

---

## **382**

### **Besluit van 11 augustus 2012 tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met het bieden van de mogelijkheid tot verlenging van de gebruiksduur van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures**

---

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 29 mei 2012, nr. IenM/BSK-2012/55800, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken Gelet op artikel 8.15 van de Wet luchtvaart;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 20 juni 2012, nr. W14.12.0181/IV);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 17 juli 2012, nr. IenM/BSK-2012/123918, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol wordt als volgt gewijzigd:

In bijlage 1 behorende bij de artikelen 2.1, 3.1.1, eerste lid, en 3.1.2, eerste lid, worden de kaarten met de nummers 06/21, 16/21, 20/21 en 21/21 vervangen door de in de bij dit besluit behorende bijlage gevoegde kaarten met de nummers 06/21, 16/21, 20/21 en 21/21.

## ARTIKEL II

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 26, zesde lid j° vijfde lid, van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

Dit besluit treedt 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 wordt geplaatst.

's-Gravenhage, 11 augustus 2012

Beatrix

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
J. J. Atsma

Uitgegeven de *dertigste* augustus 2012

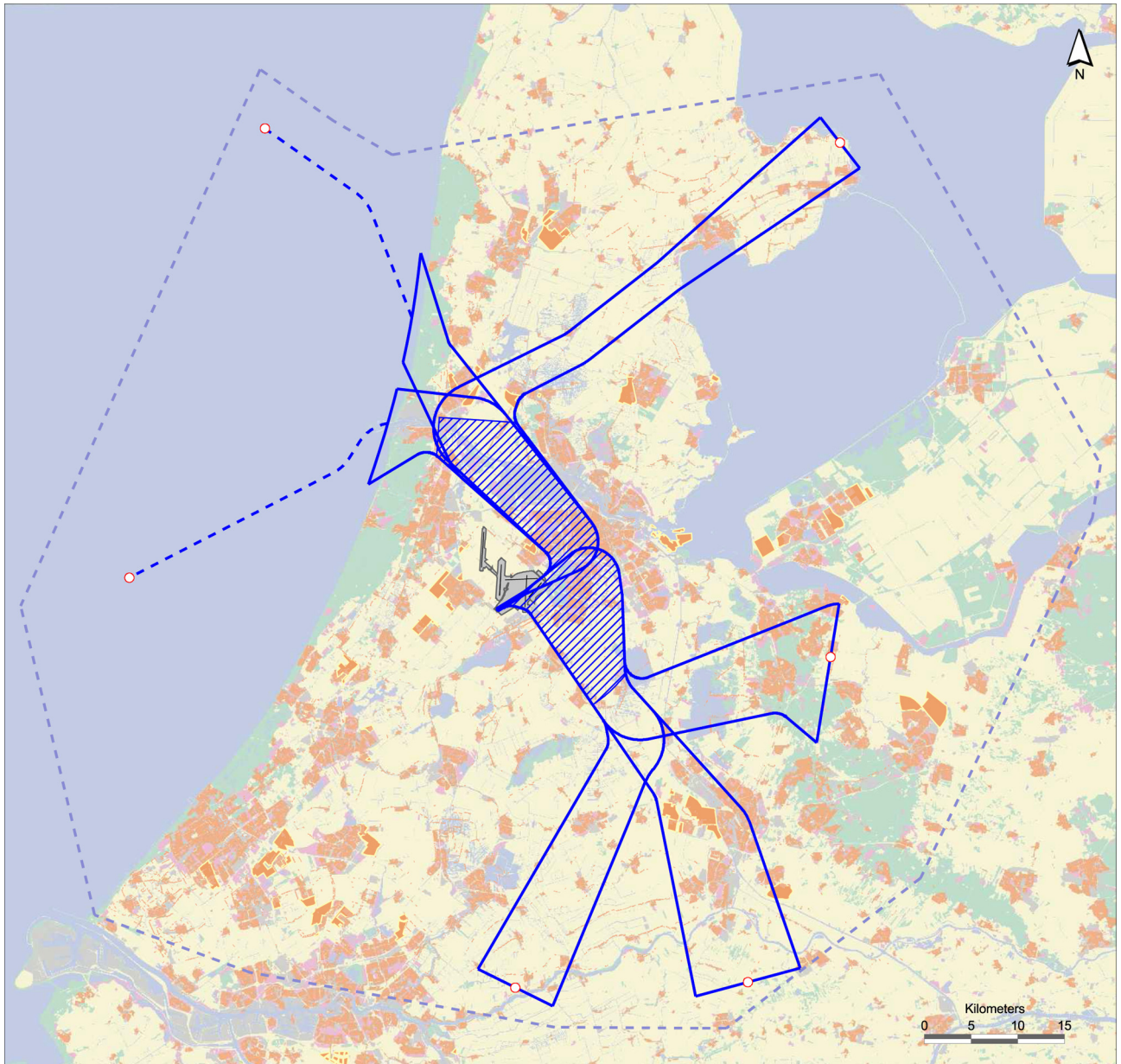
De Minister van Veiligheid en Justitie,  
I. W. Opstelten









**Luchtverkeerwegen**

Vertrekkend verkeer baan 06 (periode van 23.00 tot 06.45 uur)

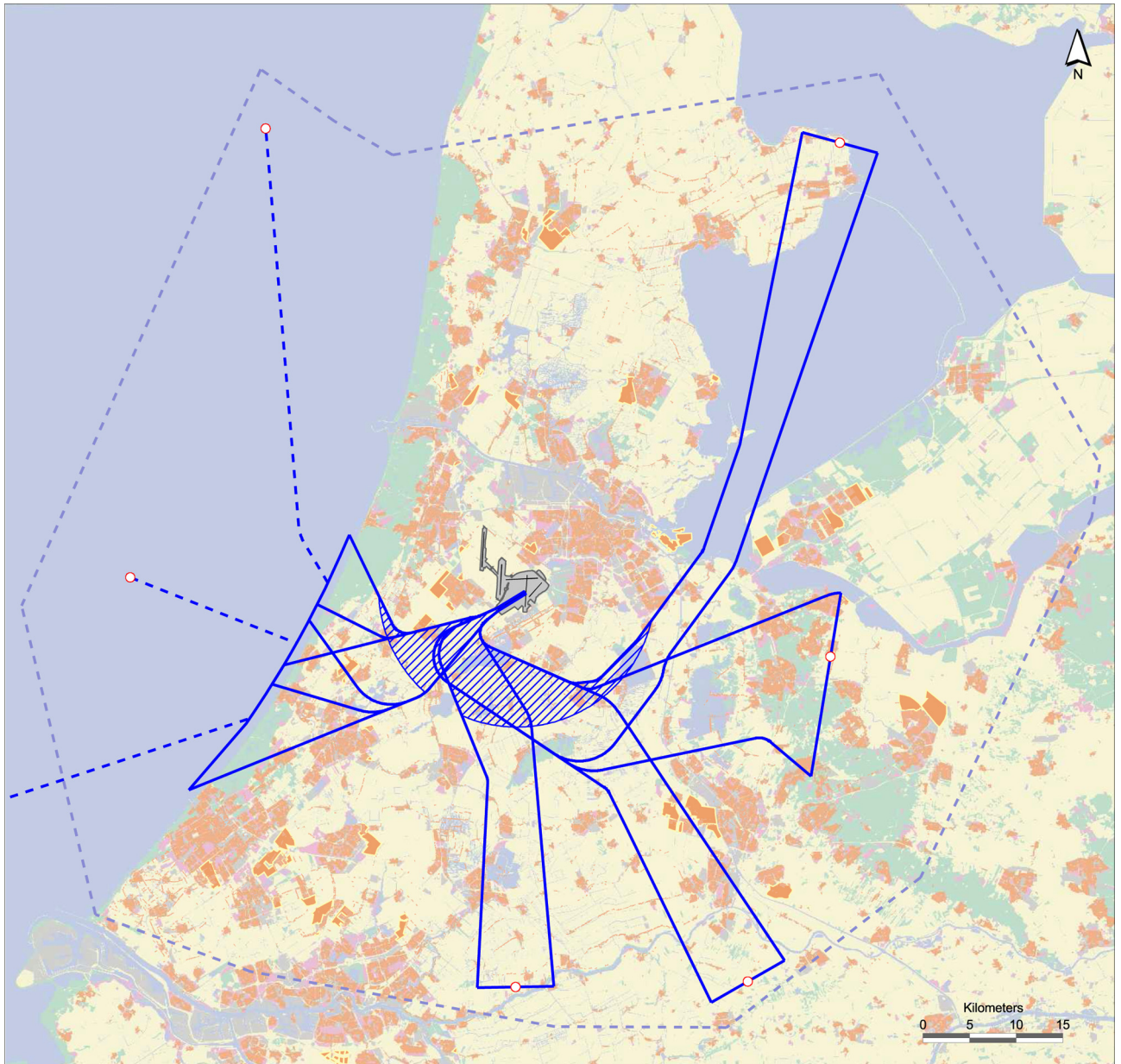
**Luchthavenverkeerbesluit Schiphol**

Bijlage 1 kaart 06/21



 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

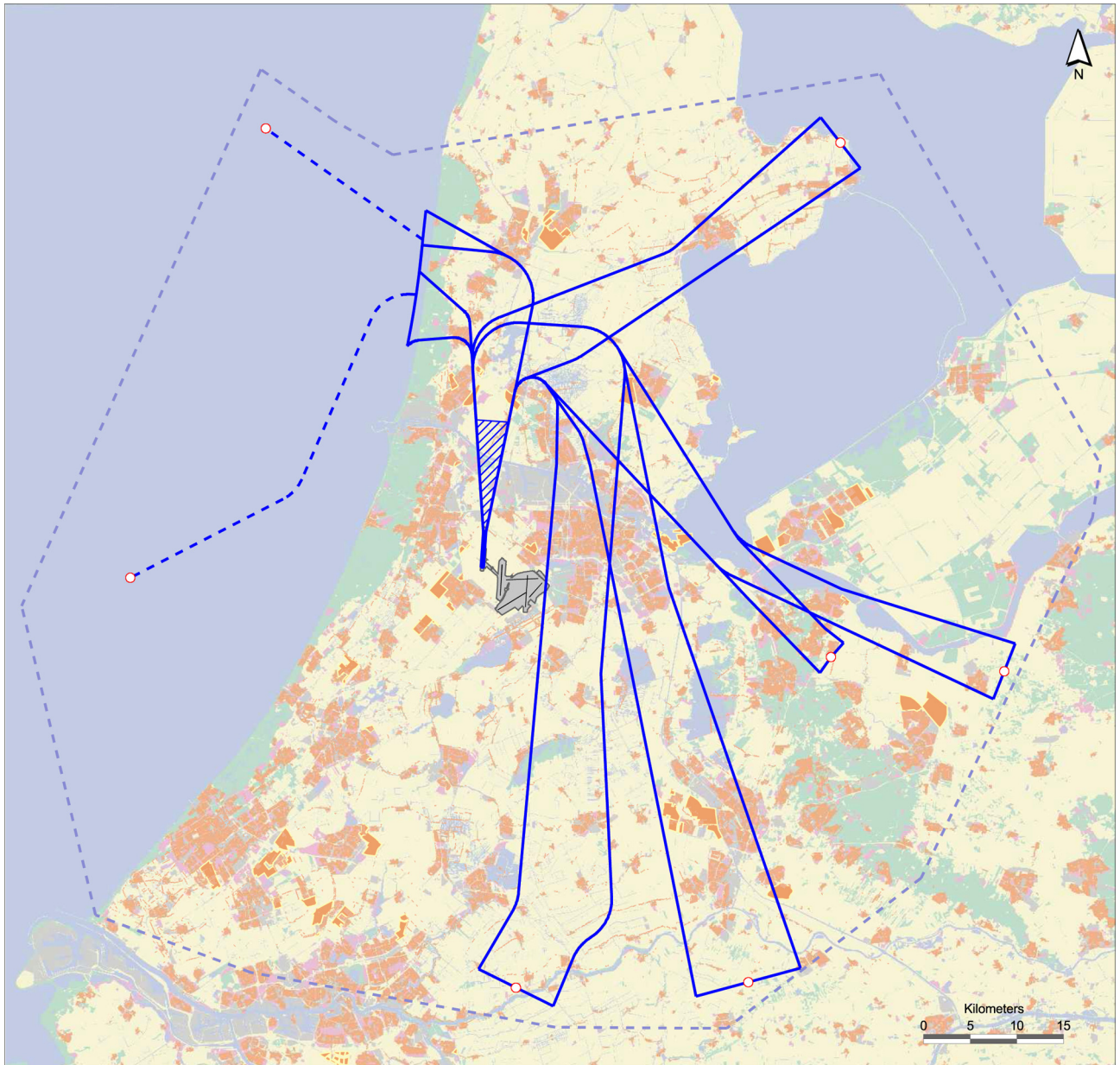
2012










	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

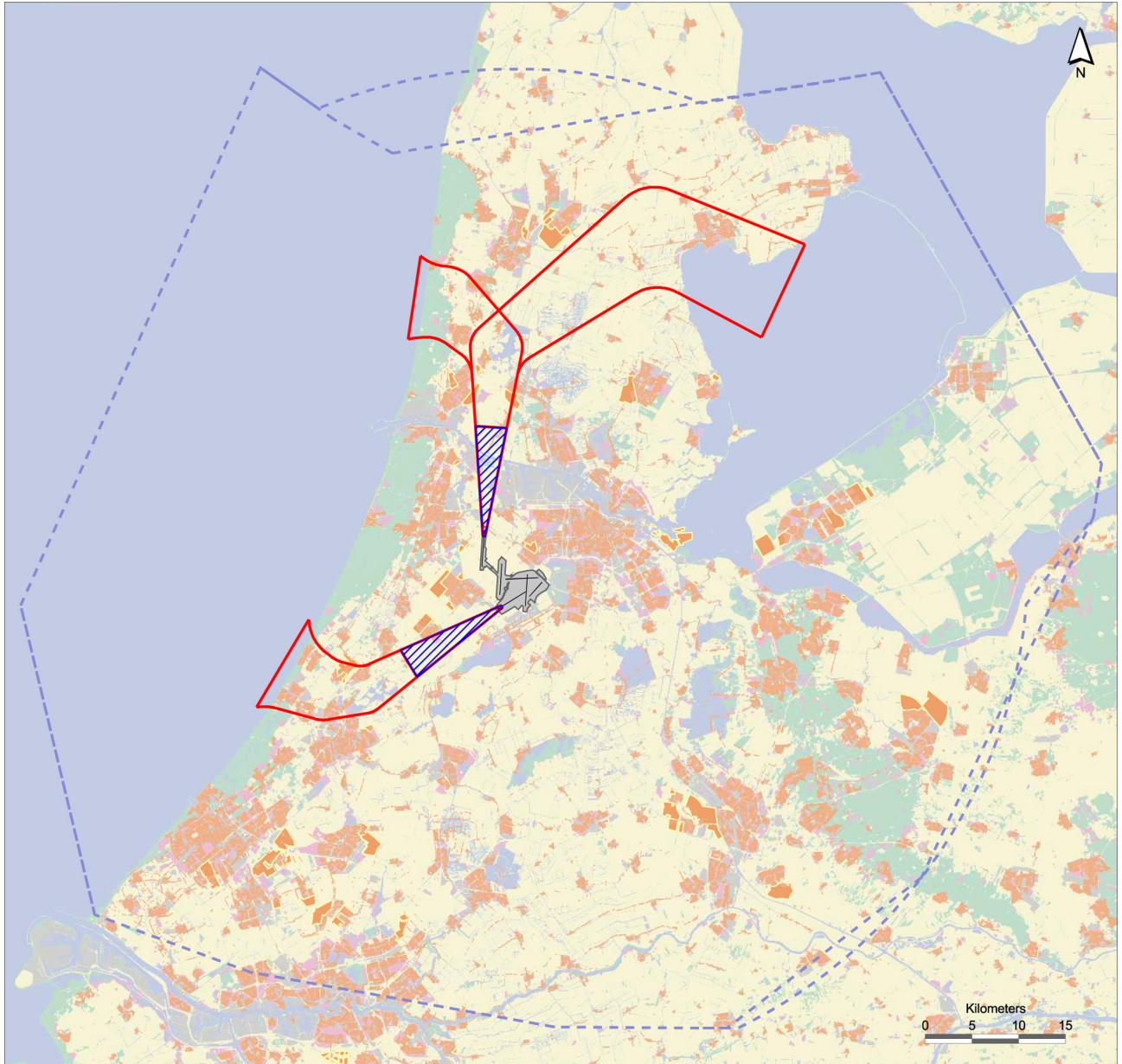
2012












	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

2012



	Banenstelsel		Hoogte 1800 voet
	Begrenzing Luchthavengebied		Hoogte 1800 voet lineair aflopend naar 0 voet aan het begin van de landingsbaan
	Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)		Begrenzing TMA Schiphol
	Vinex2001 (bron: RPD)		

2012

## **NOTA VAN TOELICHTING**

### **Algemeen deel**

#### **1. Inleiding**

Het onderhavige besluit (verder te noemen «dit besluit») wijzigt het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) zoals dat luidt na de wijziging van 24 juli 2010 (Stb. 2010, 329, inwerkingtreding 4 september 2010) in verband met wijziging van de uitvliegroutes vanaf de Polderbaan, de Zwanenburgbaan, de Kaagbaan, de Aalsmeerbaan, de Buitenveldertbaan en de Schiphol-Oostbaan als gevolg van de herindeling luchtruim Amsterdam-Ruhrgebied-Frankfurt (AMRUFRA). Dit LVB wordt verder aangehaald als het LVB 2010.

Dit besluit biedt Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) de mogelijkheid om als het verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden dat toelaten de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures nog tot uiterlijk 6.45 uur te gebruiken teneinde een gunstig effect op de hinderbeleving te bewerkstelligen. Het besluit heeft geen invloed op de grenswaarden in de handhavingspunten geluid, deze wijzigen niet.

#### **2. Totstandkoming van het besluit**

##### *2.1 Alderstafel*

In december 2006 is het zogenoemde «Alders-overleg» ingesteld, het overleg over Schiphol en de regio, door de toenmalige Staatssecretarissen van Verkeer en Waterstaat (VenW) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). De deelnemers aan dit overleg zijn Schiphol, LVNL, KLM, betrokken bestuurders van gemeenten en provincies verenigd in de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) bewoners-vertegenwoordigers en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, onder voorzitterschap van de heer J.G.M. Alders.

##### *2.2 Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol korte termijn*

De Alderstafel heeft in juni 2007 advies uitgebracht over de mogelijkheden om voor de korte termijn tot 2010 de milieuruimte van de luchthaven beter te benutten in combinatie met hinderbeperkende maatregelen en maatregelen die de leefbaarheid bevorderen. De Alderstafel heeft geadviseerd tot aanpassing van het LVB (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 48). Hiermee wordt een groei mogelijk gemaakt tot 480.000 vliegtuigbewegingen. Tevens zijn ten aanzien van hinderbeperkende maatregelen en leefbaarheid afspraken gemaakt, die zijn neergelegd in het Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol en het Convenant leefbaarheid. Voor een aantal van deze hinderbeperkende maatregelen geldt dat een tijdelijke afwijking verwacht wordt van de in het LVB vastgelegde grenswaarden voor geluid in de handhavingspunten of de hierin vastgelegde luchtverkeerswegen. Deze maatregelen worden uitgevoerd als experiment zoals bedoeld in artikel 8.23a van de Wet luchtvaart. Eén van de hinderbeperkende maatregelen uit het convenant heeft betrekking op het verlengen van de gebruiksduur van nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures (zgn. maatregel 17).

In vervolg op deze afspraken voor de korte termijn, hebben de toenmalige ministers van VenW en VROM de heer Alders gevraagd een advies uit te brengen over de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol voor de middellange termijn tot 2020. Op 1 oktober 2008 heeft de heer Alders zijn advies uitgebracht aan beide ministers. Het advies omvat een



één en ondeelbaar geheel van gezamenlijke afspraken van de partijen aan de Alderstafel. Deze afspraken maken de groei mogelijk tot 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol in 2020. Daarbij zijn afspraken gemaakt over hinderbeperkende maatregelen en leefbaarheid voor de omgeving Schiphol. Deze afspraken zijn wederom vastgelegd in convenanten.

Het Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol korte termijn (2010) is beëindigd met de inwerkingtreding van het Convenant hinderbeperking en ontwikkeling van Schiphol middellange termijn (2020). In het Convenant hinderbeperking en ontwikkeling van Schiphol middellange termijn zijn maatregelen vastgelegd die als doel hebben de geluidhinder van het vliegverkeer voor omwonenden te beperken.

Overigens zijn enkele met succes uitgevoerde experimenten inmiddels vastgelegd in het LVB met 18.000 minder ernstig geluidgehinderden tot gevolg.

### *2.3 Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn*

In het Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn is door alle partijen aan de Alderstafel afgesproken dat de hinderbeperkende maatregel «Verlenging duur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures» tot eind oktober 2010 zou worden voortgezet en daarna onvoorwaardelijk zou eindigen. Daarbij is tevens afgesproken dat in 2010 het besluit zou worden genomen hoe met ingang van het gebruiksjaar 2011 verder wordt gegaan met een maatregel die qua effect een soortgelijke hinderbeperkende werking heeft en die geen schade toebrengt aan het mainportgebonden verkeer op de luchthaven Schiphol. De sectorpartijen hebben hierbij in eerste instantie gezocht naar het synchroniseren van de dag- en nachtprocedures met de maatregel voor geluidarme naderingen (zogenaamde continuous descent approaches, CDA's).

In 2010 is door de luchtvaartpartijen gewerkt aan de ontwikkeling van een nieuw operationeel concept op basis van vaste naderingsroutes en CDA's. De ontwikkeling hiervan blijkt in de praktijk complexer dan verwacht waardoor deze maatregel niet conform de afgesproken tijdslijn uit bovengenoemd convenant kan worden gerealiseerd. Dat heeft ook consequenties voor de implementatie van een alternatief voor de huidige maatregel verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures. Op verzoek van de Alderstafel is door de sectorpartijen gezocht naar alternatieven die los staan van de ontwikkeling van een nieuw operationeel concept en die op korte termijn kunnen worden gerealiseerd.

Vervolgens is aan de Alderstafel geconcludeerd dat geen alternatieve maatregelen op korte termijn realiseerbaar zijn. Vanwege het belang van de huidige maatregel voor de hinderbeperking in de vroege ochtend voor de omgeving van Schiphol is besloten de maatregel met een half jaar te verlengen tot 4 mei 2011. De ministeriële experimenteerregeling op grond van artikel 8.23a van de Wet luchtvaart tot wijziging van de in 2009 vastgestelde ministeriële experimenteerregeling diende ertoe dit te bewerkstelligen<sup>1</sup>.

In de tussenliggende periode is door de sectorpartijen verder gewerkt aan het ontwikkelen van een nieuw operationeel concept en een alternatief voor de huidige maatregel.

<sup>1</sup> Stcrt. 2009, 16778 en Stcrt. 2010, 16511.



De luchtvaartsector heeft op 3 maart 2011 aan de Alderstafel gerapporteerd dat er momenteel geen alternatief voorhanden is met een gelijk effect qua hinderbeperking en die geen schade toebrengt aan het mainportgebonden verkeer op Schiphol. Hierop is door alle partijen aan de Alderstafel besloten om het toepassen van de verlengde gebruiksduur van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures voort te zetten na 4 mei 2011.

Met ingang van de zomerdienstregeling wordt op de dag van uitvoering op basis van het actuele verkeersaanbod door de operatie vastgesteld op welk tijdstip tussen 6:00 en 6:45 uur wordt overgegaan naar de dagprocedures. Hierbij zal de luchtvaartsector zich inspannen om tot minimaal 6:30 uur (richttijd) te vliegen volgens de nachtelijke vertrek- en aankomstprocedures. Op basis van het verwachte toenemende verkeersaanbod in de vroege ochtend is de verwachting dat LVNL in de toekomst vaker een beroep zal doen op de mogelijkheid om eerder dan 06.30 uur (maar niet voor 06.00 uur) over te gaan op de dagprocedures.

Onder vertrekprocedure wordt verstaan het door een vlieger vanaf de start volgen van een SID. Een SID is een Standard Instrument Departure; een vertrekprocedure die de piloot in de boordcomputer invoert waardoor het vliegtuig die procedure volgt vanaf de startbaan, ook wel: uitvliegroute. De SID's die overdag worden gevlogen verschillen van de SID's die in de nacht worden gevlogen. 's Nachts wordt een SID langer en tot een grotere hoogte doorgevlogen dan overdag. Onder nachtelijke aankomstprocedure wordt verstaan het volgen van een vaste naderingsroute of het van grotere hoogte aanvliegen van Schiphol. Gedurende de nacht worden in principe twee banen ingezet, de Polderbaan en de Kaagbaan. Alleen deze twee banen kennen daarom verschil in nacht- en dagroutes, bovendien bestaan alleen bij deze banen vaste naderingsroutes in de nachtprocedure.

Naast het gebruik van een andere route, blijven in de nachtelijke procedure straalvliegtuigen ook tot een grotere vlieghoogte op hun vertekroute. (900 m.). Een vergelijkbare situatie geldt voor alle banen die geen vaste naderingsroute specifiek voor de nacht kennen, zij hebben 's nachts een grotere aanvlieghoogte (3000 ft. in plaats van 2000 ft). Deze banen worden echter zelden 's nachts gebruikt.

Afhankelijk van het actuele verkeersaanbod moet het volgen van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures kunnen worden beëindigd tussen 6.00 uur en 6.45 uur. Zoals reeds eerder genoemd is 6.30 uur de richttijd. Er wordt een buffer van 15 minuten (tot 6.45 uur) gehanteerd voor het geval het verkeersaanbod of andere operationele omstandigheden het langer doorvliegen van de nachtroutes toelaten. Deze beslissing wordt genomen door de operationele supervisors van LVNL.

De ministeriële experimenteerregeling voor maatregel 17 is op 4 mei 2011 geëxpireerd. Aangezien het experiment al een keer met een half jaar is verlengd en artikel 8.23a, vijfde lid, Wet luchtvaart verlenging slechts eenmaal toestaat, kan de regeling niet meer worden verlengd.

Om de voortzetting van de maatregel ook juridisch mogelijk te maken is de onderhavige wijziging van het LVB vastgesteld. Op de kaarten 6/21, 16/21, 20/21 en 21/21 wordt het tijdstip van de nachtprocedure gewijzigd van 23.00–6.00 uur in: 23.00–6.45 uur. Dit biedt LVNL de mogelijkheid om als het verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden dat toelaten de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures nog tot uiterlijk 6.45 uur te gebruiken teneinde een gunstig effect op de hinderbeleving te

bewerkstelligen. Daarbij is de richttijd voor beëindiging van de nachtprocedures 6.30 uur.

#### 2.4 Gelijkwaardige 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.

Of sprake is van een gelijkwaardig beschermingsniveau wordt beoordeeld aan de hand van criteria die gebaseerd zijn op het totaal aantal woningen of mensen die aan een bepaalde geluidbelasting of een bepaald extern risico worden blootgesteld. Deze criteria zijn voor het eerst vastgelegd in de overgangsartikelen XI t/m XIII van de wijziging van de Wet luchtvaart (Stb. 2002, 374). Op basis van deze criteria is vastgesteld dat het beschermingsniveau van het eerste luchthavenverkeerbesluit voldoende was. Het beschermingsniveau van dit eerste besluit is vervolgens, zoals de wet aangeeft, de maatstaf voor ieder volgend besluit. De criteria voor externe veiligheid en geluid zijn in mei 2007 geactualiseerd (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 46).

De grenswaarden in de handhavingspunten zorgen ervoor dat, met betrekking tot geluid, het gelijkwaardige beschermingsniveau is geborgd. De formulering «dat het beschermingsniveau per saldo *gelijkwaardig* moet zijn» betekent niet dat (lokaal) het beschermingsniveau *gelijk* moet zijn aan het beschermingsniveau van het eerste besluit. In de toelichting bij het wetsvoorstel wordt aangegeven dat het beschermingsniveau gezien moet worden als een gemiddeld niveau op jaarbasis en dat het niveau per saldo gelijkwaardig of beter moet zijn. Dat houdt in dat het beschermingsniveau niet op ieder moment van de dag beter moet zijn, noch dat voor ieder punt het beschermingsniveau beter moet zijn dan de door het eerste besluit geboden bescherming (Kamerstukken II 2001/02, 27 603, nr. 3). Bij wijziging van het LVB wordt vooraf getoetst of de door te voeren wijziging voldoet aan de gelijkwaardigheidscriteria.

De toetsing gebeurt voor geluid en externe veiligheid voor elk van de vijf in tabel 1 genoemde criteria. Op basis van deze toets wordt vastgesteld of voldaan wordt aan de wettelijke eis om een gelijkwaardig beschermingsniveau te bieden.

**Tabel 1. Criteria voor gelijkwaardigheid**

Gelijkwaardigheid	
Aspect	Criterium
Woningen	
binnen 58 dB(A) $L_{den}$ -contour	12.300
Ernstig gehinderden	
binnen 48 dB(A) $L_{den}$ -contour	239.500
Woningen	
binnen 48 dB(A) $L_{night}$ -contour	11.700
Ernstig slaapverstoorden	
binnen 40 dB(A) $L_{night}$ -contour	66.500
Woningen	
binnen $10^{-6}$ plaatsgebonden risicocontour	3.000

### **3. De gevolgen in beeld**

Voor de onderbouwing van dit besluit is een milieuraapport gemaakt. In dat rapport (Milieueffecten verlenging nachtprocedures, To70, mei 2011) is onderzocht wat de effecten voor de geluidbelasting en de ruimtelijke ordening zijn. Een wijziging in vertrek- en naderingsroutes zonder een wijziging van grenswaarden van geluid of beperkingengebieden is volgens het Besluit mer niet mer (beoordelings)plichtig.

Het onderhavige besluit biedt de mogelijkheid de gebruiksduur van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures te verlengen tot na 06.00 uur. Afhankelijk van het actuele verkeersaanbod of andere operationele omstandigheden moet het volgen van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures kunnen worden beëindigd tussen 6.00 uur en 6.45 uur met de richttijd van 6.30 uur. Hiermee schetst het besluit geen eenduidig scenario waarvoor de milieueffecten bepaald kunnen worden. Daarnaast vindt het vaststellen van het baan- en routegebruik in Daisy (rekenmodel van Frontier) plaats per twintig minuten, startend op het hele uur. To70 heeft om deze redenen drie scenario's opgesteld waarvoor de milieueffecten bepaald kunnen worden. De milieueffecten worden inzichtelijk gemaakt bij het vliegen van de nachtelijke vertrek en naderingsprocedures tot:

1. 06.00 uur (LVB 2010 scenario)
2. 06.20 uur
3. 06.40 uur

De verwachting is dat als de verkeersvolumes toenemen, de toepassing van de verlengde gebruiksduur van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures na 06.00 uur steeds minder lang en vaak kan worden voortgezet. Uitgaande van groei van het verkeer zijn de gepresenteerde effecten van het scenario voor 06.40 uur en voor 06.20 uur daarmee dus tijdelijk.

#### *3.1 Geluid*

##### *Grenswaarden in handhavingspunten*

Zoals al aangegeven is hoofdstuk 1 veranderen de grenswaarden van de handhavingspunten voor geluid niet.

##### *Totaal Volume Geluid*

De wijziging van het LVB heeft geen significante invloed op het Totaal Volume Geluid (TVG). De grenswaarden voor TVG (etmaal en nacht) veranderen daarmee derhalve niet.



**Tabel 2. Overzicht van de effecten voor geluid met betrekking tot aantallen woningen en ernstig gehinderden/ slaapverstoorden**

Gelijkwaardigheid		Referentie	Delta Uitkomsten	
Aspect	Criterium	LVB 2010 06:00	Scenario 06:20	Scenario 06:40
Woningen binnen 58 dB(A) $L_{den}$	12.300	12.022	-55	-75
Ernstig gehinderden binnen 48 dB(A) $L_{den}$	239.500	208.900	-1.392	-2.034
Woningen binnen 48 dB(A) $L_{night}$	11.700	10.738	+6	+82
Ernstig slaapverstoorden binnen 40 dB(A) $L_{night}$	66.500	40.058	-4.961	-5.528

Uit tabel 2 blijkt dat wordt voldaan aan de criteria voor gelijkwaardigheid en hiermee wordt dus voldaan aan de wettelijke eis om een gelijkwaardig beschermingsniveau te bieden.

Het aantal woningen dat binnen de 58 dB(A)  $L_{den}$  – contour en de 48 dB(A)  $L_{night}$  – contour ligt verandert licht. Het aantal ernstig gehinderden en het aantal slaapverstoorden neemt op basis van de gehanteerde scenario's (scenario LVB KT 480.000 vliegtuigbewegingen) per saldo fors af.

Op 8 september 2008 is het rapport «Evaluatie experimenten, Hinderbepkende maatregelen Schiphol» uitgebracht door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In dit rapport zijn de effecten van de tot dan toe uitgevoerde hinderbepkende maatregelen beschreven, waaronder de effecten van maatregel 17. Hieruit blijkt dat de geluidbelasting enigszins toeneemt onder de nachtroutes ten gunste van andere gebieden zoals onder meer Amsterdam en Zaanstad.

Zoals eerder is gesteld is de verwachting dat als de verkeersvolumes toenemen, de toepassing van de verlengde gebruiksduur van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures na 06.00 uur steeds minder lang en vaak kan worden voortgezet. Uitgaande van groei van het verkeer, zijn de gepresenteerde effecten van het scenario voor 06.40 uur en 06.20 uur daarmee dus van tijdelijke aard.

### 3.2 Externe veiligheidsrisico

Het besluit heeft geen gevolgen voor de ligging van de risicocontouren voor externe veiligheid en de grenswaarde voor het Totaal Risico Gewicht (TRG). Dit komt omdat wijzigingen in gebruik van vliegprocedures plaats vindt buiten het  $10^{-6}$  en  $10^{-5}$  plaatsgebonden risicogebied. Hierdoor zijn de  $10^{-6}$  en  $10^{-5}$  plaatsgebonden risicocontouren gelijk aan die van het planalternatief uit het milieueffectrapport «Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio voor de korte termijn» (MER KT). Als gevolg hiervan zijn ook de aantallen woningen en bedrijven/inrichtingen binnen de betreffende contouren voor de pakketten gelijk aan de aantallen voor het planalternatief uit het MER KT. Ook voor externe veiligheid wordt aan de gelijkwaardigheidscriteria voldaan.

Het TRG verandert niet omdat de samenstelling van de vloot niet verandert door de verlengde gebruiksduur van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures.

### *3.3 Ruimtelijk effecten*

Om na te gaan of de verlengde gebruiksduur van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures ruimtelijke effecten heeft, is de ligging van de 20 Ke contour bepaald. Ten opzichte van de 20Ke contour die bij het LVB 2010 hoort wijzigt de 20 Ke contour nauwelijks.

Ook hierbij geldt dat de verwachting is dat als de verkeersvolumes toenemen, de toepassing van de verlengde gebruiksduur van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures na 06.00 uur steeds minder lang en vaak kan worden voortgezet. Uitgaande van groei van het verkeer, zijn de effecten op de 20 Ke contour daarmee ook van tijdelijke aard. De verandering geeft op basis hiervan dan ook geen aanleiding om het beperkingengebied aan te passen. Overigens is in het advies van de Alderstafel (Kamerstukken II 2008/09 29 665, nr. 108) een evaluatie van alle beperkingengebieden afgesproken. De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voert deze evaluatie momenteel uit.

### *3.4 Uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken*

De lokale luchtkwaliteit wordt beïnvloed door de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door luchtverkeer dat op vlieghoogtes tot circa 350 meter (ongeveer 1.000 ft) vliegt. Wijzigingen in gebruik van vliegprocedures vindt plaats boven deze hoogtes. Op grond daarvan kan worden vastgesteld dat het besluit geen invloed zal hebben op de lokale luchtkwaliteit.

### *3.5 Klimaatgassen*

De in het LVB voorgeschreven emissieberekenningsmethodiek is ongevoelig voor het gebruik van een andere vliegprocedures. Het besluit heeft dan ook geen effect op de LTO-emissies (Landing & Take-Off cycle) zoals begrensd in het LVB.

Het besluit leidt enerzijds tot meer uitstoot van klimaatgassen door langere vliegduur als gevolg van het gebruik van langere vliegroutes. Anderzijds zal door toepassing van een optimaal dalprofiel de uitstoot afnemen. De verwachting is dat per saldo de CO<sub>2</sub>-uitstoot binnen de Schiphol TMA met minder dan 0,2% toeneemt ten opzichte van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot als gevolg van het vliegverkeer op Schiphol.

## **4. Milieueffecttoets en bedrijfseffecttoets**

Voor besluitvorming over het LVB is een milieueffecttoets (MET) en een bedrijfseffecttoets (BET) voorgeschreven. De milieueffecttoets is door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu uitgevoerd. De bedrijfseffecttoets is door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu uitgevoerd en vervolgens getoetst door de Regiegroep Regeldruk. Beide toetsen zijn positief beoordeeld.

### *4.1 Milieueffecttoets (MET)*

Voor de onderbouwing van dit besluit is uitvoering van een milieueffecttoets verplicht. In dat kader is door To70 onderzocht wat de effecten op geluid en ruimtelijke ordening zijn. Voor de effecten op de luchtkwaliteit en externe veiligheid is gebleken dat het besluit op die aspecten geen effect heeft.

### *Energiegebruik en de mobiliteit*

Uit het milieurapport blijkt dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot niet of nauwelijks wijzigt ten gevolge van dit besluit. Er zijn geen effecten te verwachten op het energiegebruik. De automobiliteit zal niet veranderen, aangezien het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol niet verandert. Om dezelfde reden zal het energieverbruik op Schiphol niet veranderen.

### *Verbruik en beheer van grondstofvoorraden*

Het besluit heeft geen invloed op het gebruik en beheer van grondstofvoorraden.

### *Afvalstromen, emissies naar de lucht, bodem en het oppervlaktewater*

Er zijn geen gevolgen voor afvalstromen en emissies naar bodem en oppervlaktewater. Ook heeft het besluit geen gevolgen voor de emissies van geluid en is er geen effect op de emissies naar de lucht.

### *Fysieke ruimte*

Het besluit leidt niet tot fysieke uitbreiding van de luchthaven. Ook worden geen nieuwe beperkingen gesteld aan het gebruik van de omgeving van de luchthaven.

### *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. Effecten treden op voor Schiphol N.V., voor LVNL en voor de luchtvaartmaatschappijen die Schiphol aandoen.

#### *Aard en omvang van de kosten en baten van het LVB*

Door het verlengen van de duur van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures neemt per saldo het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden af in de omgeving van de luchthaven Schiphol.

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

Het besluit brengt geen additionele kosten met zich mee voor vliegtuigmaatschappijen waardoor de draagkracht van het betrokken bedrijfsleven niet negatief wordt beïnvloed.

#### *Regelgeving in de meest relevante concurrerende landen en concurrentiepositie*

Het vliegverkeer wordt in andere landen op een gelijke manier geleid door de luchtverkeersleiding. De concurrentiepositie van de luchthaven Schiphol verandert niet door dit besluit. Ook brengt het geen additionele kosten met zich mee voor luchtvaartmaatschappijen.

#### *Gevolgen voor de marktwerking*

Ten opzichte van het LVB 2010 zijn er geen gevolgen voor de marktwerking te verwachten.



## *Sociaal-economische effecten*

Ten opzichte van het LVB 2010 zijn er geen sociaal-economische effecten te verwachten.

## *Administratieve lasten*

De voorgenomen regelgeving bevat geen nieuwe informatieverplichtingen en heeft derhalve geen (wijziging van) administratieve lasten voor burgers of bedrijven tot gevolg. Op basis van deze constatering is besloten geen administratieve lasten- en regeldruk toets te laten uitvoeren door Actal.

## **5. Inspraakreacties en voorhangprocedure**

### *5.1 Inspraakreacties*

Van 29 juni tot en met 26 juli 2011 heeft het ontwerpbesluit ter visie gelegen. Gedurende deze zienswijzenperiode zijn in totaal 18 reacties ontvangen. Verschillende reacties stelden qua inhoud gelijke vragen. Onderstaand wordt op hoofdlijnen de inhoud van de reacties weergegeven, alsmede een reactie van het bevoegd gezag hierop.

#### *Zienswijze*

Zorgt de ontwerpwijziging voor meer hinder en zijn gezondheidsrisico's meegenomen bij het opstellen van de ontwerpwijziging?

#### *Reactie bevoegd gezag*

Verlenging van de nachtprocedures tot uiterlijk 06.45 uur wordt toegepast om per saldo de geluidhinder te beperken. Hierdoor neemt het aantal ernstig gehinderden (binnen 48 dB(A)  $L_{den}$ ) per saldo af met maximaal 2034 en het aantal ernstig slaapverstoorden (binnen 40 dB(A)  $L_{night}$ ) met maximaal 5.528 personen. Wel wordt de hinder enigszins verplaatst, waardoor sommige omwonenden geconfronteerd worden met meer geluidshinder in de vroege ochtend. Deze maatregel heeft geen effect op het luchtverkeer buiten de genoemde tijdstippen. De maatregel heeft ook geen invloed op het aantal vliegtuigbewegingen in de vroege ochtend. Tevens bleek dat er geen (significant) effect optreedt bij de andere onderzochte milieucriteria (namelijk het TVG, externe veiligheid, TRG, LTO-emissies (Landing & Take-Off cycle) en de lokale luchtkwaliteit). De hoeveelheid CO<sub>2</sub>-uitstoot neemt met minder dan 0,2% toe. Op basis van deze resultaten kan geconcludeerd worden dat er geen verhoogde gezondheidsrisico's ontstaan ten gevolge van dit besluit.

#### *Zienswijze*

Welke start- en landingsbanen worden er gebruikt bij nachtprocedures en welke gebieden ondervinden meer hinder door de maatregel?

#### *Reactie bevoegd gezag*

Bij de toepassing van de nachtprocedures worden primair de Polderbaan en de Kaagbaan ingezet. In het LVB staan de luchtverkeerswegen voor de dag en nacht. Deze kaarten geven een indicatie van de locaties die wel onder de nachtroutes liggen, maar niet onder de dagroutes. Dit zijn de gebieden die mogelijk meer hinder ondervinden door het verlengd toepassen van nachtprocedures. De ontwerpwijziging

van het LVB heeft geen invloed op de grenswaarden in de handhavingpunten geluid, deze wijzigen niet.

*Zienswijze*

Waarom is de hinderbeperkende werking van de maatregel tijdelijk?

*Reactie bevoegd gezag*

De ontwerpwijziging van het LVB stelt de luchtverkeersleiding in staat om tot uiterlijk 06.45 uur de nachtelijke procedures toe te passen. Hierbij is het streven om de nachtelijke procedures minimaal tot 06.30 uur toe te passen. Op basis van het verwachte toenemende verkeersaanbod in de vroege ochtend is de verwachting dat de luchtverkeersleiding vaker een beroep zal doen op de mogelijkheid om eerder dan 06.30 uur (maar niet voor 06.00 uur) over te gaan op de dagprocedures.

*Zienswijze*

In verschillende zienswijzen worden voorstellen voor of vragen gesteld over alternatieve hinderbeperkende maatregelen en wordt de vraag gesteld of de hinderbeperkende werking van nachtelijke procedures afhankelijk is van andere maatregelen.

*Reactie bevoegd gezag*

De verlenging van de gebruiksduur van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures is een op zichzelf staande maatregel. De ontwerpwijziging beperkt zich tot het juridisch mogelijk maken van de voortzetting van deze maatregel. Dit houdt in dat LVNL de mogelijkheid heeft om teneinde een gunstig effect op de hinderbeleving te bewerkstelligen, af te wijken van de voorgeschreven vertrek- en naderingsprocedures voor de dag en de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures nog tot uiterlijk 06.45 uur te gebruiken.

*Zienswijze*

Niet de hinder voor bewoners, maar de belangen van de luchthaven Schiphol zijn doorslaggevend voor de ontwerpwijziging.

*Reactie bevoegd gezag*

De hinderbeperkende maatregel verlenging van de gebruiksduur van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures komt voort uit afspraken die gemaakt zijn aan de Alderstafel Schiphol. Deze overlegtafel heeft als doel het kabinet te adviseren over de balans tussen groei van de luchtvaart op Schiphol, de hinderbeperking en de kwaliteit van de leefomgeving voor de middellange termijn. Op verzoek van de Alderstafel wordt middels deze ontwerpwijziging voortzetting van de hinderbeperkende maatregel juridisch mogelijk gemaakt.

*Zienswijze*

Wat was de juridische grondslag voor de gevolgde zienswijzenprocedure?

## *Reactie bevoegd gezag*

De formulering van de bekendmaking in de Staatscourant was niet geheel juist. De bekendmaking van het ontwerpbesluit geschiedt op grond van artikel 8.24 in samenhang met 8.13 en 8.14 van de Wet luchtvaart en niet (tevens) op grond van de Wet milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht (Awb). De bekendmaking is geen besluit in de zin van de Awb en kan niet worden beschouwd als een van toepassing verklaring van de Awb. De termijn voor het indienen van zienswijzen bedraagt derhalve 4 weken, overeenkomstig artikel 8.13 van de Wet luchtvaart, hetgeen ook blijkt uit de sluitingsdatum van 26 juli 2011.

## *5.2 Voorhangprocedure*

Gelijktijdig met de inspraakprocedures is het ontwerpbesluit overeenkomstig artikel 8.24 van de Wet luchtvaart op 1 juli 2011 toegezonden aan de beide Kamers der Staten-Generaal. Dit heeft niet geleid tot een parlementaire behandeling.

## **Artikelsgewijze toelichting**

### **Artikel I**

Op de kaarten 6/21, 16/21, 20/21 en 21/21 wordt het tijdstip van de nachtprocedure gewijzigd van 23.00–6.00 uur in: 23.00–6.45 uur. Dit biedt LVNL de mogelijkheid om als het verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden dat toelaten de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures nog tot uiterlijk 6.45 uur te gebruiken teneinde een gunstig effect op de hinderbeleving te bewerkstelligen. Daarbij is de richttijd voor beëindiging van de nachtprocedures 6.30 uur.

De wijziging maakt het mogelijk straalvliegtuigen in de periode tussen 06.00 en 06.45 uur, binnen de Schiphol TMA, ofwel de procedures voor de nacht, ofwel de procedures voor de dag te laten vliegen. Indien bij landingen de nachtprocedure wordt gevlogen zal LVNL ervoor zorgen dat vanaf de grens van Schiphol TMA tot de eindnadering zo veel mogelijk een hoogte van minimaal 3000 voet wordt aangehouden.

De afwijkingen die naar het oordeel van LVNL noodzakelijk zijn in verband met een veilige en doelmatige afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer, als bedoeld in het tweede lid van artikel 3.1.3, worden in beide situaties toegerekend aan de toegestane afwijkingspercentages voor de dag. Daarbij is pas sprake van een afwijking indien zowel van de nachtprocedure als van de dagprocedure is afgeweken. Op grond van artikel 2.5 van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol meldt LVNL een dergelijke afwijking aan de Inspectie Leefomgeving en Transport.

### **Artikel II**

Het besluit treedt niet in werking op een vast verandermoment voor algemene maatregelen van bestuur vanwege het feit dat het eerstvolgende moment niet haalbaar was en spoedige inwerkingtreding van het besluit wel gewenst.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
J. J. Atsma