliteit, ter vervanging van de in het vliegtuig aanwezige Auxiliary Power Unit:

- a. 1 januari 2011 in totaal tenminste 15;
- b. 1 januari 2012 in totaal tenminste 30;
- c. 1 januari 2013 in totaal tenminste 45;
- d. 1 januari 2014 in totaal tenminste 61.

C De in artikel 4.2.1, derde en vierde lid, bedoelde bijlage 2 wordt vervangen door de bij dit besluit gevoegde bijlage 2.

D De in artikel 4.2.2, derde en vierde lid, bedoelde bijlage 3 wordt vervangen door de bij dit besluit gevoegde bijlage 3.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN
MILIEUBEHEER,

Bijlagen

- Bijlage 1 Luchtverkeerwegen
- Bijlage 2 Handhavingspunten etmaal
- Bijlage 3 Handhavingspunten van 23.00 tot 07.00 uur
- Bijlage 4 Locaties van afhandelingsplaatsen stroom en preconditioned air

Bijlage 1

Luchtverkeerwegen

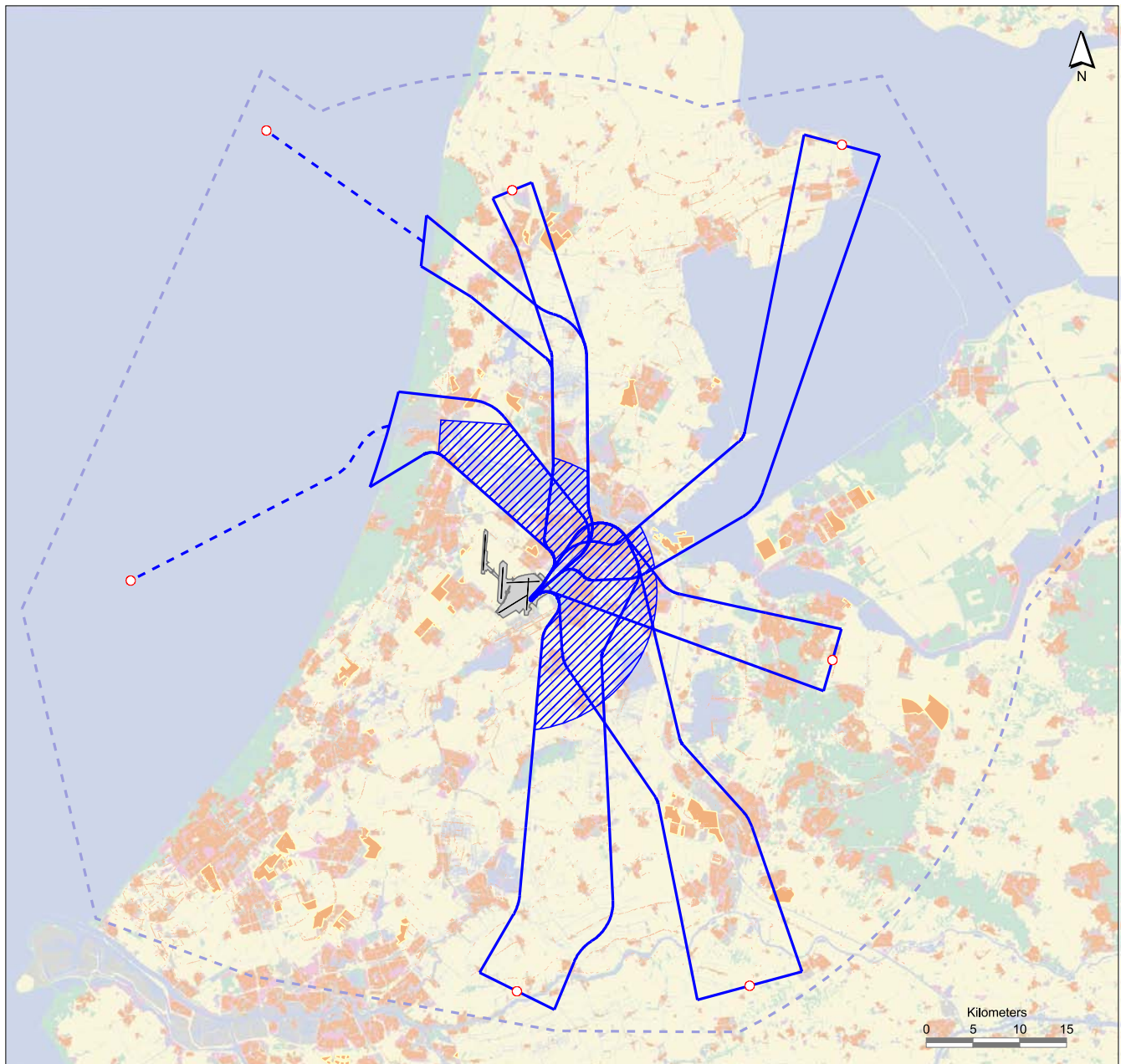
ontwerp wijziging

Luchtverkeerwegen

Luchthavenverkeerbesluit Schiphol


Vertrekkend verkeer baan 04 (periode van 06.00 tot 23.00 uur)


Bijlage 1 kaart 03/21



 Banenstelsel

 Begrenzing Luchthavengebied

 Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)

 Vinex2001 (bron: RPD)



Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan oplopend met een stijging van 3.3%



Hoogte 1500 voet



TMA exit points



Begrenzing TMA Schiphol (TMA1 en TMA3)

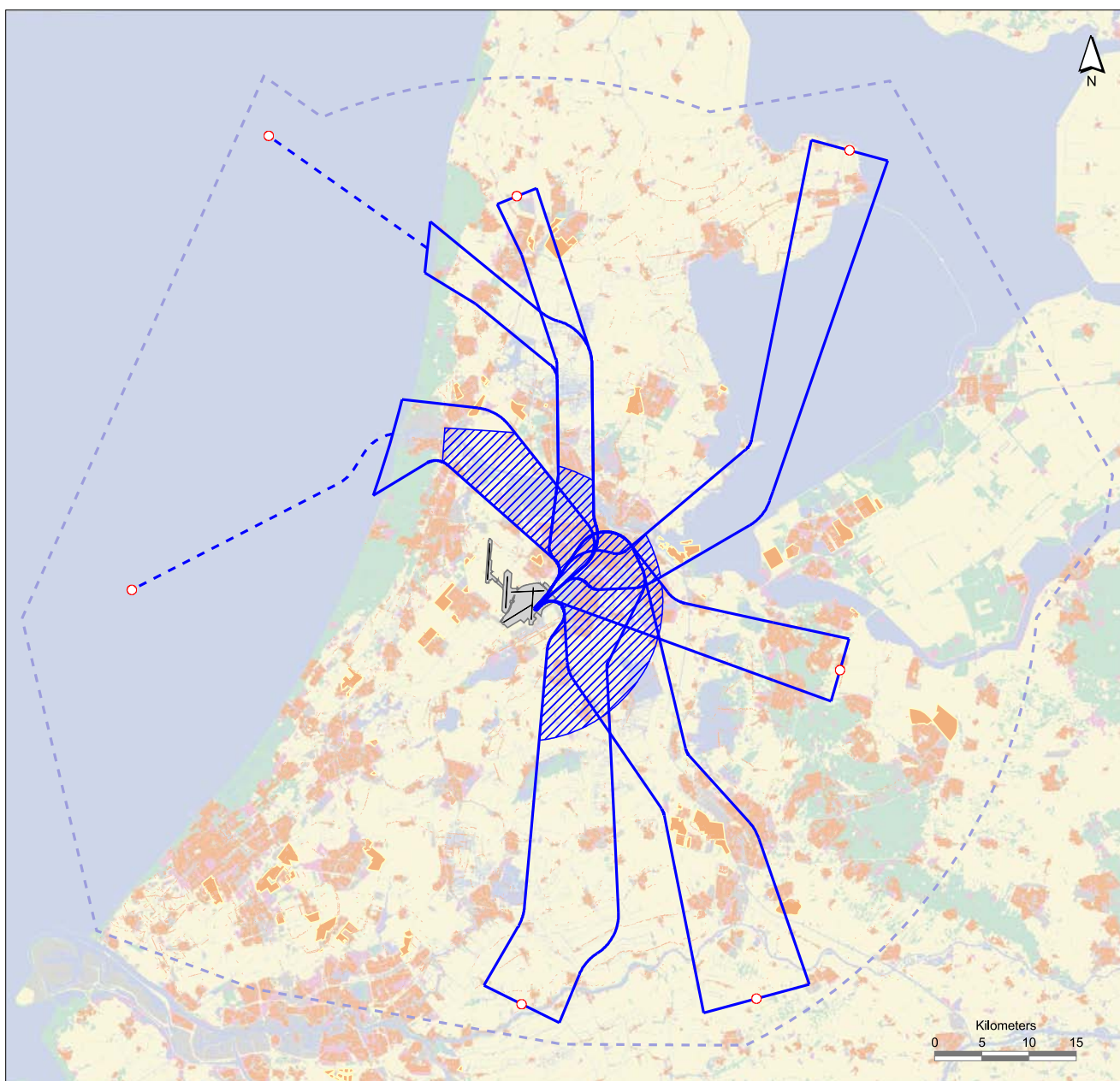
2009


Luchtverkeerwegen

Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Vertrekkend verkeer baan 04 (periode van 23.00 tot 06.00 uur)

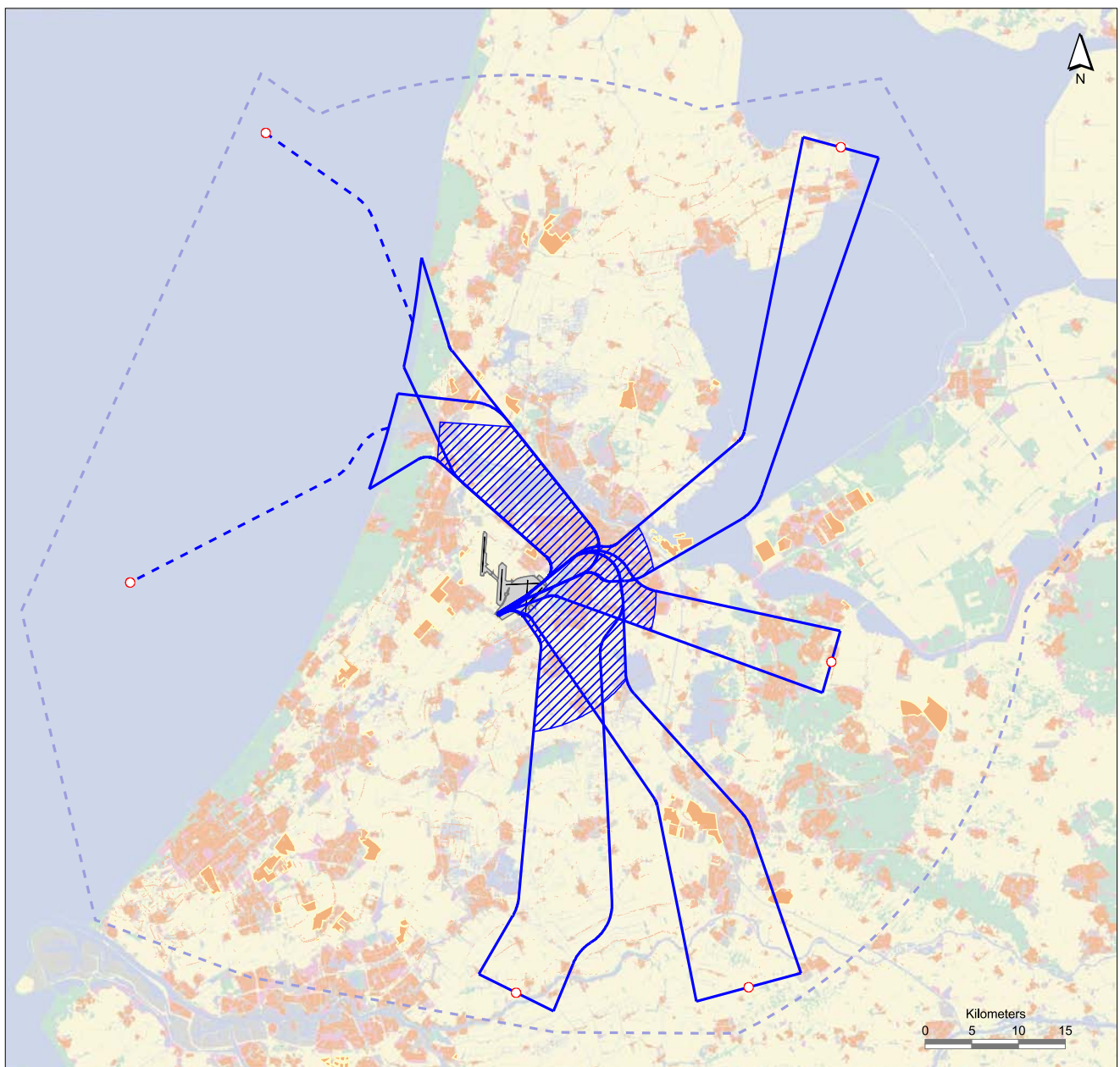
Bijlage 1 kaart 04/21




 Banenstelsel	 Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan oplopend met een stijging van 3.3%
 Begrenzing Luchthavengebied	 Hoogte 1500 voet
 Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)	 TMA exit points
 Vinex2001 (bron: RPD)	 Begrenzing TMA Schiphol (TMA1 en TMA3)

Luchtverkeerwegen

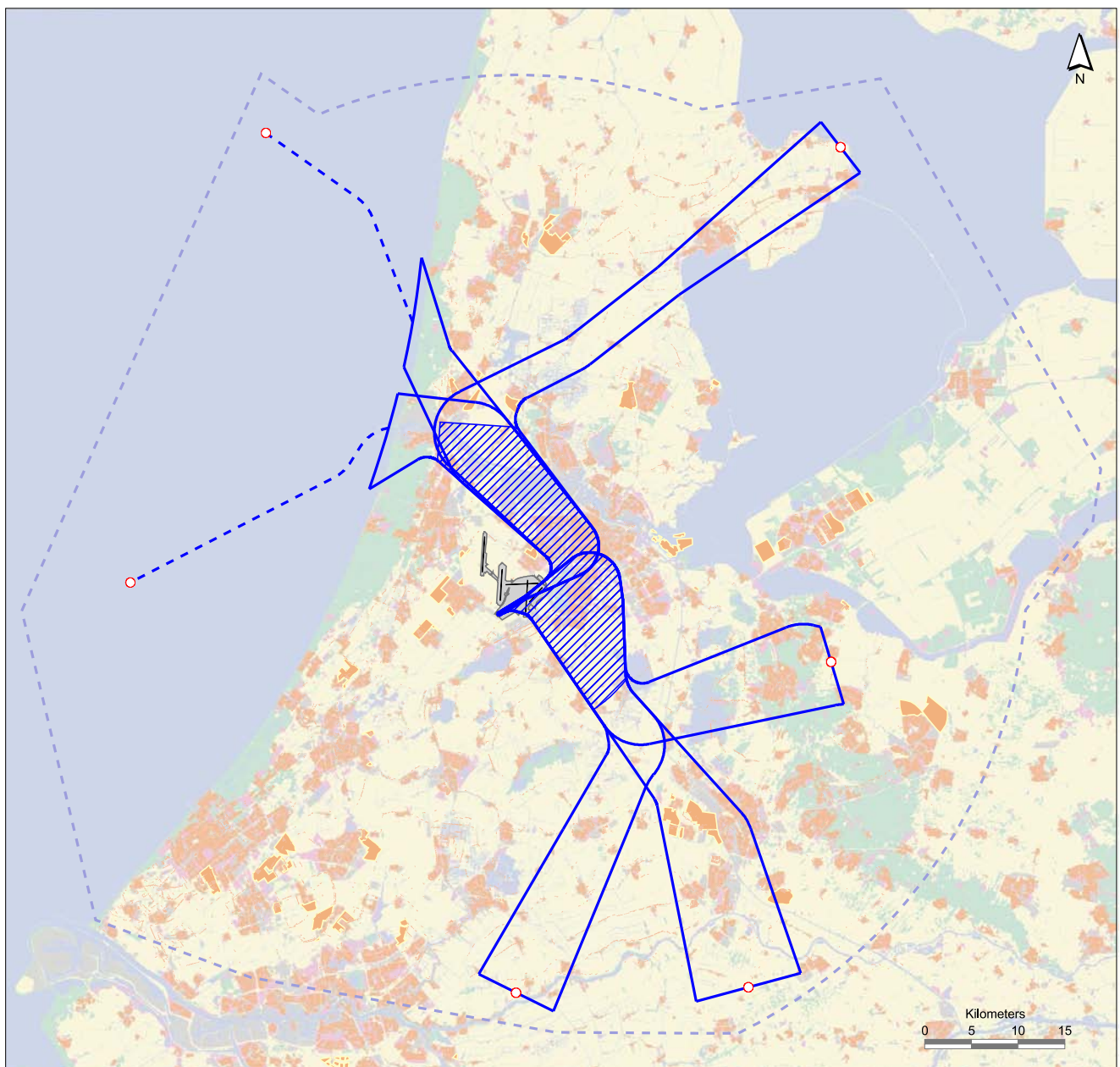
Vertrekkend verkeer baan 06 (periode van 06.00 tot 23.00 uur)



 Banenstelsel	 Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan oplopend met een stijging van 3.3%
 Begrenzing Luchthavengebied	 Hoogte 1500 voet
 Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)	 TMA exit points
 Vinex2001 (bron: RPD)	 Begrenzing TMA Schiphol (TMA1 en TMA3)

Luchtverkeerwegen

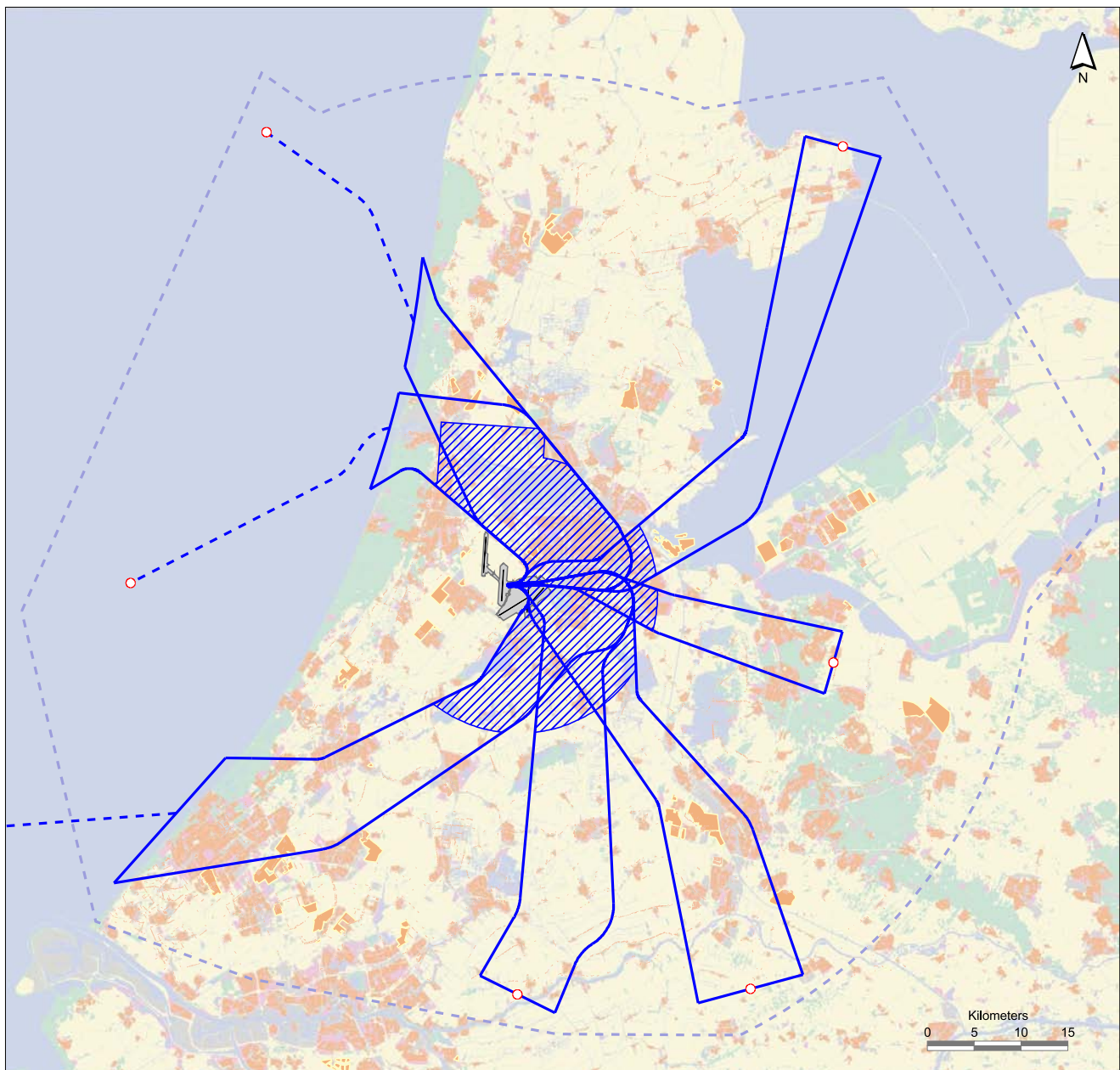
Vertrekkend verkeer baan 06 (periode van 23.00 tot 06.00 uur)



	Banenstelsel		Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan oplopend met een stijging van 3.3%
	Begrenzing Luchthavengebied		Hoogte 1500 voet
	Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)		TMA exit points
	Vinex2001 (bron: RPD)		Begrenzing TMA Schiphol (TMA1 en TMA3)

Luchtverkeerwegen

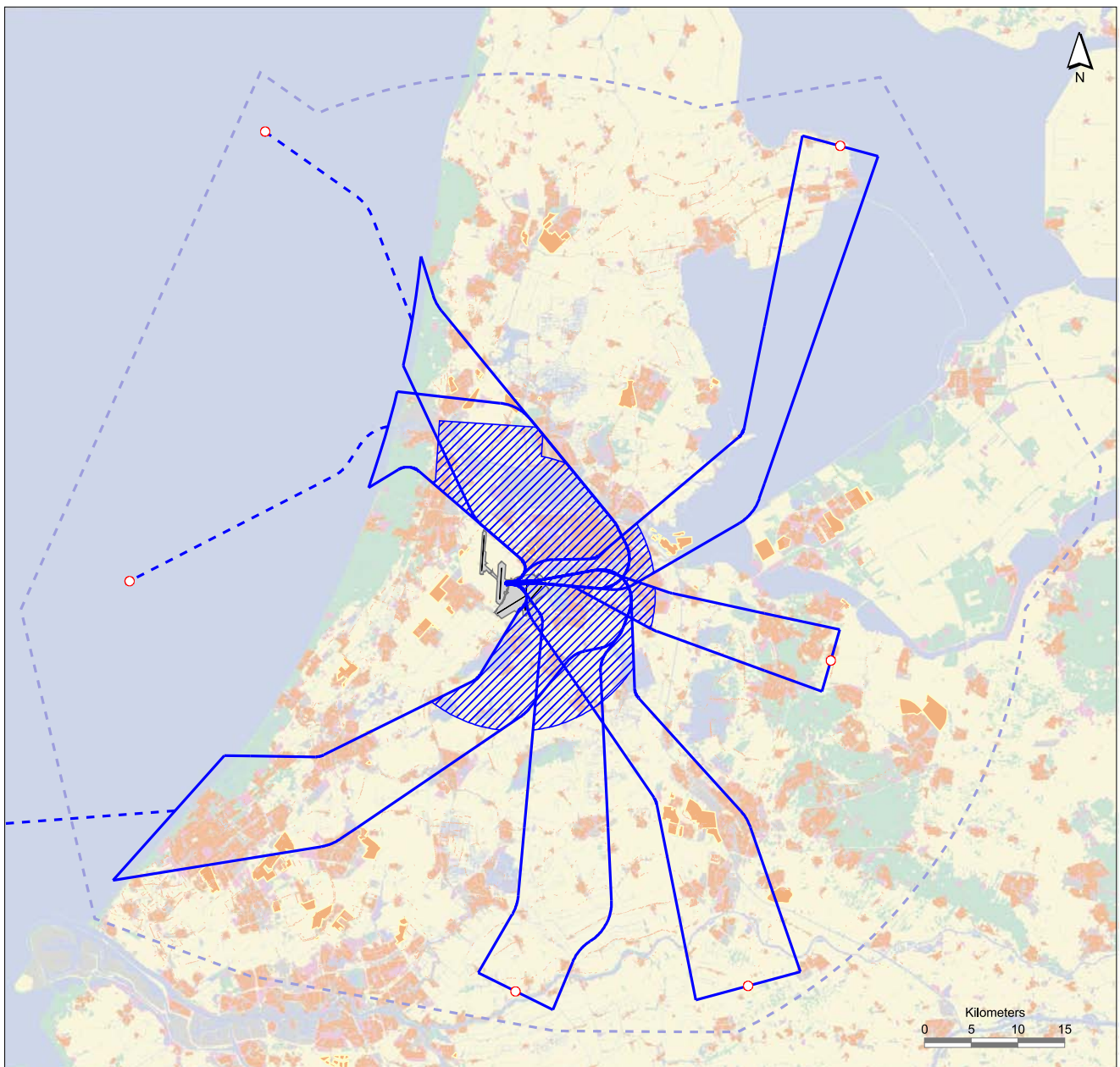
Vertrekkend verkeer baan 09 (periode van 06.00 tot 23.00 uur)



 Banenstelsel	 Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan oplopend met een stijging van 3.3%
 Begrenzing Luchthavengebied	 Hoogte 1500 voet
 Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)	 TMA exit points
 Vinex2001 (bron: RPD)	 Begrenzing TMA Schiphol (TMA1 en TMA3)

Luchtverkeerwegen

Vertrekkend verkeer baan 09 (periode van 23.00 tot 06.00 uur)

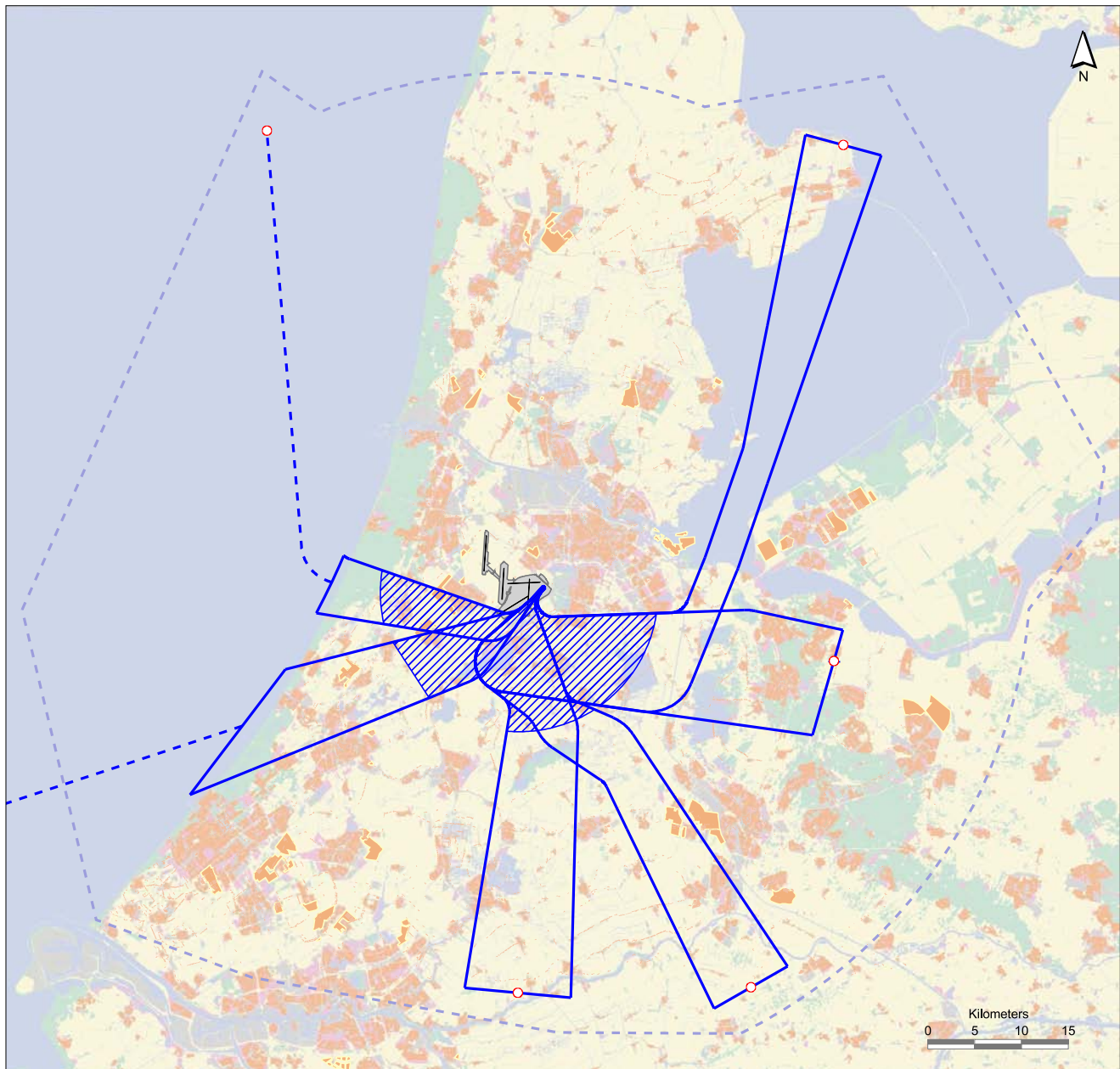




- Banenstelsel
- Begrenzing Luchthavengebied
- Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)
- Vinex2001 (bron: RPD)

- Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan oplopend met een stijging van 3.3%
- Hoogte 1500 voet
- TMA exit points
- Begrenzing TMA Schiphol (TMA1 en TMA3)

Luchtverkeerwegen

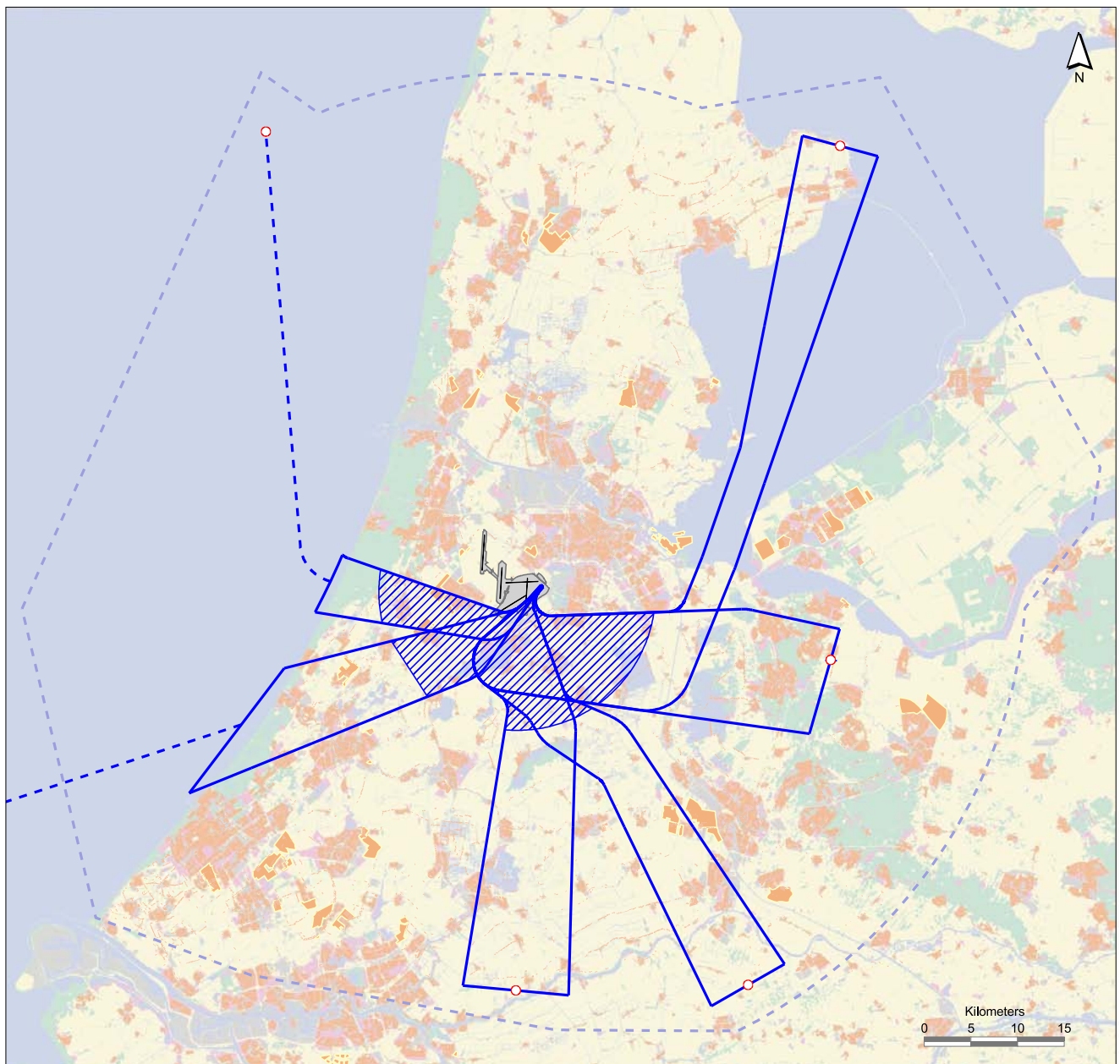
Vertrekkend verkeer baan 22 (periode van 06.00 tot 23.00 uur)








 Banenstelsel	 Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan oplopend met een stijging van 3.3%
 Begrenzing Luchthavengebied	 Hoogte 1500 voet
 Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)	 TMA exit points
 Vinex2001 (bron: RPD)	 Begrenzing TMA Schiphol (TMA1 en TMA3)

Luchtverkeerwegen

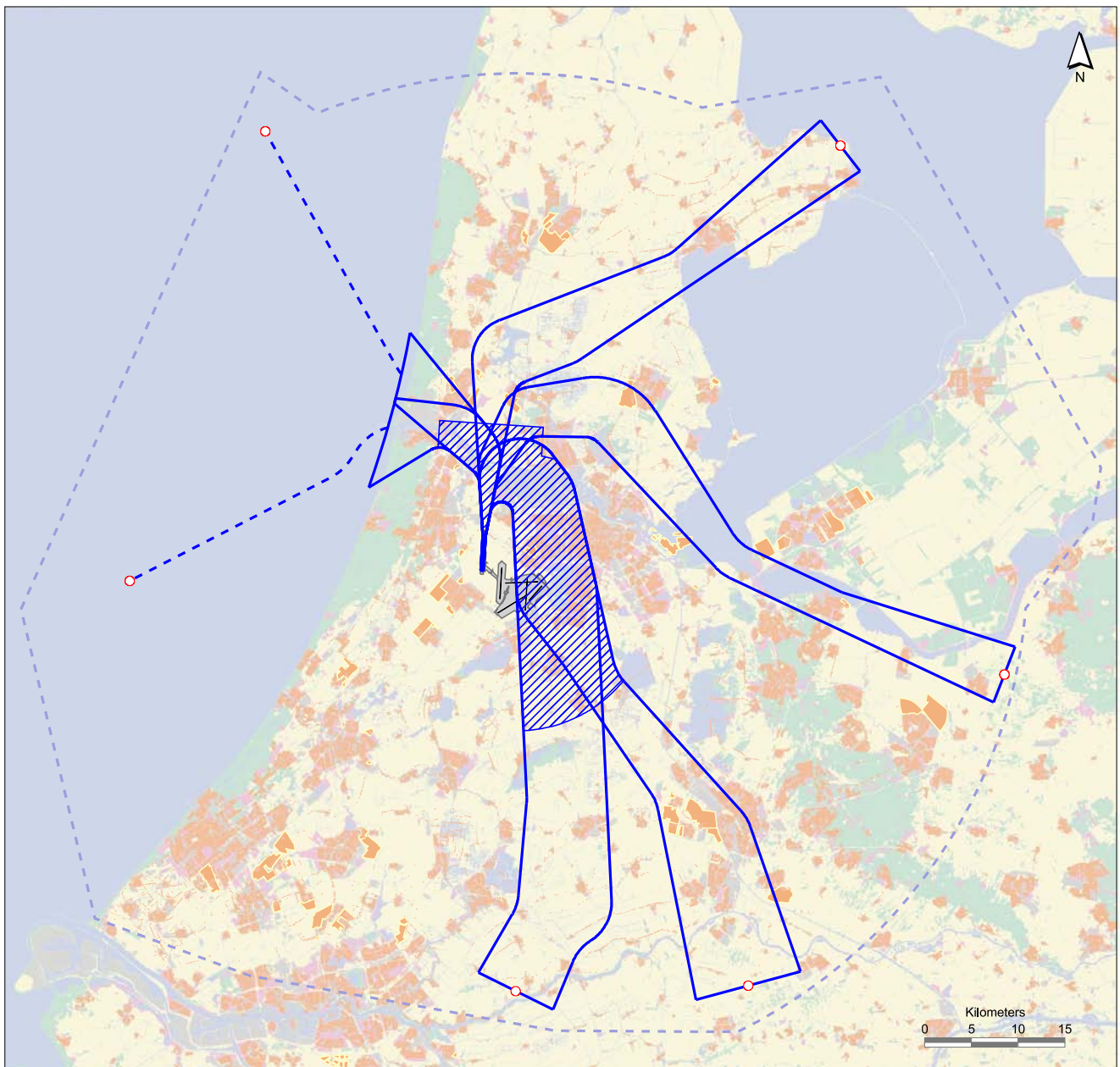
Vertrekkend verkeer baan 22 (periode van 23.00 tot 06.00 uur)



	Banenstelsel		Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan oplopend met een stijging van 3.3%
	Begrenzing Luchthavengebied		Hoogte 1500 voet
	Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)		TMA exit points
	Vinex2001 (bron: RPD)		Begrenzing TMA Schiphol (TMA1 en TMA3)

Luchtverkeerwegen

Vertrekkend verkeer baan 36L (periode van 06.00 tot 23.00 uur)



	Banenstelsel		Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan oplopend met een stijging van 3,3%
	Begrenzing Luchthavengebied		Hoogte 1500 voet
	Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)		TMA exit points
	Vinex2001 (bron: RPD)		Begrenzing TMA Schiphol (TMA1 en TMA3)

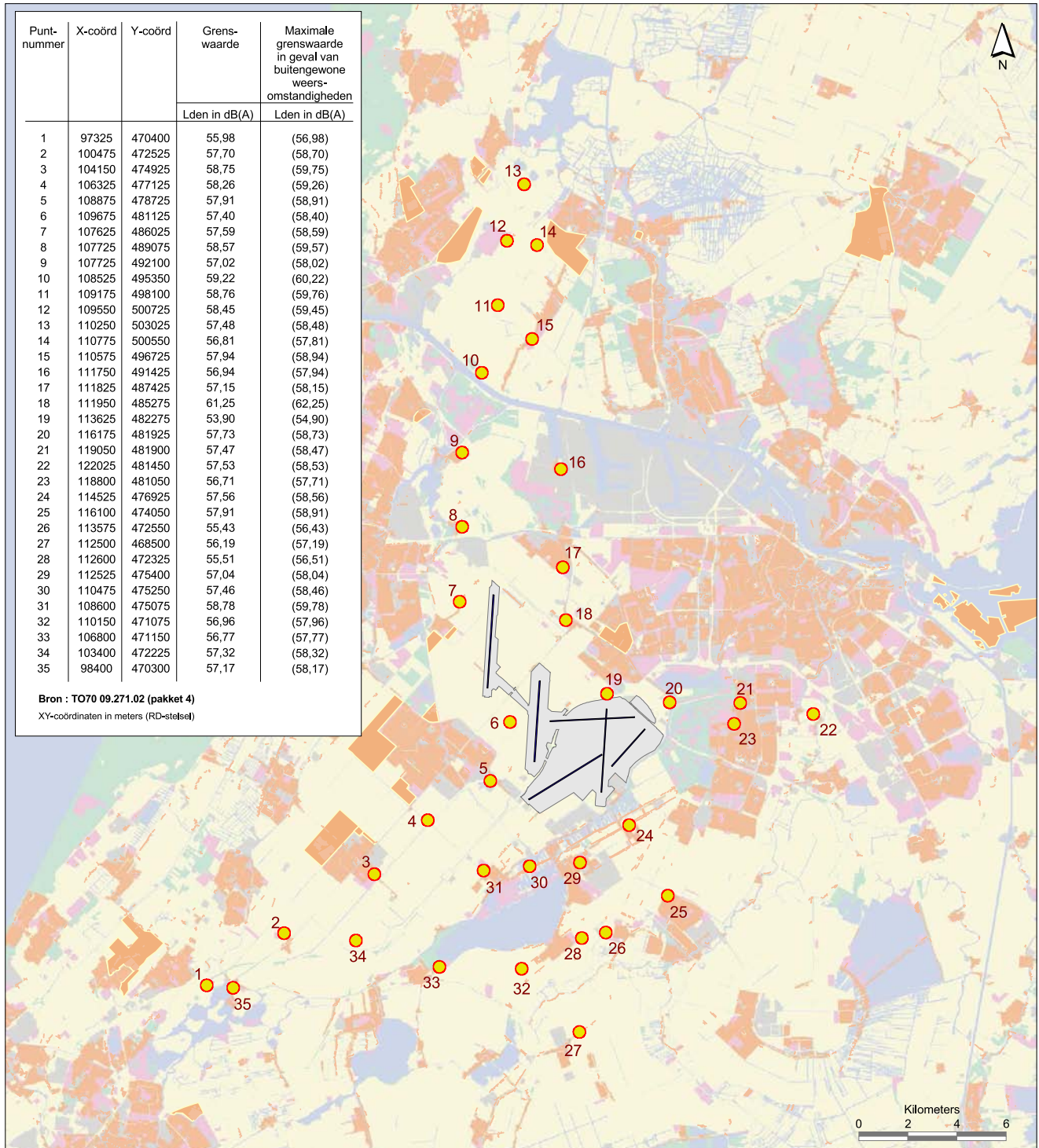
Bijlage 2

ontwerp wijziging

Handhavingspunten etmaal

Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Bijlage 2



Punt-nummer	X-coörd	Y-coörd	Grens-waarde	Maximale grenswaarde in geval van buitengewone weers-omstandigheden
			Lden in dB(A)	Lden in dB(A)
1	97325	470400	55,98	(56,98)
2	100475	472525	57,70	(58,70)
3	104150	474925	58,75	(59,75)
4	106325	477125	58,26	(59,26)
5	108875	478725	57,91	(58,91)
6	109675	481125	57,40	(58,40)
7	107625	486025	57,59	(58,59)
8	107725	489075	58,57	(59,57)
9	107725	492100	57,02	(58,02)
10	108525	495350	59,22	(60,22)
11	109175	498100	58,76	(59,76)
12	109550	500725	58,45	(59,45)
13	110250	503025	57,48	(58,48)
14	110775	500550	56,81	(57,81)
15	110575	496725	57,94	(58,94)
16	111750	491425	56,94	(57,94)
17	111825	487425	57,15	(58,15)
18	111950	485275	61,25	(62,25)
19	113625	482275	53,90	(54,90)
20	116175	481925	57,73	(58,73)
21	119050	481900	57,47	(58,47)
22	122025	481450	57,53	(58,53)
23	118800	481050	56,71	(57,71)
24	114525	476925	57,56	(58,56)
25	116100	474050	57,91	(58,91)
26	113575	472550	55,43	(56,43)
27	112500	468500	56,19	(57,19)
28	112600	472325	55,51	(56,51)
29	112525	475400	57,04	(58,04)
30	110475	475250	57,46	(58,46)
31	108600	475075	58,78	(59,78)
32	110150	471075	56,96	(57,96)
33	106800	471150	56,77	(57,77)
34	103400	472225	57,32	(58,32)
35	98400	470300	57,17	(58,17)

Bron : TO70 09.271.02 (pakket 4)
 XY-coördinaten in meters (RD-stelsel)

	Banenstelsel		Handhavingspunt etmaal
	Begrenzing Luchthavengebied		
	Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)		
	Vinex2001 (bron: RPD)		

2009

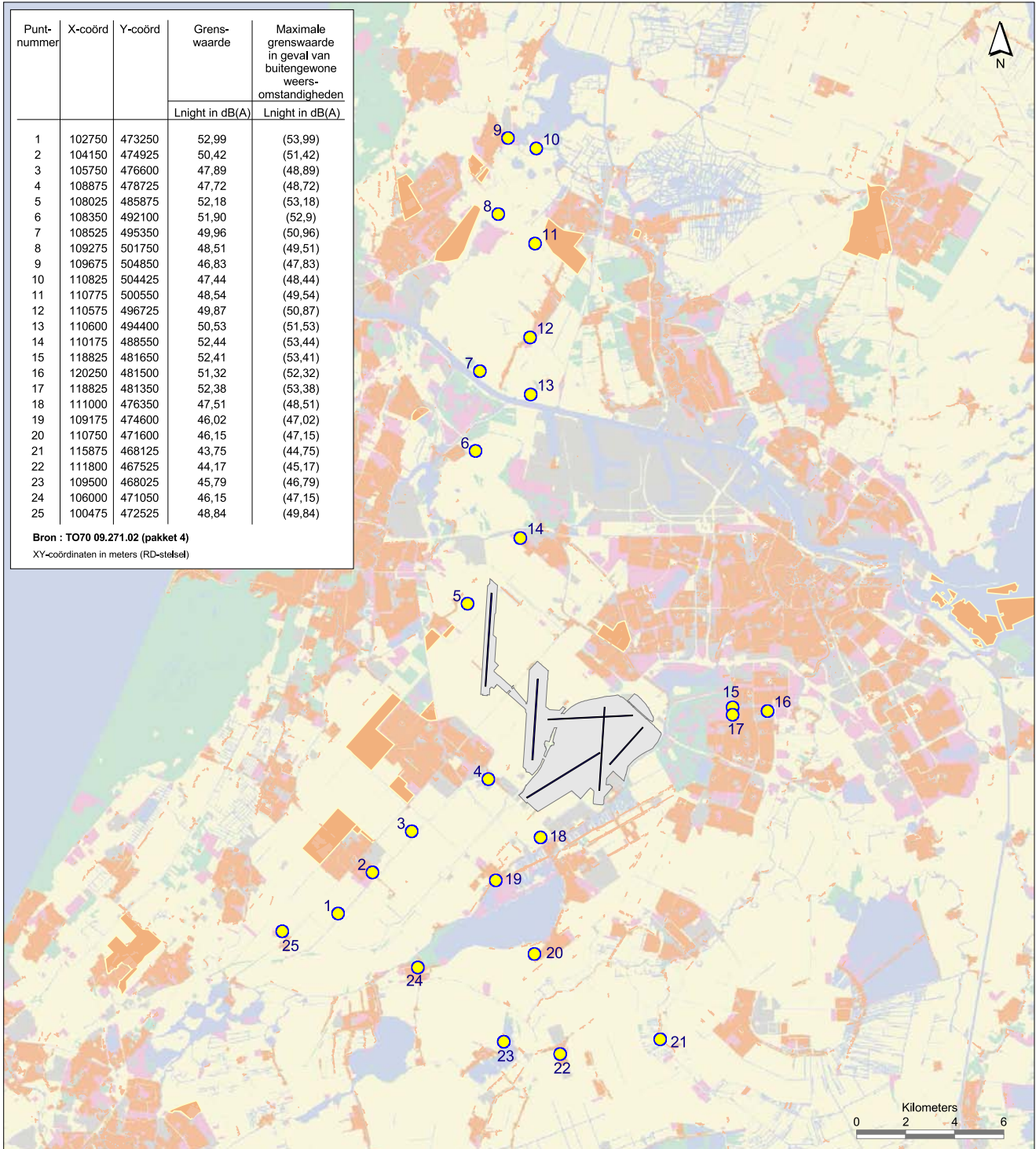
Bijlage 3

ontwerp wijziging

Handhavingspunten (periode van 23.00 tot 07.00 uur)

Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Bijlage 3



	Banenstelsel		Handhavingspunt (periode van 23.00 tot 07.00 uur)
	Begrenzing Luchthavengebied		
	Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)		
	Vinex2001 (bron: RPD)		

2009

Bijlage 4

Locaties van afhandelingsplaatsen die worden voorzien van stroom en preconditioned air



B35 Afhandelingsplaatsen die worden voorzien van vaste stroom en preconditioned air.

Nota van toelichting

Algemeen deel

1 Inleiding

Het onderhavige besluit (verder te noemen “dit besluit”) wijzigt het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB), zoals dat met ingang van 8 oktober 2008 is gewijzigd in verband met de betere benutting van de milieuruimte en de wijziging van de startroutes in oostelijke richting vanaf de Zwanenburgbaan (Stb. 2008, 390).

Dit besluit wijzigt de ligging van een aantal luchtverkeerwegen voor startend verkeer in verband met de aanpassing van een aantal startroutes. Het gaat om de startroutes vanaf

- a. de Schiphol-Oostbaan (04), de Kaagbaan (06) en de Buitenveldertbaan (09) ter hoogte van IJmuiden;
- b. de Schiphol-Oostbaan (04) en de Kaagbaan (06) ter hoogte van Amsterdam;
- c. de Schiphol-Oostbaan (22) ter hoogte van Abcoude;
- d. de Polderbaan (36L) ter hoogte van de IJmond, en
- e. de Polderbaan (36L) ter hoogte van Amsterdam.

Door de aanpassing van de startroutes en de daarmee samenhangende wijziging van de betreffende luchtverkeerwegen, wijzigen eveneens de grenswaarden in de handhavingspunten voor geluid. In een aantal handhavingspunten wordt meer geluid toegestaan dan voorheen, in de andere punten minder. Deze wijziging betreft zowel de grenswaarden voor de geluidbelasting voor het etmaal als de grenswaarden voor de geluidbelasting in de nacht.

Dit besluit maakt verder de temporisering mogelijk van de maatregelen tot aanleg van vaste stroom en preconditioned air die de luchtkwaliteit op en rond Schiphol verbeteren.

2 Totstandkoming van het besluit

Dit besluit is een nadere uitwerking van het Aldersadvies over Schiphol voor de korte termijn. Op 13 juni 2007 is het Aldersadvies over Schiphol voor de korte termijn aan de ministers van Verkeer en Waterstaat (VenW) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) uitgebracht (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 48). Dit advies was mede gebaseerd op een tweetal convenanten. Een ervan is het Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 61). Met een aantal van de hierin vastgelegde maatregelen betreffende wijziging van startroutes en het verlengd gebruiken van de nachtprocedures tot in de vroege ochtend is in de afgelopen twee jaar geëxperimenteerd. Na evaluatie van deze experimenten en advies hierover door de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS), hebben de minister van VenW en de minister van VROM in september 2008 besloten een aantal van de gewijzigde startroutes definitief in te voeren (Kamerstukken II 2008/09, 29 665, nr. 107). Met betrekking tot een tweetal experimenten hebben de beide ministers besloten deze met een jaar te verlengen voor nader onderzoek en nadere afweging door partijen. Over deze twee experimenten heeft de CROS op 2 juli 2009 geadviseerd ook deze definitief in te voeren. De ministers van VenW en VROM hebben besloten dit advies over te nemen.

Onderstaand wordt een korte schets gegeven van de voorgeschiedenis van deze LVB-wijziging en van het (wettelijke) kader waarbinnen deze tot stand is gekomen.

2.1. Wet luchtvaart

Artikel 8.23a van de Wet luchtvaart (WL) biedt de grondslag om experimenten te kunnen uitvoeren. Doel van deze experimenteermogelijkheid is om maatregelen die een gunstig effect kunnen hebben op de hinderbeleving door omwonenden rond Schiphol eerst in de praktijk uit te testen voordat deze in regelgeving worden vastgelegd. De essentie van dit wetsartikel is dat, onder een aantal randvoorwaarden, tijdelijk kan worden afgeweken van een aantal in het LVB gestelde voorschriften. Het kan daarbij gaan om afwijkingen van baan- en routegebruik of om vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting. Wanneer uit een experiment blijkt dat een maatregel effectief is, kan besloten worden de betreffende maatregel definitief in te voeren en de regelgeving, i.c. het LVB, daartoe te wijzigen. Indien het ontwerp van de wijziging voor de afloop van een experiment wordt bekendgemaakt, kan ingevolge artikel 8.23a WL bij ministeriële regeling de termijn van de sinds november 2008 geldende experimenteerregelingen worden verlengd tot het tijdstip waarop het ontwerp is vastgesteld en in werking treedt.

2.2 “Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio”

2.2.1 De milieueffectrapportage (m.e.r.) voor de korte termijn

In april 2007 is de m.e.r.-procedure “Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio” van start gegaan met het uitbrengen van de startnotitie door de initiatiefnemers Schiphol Group en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Binnen deze procedure worden twee milieueffectrapporten (MER) gemaakt: een voor de korte termijn (KT) tot 2010 en een voor de middellange termijn (MLT) tot 2020. De deelprocedure voor de korte termijn is afgerond en het LVB voor de korte termijn (verder te noemen het LVB 2008) op 8 oktober 2008 in werking getreden.

2.2.2 Aldersadvies voor de KT

Mede op basis van het MER KT heeft de Alderstafel het advies voor de korte termijn uitgebracht (Hans Alders, 13 juni 2007). Ten aanzien van de hinderbeperking is in het advies het volgende opgenomen:

- Partijen werken aan het aanpassen van verschillende vliegroutes en vliegprocedures die zullen leiden tot minder gehinderden;
- De luchtverkeersleiding zal samen met bestuurders en omwonenden van Aalsmeer, Uithoorn en Amstelveen gericht zoeken naar vliegtechnische verbeteringen binnen de wettelijke kaders;
- Schiphol gaat voortvarend door met maatregelen tegen grondgeluid in Hoofddorp, samen met de gemeente Haarlemmermeer en CROS. Onderzoek naar grondgeluid start in Amstelveen;
- Schiphol ontmoedigt lawaaige vliegtuigtypes in de nacht door forse tariefsverhoging en verhoogt ook voor de dagperiode tarieven van lawaaige toestellen. Deze selectiviteitsmaatregelen leveren circa 3.000 minder ernstig gehinderden en circa 1.800 minder slaapverstoorden op.

Het onderhavige besluit maakt de definitieve invoering van een aantal hinderbeperkende maatregelen, die uitgewerkt zijn in het kader van het Aldersadvies, mogelijk.

2.2.3 Het ‘Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol’

In het kader van het ‘Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol’ is op grond van artikel 8.23a van de Wet luchtvaart een aantal experimenten uitgevoerd met als doel het verminderen van de hinder in de omgeving van Schiphol. Tijdens de uitvoering van de experimenten zijn tijdelijk vervangende grenswaarden voor de handhavingspunten voor geluid vastgesteld en is vrijstelling gegeven voor een aantal luchtverkeerswegen. In november 2007,

februari 2008 en september 2008 heeft de minister van VenW de Tweede Kamer hierover geïnformeerd (Kamerstukken II 2007/08 29 665, nr. 73, 84 en 107).

2.2.4 Het LVB 2008

Het LVB 2008 biedt Schiphol de mogelijkheid om, binnen de in de wet voorgeschreven eis van een gelijkwaardige of betere bescherming¹ van de omgeving, zich verder te ontwikkelen, waarbij 480.000 vliegtuigbewegingen² op jaarbasis mogelijk zijn. Om deze betere benutting van de milieuruimte mogelijk te maken, zijn de grenswaarden in de handhavingspunten voor geluid afgestemd op de verwachte ontwikkeling voor de komende jaren. Daarnaast is in het LVB 2008 de ligging van enkele luchtverkeerswegen voor startend verkeer gewijzigd. Het gaat hierbij om de aanpassing van de uitvliegroutes in oostelijke richting vanaf de Zwanenburgbaan. Tot slot zijn in het LVB 2008, ter verbetering van de luchtkwaliteit op Schiphol, maatregelen opgenomen die de verwachte toename van de concentratie van stikstofdioxide compenseren.

2.2.5 MER MLT / Strategische Milieuverkenning “Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio”

Nadat het MER KT was afgerond is begonnen aan het MER en de Strategische Milieuverkenning voor de MLT. Doel hiervan was tot besluitvorming te komen over een volgend LVB, dat de verdere ontwikkeling van Schiphol tot 2020 mogelijk zou maken. Tijdens het proces rond het vaststellen van de richtlijnen voor het MER voor de MLT was al duidelijk geworden dat het MER zou worden gesplitst in een deel dat tot concrete besluitvorming zou leiden - met 2012 als zichtjaar - en een strategisch deel, niet leidend tot concrete besluitvorming, dat inzicht zou geven in de effecten voor 2020. De reden voor deze splitsing is de moeilijke voorspelbaarheid van de ontwikkeling van de luchtvaart, waardoor het met enige zekerheid vooruit kijken beperkt is tot een periode van ongeveer drie jaar.

In de loop van de zomer van 2008 werd echter duidelijk dat de ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol langzamer gaat dan bij de aanvang van de m.e.r.-procedure was verondersteld. Daarnaast was het op dat moment ook nog niet duidelijk in hoeverre bijvoorbeeld veranderingen in de opbouw van de markt tot een ander herkomst- en bestemmingenpatroon zouden leiden. Deze ontwikkelingen hebben geleid tot het verzoek van Schiphol en LVNL aan het bevoegd gezag om het m.e.r.-traject op te

¹ De gelijkwaardigheid geldt ten opzichte van het beschermingsniveau zoals berekend in het MER voor de wijziging van het besluit in 2004.

² Aantal vliegtuigbewegingen door ‘handelsverkeer’. Onder handelsverkeer wordt verstaan burgervliegtuigen voor het geregeld en ongeregeld luchtvervoer. Niet inbegrepen zijn vluchten die worden aangeduid als ‘general aviation’ of als ‘algemene luchtvaart’, te weten: taxivluchten, fotovluchten, rondvluchten, zakenvluchten, privévluchten, lesvluchten, testvluchten en helioptervluchten.

schorten. Dat verzoek is door het bevoegd gezag ingewilligd. In 2009 worden nut en noodzaak van een actualisatie van het LVB en, daaraan gekoppeld, het vervolgen van het m.e.r.-traject opnieuw gezien. Deze temporisering heeft tot gevolg gehad dat er geen LVB-wijziging “voor de middel-lange termijn” is vastgesteld.

De Strategische Milieuverkenning is in het najaar van 2008 afgerond en heeft een belangrijke rol gespeeld bij het in 1 oktober 2008 uitgebrachte Aldersadvies over de middel-lange termijn (tot 2020) (Kamerstukken 2008/09, 29 665, nr. 119). Dit advies schetst op hoofdlijnen de verdere ontwikkeling van Schiphol en de omgeving en is nader uitgewerkt in de in april 2009 vastgestelde Luchtvaartnota.

2.3 Experimenten

2.3.1 Regelingen experimenten

Een aantal hinderbeperkende maatregelen uit het Convenant zijn als experiment beproefd. Daartoe zijn ministeriële regelingen gemaakt. Het gaat om de volgende:

1. Regeling experiment concentreren uitvliegroute Spijkerboor, 20 november 2007 (Stcrt. 2007, 225).
2. Regeling experiment microklimaat Rijsenhout, 9 maart 2008 (Stcrt. 2008, 50).
3. Regeling experiment routewijzigingen, 9 maart 2008 (stcrt. 2008, 50).
4. Regeling houdende wijziging van de Regeling experiment concentreren uitvliegroute Spijkerboor, de Regeling experiment verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures, de Regeling experiment microklimaat Rijsenhout en de Regeling experiment routewijzigingen met als doel verlenging van de experimenten, 5 november 2008 (Stcrt. 2008, 223).

In deze regelingen zijn aangepaste grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten vastgelegd die, voor de duur van het experiment, de grenswaarden zoals die zijn vastgelegd in het ten tijde van het experiment vigerende LVB vervangen. Daarnaast is voor een aantal luchtverkeerswegen vrijstelling verleend.

2.3.2 Evaluatie experimenten Hinderbeperkende maatregelen Schiphol

Op 8 september 2008 is het rapport “Evaluatie experimenten, Hinderbeperkende maatregelen Schiphol” uitgebracht door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In dit rapport zijn de (effecten van) de tot nu toe uitgevoerde hinderbeperkende maatregelen beschreven. Mede op basis van deze evaluatie heeft de CROS op 22 september 2008 over de experimenten geadviseerd.

2.3.3 Advies van de CROS van september 2008

De CROS adviseerde in het advies van 22 september 2008 over de CROS pilot 3b (verder te noemen maatregel 3) als volgt:

Ten aanzien van de CROS pilot 3b adviseert de CROS het experiment te verlengen, waarbij de eventuele nadelige hindereffecten voor gebieden waar lokaal de geluidbelasting toeneemt zullen worden afgezet tegen de positieve hindereffecten elders in gebieden waar de geluidbelasting afneemt. Eventuele ontbrekende gegevens hiervoor zullen worden opgeleverd door de werkgroep uitvoering convenant hinderbeperkende maatregelen korte termijn, waarna door de gemeente Haarlemmermeer een definitief advies over de invoering van de maatregel zal worden gegeven. Wanneer ook de gemeente Haarlemmermeer positief adviseert over definitieve invoering van de maatregel, adviseert CROS deze maatregel zonder verdere voorwaarden definitief in te voeren.

Van de 5 routemaatregelen adviseerde de CROS de maatregelen 4, 6, 8 en 9 definitief in te voeren. Ook voor de maatregel microklimaat Rijsenhout adviseerde de CROS deze definitief in te voeren.

Met betrekking tot maatregel 19 was het advies deze maatregel met een jaar te verlengen voor nader onderzoek.

2.3.4 Besluit van 30 september 2008/ Verlenging van de Experimenteerregelingen

In de brief van 30 september 2008 (Kamerstukken II 2008/09, 29 665, nr. 107) laat de minister van VenW aan de Tweede Kamer weten het advies van de CROS van 22 september 2008 over te nemen en de maatregelen 4, 6, 8 en 9, alsmede de maatregel 20 definitief in te voeren. Om de experimenten door te kunnen laten lopen zijn de Regelingen voor deze experimenten verlengd tot 1 november 2009.

Ook het advies van de CROS over maatregel 3 en maatregel 19 is door de minister van VenW overgenomen. Daartoe zijn de Regelingen voor deze experimenten verlengd tot 1 november 2009 (zie hiervoor par. 2.3.1 onder punt 4).

2.3.5 Advies van de CROS van juli 2009

Op 2 juli 2009 heeft de CROS aanvullend advies uitgebracht over de maatregel 3 en maatregel 19. Voor beide maatregelen adviseert de CROS, mede op basis van de Evaluatie verlenging experimenten Hinderbeperkende maatregelen Schiphol Maatregelen 3 en 19, deze definitief in te voeren.

2.3.6 Besluit van 10 juli 2009

Op 10 juli 2009 hebben de ministers van VenW en VROM besloten het advies van de CROS van juli 2009 over te nemen en maatregel 3 en maatregel 19 definitief in te voeren. Daarmee worden met dit besluit de volgende hinderbeperkende maatregelen definitief ingevoerd:

- a. De maatregelen 4, 6, 8, 9 en 19, zoals beschreven in artikel 9.2 van het Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol;
- b. De maatregel 20, zoals beschreven in artikel 15.2 van het Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol;
- c. De maatregel 3, zoals beschreven in artikel 6 van het Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol.

Het gaat om aanpassing van startroutes boven IJmuiden (maatregel 4), boven Diemen-Duivendrecht-IJburg (maatregel 6), Abcoude (maatregel 8), IJmond (maatregel 9) en Amsterdam (maatregel 19) en verder om aanpassing van de startroutes van af de Kaagbaan tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp (maatregel 3) en boven Rijsenhout (maatregel 20).

2.4 Gelijkaardige of betere bescherming

Volgens de Wet luchtvaart (artikel 8.17, zevende lid) dient elk besluit, volgend op het eerste luchthavenverkeerbesluit, een beschermingsniveau ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging te bieden dat voor ieder van deze aspecten, gemiddeld op jaarbasis vastgesteld, per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit. Het kabinet heeft in zijn standpunt over Schiphol gesteld dat wordt vastgehouden aan de wettelijke randvoorwaarde voor een gelijkaardige of betere bescherming zoals geboden door de eerste besluiten. Uitgangspunt bij dit besluit zijn de gelijkwaardigheidscriteria zoals vermeld in de brief van 25 mei 2007 aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 46).

2.5 Luchtkwaliteit

In het LVB 2008 is in art. 3.2.2 vastgelegd dat Schiphol 60% van de afhandelingsplaatsen van vliegtuigen (vliegtuig-opstelplaatsen) voor 1 januari 2010 moet hebben voorzien van vaste stroom en preconditioned air. Deze maatregel is in het LVB 2008 opgenomen om de gevolgen voor de luchtkwaliteit van de toename van het aantal vliegtuigbewegingen (VTB) op Schiphol te compenseren (het LVB 2008 maakt een verdere ontwikkeling van Schiphol tot 480.000 VTB per jaar mogelijk). Echter, sinds de inwerkingtreding van het LVB 2008 hebben zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan. De economie is in een recessie beland. Ook de verwachte groei van Schiphol stagneert en is omgeslagen in een krimp. Verwacht wordt dat het aantal van 480.000 VTB per jaar de komende jaren niet zal worden gehaald en zeker niet in 2010, het jaar met ingang waarvan, op grond van het LVB 2008, de maatregel moet zijn uitgevoerd.

Recente inzichten geven aan dat het aantal VTB in 2009 zal uitkomen op ten hoogste 400.000. Ook voor 2010 wordt uitgegaan van 400.000 VTB per jaar.

Schiphol heeft in de brief van 29 april 2009 het bevoegd gezag verzocht om het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol aan te passen teneinde een andere invulling mogelijk te maken van de maatregelen die zijn vastgelegd in art. 3.2.2 van het LVB. Enerzijds vraagt Schiphol in deze brief de maatregel op een alternatieve, efficiëntere manier te willen invullen en anderzijds de uitvoering van de maatregel aan het aantal vliegtuigbewegingen (VTB) te willen koppelen.

Het LVB 2008 voorziet in de mogelijkheid om de maatregel op een alternatieve manier in te vullen:

Het is echter niet uit te sluiten dat in de periode tot januari 2010 – het moment waarop deze maatregel moet zijn getroffen – in het kader van de voorbereiding op het LVB voor de middellange termijn of anderszins duidelijk zal worden dat kan worden volstaan met het realiseren van voorzieningen voor een minder groot percentage van de afhandelingsplaatsen, of dat andersoortige maatregelen beschikbaar komen die voldoende effect zullen hebben om de luchtkwaliteit wat betreft stikstofdioxide per saldo te verbeteren. Indien de exploitant van de luchthaven zal kunnen aantonen dat alternatieve maatregelen toereikend zijn, kunnen die worden vastgelegd in het in 2009 tot stand te brengen LVB voor de middellange termijn.

De door Schiphol gevraagde alternatieve, efficiëntere invulling van de maatregel is in dit besluit opgenomen.

De door Schiphol voorgestelde koppeling van de uitvoering van de maatregel aan het aantal VTB is niet gehonoreerd. De maatregel, zoals vastgelegd in het LVB 2008, is namelijk opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Zonder wijziging van het NSL is verandering van de maatregel niet mogelijk. De maatregel is in het NSL vastgelegd, aangezien bij het vaststellen van het NSL is uitgegaan van alle maatregelen waarover al een besluit was genomen.

2.6 Milieueffectrapportage, inspraak, adviezen en voorhang van het besluit

2.6.1 De m.e.r.-procedure

Voor de definitieve vastlegging van de experimenten, dat wil zeggen voor de wijziging van enkele luchtverkeerswegen en de grenswaarden van de handhavingpunten voor geluid, moet het LVB worden gewijzigd. Deze wijziging is m.e.r.-plichtig (zie hiervoor het Besluit m.e.r., bijlage C, categorie 6.2). De wijziging van artikel 3.2.2 is niet m.e.r.-plichtig.

In de startnotitie “Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio” staat ten aanzien van de doelstelling van de initiatiefnemers het volgende:

De initiatiefnemers willen een goede balans zoeken tussen de ontwikkeling van het netwerk van de luchtvaartmaatschappijen op Schiphol en de omgevingsdoelstellingen. De doelen van de initiatiefnemers zijn:

- het creëren van ruimte voor versterking van met name het netwerk van KLM en haar partners in Skyteam en van de knooppuntfunctie van Schiphol en het verbeteren van de kwaliteit ervan;
- het beperken en waar mogelijk lokaal terugdringen van de hinder in de regio en het creëren van een duidelijk perspectief voor een verantwoorde ruimtelijke ontwikkeling in de regio.

Uit dit laatste aspect blijkt dat hinderbeperking onderdeel is van de doelstelling. De hinderbeperkende maatregelen kunnen dus worden beschouwd als onderdeel van de voorgenomen activiteit (zie verder ook paragraaf 3.3 van de startnotitie, waarin expliciet het “Verschuiven van start-routes zodanig dat het startend verkeer minder over woonkernen vliegt” als hinderbeperkende maatregel wordt genoemd).

Verder is in de richtlijnen voor het MER KT uitgebreid ingegaan op de wijze waarop de hinderbeperkende maatregelen moeten worden onderzocht.

De m.e.r.-procedure is gevolgd gebruik makend van art. 7.16 Wm. Dit artikel bepaalt dat de artikelen 7.12 tot en met 7.15 geen toepassing vinden indien degene die het milieueffectrapport zou moeten maken, reeds beschikt over een milieueffectrapport, opgesteld overeenkomstig het bij of krachtens het bepaalde in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en in dat milieueffectrapport als alternatief de activiteit is beschreven, waarop het besluit betrekking heeft, bij de voorbereiding waarvan het milieueffectrapport moet worden gemaakt.

Het MER waarover “reeds wordt beschikt” is het MER KT. Dat wordt in deze procedure als basis gebruikt. Het MER KT beschrijft de voorgenomen activiteit voor het grootste deel (planalternatief met 480.000 vliegtuigbewegingen per jaar). Om de effecten van de hinderbeperkende maatregelen te beschrijven is op het MER KT een aanvulling gemaakt. De in m.e.r.-termen voorgenomen activiteit van dit aanvullende MER is de wijziging van een aantal luchtverkeerwegen van het planalternatief uit het MER KT. In dit MER Hinderbeperkende maatregelen Schiphol voor de korte termijn (HBM KT) worden dus de effecten beschreven van de te wijzigen luchtverkeerwegen ten opzichte van het planalternatief, waarop het LVB 2008 en de daarin opgenomen vigerende grenswaarden van de handhavingspunten voor geluid zijn gebaseerd. De richtlijnen voor het MER KT zijn ook uitgangspunt geweest voor het MER HBM KT.

Hinderbeperkende maatregelen zijn feitelijk mitigerende maatregelen. Samen met het planalternatief uit het MER KT vormen deze maatregelen een alternatief dat kan worden beschouwd als een nadere uitwerking van het planalternatief uit het MER KT.

Dat planalternatief waar het LVB 2008 op is gebaseerd, is tevens het meest milieuvriendelijke alternatief uit het MER KT. Dit komt omdat in het planalternatief alle maatregelen die met zekerheid op de korte termijn (tot 2012) kunnen worden ingevoerd in het planalternatief zijn opgenomen. Zo is het planalternatief in het MER KT gelijk aan het meest milieuvriendelijke alternatief.

De systematiek om eerst het LVB te wijzigen op grond van een MER en - daarmee samenhangend - een tweetal convenanten en vervolgens de in een van de twee convenanten vastgelegde hinderbeperkende maatregelen eerst in de praktijk uit te proberen, voor deze definitief in te voeren, houdt tevens in dat er altijd een bepaalde periode zit tussen de inwerkingtreding van het LVB en de besluitvorming over de hinderbeperkende maatregelen. Vandaar dat er nu een LVB-wijziging nodig is om de betreffende hinderbeperkende maatregelen definitief in te voeren. Praktisch gesproken komt de voorgenomen activiteit neer op het effectueren van de besluiten van de Ministers van VenW en VROM van 30 september 2008 en 10 juli 2009 om de betreffende hinderbeperkende maatregelen definitief in te voeren.

3 De gevolgen in beeld

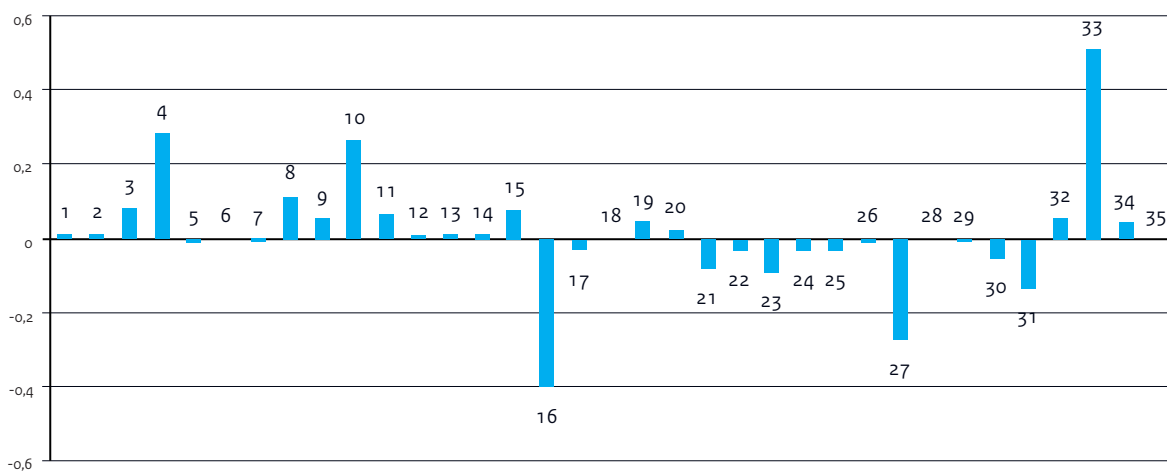
Geluidbelasting voor het etmaal (L_{den})

Artikel 4.2.1 van het LVB geeft grenswaarden voor de geluidbelasting gedurende het gehele etmaal. Het onderhavige besluit wijzigt de grenswaarden in de handhavingspunten, bedoeld in het derde en vierde lid. Figuur 1 geeft per handhavingspunt het verschil met het in 2008 gewijzigde LVB uitgedrukt in dB(A) L_{den} (etmaal).

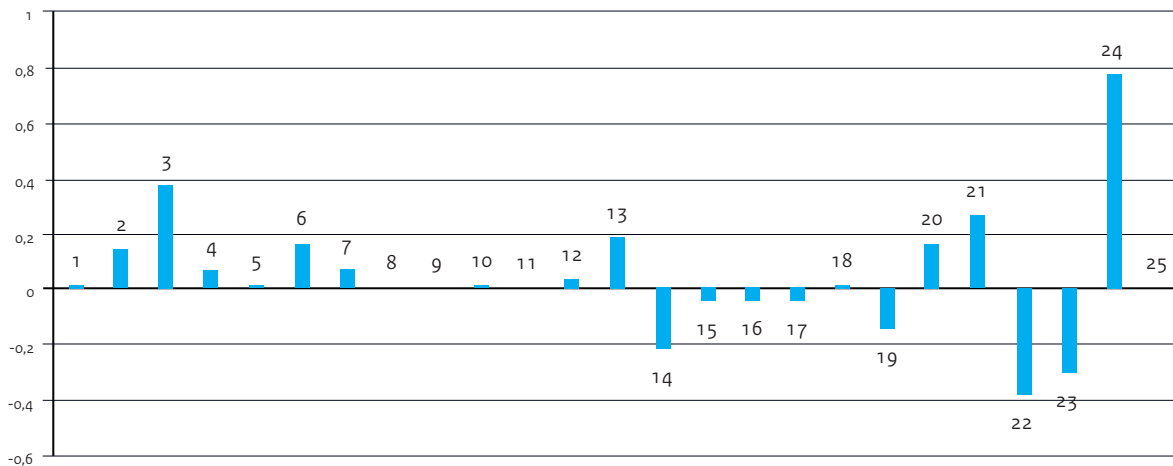
De grootste veranderingen treden op in de punten 4 (+0,28), 10 (+0,26), 16 (-0,4) en 33 (+0,51).

Geluidbelasting in de nacht (L_{night})

Artikel 4.2.2 van het LVB geeft de grenswaarden voor de geluidbelasting gedurende de nachtperiode van 23.00 tot 7.00 uur. Met het onderhavige besluit wijzigen de grenswaarden voor de nachtperiode in de handhavingspunten zoals bedoeld in het derde en vierde lid. Figuur 2 geeft per handhavingspunt het verschil met de grenswaarden uit het in 2008 gewijzigde LVB, uitgedrukt in dB(A) L_{night} (nachtperiode van 23.00 uur tot 7.00 uur).



Figuur 1. Verschillen in de grenswaarden voor het etmaal ten opzichte van het LVB 2008.



Figuur 2. Verschillen in de grenswaarden voor de nacht ten opzichte van het LVB 2008.

Totaal Volume Geluid

De wijziging van de luchtverkeerswegen heeft geen invloed op het Totaal Volume Geluid (TVG), aangezien het TVG onafhankelijk is van de ligging van de luchtverkeer wegen.

Woningen en ernstig gehinderden / slaapverstoorden

	Criterium ³	LVB 2008	LVB 2009	LVB 2008 – LVB 2009
Ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) L_{den} -contour	239.500	227.226	208.900	-18.326/-8,1%
Woningen binnen de 58 dB(A) L_{den} -contour	12.300	11.682	12.022	340/2,9%
Ernstig slaapverstoorden binnen de 40 dB(A) L_{night} -contour	66.500	39.174	40.058	884/2,3%
Woningen binnen de 48 dB(A) L_{night} -contour	11.700	10.557	10.738	181/1,7%

Tabel 3. Overzicht van de effecten voor geluid met betrekking tot aantallen woningen en ernstig gehinderden / slaapverstoorden

Uit de tabel 3 blijkt dat de maatregelen een positief effect hebben op het aantal ernstig gehinderden. Het aantal woningen binnen de 58 dB(A) L_{den} -contour, het aantal ernstig slaapverstoorden binnen de 40 dB(A) L_{night} -contour en het aantal woningen binnen de 48 dB(A) L_{night} -contour laten daarentegen een toename zien.

De toename van het aantal woningen binnen de 58 dB(A) L_{night} -contour is toe te schrijven aan maatregel 20. Ter hoogte van Rijsenhout verschuift de contour zodanig dat er ongeveer 500 woningen meer binnen de contour komen te liggen. Ondanks deze toename, die dus niet met een toename van de hinder gepaard gaat, blijft het aantal woningen binnen het gelijkwaardigheids criterium van 12.300.

In het rapport Evaluatie experimenten Hinderbeperkende maatregelen Schiphol (Kamerstukken II 2008/2009, 29665,

nr. 107) zijn de effecten van de maatregelen berekend voor het jaar 2007. Daarvoor is destijds bewust gekozen, omdat die periode het beste aansluit bij het onderzoek naar de hinderbeleving dat door Motivaction in het kader van de evaluatie is uitgevoerd. Dit betekent echter wel, dat de resultaten uit het evaluatierapport (sterk) af kunnen wijken van hetgeen door de sector van tevoren in de aanvraag is aangegeven als de te verwachten effecten per maatregel. Immers, de sector heeft als referentie niet de situatie in 2007 (436.000 vluchten), maar de situatie in het MER korte termijn genomen (480.000 vluchten). Dat betekent ook dat de uitkomsten die in het MER HBM KT staan (sterk) kunnen afwijken van de uitkomsten uit het evaluatierapport. De berekeningen in het MER zijn immers ook gebaseerd op het planalternatief uit het MER KT dat uitgaat van 480.000 VTB per jaar.

De verandering in het aantal gehinderden in het MER komt op hoofdlijnen wel redelijk overeen met de door de sector in de aanvraag opgegeven aantallen.

³ Het gaat hier om de gelijkwaardigheids criteria zoals vermeld in de brief van de Minister van VenW aan de Tweede Kamer van 25 mei 2007 (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 46).

In de aanvraag verwachtte de sector t.a.v. de maatregelen 4, 6 en 8 geen significante effecten. Dit komt overeen met de uitkomsten in dit MER.

In de aanvraag verwachtte de sector voor maatregel 9 een afname van het aantal gehinderden van 1.500, tegen 1.671 in dit MER. In de aanvraag verwachtte de sector voor maatregel 19 een afname van het aantal gehinderden van ongeveer 10.000. In dit MER komt dat aantal uit op ongeveer 15.000. Voor maatregel 9 werd een afname van het aantal gehinderden verwacht van ongeveer 50, tegen ongeveer 1.000 in dit MER.

Externe veiligheidsrisico

Uit het MER HBM KT blijkt dat er met betrekking tot de externe veiligheid geen effecten zijn van de wijziging van de luchtverkeerwegen.

Ruimtelijke effecten

De maatregelen laten, ten opzichte van het MER KT, geen verschillen zien in de contouren die bepalend zijn voor de beperkingengebieden uit het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol en de isolatiegebieden uit de Regeling geluidwerende voorzieningen (RGV).

Uitzondering hierop vormt maatregel 19. Als gevolg van deze maatregel komt ten westen van Zaanstad de 58 L_{den} contour buiten het beperkingengebied uit het LIB te liggen en verschilt de ligging van 20 Ke contour ten opzichte van wat is berekend in het MER KT. Dit doet zich echter alleen voor binnen het westelijk havengebied van Amsterdam en heeft dus geen effect op geluidgevoelige bestemmingen.

Uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken

Uit het MER blijkt dat de routewijzigingen geen invloed hebben op de luchtkwaliteit op leefniveau.

Temporisering van de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren

De effecten van de alternatieve invulling van de aanleg van vaste stroom en preconditioned air zijn beschreven in een tweetal rapporten:

1. NLR, Mogelijke NO_x reductiemaatregelen op de Schiphol platformen – Walstroom, preconditioned air units en elektrische platformvoertuigen, NLR-CR-2008-776.
2. KEMA, Effect elektrificatie VOP's op de jaargemiddelde concentratie NO₂ voor de autonome situatie 2010, 50964127-TOS/ECC 09-4287.

In het NLR-rapport is aangegeven dat de in artikel 3.2.2 vastgelegde maatregel om 61 afhandelingsplaatsen (waarvan de locaties zijn weergegeven in bijlage 4 van dit LVB) van vaste stroom en preconditioned air te voorzien en daarbij

het gebruik van de APU of een GPU te beperken tot alleen het starten van de vliegtuigmotoren, leidt tot een reductie van de emissie van NO_x van 50%. Deze reductie lag ook ten grondslag aan artikel 3.2.2 van het LVB 2008. Met de huidige invulling van de maatregel om vaste stroom en PCA aan te leggen wordt dus dezelfde emissiereductie bereikt als met de maatregel uit het LVB 2008.

In het KEMA-rapport is nagegaan wat het effect is op de luchtkwaliteit van de gewijzigde maatregel. Uit het rapport blijkt dat de aanleg van vaste stroom en PCA op de afhandelingsplaatsen zoals weergegeven in bijlage 4 van dit LVB tot een verbetering leidt van de luchtkwaliteit in vergelijking met de maatregel zoals vastgelegd in het LVB 2008. De maatregel zoals nu is vastgelegd in artikel 3.2.2 van dit besluit heeft een groter positief effect op de luchtkwaliteit dan de oorspronkelijke maatregel uit het LVB 2008. Hiermee wordt voldaan aan de voorwaarde dat de maatregel op een andere wijze kan worden ingevuld mits het effect op de luchtkwaliteit minimaal hetzelfde is.

Dit overwegende en overwegende dat Schiphol voorlopig te maken heeft met een krimp van het aantal VTB in plaats van met een verdere groei en overwegende dat Nederland van de Europese Commissie uitstel heeft gekregen om aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit te voldoen, is art. 3.2.2 gewijzigd.

4 Milieueffectentoets en bedrijfseffectentoets

Voor besluitvorming over het LVB is een milieueffectentoets (MET) en een bedrijfseffectentoets (BET) voorgeschreven. Milieueffectentoets en bedrijfseffectentoets zijn getoetst door het Meldpunt Voorgenomen Regelgeving en positief beoordeeld.

4.1 Milieueffectentoets (MET)

Voor de wijziging van het LVB is niet alleen een milieueffectrapport, maar ook een milieueffectentoets verplicht gesteld. Daarnaast een rapport over de gevolgen voor de luchtkwaliteit van de wijziging van artikel 3.2.2 noodzakelijk om het besluit te onderbouwen. Daarmee is er een overlap in de toepassing van beide instrumenten in dit specifieke geval. De relevante milieugevolgen van de onderhavige wijziging van het LVB zijn in het MER en in de rapportages van KEMA en NLR beschreven. Deze nota van toelichting gaat in op de resultaten van het MER en de luchtrapportages en de betekenis daarvan voor de besluitvorming, en verwijst voor verdere toelichting naar het MER en de luchtrapportages, die openbaar zijn gemaakt en ter visie zijn gelegd. Het MER en de luchtrapportages vormen samen de informatie die ook voldoende is om een milieueffectentoets uit te voeren. Deze paragraaf vat de informatie kort samen die voor de milieutoets relevant is.

Energiegebruik en de mobiliteit

Uit het MER blijkt dat de emissie van koolstofdioxide niet of nauwelijks wijzigt ten gevolge van dit besluit. De automobieliteit zal niet veranderen, aangezien het aantal VTB op Schiphol niet verandert. Om dezelfde redenen zal het energieverbruik op Schiphol niet veranderen.

Verbruik en beheer van grondstofvoorraden

De wijziging van het LVB heeft geen invloed op het gebruik en beheer van grondstofvoorraden.

Afalstromen, emissies naar de lucht, bodem en het oppervlaktewater

Er zijn geen gevolgen voor afvalstromen en emissies naar bodem en oppervlaktewater. Ook heeft de wijziging van het LVB geen gevolgen voor de emissies van geluid en voor de emissies naar de lucht.

Fysieke ruimte

De wijziging van het LVB leidt niet tot fysieke uitbreiding van de luchthaven. Ook worden geen nieuwe beperkingen gesteld aan het gebruik van de omgeving van de luchthaven, zoals bouwbeperkingen van woningen.

4.2 Bedrijfseffectentoets (BET): bedrijfseffecten, nalevingskosten en administratieve lasten

Categorieën bedrijven waarvoor het LVB gevolgen heeft

Het LVB is specifiek van toepassing op de luchthaven Schiphol en treft geen categorieën bedrijven op nationaal niveau. Effecten treden op voor Schiphol N.V., voor LVNL en voor de luchtvaartmaatschappijen die Schiphol aandoen, waarvan KLM-Air France de grootste is.

Aard en omvang van de kosten en baten van het LVB

Schiphol krijgt door deze wijziging van het LVB de mogelijkheid om een aantal hinderbeperkende maatregelen definitief in te voeren. De wijziging heeft geen effect op de capaciteit van de luchthaven. Dit aspect is onderzocht bij de

evaluatie van de experimenten voor de genoemde maatregelen.

In de wijziging van het LVB is voorzien in een maatregel om de toename van uitstoot van stikstofdioxiden te beperken. Deze maatregel houdt in dat vliegtuigen op de afhandlingsplaats gebruik maken van walstroom en preconditioned air in plaats van hun Auxiliary Power Units of Ground Power Units. Resultaat hiervan is dat de uitstoot van stikstofoxiden sterk afneemt.

Deze maatregel zal naar verwachting een eenmalige investering van Schiphol vergen van circa € 40 miljoen. Daarnaast zullen er jaarlijkse onderhoudskosten aan het systeem zijn, evenals kosten voor de (gedeeltelijke) afschrijving van Ground Power Units (GPU's). Deze kosten worden nog onderzocht door Schiphol. De verwachting is dat Schiphol deze investering doorberekent aan de luchtvaartmaatschappijen.

Kosten en baten van het LVB in relatie tot de draagkracht van het betrokken bedrijfsleven

De concurrentie intensiteit tussen de verschillende belangrijkste luchthavens in Europa is groot. Daarnaast kampt elke luchthaven met capaciteitsknelpunten op technisch en/of milieugebied. De investering voor de verbetering van de luchtkwaliteit is gekoppeld aan de extra ruimte die geboden is met het LVB 2008. De huidige aanpassing van het LVB zorgt voor een efficiëntere invulling van de maatregel. Met een kleinere investering wordt hetzelfde effect op de luchtkwaliteit bereikt.

Regelgeving in de meest relevante concurrerende landen en concurrentiepositie

De te plegen investering voor de luchtkwaliteit is gebaseerd op een verplichting die voortkomt uit Europese regelgeving. Alle lidstaten moeten deze regelgeving implementeren en handhaven. Er is daarom geen concurrentienadeel voor Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen ten opzichte van de belangrijkste concurrerende partijen in de Europese Unie. Er worden niet meer lasten opgelegd dan Europees is vereist.

Gevolgen voor de marktwerking

Ten opzichte van het LVB 2008 zijn er geen gevolgen voor de marktwerking te verwachten.

Het is de verwachting dat Schiphol de kosten van de investering voor de walstroomvoorziening doorbelast aan de luchtvaartmaatschappijen en daarmee de consument. Ook is het mogelijk dat de luchtvaartmaatschappijen moeten betalen voor de energie die ze afnemen. Hier staat tegenover dat ze geen gebruik meer hoeven te maken van hun APU of GPU. Mede omdat de maatregelen zijn gebaseerd op Europese regelgeving zal de marktwerking niet worden verstoord.

Sociaal-economische effecten

Het kunnen doorvoeren van hinderbeperkende maatregelen zonder effecten op de capaciteit kent positieve sociaal-economische effecten. Het aantal ernstig geluidgehinderden neemt per saldo af zoals uit tabel 3 blijkt.

Administratieve lasten

De handhaving van de voorgenomen regelgeving voor luchtkwaliteit zal mede plaatsvinden door eerstelijns toezicht door de luchthaven Schiphol. Deze informatieverplichting heeft beperkte administratieve lasten tot gevolg.

Artikelsgewijze toelichting

De voordracht voor dit besluit is gedaan mede namens de minister van VROM.

Artikel I, onderdeel A

Een aantal luchtverkeerwegen behorende bij de uitvlieg-routes voor startend verkeer vanaf de Kaagbaan, de Polderbaan, de Buitenveldertbaan en de Schiphol-Oostbaan worden gewijzigd om een aantal hinderbeperkende maatregelen uit het Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol voor de korte termijn definitief in te voeren.

Artikel I, onderdeel B

Artikel 3.2.2 is erop gericht om de uitstoot van stikstof-oxiden te beperken.

Van belang is dat de vervangende stroomvoorziening en de voorziening voor preconditioned air van een zodanige kwaliteit zijn, dat er geen belemmeringen bestaan om van deze voorzieningen gebruik te maken. Op grond van het eerste lid van artikel 3.2.2 is de exploitant van de luchthaven verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen en de kwaliteit van de vervangende voorzieningen. In de Aeronautical Information Publication (AIP) wordt een verplichting voor de luchtvaartmaatschappijen opgenomen om gebruik te maken van de vervangende voorzieningen.

Voor het gebruik van de vervangende voorzieningen dragen meerdere partijen verantwoordelijkheid. De gezagvoerder draagt echter de eindverantwoordelijkheid.

Artikel I, onderdelen C en D

De grenswaarden in de handhavingspunten worden afgestemd op de gewijzigde luchtverkeerwegen. Door middel van de onderdelen C en D worden de bijlagen waarin de desbetreffende grenswaarden zijn opgenomen vervangen door de bij dit besluit gevoegde bijlagen, waarin alleen de grenswaarden zijn aangepast.

Artikel II

Het onderhavige wijzigingsbesluit treedt in werking gedurende het lopende gebruiksjaar, dat op 1 november 2009 is aangevangen. De grenswaarden die in bijlage 2 en 3 zijn opgenomen en de wijzigingen met betrekking tot de luchtverkeerwegen (onderdeel A) en van artikel 3.2.2 (onderdeel B) gelden vanaf de dag na de datum van publicatie.

Omdat de grenswaarden over de periode van een jaar worden gehanteerd gelden deze voor het hele gebruiksjaar.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings

Colofon

Ontwerp wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol is een uitgave van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken.

Meer informatie kunt u vinden op:
www.verkeerenwaterstaat.nl

Uitgegeven door Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Informatie www.postbus51.nl, T 0800-8051

Opmaak Mijs Cartografie en Vormgeving, Rotterdam

Druk Repro SSO, Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Fotografie Beeldarchief Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Datum september 2009