

Ontwerp

Wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Ontwerp: Wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Transport en Luchtvaart

WIJ **B**EATRIX, 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 betere benutting van de milieuruimte en wijziging van de uitvliegroutes in oostelijke richting vanaf de Zwanenburgbaan

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van , nr. HDJZ/, Hoofddirectie Juridische Zaken, gedaan mede namens Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

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/, Hoofddirectie Juridische Zaken, uitgebracht mede namens Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Ontwerp
Wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol



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 wordt de kaart met nummer 1/21 vervangen door de bij dit besluit gevoegde kaart met nummer 1/21.

B

De aanhef van § 3.2 komt te luiden: Regels ter beperking van de uitstoot van stikstofoxiden en stoffen die geurhinder veroorzaken.

C

Artikel 3.2.2 komt te luiden:

Artikel 3.2.2

1. De exploitant van de luchthaven draagt er zorg voor dat, ter vervanging van de in het vliegtuig aanwezige Auxiliary Power Unit, met ingang van 1 januari 2010 tenminste 60% van de afhandelingplaatsen is voorzien van een vaste stroomaansluiting en van een voorziening voor preconditioned air, beide van voldoende kwaliteit.
2. Bij de afhandeling van een vliegtuig aan de afhandelingplaats draagt de gezagvoerder er zorg voor dat, voor de stroomvoorziening en airconditioning, geen gebruik gemaakt wordt van de in het vliegtuig aanwezige Auxiliary Power Unit of van een Ground Power Unit voor zover vervangende voorzieningen beschikbaar zijn.

D

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

E

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

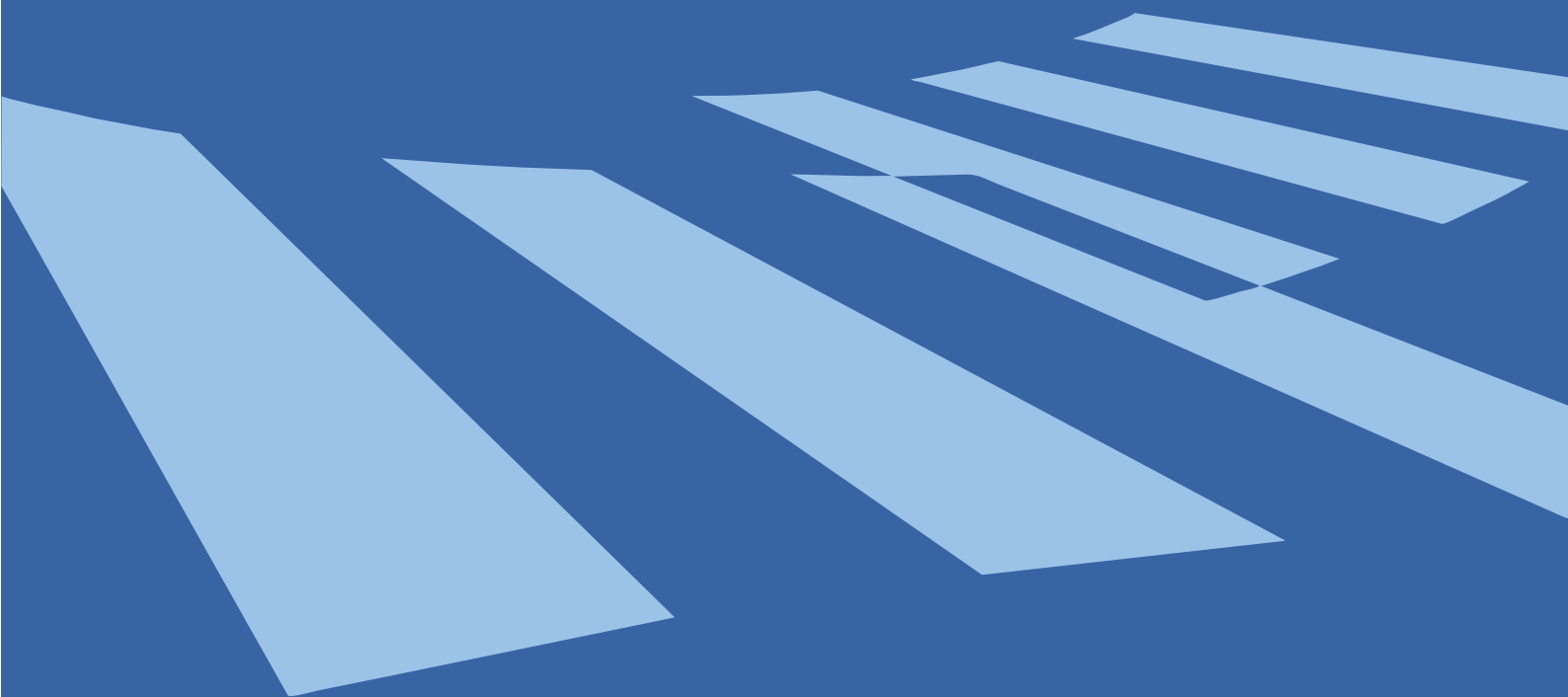
Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

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

Nota van toelichting



Nota van toelichting

1. Algemeen

1.1 Strekking van het besluit

Het onderhavige besluit wijzigt het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB), zoals dat met ingang van 2 september 2004 is gewijzigd in verband met het herstellen van een invoerfout. De luchtvaartpartijen kunnen door de regels van het LVB een deel van de in de Wet luchtvaart beoogde milieuruimte niet benutten. Met de wijziging van het LVB kunnen de luchtvaartpartijen komen tot een betere benutting van deze milieuruimte, binnen de in de wet voorgeschreven eis van een gelijkwaardige of betere bescherming van de omgeving ten opzichte van het eerste LVB zoals berekend in het MER voor de wijziging van het besluit in 2004. Daarmee kan Schiphol zich verder ontwikkelen, waarbij 480.000 vliegtuigbewegingen¹ op jaarbasis mogelijk zijn.

¹ 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 heliportvluchten.

Om deze betere benutting van de milieuruimte mogelijk te maken, wijzigen door dit besluit de grenswaarden in de handhavingspunten voor geluid. In een aantal handhavingspunten wordt meer geluid toegestaan dan voorheen, in de overige punten minder. Deze wijziging betreft zowel de grenswaarden voor de geluidbelasting voor het etmaal als de grenswaarden voor de geluidbelasting in de nacht. Daarnaast wijzigt dit besluit de ligging van enkele luchtverkeerswegen voor startend verkeer in verband met aanpassing van de uitvliegroutes in oostelijke richting vanaf de Zwanenburgbaan. De reden voor het aanpassen van deze routes is dat Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) heeft aangegeven dat de oorspronkelijke routes vanaf de Zwanenburgbaan in de praktijk uit veiligheidsoverwegingen niet kunnen worden gebruikt bij het gelijktijdig (parallel) starten van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. Tot slot zijn in dit besluit maatregelen opgenomen die de verwachte toename van de concentratie van stikstofdioxide compenseren. Op deze wijze wordt voldaan aan de eisen die zijn gesteld in het Besluit luchtkwaliteit 2005.

1.2 Aanleiding

De aanpassing van het LVB vloeit voort uit de evaluatie van het Schipholbeleid en het daarop gebaseerde kabinetsstandpunt Schiphol (Kamerstukken II 2005/06, 29 665, nr. 28). Daarin is geconstateerd dat de voorziene groeirimte voor de luchtvaart niet volledig kan worden benut. Concreet gaat het erom dat de in de handhavingspunten vastgelegde grenswaarden voor geluidbelasting in het ene handhavingspunt al zijn bereikt (en in 2006 overschreden) terwijl op andere punten nog (veel) ruimte over is. Daardoor blijkt Schiphol in de praktijk al bij een jaarvolume van circa 425.000 vliegtuigbewegingen tegen de gestelde grenzen van het LVB aan te lopen, terwijl bij de aanpassing van het LVB in 2004 rekening is gehouden met ruim 500.000 vliegtuigbewegingen. Zonder wijziging van het LVB is de verwachte verdere ontwikkeling

van het luchtverkeer op Schiphol niet mogelijk. Het kabinet heeft in zijn standpunt in 2006 over de ontwikkeling van Schiphol aangegeven de effecten van een betere benutting van de milieuruimte in beeld te brengen. Over wijziging van het LVB zou worden besloten in samenhang met in convenanten vast te leggen afspraken over hinderbeperkende maatregelen en voor verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

In het kabinetsstandpunt heeft het kabinet aangegeven vast te zullen houden aan de wettelijke randvoorwaarde voor een gelijkwaardige of betere bescherming tegen de negatieve effecten van het vliegverkeer in de omgeving van Schiphol. Het referentiekader hiervoor is, zoals in de wet is vastgelegd, het beschermingsniveau van de eerste Luchthavenbesluiten. Dit is bekrachtigd in het coalitieakkoord van het kabinet in februari 2007. Daarin is over de ontwikkeling van Schiphol opgenomen: "Schiphol kan binnen de bestaande milieu- en geluidsnormen doorgroeien, waarbij woningen op grotere afstand van Schiphol beter beschermd worden tegen geluidhinder". In de brief aan de Tweede Kamer van 25 mei 2007 (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 47) geven de ministers van VenW en VROM aan dat zij onder de "bestaande milieu- en geluidsnormen" de criteria voor gelijkwaardigheid verstaan zoals deze volgen uit de gelijkwaardigheidseis die is vastgelegd in artikel 8.17, zevende lid, van de Wet luchtvaart.

1.3 Samenhang bij besluitvorming

Tot de aanpassing van het LVB is nadrukkelijk besloten in samenhang met de gemaakte afspraken over het beperken dan wel terugdringen van de hinder, met name op grotere afstand van de luchthaven, en met afspraken gericht op het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven. Afspraken over de te nemen maatregelen voor hinderbeperking zijn vastgelegd in het 'Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol'; afspraken over maatregelen in de omgeving van Schiphol om de leefbaarheid te verbeteren zijn vastgelegd in het 'Convenant leefbaarheid'. De convenanten zijn gericht op de korte termijn. Op 21 en 22 juni 2007 zijn de convenanten ondertekend door de regionale bestuurders aan de 'Alderstafel' en door de directies van de luchtvaartpartijen. Daarnaast zijn ze ondertekend door de ministers van Verkeer en Waterstaat (VenW) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). In de convenanten is ook de samenhang beschreven met de onderhavige aanpassing van het LVB.

De totstandkoming van de convenanten en de besluitvorming over aanpassing van het LVB is voorbereid in een open proces met de meest betrokken partijen onder leiding van de heer J.G.M. Alders ('Alderstafel'). Op 13 juni 2007 heeft de heer Alders aan de ministers van VenW en VROM advies uitgebracht over de besluitvorming voor de korte termijn (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 48). Het onderhavige besluit is in lijn met dit advies opgesteld (zie paragraaf 2.4 voor uitleg over de advisering door de Alderstafel).

Het LVB is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchtverkeer van Schiphol. Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) bevat de ruimtelijke maatregelen op en rond de luchthaven.

Dit besluit stelt voorwaarden aan de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de luchthaven. Tezamen met het LVB, zorgt het voor een goede afstemming tussen de ontwikkelingen in het luchtruim en de ruimtelijke ontwikkelingen op de grond.

Niettegenstaande de verwevenheid van beide besluiten, heeft het kabinet er voor gekozen om nu alleen het LVB aan te passen. Omdat de verschillen tussen de relevante geluid- en externe risicocontouren in de onderhavige wijziging van LVB ten opzichte van de beperkingengebieden in het LIB beperkt zijn, acht het kabinet het niet nodig voor de korte termijn het LIB aan te passen. Besluiten voor de middellange termijn over LVB en LIB worden voorzien van kracht te worden uiterlijk op 1 november 2009 (zie paragraaf 2.2). Omwille van planologische rust en continuïteit in de omgeving van Schiphol is het niet wenselijk om het LIB in korte tijd veelvuldig aan te passen.

2.

Totstandkoming van het besluit

2.1 Gekozen aanpak

Op 25 oktober 2006 hebben de minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de Tweede Kamer geïnformeerd over het traject voor de verdere uitwerking en uitvoering van het kabinetsstandpunt Schiphol (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 39). Hierbij is ingegaan op de wijze waarop zij uitwerking geven aan de opgave van het kabinet: het optimaal benutten van de milieuruimte en het zoveel mogelijk terugdringen van hinder, met name in het buitengebied. Daaraan voorafgaand is overleg gevoerd met de luchtvaartpartijen (Schiphol Group en KLM), Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), andere betrokken bestuurders en de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS).

Zoals in bovenvermelde brief aan de Tweede Kamer is verwoord, worden de effecten van maatregelen voor betere benutting van de milieuruimte en voor maatregelen voor de hinderbeperking voor zowel de korte als de middellange termijn in een gefaseerde m.e.r.-procedure onderzocht. Dit biedt aan zowel de luchtvaartpartijen als aan de omgeving meer duidelijkheid voor een langere periode. Daarnaast is bepaald dat er in samenhang met de m.e.r.-procedure twee convenanten worden opgesteld: een convenant met afspraken over hinderbeperkende maatregelen en een convenant met afspraken over maatregelen om de leefbaarheid in de regio te verbeteren.

Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) zijn formeel de initiatiefnemers van de m.e.r.-procedure en voeren de onderzoeken uit; het rijk treedt op als bevoegd gezag. Ook is het rijk regisseur van het proces. Het kabinet heeft gekozen voor een zorgvuldige procesgang waarbij alle betrokken partijen in de gelegenheid zijn gesteld om te adviseren over de uit te voeren onderzoeken, de convenanten en de te trekken conclusies. Daartoe is in december 2006 een open proces met alle relevante partijen gestart onder leiding van een onafhankelijke voorzitter, de heer J.G.M. Alders. Deze procesgang garandeert naar de mening van het kabinet een integrale aanpak van de vraagstukken rond Schiphol op korte en middellange termijn en biedt de gelegenheid voor betrokken partijen om hun standpunten over het voetlicht te brengen en te bespreken. Zie hiervoor ook paragraaf 2.4 van deze toelichting.

2.2 M.e.r.-procedure

Het doel van de m.e.r.-procedure 'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio' is om voor de omgeving van de luchthaven Schiphol in kaart te brengen welke wijzigingen in de milieusituatie optreden door het wijzigen van het LVB. In april 2007 hebben Schiphol Group en LVNL (de initiatiefnemers voor de m.e.r.) de startnotitie aan

² De milieueffectrapportage (m.e.r.) is een procedure waarbij nagegaan wordt wat de gevolgen zijn voor het milieu van bepaalde activiteiten alvorens die activiteiten worden ondernomen; een milieueffectrapport (MER) is het product van de m.e.r., dat de resultaten van de m.e.r. beschrijft.

het bevoegd gezag aangeboden. Daarmee is de m.e.r.-procedure² formeel gestart.

De startnotitie voor de m.e.r.-procedure heeft ter visie gelegen van 19 april tot en met 16 mei 2007. In die periode zijn twee informatie- en inspraakavonden georganiseerd. Op de startnotitie zijn 103 unieke inspraakreacties binnengekomen. Op basis van de startnotitie, de reacties daarop en het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) zijn op 29 juni 2007 door het bevoegd gezag de richtlijnen voor het MER voor de korte termijn vastgesteld ('Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio: Richtlijnen voor de milieueffectrapportage voor de korte termijn'). De richtlijnen bevatten ook een reactie op de inspraak.

In de m.e.r.-procedure wordt onderscheid gemaakt naar een onderzoek gericht op de korte termijn (de periode tot en met 2010) en naar een onderzoek gericht op de middellange termijn (de periode van 2010 tot en met 2018/2020). De onderzoeken resulteren ieder in een afzonderlijk MER. Voor de korte termijn is het onderzoek gereed. Het onderhavige besluit richt zich op de korte termijn.

Korte termijn

De m.e.r.-procedure is voor de korte termijn (de periode tot en met 2010) gericht op het beter benutten van de milieuruimte binnen de wettelijke randvoorwaarde voor een gelijkwaardige of betere bescherming van de omgeving van de luchthaven. De korte termijn is daarnaast gericht op het beperken dan wel terugdringen van de hinder, met name op grotere afstand van de luchthaven (het 'buitengebied'). Maatregelen hiervoor zijn onderzocht en afspraken over de uitwerking zijn vastgelegd in het convenant over hinderbeperkende maatregelen.

In het milieueffectrapport (MER) zijn vier beleidsopties onderzocht voor het wijzigen van het LVB om daarmee de milieuruimte beter benutbaar te maken:

- actualiseren van de grenswaarden;
- salderen van de grenswaarden;
- salderen van de grenswaarden met als extra randvoorwaarde dat niet in twee achtereenvolgende jaren in dezelfde handhavingspunten gesaldeerd mag worden. Dit betrof een voorstel van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS);
- salderen op basis van geactualiseerde grenswaarden, dat wil zeggen een combinatie van actualiseren en salderen.

Het actualiseren van de grenswaarden houdt in dat de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten die in 2004 in het LVB zijn opgenomen worden aangepast, waarbij een bescherming wordt geboden die per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan de bescherming zoals die wordt geboden door de eerste luchthavenbesluiten en zoals berekend in het MER voor de wijziging van het besluit in 2004. Onder salderen wordt verstaan dat een overschrijding van

één of meerdere grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingpunten wordt toegestaan tot maximaal 1 dB(A) L_{den} , mits de overschrijding wordt gecompenseerd door een minimaal even grote onderschrijding van de grenswaarden in andere handhavingpunten en tevens wordt voldaan aan de wettelijke randvoorwaarde voor een gelijkwaardige of betere bescherming.

Voor de korte termijn is voor het MER tevens het wijzigen van de ligging van routes voor startend verkeer in noordelijke richting vanaf de Zwanenburgbaan onderzocht. Bij de ingebruikname van de Polderbaan bleek dat naar de inzichten van LVNL de oorspronkelijke routes uit 2003 in de praktijk tot onveilige situaties konden leiden bij gelijktijdig (parallel) starten vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. Om te voorkomen dat vliegtuigen bij het gelijktijdig starten vanaf deze banen elkaar te dicht naderen heeft LVNL een beheersmaatregel ingesteld: vliegtuigen die vertrekken vanaf de Zwanenburgbaan krijgen de instructie om direct na de start af te buigen naar het oosten, waarmee voldoende divergentie met het startende verkeer vanaf de Polderbaan wordt verkregen. Deze maatregel was bij de aanpassing van het LVB in 2004 niet voorzien, en verhoogt de kans op het overschrijden van de grenswaarden voor geluid in de handhavingpunten. In het MER voor de korte termijn is de beheersmaatregel uitgewerkt in nieuwe uitvliegroutes vanaf de Zwanenburgbaan.

Middellange termijn

Voor de middellange termijn (de periode 2010 tot 2018/2020) is het m.e.r.-onderzoek gericht op het zoeken naar een balans tussen een verdere ontwikkeling van het netwerk van de luchtvaartmaatschappijen op de mainport Schiphol, het beperken van de hinder in de omgeving van de luchthaven en het mogelijk maken van duurzame ruimtelijke ontwikkeling rond de luchthaven Schiphol. Voor de middellange termijn worden alternatieven onderzocht voor de afhandeling van het vliegverkeer. De verwachting is dat op basis van het MER voor de middellange termijn het LVB opnieuw zal worden aangepast. De wijziging van het LVB voor de middellange termijn is voorzien om uiterlijk op 1 november 2009 van kracht te worden.

2.3 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.

Het kabinet heeft in haar standpunt over Schiphol gesteld:

- dat wordt vastgehouden aan de wettelijke randvoorwaarde voor een gelijkwaardige of betere bescherming als geboden door de eerste besluiten, en
- dat hiervoor eisen worden gesteld aan de geluidhinder, geluidbelasting, slaapverstoring en veiligheidsrisico's, welke bepaald worden op basis van de nieuwste inzichten over hinder en veiligheid, de nieuwste woningsituatie en de nieuwe Europese geluidmaten worden gehanteerd.

Hiervoor is de bescherming van het eerste besluit geactualiseerd op basis van de meest recente inzichten en methodieken. Daarnaast is met de Tweede Kamer afgesproken dat voor het toetsen van de ernstige hinder en ernstige slaapverstoring uitgegaan dient te worden van een groter gebied dan voorheen. Op 25 mei 2007 is de Tweede Kamer geïnformeerd over deze geactualiseerde en uitgebreide criteria (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 46).

Tijdens het algemeen overleg met de Tweede Kamer van 26 juni 2007 is met de Kamer afgesproken dat voor de korte termijn wijziging van het LVB ook nog eenmaal getoetst moet worden aan de oude criteria. De reden voor deze toetsing is dat het de eerste keer is dat de geactualiseerde criteria worden toegepast.

De aanpassing van het LVB zal, zolang de nieuwe wetgeving over luchtkwaliteit nog niet in werking is getreden, moeten voldoen aan de eisen die het Besluit luchtkwaliteit 2005 stelt.

2.4 Advies door de partijen aan de Alderstafel

De 'Alderstafel' is ingesteld om te adviseren over de verdere ontwikkeling van Schiphol, over maatregelen om de hinder te beperken en over investeringen om de leefbaarheid te verbeteren. Aan het overleg nemen de volgende partijen deel: regionale en lokale bestuurders uit de BRS, de CROS als vertegenwoordiger van de omwonenden en de bewonersplatforms, de luchtvaartpartijen Schiphol Group, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het rijk.

Op 13 juni 2007 heeft de heer Alders op basis van de uitkomsten van overleg aan de Alderstafel op 11 juni zijn advies uitgebracht over de toekomst van Schiphol en de regio voor de korte termijn. Dit advies is mede tot stand gekomen op basis van de tussentijdse resultaten van het m.e.r. onderzoek voor de korte termijn en de afspraken in de beide convenanten. De heer Alders adviseert om, gegeven de verklaring van Schiphol dat zij tot 2010 maximaal 480.000 vliegtuigbewegingen per jaar wil toestaan, de grenswaarden in de handhavingpunten van het LVB te actualiseren op basis van 480.000 vliegtuigbewegingen. Voor de korte termijn zijn afspraken gemaakt over maatregelen die de hinder beperken en over maatregelen die de leefbaarheid in de omgeving van Schiphol bevorderen. Deze afspraken zijn vastgelegd in het convenant 'hinderbeperkende maatregelen Schiphol' en het convenant 'leefbaar-

heid' (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 61). Partijen hebben overwogen of de aanpassing van het LVB voor de korte termijn aan een horizonbepaling (1 november 2009) zou moeten worden gebonden ten einde voldoende druk te houden op het proces. Overwogen is dat het proces het vertrouwen schenkt dat partijen op 31 maart 2008 advies kunnen uitbrengen voor de middellange termijn.

Mede op basis van de overeengekomen maatregelen hebben de deelnemers aan de Alderstafel ingestemd met de benodigde aanpassing van het LVB. Zij zien deze aanpassing van het LVB echter nadrukkelijk als overbrugging naar de besluitvorming over de middellange termijn. De Alderstafel zal uiterlijk 31 maart 2008 adviseren over de middellange termijn.

Op 14 juni 2007 hebben de ministers van VenW en VROM het advies van de heer Alders aan de Tweede Kamer gezonden (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 48). De ministers hebben bij brief van 25 juni 2007 aan de Tweede Kamer laten weten het advies van de heer Alders over te nemen (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 49). Dat houdt in dat de grenswaarden in handhavingpunten worden vastgesteld op basis van een scenario met 480.000 vliegtuigbewegingen. Handhaving van het LVB vindt plaats op basis van deze grenswaarden. Het LVB bevat geen regels om te handhaven op aantallen vliegtuigbewegingen.

Op 7 en 26 juni 2007 heeft de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer gesproken over de aanpak voor de korte termijn en het advies van de partijen aan de Alderstafel. De Tweede Kamer heeft het belang van het advies onderstreept. De resultaten van het overleg met de Kamer hebben geleid tot de keuze om in het MER voor de korte termijn uit te gaan van 480.000 vliegtuigbewegingen op jaarbasis. Naast toetsing aan de geactualiseerde criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming, moet in het MER ook getoetst worden aan de criteria gebaseerd op de oude inzichten. Verder is aangegeven dat in het MER dient te worden onderzocht of het mogelijk is om de grenswaarden in het verlengde van de Buitenveldertbaan minder te verhogen dan op basis van de tussentijdse resultaten nodig lijkt en wat de relatie is met de kans op het overschrijden van die grenswaarden.

Aansluitend op het advies van 13 juni 2007 heeft de heer Alders op 5 juli 2007 de Ministers van VenW en VROM op de hoogte gebracht van de afstemming met de betrokken partijen op basis van de laatste resultaten van het MER voor de korte termijn (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 62). De toezeggingen tijdens het algemeen overleg hebben geleid tot een beperktere verhoging van de grenswaarden bij de Buitenveldertbaan dan in de tussentijdse resultaten van het MER en het Aldersadvies werd voorgesteld. Omdat in het onderzoek voor de middellange termijn aandacht zal worden besteed aan de noodzaak voor verhoging van de grenswaarden in een zevental andere handhavingpunten, heeft ook de bewonersdelegatie ingestemd met de resultaten van het MER voor de korte termijn.

2.5 Het milieueffectrapport voor de korte termijn

Op 12 juli 2007 is door de initiatiefnemers het milieueffectrapport 'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio' met de onderzoeksresultaten voor de korte termijn bij het bevoegd gezag ingediend. Op 13 juli 2007 hebben de ministers van VenW en VROM dit MER aanvaard. Het MER vormt de basis voor het onderhavige besluit.

In het MER is onderzocht in welke mate de verschillende in paragraaf 2.2 van deze toelichting beschreven beleidsopties de milieuruimte beter benutbaar maken. Daarbij is uitgegaan van een voortzetting en verdere ontwikkeling van de huidige afhandeling van het verkeer, en van de meest waarschijnlijke ontwikkeling van de luchtvaart op Schiphol (zoals prognoses van het aantal vliegtuigbewegingen en de verdeling hiervan over starts, landingen, tijdstip van de vlucht, de bestemmingen en de typen vliegtuigen, het gebruik van het banenstelsel en de vliegroutes van de vliegtuigen).

Uit het MER blijkt dat, binnen de eisen die gesteld zijn aan een gelijkwaardige overgang van de eerste naar de gewijzigde besluiten, alleen de beleidsopties actualiseren en de combinatie van actualiseren en salderen een verkeersvolume van 480.000 vliegtuigbewegingen tot en met het jaar 2010 mogelijk maken. De opties die uitgaan van alleen salderen maken 425.000 tot 440.000 vliegtuigbewegingen mogelijk. Het salderen op basis van geactualiseerde grenswaarden maakt de meeste groei mogelijk: groei tot circa 520.000 vliegtuigbewegingen op jaarbasis. Gelet op het advies van de Alderstafel, zoals geformuleerd in de brief van 13 juni 2007, hebben de ministers van VenW en VROM ingestemd met het aanpassen van de grenswaarden tot een niveau dat de verwachte ontwikkeling tot 480.000 vliegtuigbewegingen kan accommoderen. Om die reden is besloten in het vervolg van het MER alleen nog in te gaan op de milieueffecten van het planalternatief bij actualisering van de grenswaarden: de optie salderen in combinatie met actualiseren is in het MER niet verder uitgewerkt omdat voor de korte termijn een groeiruimte tot 520.000 niet nodig is geacht; de opties voor het salderen zijn niet verder uitgewerkt omdat deze de gewenste groei niet mogelijk maken.

Ten opzichte van het in 2004 gewijzigde LVB, zijn de wijzigingen in de milieueffecten het grootst in het verlengde van de Buitenveldertbaan en op locaties nabij de startroutes vanaf de Zwanenburgbaan. In het verleden is het gebruik van de Buitenveldertbaan onderschat, voornamelijk doordat een te hoge grens voor "windstoten" is gehanteerd. Daardoor moet in de praktijk de Buitenveldertbaan bij harde wind eerder, en daardoor meer, worden gebruikt dan destijds is verondersteld. De effecten nabij de Zwanenburgbaan zijn het gevolg van het wijzigen van de routes vanaf deze baan. De overige milieueffecten zijn het gevolg van verschillen tussen de huidige afhandeling van het verkeer (de inzet van banen) en verkeerssamenstelling ten opzichte van het in 2004 gewijzigde LVB.

Voor een volledige beschrijving van de milieueffecten en de oorzaken voor verschillen ten opzichte van het in 2004 gewijzigde LVB, wordt verwezen naar het MER. Hoofdstuk 3 van de Nota van Toelichting geeft een samenvatting van de belangrijkste gevolgen.

2.6 Inspraak adviezen en voorhang van het ontwerpbesluit

2.6.1 Uitkomsten toets MER Schiphol korte termijn

Zoals in de brief aan de Tweede Kamer is aangekondigd (Kamerstukken 2006-2007, 29665, nr. 59) zijn de berekeningen in het MER voor de korte termijn getoetst door het bureau ADECS AirInfra BV. Hierbij zijn de methoden van de berekeningen van de geluidbelasting en de externe veiligheid getoetst op juistheid. Ook is getoetst of in het MER op de juiste manier is bepaald of voldaan wordt aan de criteria voor gelijkwaardige bescherming, en zijn de aanpak van het onderzoek, de toegepaste uitgangspunten van het planalternatief en de toe te passen beleidsopties geverifieerd. Deze toets heeft uitgewezen dat de onderzoeken op een juiste wijze zijn uitgevoerd en dat de juiste methodieken en gegevens zijn toegepast. Tevens is opgemerkt dat voor een aantal onderdelen een verbeterde systematiek is toegepast die de praktijk beter representeert.

2.6.2 Ter inzage legging

Zowel het MER als het ontwerp van het onderhavige besluit heeft ter inzage gelegen. Een ieder is gedurende een periode van zes weken in de gelegenheid gesteld zijn wensen of bedenkingen kenbaar te maken, schriftelijk dan wel tijdens de hoorzitting (kennisgeving in de Staatscourant van ...). Gelijkzeitig is het ontwerpbesluit aan de beide Kamers der Staten-Generaal overgelegd in een voorhangprocedure (brief van ..., Kamerstukken ...). De grondslag voor deze procedure is gelegen in artikel 7.20 van de Wet milieubeheer en artikel 8.24 van de Wet luchtvaart.

2.6.3 Inspraak op het MER en het ontwerpbesluit

Op het MER en het ontwerpbesluit zijn ... schriftelijke reacties ontvangen. Tijdens de informatie- en inspraakavond met hoorzitting, gehouden op 3 oktober 2007, zijn ... reacties ontvangen. Hieronder worden de hoofdpunten uit de inspraak weergegeven met de reactie van het bevoegd gezag daarop.

PM

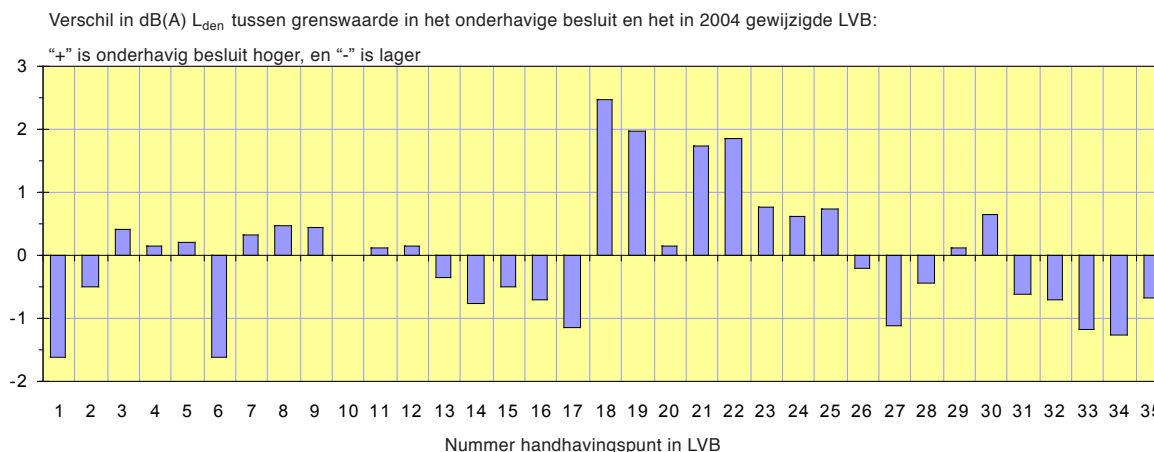
2.6.4 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.

PM

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 handhavingpunten zoals bedoeld in het derde en vierde lid. Figuur 1 geeft per handhavingpunt het verschil met het in 2004 gewijzigde LVB, uitgedrukt in dB(A) L_{den} (etmaal).



Figuur 1:
verschillen in grenswaarden L_{den}

De grootste bijstellingen treden op als gevolg van het wijzigen van de startroutes vanaf de Zwanenburgbaan en de toename in het gebruik van de Buitenveldertbaan. De toename in punt 18 is het gevolg van een wijziging in de ligging van de startroutes vanaf de Zwanenburgbaan, in verband met de problematiek rondom het parallel starten. Hierdoor nemen de grenswaarden in de punten 16 en 17 af. De verhoging van de grenswaarden in de punten nabij en in het verlengde van de Buitenveldertbaan (in de punten 19, 21, 22 en 23) is het effect van een meer realistische inschatting van het gebruik van deze baan. Zoals in paragraaf 2.5 van deze toelichting is beschreven is het bij het vaststellen van de vorige grenswaarden het gebruik van de Buitenveldertbaan onderschat. Hierdoor zijn de grenswaarden in de betreffende punten in de praktijk te laag gebleken. De verhoging van de grenswaarden in deze punten is nodig om een acceptabele kans op overschrijding van de grenswaarden te krijgen (minder dan 15%); het is niet mogelijk gebleken om met een acceptabele kans te komen tot lagere grenswaarden in deze punten.

De verhogingen in de overige punten zijn onder andere het gevolg van wijzigingen in de keuzes voor het baangebruik. Voor het vaststellen van de nieuwe grenswaarden is uitgegaan van 'noordelijk preferent baangebruik' in de zomerperiode, en 'zuidelijk preferent baangebruik' in de winter. Noordelijk preferent baangebruik wil zeggen dat indien mogelijk, op basis van het weer en overige factoren, gestart wordt richting het noorden en geland wordt vanuit het zuiden (en dus richting het noorden); zuidelijk preferent baangebruik wil zeggen zoveel mogelijk starten richting het zuiden en landen vanuit het noorden. Bij het vaststellen van de vorige grenswaarden is uitgegaan van uitsluitend noordelijk preferent baangebruik. Ook voor de periode tussen 23.00 uur en

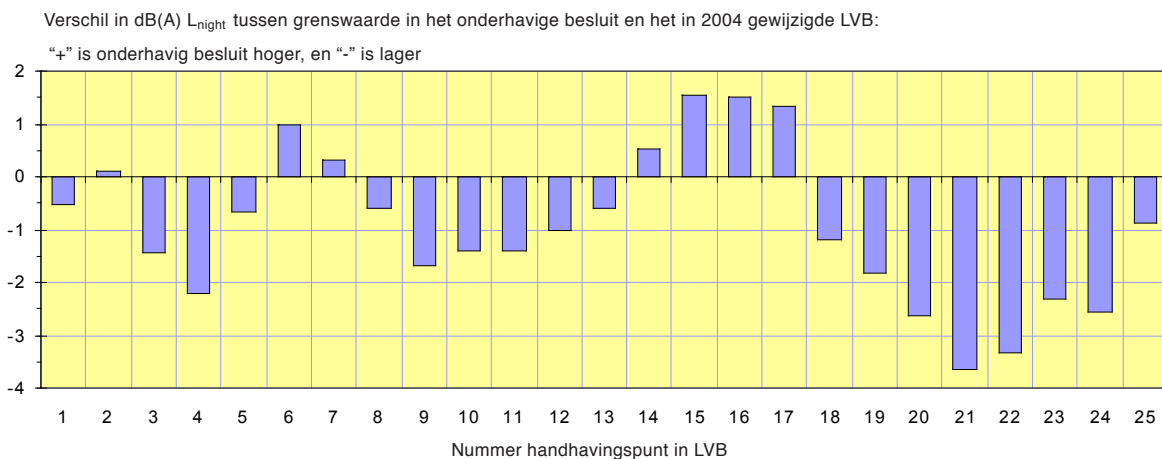
6.00 uur is uitgegaan van de combinatie noordelijk en zuidelijk preferent gebruik, terwijl in het in 2004 gewijzigde LVB is uitgegaan van uitsluitend zuidelijk preferent gebruik. De gemaakte keuzes voor het preferent baan-gebruik voor het vaststellen van de nieuwe grenswaarden zijn overeenkomstig de huidige wijze van afhandeling van het verkeer.

In totaal zijn in 12 van de 35 punten de nieuwe grenswaarden hoger dan de grenswaarden in het in 2004 gewijzigde LVB; zijn in 15 punten de nieuwe grenswaarden lager en zijn in 8 punten de grenswaarden nagenoeg gelijk gebleven (minder dan 0,25 dB(A) hoger of lager). Per saldo zijn de bijstellingen naar boven nagenoeg gelijk aan de bijstellingen naar beneden.

Naast de grenswaarden in handhavingspunten geeft artikel 4.2.1, tweede lid, van het LVB ook een grenswaarde voor het totale volume van de geluidbelasting (TVG) voor L_{den} . De uitkomsten van het MER geven geen aanleiding voor het aanpassen van de grenswaarde voor het TVG voor L_{den} . Op basis van het MER is de verwachting dat 480.000 vliegtuigbewegingen kunnen worden afgewikkeld binnen de grenswaarde voor het TVG voor L_{den} .

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 2004 gewijzigde LVB, uitgedrukt in dB(A) L_{night} (nachtperiode van 23.00 uur tot 7.00 uur).



Figuur 2:
 verschil in grenswaarden L_{night}

Net als voor de grenswaarden voor de L_{den} nemen ook de grenswaarden voor de L_{night} toe in de punten in het verlengde van de Buitenveldertbaan (punten 15, 16 en 17). De toename is ook hier het gevolg van het herstellen van de onderschatting van het gebruik van deze baan bij het vaststellen van de grenswaarden in het LVB 2004. Ook zijn de grenswaarden in enkele punten in het verlengde van de Polderbaan (punten 6, 7 en 14) hoger. Deze verhoging komt door een toename van het aandeel startend verkeer vanaf deze baan als gevolg van de wijziging van het preferentieel

baangebruik: waar voor het vaststellen van de grenswaarden in het in 2004 gewijzigde LVB is uitgegaan van uitsluitend zuidelijk preferent baangebruik voor de afhandeling van het verkeer tussen 23.00 en 6.00 uur, zijn de grenswaarden nu gebaseerd op noordelijke preferent baangebruik in de zomer en zuidelijk preferent baangebruik in de winter.

De afname van de grenswaarden in de overige punten is hoofdzakelijk het gevolg van de wijziging in het preferentieel baangebruik. Daarnaast wordt de afname voor een aantal punten veroorzaakt doordat het aandeel van het startend verkeer in de nachtperiode is afgenomen. Het aandeel van het landend verkeer is in de nachtperiode toegenomen.

In totaal zijn in 6 van de 25 punten de nieuwe grenswaarden hoger dan de grenswaarden in het in 2004 gewijzigde LVB; zijn in 18 punten de nieuwe grenswaarden lager en is in 1 punt de grenswaarde nagenoeg gelijk gebleven (minder dan 0,25 dB(A) hoger of lager). Per saldo zijn de bijstellingen naar beneden groter dan de bijstellingen naar boven.

Naast de grenswaarden in handhavingspunten geeft artikel 4.2.2, tweede lid, van het LVB ook een maximale waarde voor het totale volume van de geluidbelasting (TVG) voor L_{night} (de periode van 23.00 tot 7.00 uur). De uitkomsten van het MER geven geen aanleiding voor het bijstellen van deze waarde. Op basis van het MER is de verwachting dat 480.000 vliegtuigbewegingen kunnen worden afgewikkeld binnen de grenswaarde voor het TVG voor L_{night} .

Externe veiligheidsrisico

Paragraaf 4.1 van het LVB geeft een grenswaarde voor het externe veiligheidsrisico, uitgedrukt in een maximale waarde voor het totaal risicogewicht (TRG). De uitkomsten van het MER geven geen aanleiding voor het bijstellen van deze waarde voor het TRG. Op basis van de resultaten van het MER is de verwachting dat 480.000 vliegtuigbewegingen kunnen worden afgewikkeld binnen de grenswaarde voor het TRG.

Ruimtelijke effecten

In het MER is in beeld gebracht hoe de milieueffecten van het planalternatief zich verhouden tot de gebieden zoals vastgelegd in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). Hieruit blijkt dat de verschillen tussen de relevante geluid- en externe risicocontouren ten opzichte van de beperkingengebieden in het LIB beperkt zijn. Wel is geconstateerd dat de in het kabinetsstandpunt Schiphol (2006) voorziene bouwlocatie Hoofddorp-West ligt binnen de 20 Ke contour behorende bij het planalternatief. Naar aanleiding hiervan heeft de heer Alders toegezegd dat hij er in het kader van de advisering over de middellange termijn op toe zal zien dat deze problematiek door de initiatiefnemers en overige betrokkenen wordt onderzocht en dat gezocht wordt naar mogelijkheden voor een passende oplossing.

Uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken

Artikel 4.3.1, eerste lid van het LVB stelt voor verschillende stoffen eisen aan de totale emissie per jaar per maximum startgewicht, ook wel aangeduid als de relatieve grenswaarden voor de emissies van luchtverontreinigende stoffen. Indien niet wordt voldaan aan de grenswaarden uit het eerste lid, geldt het derde lid van artikel 4.3.1. Hierin worden eisen gesteld aan de absolute emissie (dus niet gerelateerd aan het maximum startgewicht) per jaar. Het MER laat zien dat de toename van het aantal vliegtuigbewegingen binnen de grenswaarden die in paragraaf 4.3 zijn vastgelegd, kan worden gerealiseerd. In 2010 wordt weliswaar niet voldaan aan de grenswaarden voor koolmonoxide (CO) en vluchtige organische stoffen (VOS) uit het artikel 4.3.1, eerste lid, maar wordt wel voldaan aan de grenswaarden uit het derde lid van artikel 4.3.1.

Lokale luchtkwaliteit

Plandrempels

Uit het MER blijkt dat de jaargemiddelde stikstofdioxideconcentratie in de jaren 2007-2009 op een aantal locaties op, of in de omgeving van, Schiphol boven de in het Besluit luchtkwaliteit 2005 opgenomen plandrempeel ligt. Bij overschrijding van de plandrempeel dienen actieplannen te worden gemaakt om ervoor te zorgen dat de overschrijdingen met ingang van 2010 zijn opgelost. De verantwoordelijkheid voor deze plannen ligt bij de lokale overheid. In aanvulling daarop heeft het Kabinet met andere betrokken partijen afgesproken dat Schiphol een actieprogramma opstelt voor het verbeteren van de luchtkwaliteit op die plaatsen waar een grenswaarde van het Besluit luchtkwaliteit 2005 wordt overschreden en het aandeel van de luchthaven in de concentraties groter is dan 3%. Dit actieprogramma vormt een bijdrage aan de luchtkwaliteitsplannen van de gemeenten binnen de regio.

Grenswaarden

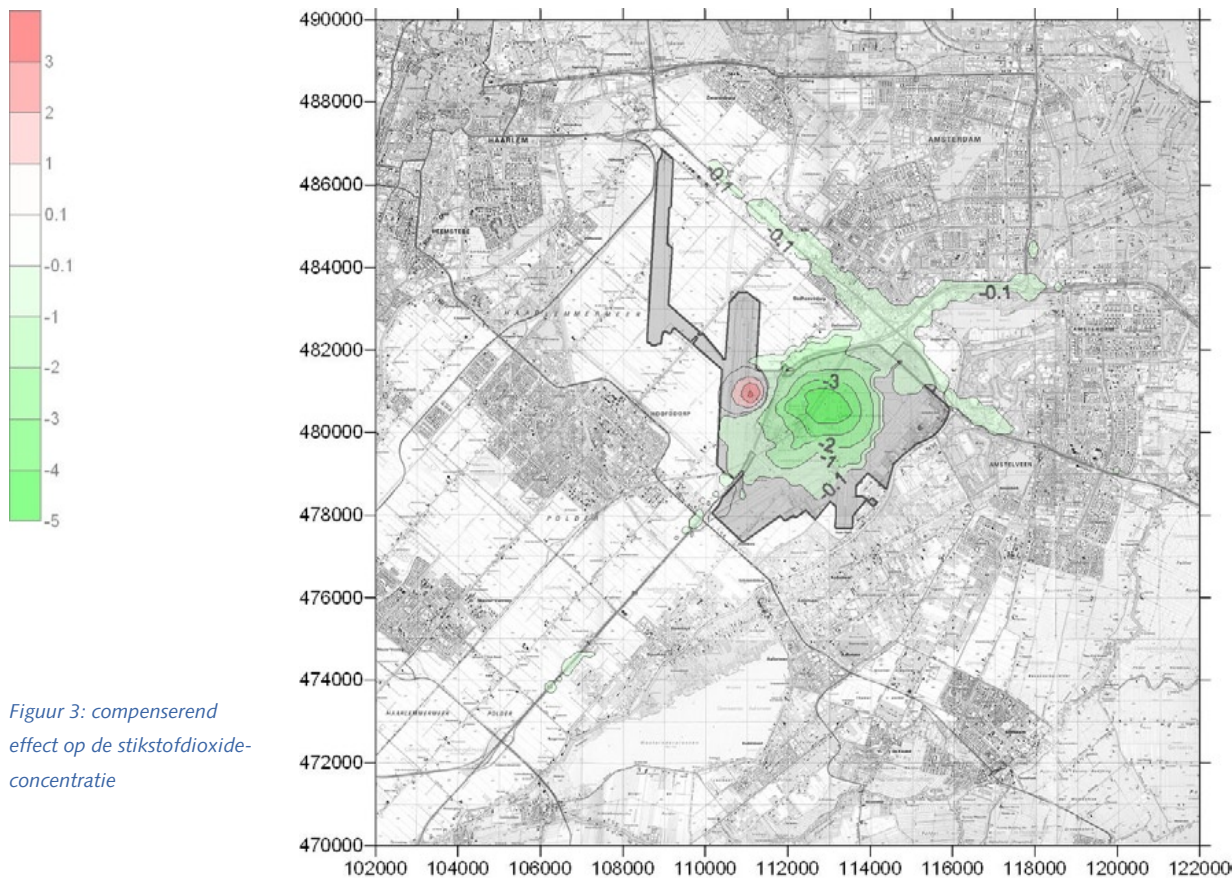
De grenswaarden voor PM₁₀, SO₂, CO, benzeen en lood, zoals die zijn vastgelegd in Besluit luchtkwaliteit 2005, worden niet overschreden. De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide (NO₂) wordt in 2010 wel overschreden, ook als het LVB niet zou zijn gewijzigd. Door de wijziging van het LVB, zou zonder het nemen van maatregelen de overschrijding verder toenemen. Artikel 7, derde lid, onder b, van het Besluit luchtkwaliteit 2005 geeft aan dat in dergelijke gevallen het kabinet slechts een voorgenomen besluit kan nemen, als er zodanige maatregelen worden genomen dat "bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de desbetreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert". Met de onderhavige wijziging van het LVB schrijft artikel 3.2.2 de maatregelen voor die de exploitant van de luchthaven moet nemen om dit te bereiken. Op deze manier kan worden voldaan aan de eisen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005. De inhoud van het nieuwe artikel 3.2.2 van het LVB is gebaseerd op de uitkomsten van het MER.

Maatregelen

Vliegtuigen zijn over het algemeen uitgerust met een zogenaamde Auxiliary Power Unit (APU), een kleine straalmotor in het vliegtuig. Deze APU wordt gebruikt voor de stroomvoorziening, de airconditioning en het starten van de motoren. Gebruik van de APU veroorzaakt onder andere uitstoot van stikstofoxiden en van stoffen die geurhinder veroorzaken. Als bij de afhandeling van het vliegtuig op de afhandelingsplaats een daartoe aangebrachte vaste stroomaansluiting en een voorziening voor preconditioned air aanwezig zijn, hoeft de gezagvoerder voor de stroomvoorziening van het vliegtuig en voor de airconditioning geen gebruik meer te maken van de APU. Ook het alternatief voor de APU, de Ground Power Unit (GPU), hoeft dan niet meer te worden ingezet. Voor het starten van de motoren blijft de APU noodzakelijk, aangezien een vaste stroomaansluiting hiervoor onvoldoende vermogen levert. Het niet meer gebruiken van APU's en GPU's resulteert in een afname van de uitstoot van stikstofoxiden. Daarmee samenhangend neemt ook de concentratie van stikstofdioxide af.

In het MER is een tiental maatregelen onderzocht. Daaruit blijkt dat met name het gebruik maken van vaste stroomaansluitingen en voorzieningen voor preconditioned air (in plaats van het gebruik van de APU's en GPU's) effectief is om de toename van de concentratie van stikstofdioxide teniet te doen. Als de uitstoot van stikstofoxiden ten gevolge van het gebruik van APU's en GPU's met 50% wordt gereduceerd dan zal dit per saldo leiden tot een verbetering van de lokale concentratie van stikstofdioxide. Aangezien 10% van de emissie van stikstofoxiden te allen tijde blijft bestaan – voor het starten van de motoren is immers een APU nodig – wordt het in het MER beschreven effect op de stikstofdioxideconcentratie bereikt bij het voorzien van 60% van de afhandelingsplaatsen van vaste stroomaansluitingen en van voorzieningen voor preconditioned air. Deze maatregel is in het LVB opgenomen het bij dit besluitgewijzigde artikel 3.2.2. Concreet dienen de vervangende voorzieningen in artikel 3.2.2, eerste lid, te resulteren in een dusdanige reductie van de emissie van stikstofoxiden dat het benodigde compenserende effect op de stikstofdioxideconcentratie, zoals dat in bijgaande figuur 3 en de bijgaande tabel is aangegeven, wordt behaald.

Figuur 3 geldt voor het planalternatief in 2010 met inbegrip van het effect van de reductie van de emissie door APU's/GPU's met 50%. De figuur laat zien op welke locatie welke veranderingen optreden in de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide (groen staat voor een afname, rood voor een toename). Alleen die locaties waar de stikstofdioxideconcentratie in het planalternatief boven de grenswaarde ligt, zijn weergegeven (in microgram per m³) . In tabel 1 is voor een aantal representatieve locaties uit de figuur 3 de verandering in de stikstofdioxideconcentratie weergegeven. Om de in figuur 3 en tabel 1 weergegeven effecten op de stikstofdioxideconcentratie te bereiken moeten de afhandelingsplaatsen, waar de vaste stroomvoorziening en de voorziening voor preconditioned air worden gerealiseerd, zodanig worden gekozen dat een reductie van 50% van de totale emissie van stikstofoxiden door APU's en GPU's wordt bereikt.



Figuur 3: compenserend effect op de stikstofdioxideconcentratie

Tabel 1: verandering stikstofdioxideconcentraties op representatieve locaties

x-positie	y-positie	Omschrijving locatie	Referentie scenario	Plan alternatief met 50% maatregel	Toename (ug/m ³)	Toename (%)
110900	483500	Noord Zwanenburgbaan	33.5	33.3	-0.2	-0.7%
109000	486750	Noord Polderbaan	32.5	32.5	0.0	0.1%
108750	482000	Zuid Polderbaan	31.4	31.2	-0.1	-0.5%
110600	479000	Zuid Zwanenburgbaan	37.6	37.1	-0.5	-1.3%
110200	477800	Nabij Rozenburg	34.8	34.6	-0.2	-0.6%
113400	477700	Schiphol oost	33.5	33.0	-0.4	-1.3%
113550	481800	Schiphol oost	41.6	40.0	-1.5	-3.6%
115000	481400	Schiphol oost-terreingrens	38.3	37.6	-0.7	-1.8%
109122	483164	Polderbaan	33.2	33.7	0.4	1.2%
110302	481478	A5-taxibaan-Zwanenburgbaan	35.0	34.9	-0.1	-0.4%
111447	480140	A4-afrit Schiphol	50.2	49.2	-1.0	-2.1%
110086	478044	Ontsluiting vrachttterminal Schiphol-zuid n201	47.7	48.0	0.3	0.6%
112302	481538	Drop-off p3	59.0	57.7	-1.2	-2.1%
112375	480275	Schiphol Plaza	51.8	48.4	-3.5	-6.7%
111700	480825	Zuidelijke tunnelmond	52.0	50.6	-1.4	-2.6%
112075	481375	Noordelijke tunnelmond	50.1	48.7	-1.4	-2.8%
111875	481750	Ingenahoeve	39.6	38.6	-1.0	-2.6%
111500	480250	Ingang Schiphol	51.8	50.7	-1.2	-2.2%
109875	482675	Hooge Werf	32.5	32.4	-0.1	-0.3%
114000	482000	Hugo de Groot	43.8	43.1	-0.7	-1.7%

De exploitant van Schiphol heeft inmiddels toegezegd uitvoering te geven aan het in artikel 3.2.2 van het LVB gestelde. Deze toezegging is vastgelegd in de aanbiedingsbrief van Schiphol Group d.d. 12 juli 2007, behorende bij het MER "Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio".

Op basis van de huidige inzichten is het effectueren van deze maatregel op 60% van de afhandelingsplaatsen meer dan voldoende om de beperkte toename van de concentratie van stikstofdioxide die het gevolg is van de onderhavige wijziging van het LVB te compenseren. Er zijn geen andere maatregelen nodig om te kunnen voldoen aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. 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.

Blotgestelden

Uit het MER blijkt dat het verminderde gebruik van de APU's en GPU's op enkele plaatsen onvoldoende is om de verslechtering van de concentratie te compenseren. Dit is met name het geval in de nabije omgeving van de Zwanenburgbaan. Dit gebied is echter niet toegankelijk voor publiek. Het gaat hier om (de omgeving van) een afhandelingsplaats/opstelplaats voor vliegtuigen. De verbeteringen treden bij Schiphol Plaza op. Dat deel van Schiphol is vrij toegankelijk voor publiek. De verbetering van de stikstofdioxideconcentratie wordt dus bereikt op plaatsen die toegankelijk zijn voor het publiek en de verslechtering op plaatsen die niet voor publiek toegankelijk zijn. Het gunstige effect van de maatregel op de blotgestelden is zo groter dan het effect op de concentratie op zich.

Luchtkwaliteit na 2010

In het MER is de luchtkwaliteit beschreven voor de periode tot en met 2010. In het kader van de ontwikkeling van Schiphol voor de middellange termijn zal het LVB opnieuw worden aangepast. Dat zal gebeuren op grond van het MER voor de middellange termijn. Daarin zal worden ingegaan op de effecten op de luchtkwaliteit voor de periode tot 2020. In het geval het LVB voor eind 2010 nog niet opnieuw gewijzigd is, dan zal de luchtkwaliteit niet kunnen verslechteren. Met de onderhavige wijziging van het LVB wordt immers beoogd dat Schiphol zich verder kan ontwikkelen, waarbij een groei tot 480.000 vliegtuigbewegingen op jaarbasis mogelijk is. Dit aantal is de basis voor de grenswaarden in de handhavingpunten voor geluid, zoals berekend in het MER. Een verdere ontwikkeling van Schiphol is pas mogelijk als er een nieuw besluit wordt genomen. Zoals gesteld in paragraaf 2.2 is voorzien dat een besluit voor de middellange termijn uiterlijk op 1 november 2009 van kracht wordt, mede op basis van advisering door de Alderstafel (zie par. 2.4).

4.

Milieueffectentoets (MET) en Bedrijfseffectentoets (BET)

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.

Milieueffectentoets (MET)

Voor de wijziging van het LVB is niet alleen een Milieueffectentoets, maar ook een m.e.r. verplicht gesteld. 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 beschreven. De Nota van Toelichting gaat in op de resultaten van het MER en de betekenis voor de besluitvorming, en verwijst voor verdere toelichting naar het MER, dat openbaar is gemaakt en ter visie is gelegd. Het MER voldoet aan de bedoeling van de milieutoets om de neveneffecten voor het milieu in beeld te brengen. 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 kooldioxide evenredig toeneemt met de verwachte toename van het vliegverkeer. De emissie van kooldioxide stijgt met ongeveer 13%. Ook de automobilititeit zal door de groei van Schiphol toenemen. Op Schiphol zelf gaat het om een stijging van ongeveer 10%, op de wegen van en naar Schiphol, waaronder de rijksweg A4, om slechts enkele procenten.

Verbruik en beheer van grondstofvoorraden

De wijziging van het LVB heeft geen invloed op het gebruik en beheer van grondstofvoorraden. Het LVB definieert alleen de milieurimte waarbinnen de luchthaven het vliegverkeer kan afwickelen.

Afvalstromen, emissies naar de lucht, bodem en het oppervlaktewater

Er zijn geen gevolgen voor afvalstromen en emissies naar bodem en oppervlaktewater. Wel heeft de wijziging van het LVB gevolgen voor emissies van geluid en voor de emissies naar de lucht (zie hoofdstuk 3 van de Nota van Toelichting). Het gewijzigde LVB bevat maatregelen die de luchthaven moet treffen om te voldoen aan de wettelijke eisen van het Besluit luchtkwaliteit 2005.

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. De beperkingengebieden in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) worden, mede om redenen van planologische rust, niet gewijzigd.

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 Luchtverkeersleiding Nederland (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 het aantal vluchten op jaarbasis uit te breiden met ca. 50.000 vliegtuigbewegingen tot ca. 480.000. Dit is het resultaat van overleg tussen de sector en de omgeving, op basis van het milieueffectrapport. Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen ontvangen baten uit deze extra vluchten. Wanneer deze wijziging niet plaats zou vinden kan Schiphol niet groeien binnen de vastgestelde milieuruimte en zijn de financiële gevolgen aanzienlijk. Ook zouden dan negatieve welvaart gevolgen te verwachten zijn.

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 afhandelingsplaats gebruikmaken 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 euro. 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 milieu gebied. De ruimte voor ca. 50.000 extra vluchten versterkt de concurrentiepositie van Schiphol en die van de luchtvaartmaatschappijen. Dit weegt op tegen de extra investering die gedaan moet worden voor de verbetering van de luchtkwaliteit.

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

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

De mogelijkheid van groei met ca. 50.000 vluchten op jaarbasis zal een positief effect hebben op de werkgelegenheid op Schiphol. Meer vluchten leveren immers meer vracht en reizigers op. Door de stijging van het aantal vluchten is de mogelijkheid tot groei voor de komende jaren veilig gesteld. De sociaal-economische effecten daarvan zijn positief.

Administratieve lasten

De voorgenomen regelgeving heeft geen administratieve lasten tot gevolg.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Onderdeel A

De luchtverkeerwegen behorende bij de uitvliegroutes voor startend verkeer vanaf de Zwanenburgbaan, worden gewijzigd omdat de oorspronkelijke routes tijdens het tegelijkertijd parallel starten vanaf de Polderbaan naar de inzichten van LVNL uit veiligheidsoverwegingen niet gebruikt kunnen worden. Door de vliegtuigen na de start vanaf de Zwanenburgbaan sneller naar het oosten te laten afbuigen, wordt vermeden dat zij de vliegtuigen die tegelijkertijd vanaf de Polderbaan starten te dicht naderen.

Onderdelen B en C

Artikel 3.2.2 is erop gericht om de uitstoot van stikstofoxiden te beperken en daarmee te voldoen aan eisen ten aanzien van de concentratie van stikstofdioxide in het Besluit luchtkwaliteit 2005.

In het Besluit luchtkwaliteit 2005 is vastgelegd dat bestuursorganen bij het uitoefenen van hun bevoegdheden de grenswaarden voor onder andere stikstofdioxide in acht nemen (artikel 7, eerste lid). Tevens is vastgelegd dat de bestuursorganen hun bevoegdheden, in afwijking van het eerste lid, kunnen uitoefenen indien de concentratie per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft of door een met de uitoefening van de desbetreffende bevoegdheid samenhangende maatregel de luchtkwaliteit per saldo verbetert (artikel 7, derde lid). Voor de wijziging van het LVB betekent dit dat de toename van de concentratie van stikstofdioxide moet worden gecompenseerd door het nemen van maatregelen, waarbij het effect van de deze maatregelen minimaal gelijk is aan het effect van de wijziging van het LVB zonder dat de maatregelen getroffen zouden worden. Het onderhavige besluit wordt vastgesteld op grond van artikel 7, derde lid, onderdeel b, van het Besluit luchtkwaliteit 2005.

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.

Onderdelen D en E

Om de beschikbare milieuruimte beter benutbaar te maken binnen de eis van een gelijkwaardige bescherming, worden de grenswaarden in de handhavingpunten aangepast.

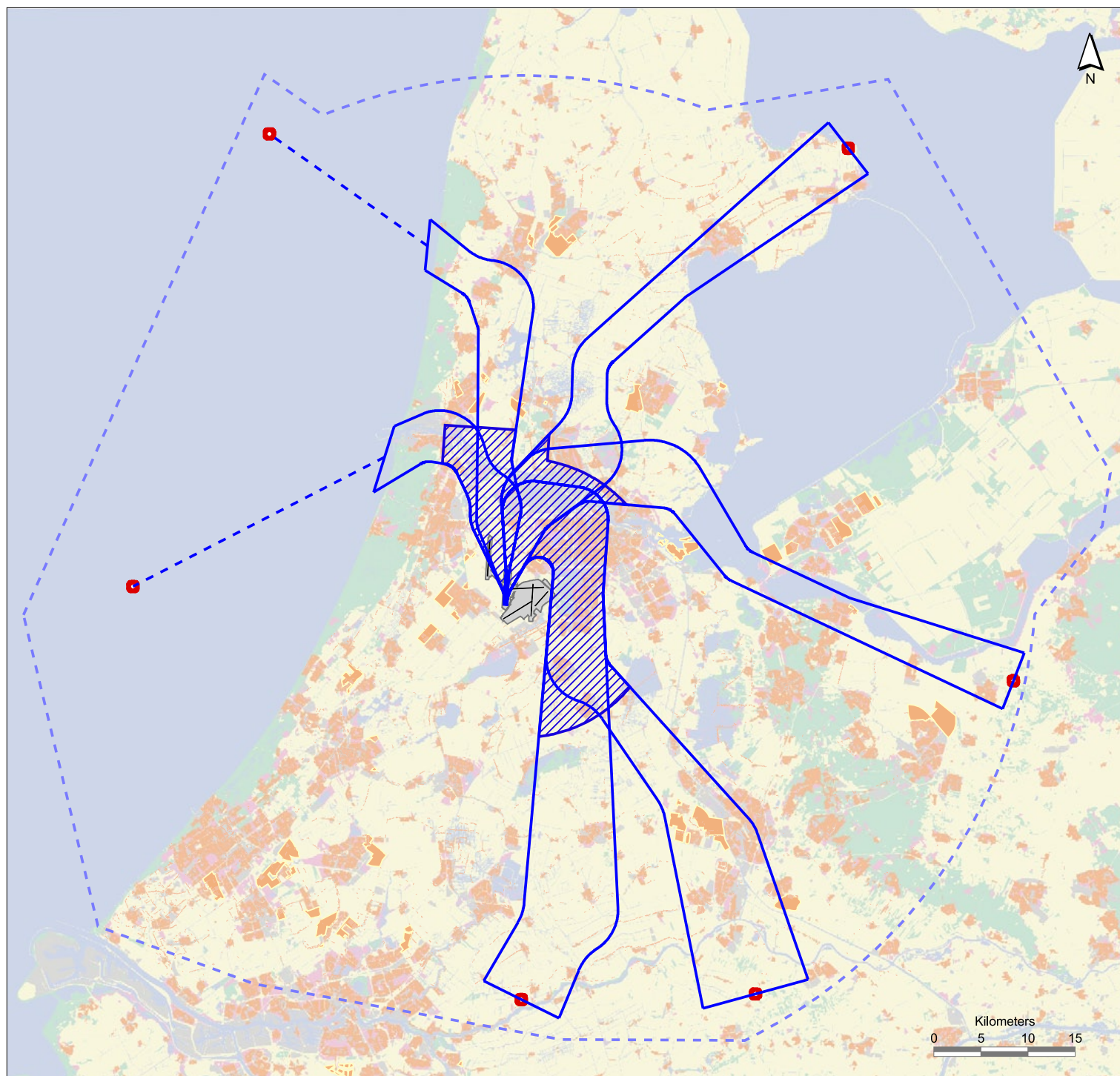
Door middel van de onderdelen D en E worden de bijlagen waarin de desbetreffende grenswaarden zijn opgenomen vervangen door de bij dit besluit gevoegde bijlagen, waarin alleen de grenswaarden zijn aangepast.

Artikel II

Het onderhavige wijzigingsbesluit zal in werking treden gedurende het lopende gebruiksjaar dat op 1 november 2007 is aangevangen. De grenswaarden die in bijlage 2 en 3 zijn opgenomen gelden voor het hele gebruiksjaar. De wijziging met betrekking tot de luchtverkeerweg die als uitvliegroute voor de Zwanenburgbaan geldt (onderdeel A) en de wijziging van artikel 3.2.2 (onderdelen B en C) gelden vanaf de dag na de datum van publicatie.

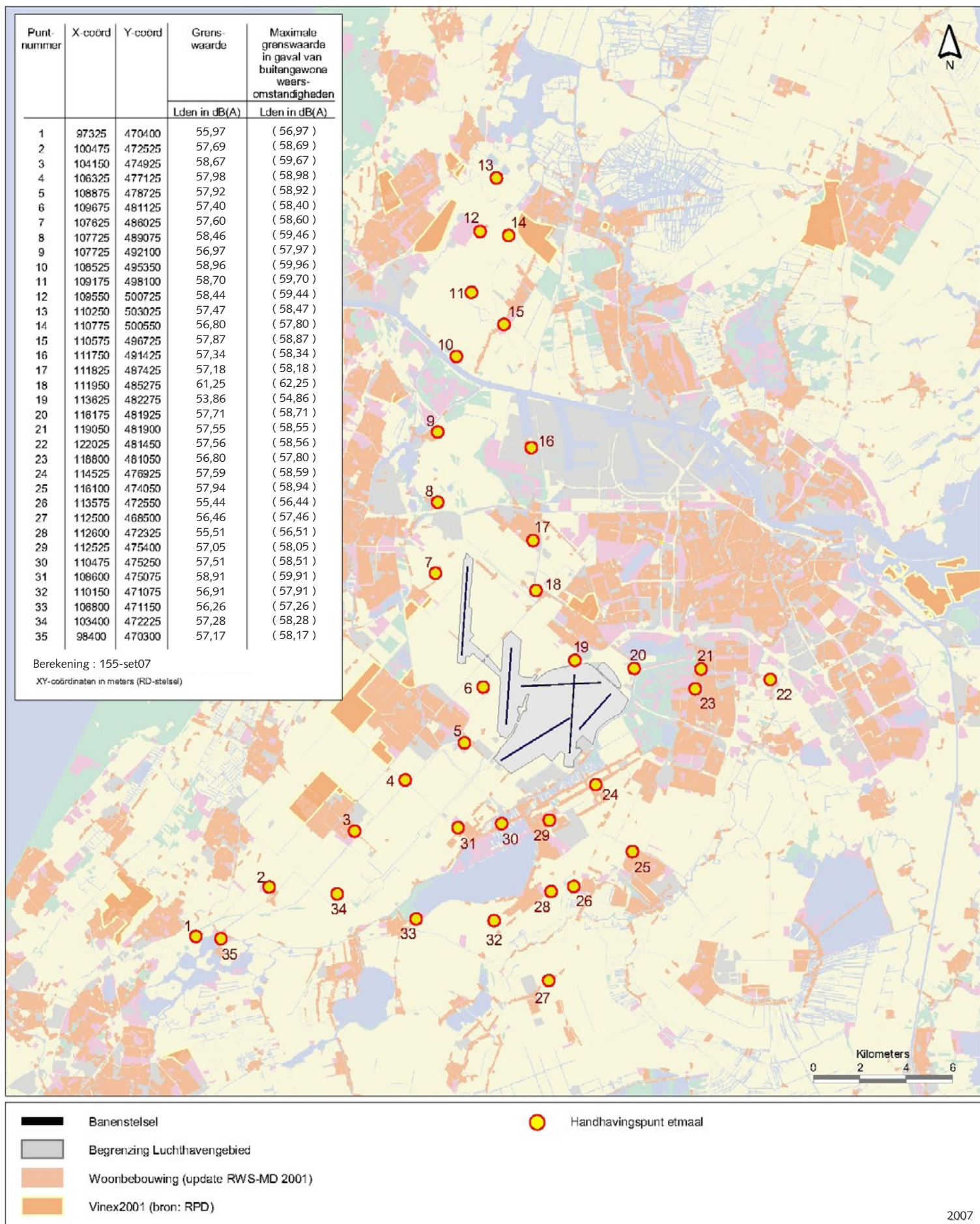
Bijlagen bij het luchthavenverkeerbesluit

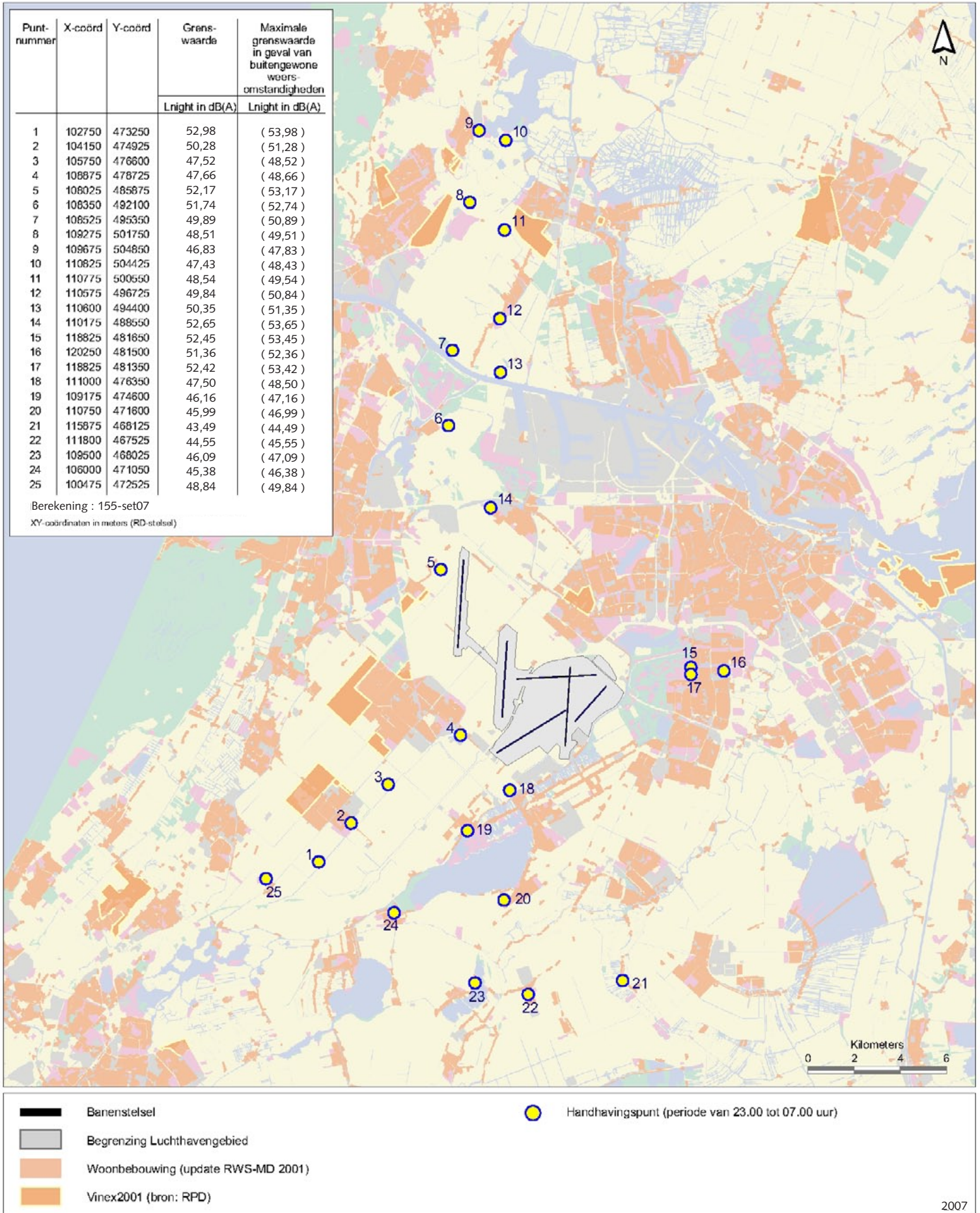




	Banenstelsel		Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan oplopend met een stijging van 3.3%
	Begrenzing Luchthavengebied		Hoogte 1500 voet
	Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)		TMA exit points
	Vinex2001 (bron: RPD)		Begrenzing TMA Schiphol (TMA1 en TMA3)

2007







.com