
329

Besluit van 24 juli 2010 tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met wijziging van de uitvliegroutes vanaf de Polderbaan, de Zwanenburgbaan, de Kaagbaan, de Aalsmeerbaan, de Buitenveldertbaan en de Schiphol-Oostbaan

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 27 mei 2010, nr. CEND/HDJZ-2010/858 sector LUV, 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 2 juni 2010, nr. W09.10.0200/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 14 juli 2010, nr. CEND/HDJZ-2010/1020 sector LUV, Hoofddirectie Juridische Zaken uitgebracht mede namens Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol wordt als volgt gewijzigd:

In bijlage 1 behorende bij de artikelen 2.1, 3.1.1, eerste lid, en 3.1.2, eerste lid, van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol worden de kaarten met de nummers 01/21, 02/21, 03/21, 04/21, 05/21, 06/21, 07/21, 08/21, 09/21, 10/21, 11/21, 12/21, 13/21, 14/21, 15/21, 16/21, 17/21, 18/21, 19/21 en 20/21 vervangen door de in de bij dit besluit behorende bijlage gevoegde kaarten met de nummers 01/21, 02/21, 03/21, 04/21, 05/21, 06/21, 07/21, 08/21, 09/21, 10/21, 11/21, 12/21, 13/21, 14/21, 15/21, 16/21, 17/21, 18/21, 19/21 en 20/21.

ARTIKEL II

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

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in de Staatscourant.

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

's-Gravenhage, 24 juli 2010

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. C. Huizinga-Heringa

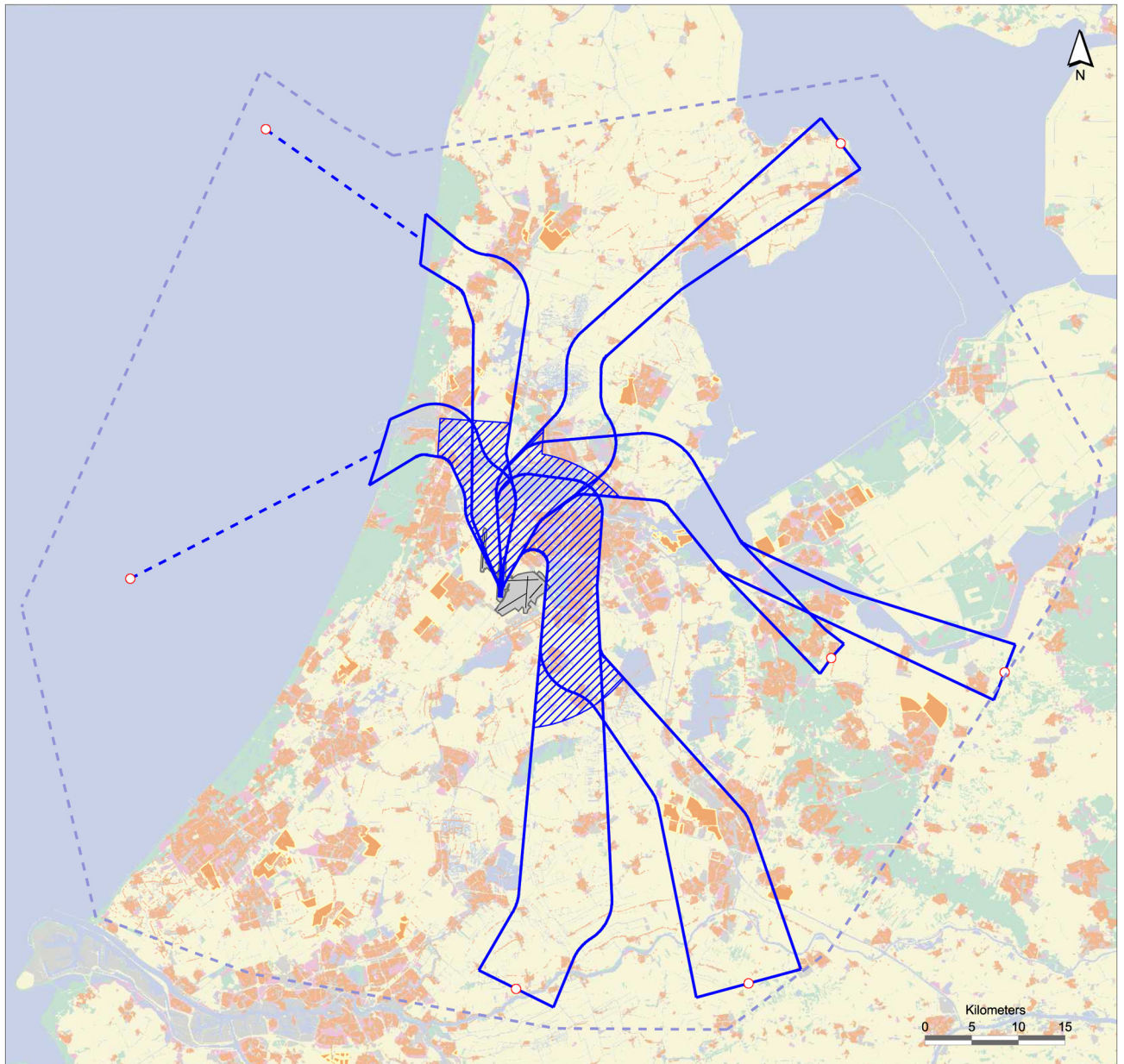
Uitgegeven de *derde* september 2010

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

Luchtverkeerwegen

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

Bijlage 1 kaart 01/20

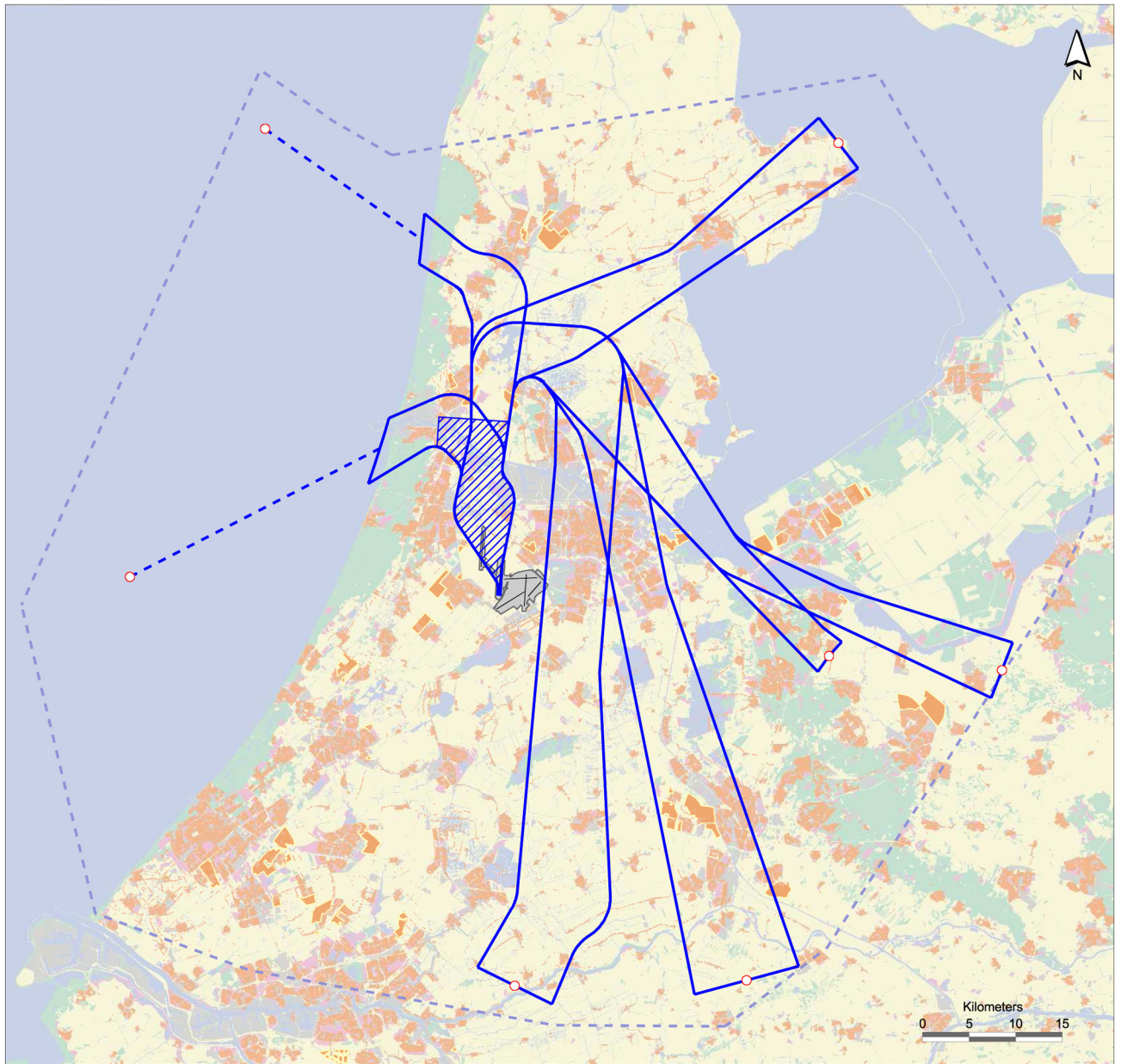









 Banenstelsel	 Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan olopend met een stijging van 3.3%
 Begrenzing Luchthavengebied	 Hoogte 1500 voet
 Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)	 TMA exit points
 Vinex2001 (bron: RPD)	 Begrenzing TMA Schiphol

2010

Luchtverkeerwegen

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

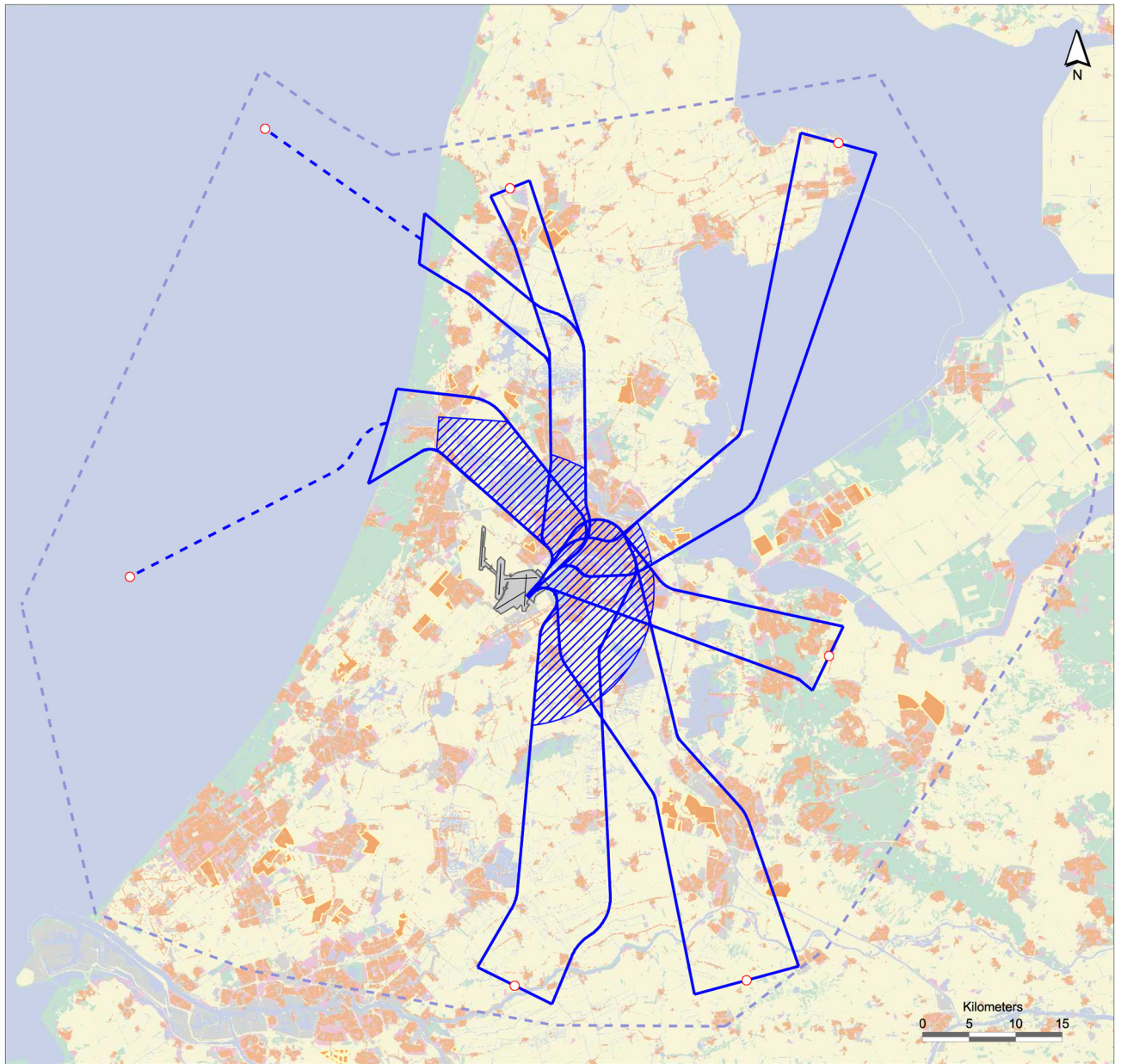










	Banenstelsel		Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan olopend met een stijging van 3.3%
	Begrenzing Luchthavengebied		Hoogte 1500 voet
	Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)		TMA exit points
	Vinex2001 (bron: RPD)		Begrenzing TMA Schiphol

2010

Luchtverkeerwegen

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

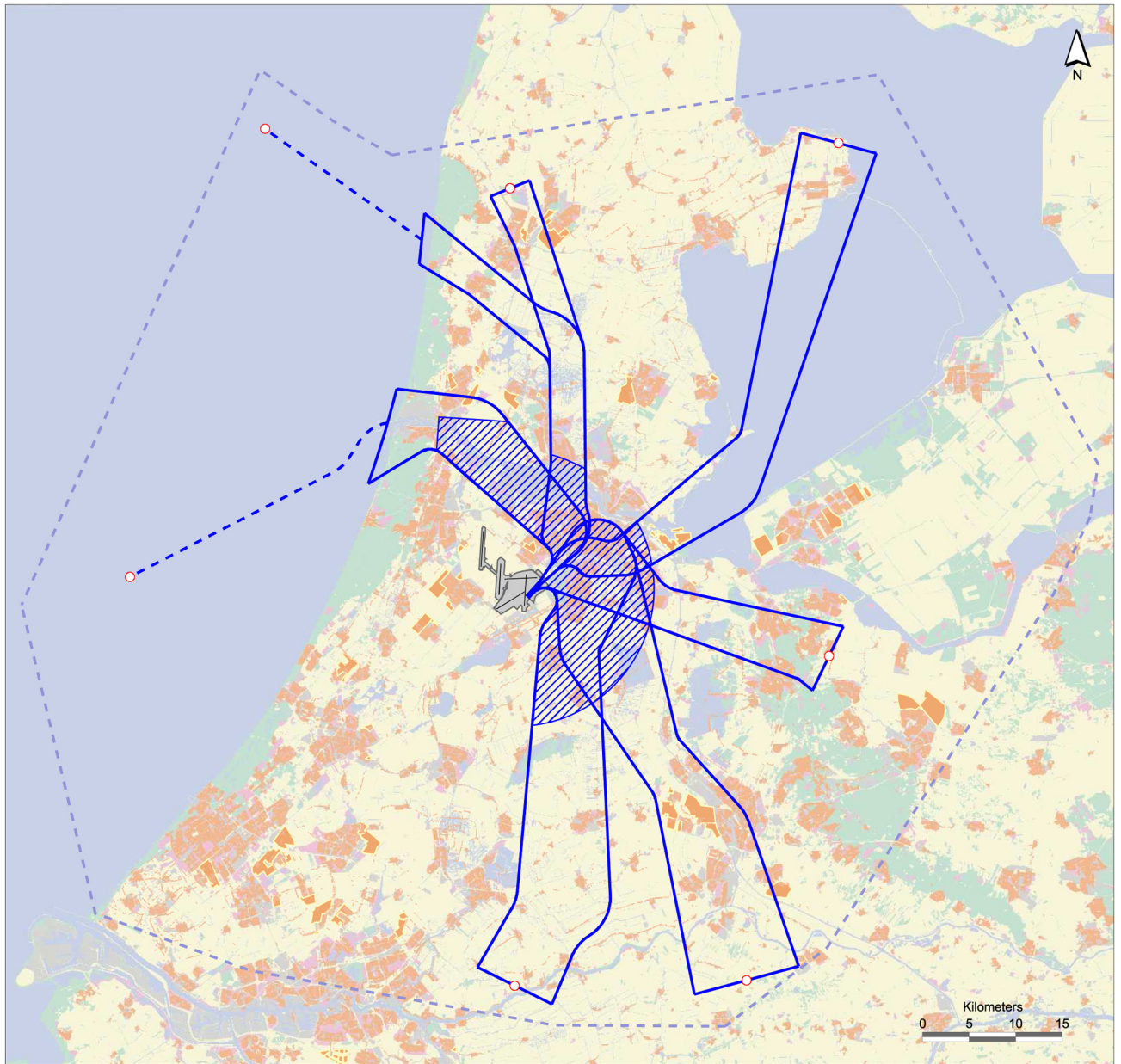








	Banenstelsel		Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan olopend met een stijging van 3.3%
	Begrenzing Luchthavengebied		Hoogte 1500 voet
	Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)		TMA exit points
	Vinex2001 (bron: RPD)		Begrenzing TMA Schiphol

2010

Luchtverkeerwegen

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

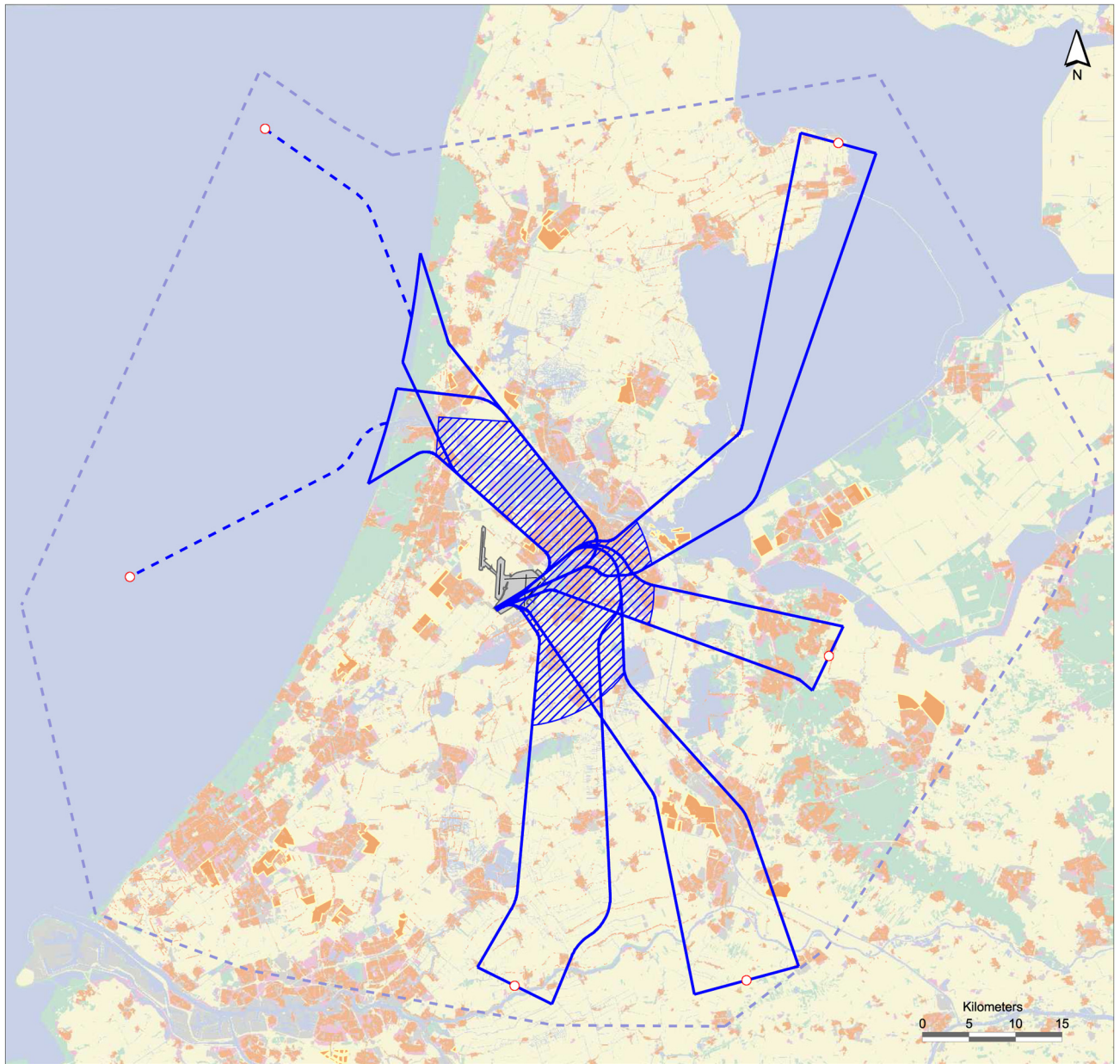









	Banenstelsel		Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan olopend met een stijging van 3.3%
	Begrenzing Luchthavengebied		Hoogte 1500 voet
	Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)		TMA exit points
	Vinex2001 (bron: RPD)		Begrenzing TMA Schiphol

2010

Luchtverkeerwegen

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

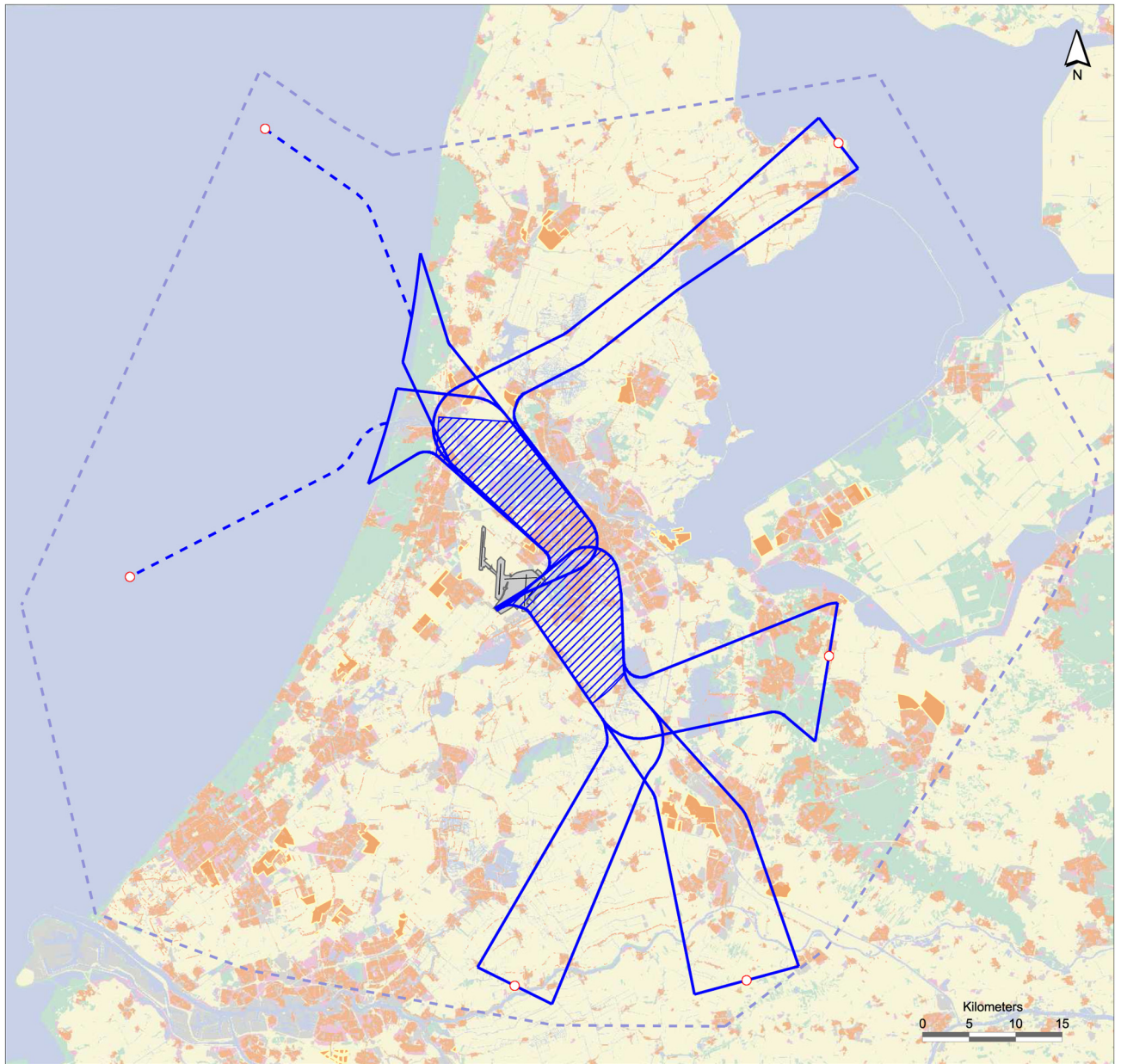








	Banenstelsel		Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan olopend met een stijging van 3.3%
	Begrenzing Luchthavengebied		Hoogte 1500 voet
	Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)		TMA exit points
	Vinex2001 (bron: RPD)		Begrenzing TMA Schiphol

2010

Luchtverkeerwegen

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

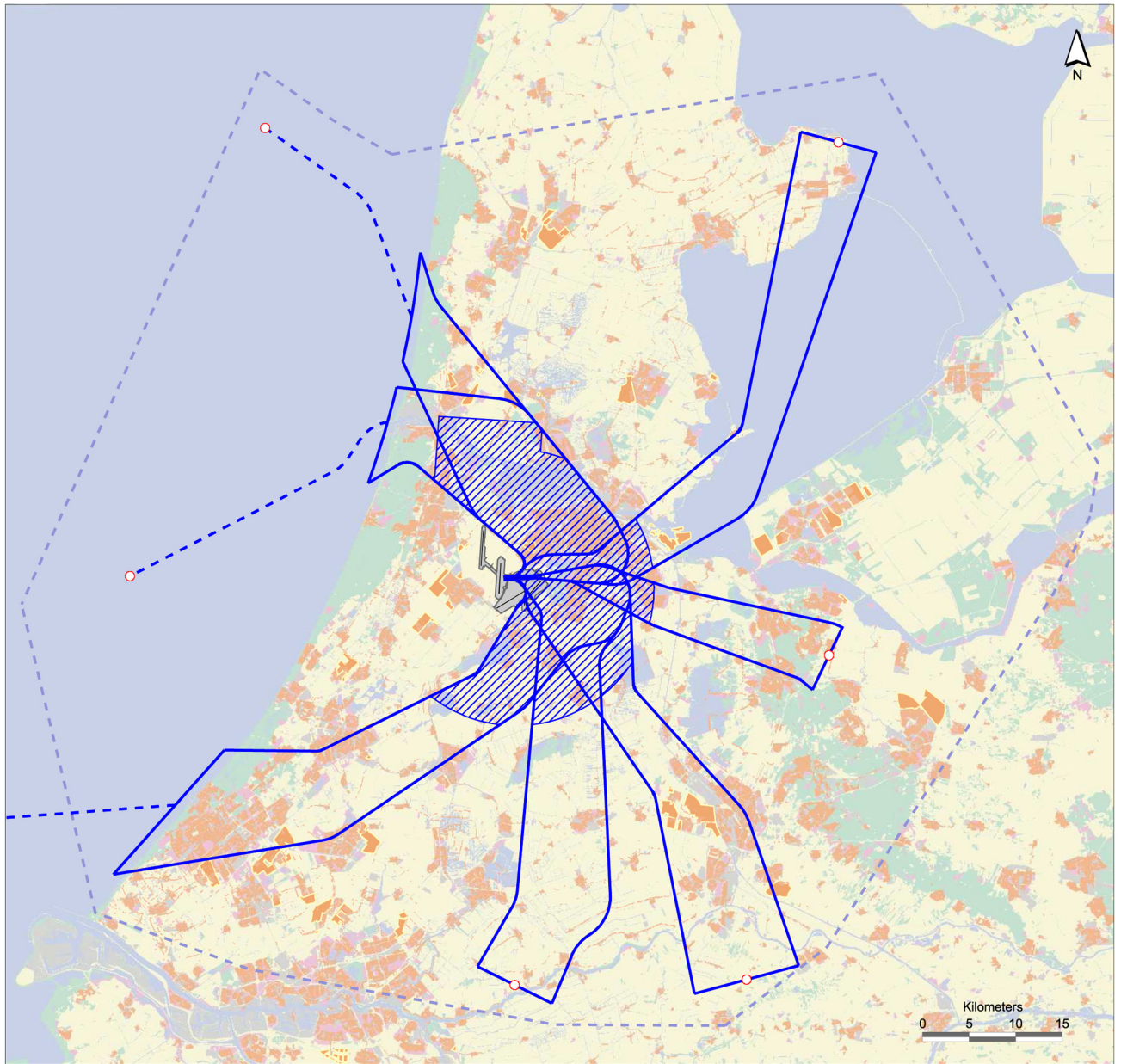










 Banenstelsel	 Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan olopend met een stijging van 3.3%
 Begrenzing Luchthavengebied	 Hoogte 1500 voet
 Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)	 TMA exit points
 Vinex2001 (bron: RPD)	 Begrenzing TMA Schiphol

2010

Luchtverkeerwegen

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

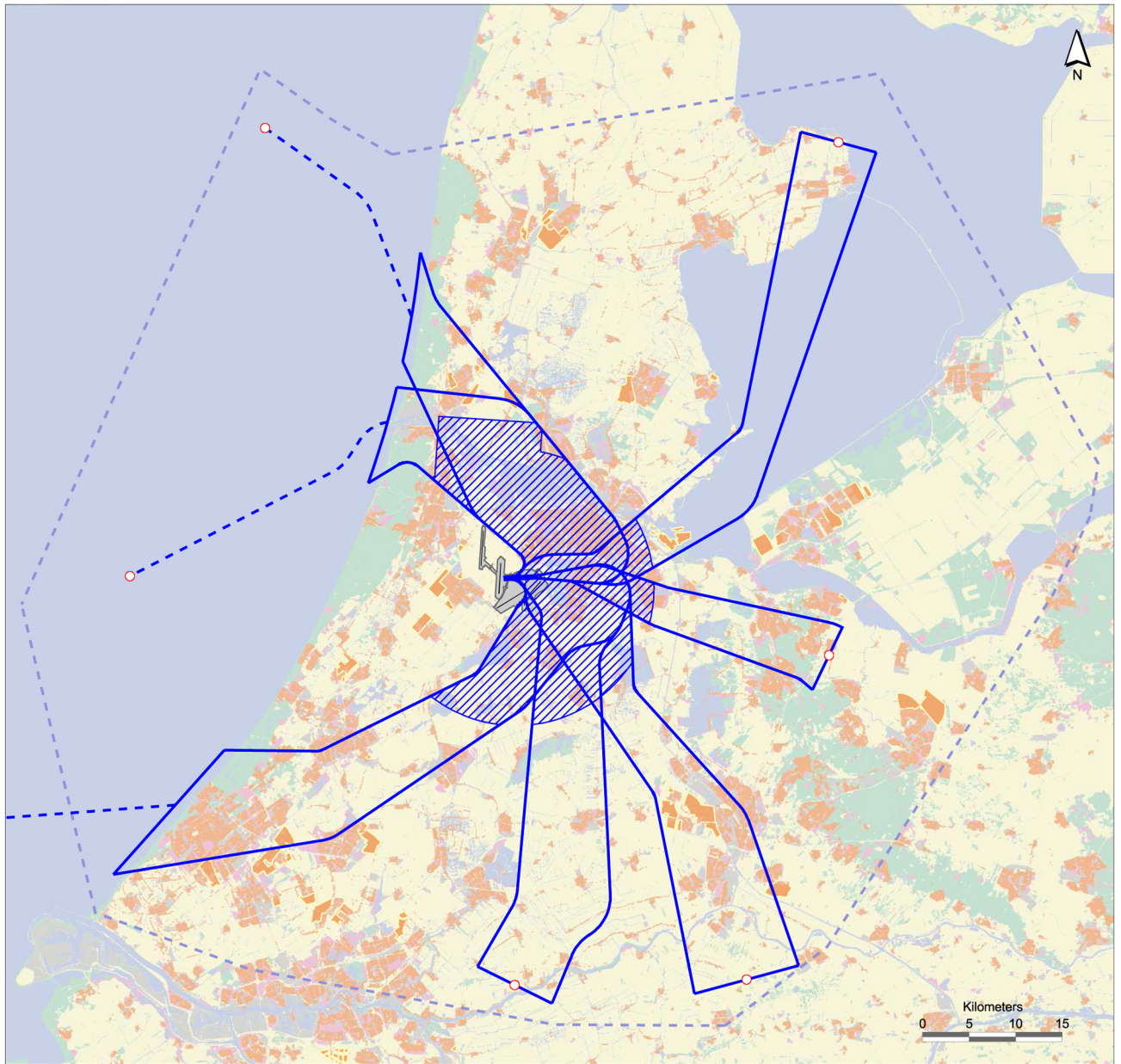










	Banenstelsel		Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan olopend met een stijging van 3.3%
	Begrenzing Luchthavengebied		Hoogte 1500 voet
	Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)		TMA exit points
	Vinex2001 (bron: RPD)		Begrenzing TMA Schiphol

2010

Luchtverkeerwegen

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

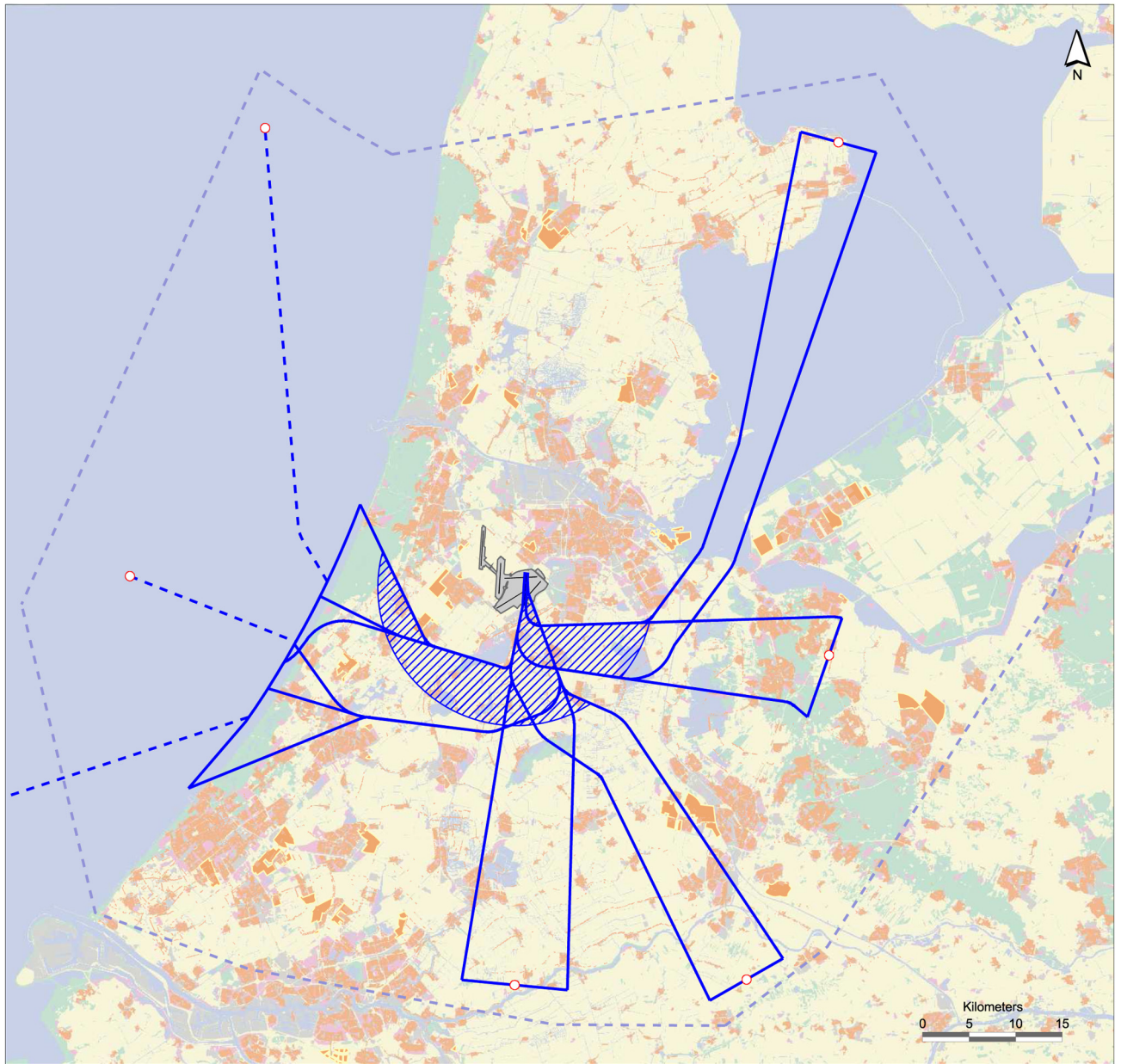










	Banenstelsel		Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan olopend met een stijging van 3.3%
	Begrenzing Luchthavengebied		Hoogte 1500 voet
	Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)		TMA exit points
	Vinex2001 (bron: RPD)		Begrenzing TMA Schiphol

2010

Luchtverkeerwegen

Vertrekkend verkeer baan 18L (periode van 06.00 tot 23.00 uur)

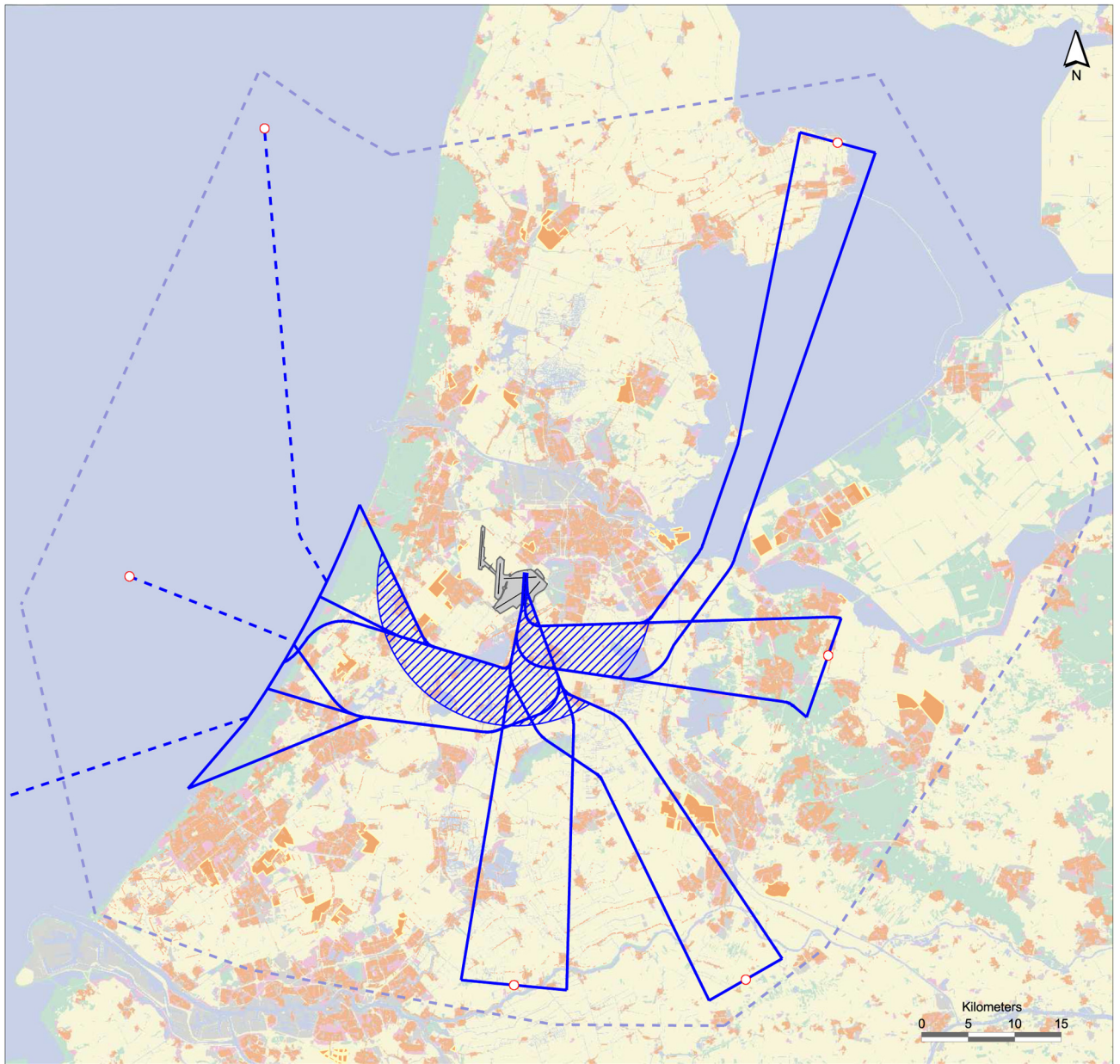










	Banenstelsel		Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan olopend met een stijging van 3.3%
	Begrenzing Luchthavengebied		Hoogte 1500 voet
	Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)		TMA exit points
	Vinex2001 (bron: RPD)		Begrenzing TMA Schiphol

2010

Luchtverkeerwegen

Vertrekkend verkeer baan 18L (periode van 23.00 tot 06.00 uur)

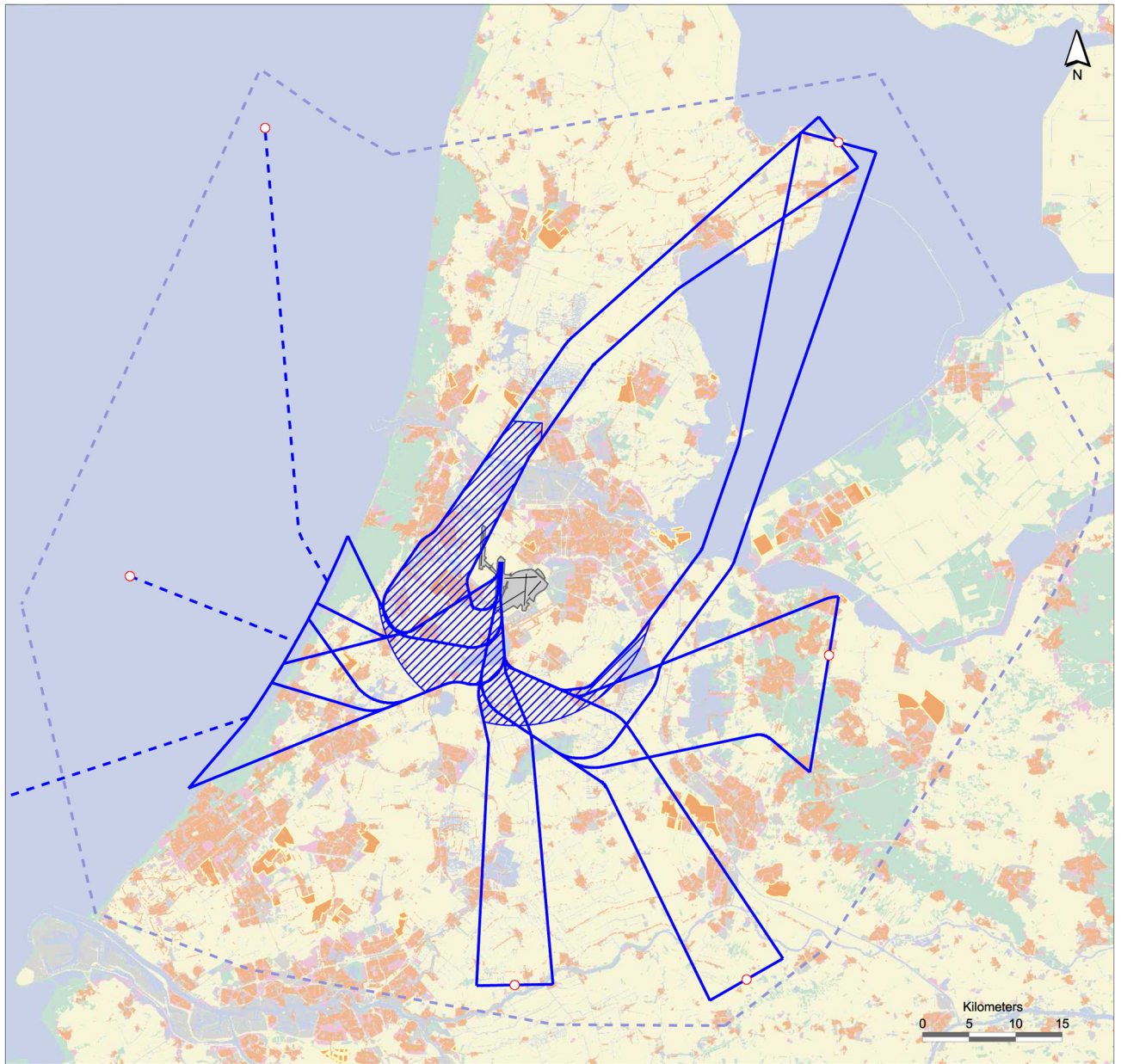










	Banenstelsel		Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan olopend met een stijging van 3.3%
	Begrenzing Luchthavengebied		Hoogte 1500 voet
	Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)		TMA exit points
	Vinex2001 (bron: RPD)		Begrenzing TMA Schiphol

2010

Luchtverkeerwegen

Vertrekkend verkeer baan 18C (periode van 06.00 tot 23.00 uur)

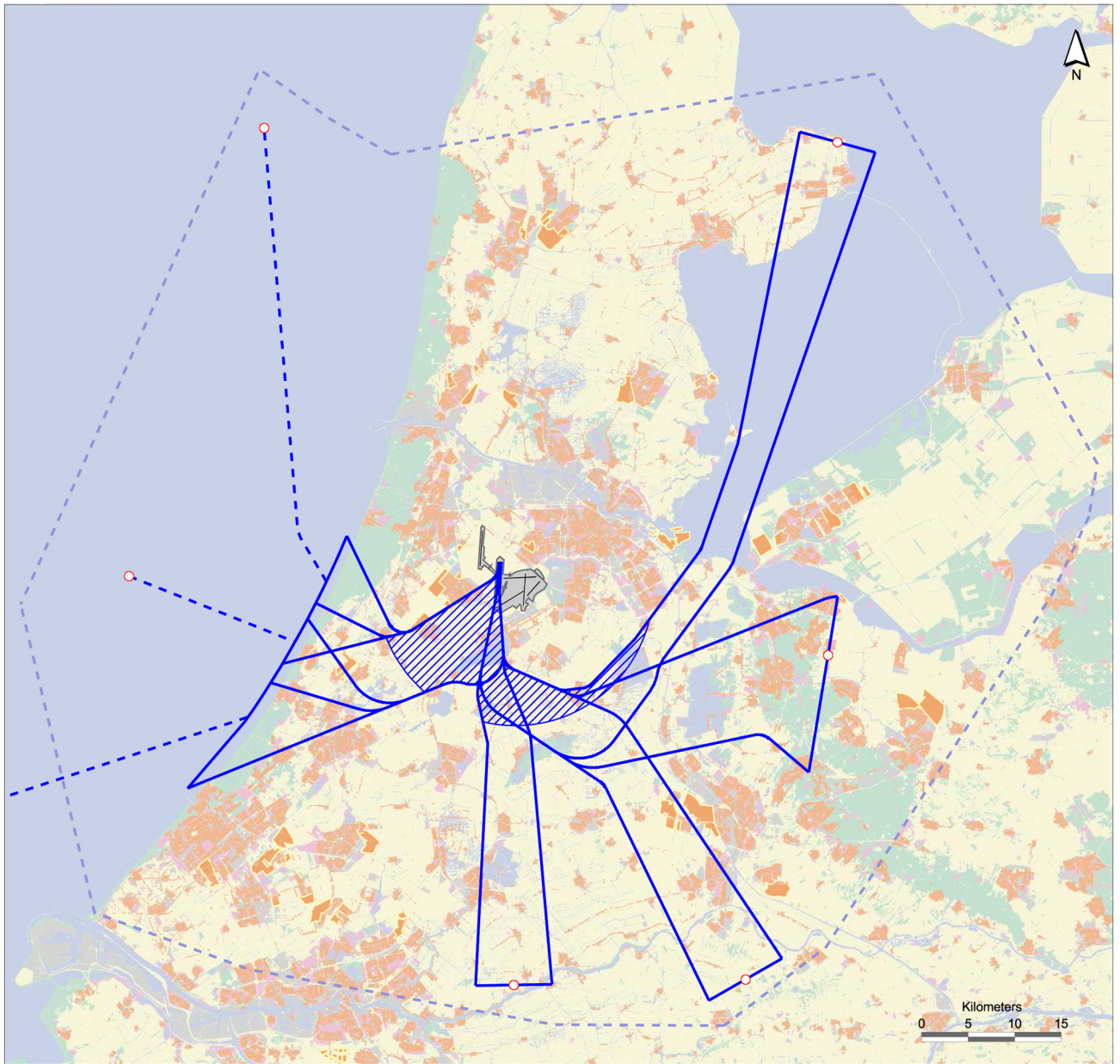









	Banenstelsel		Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan olopend met een stijging van 3.3%
	Begrenzing Luchthavengebied		Hoogte 1500 voet
	Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)		TMA exit points
	Vinex2001 (bron: RPD)		Begrenzing TMA Schiphol

2010

Luchtverkeerwegen

Vertrekkend verkeer baan 18C (periode van 23.00 tot 06.00 uur)

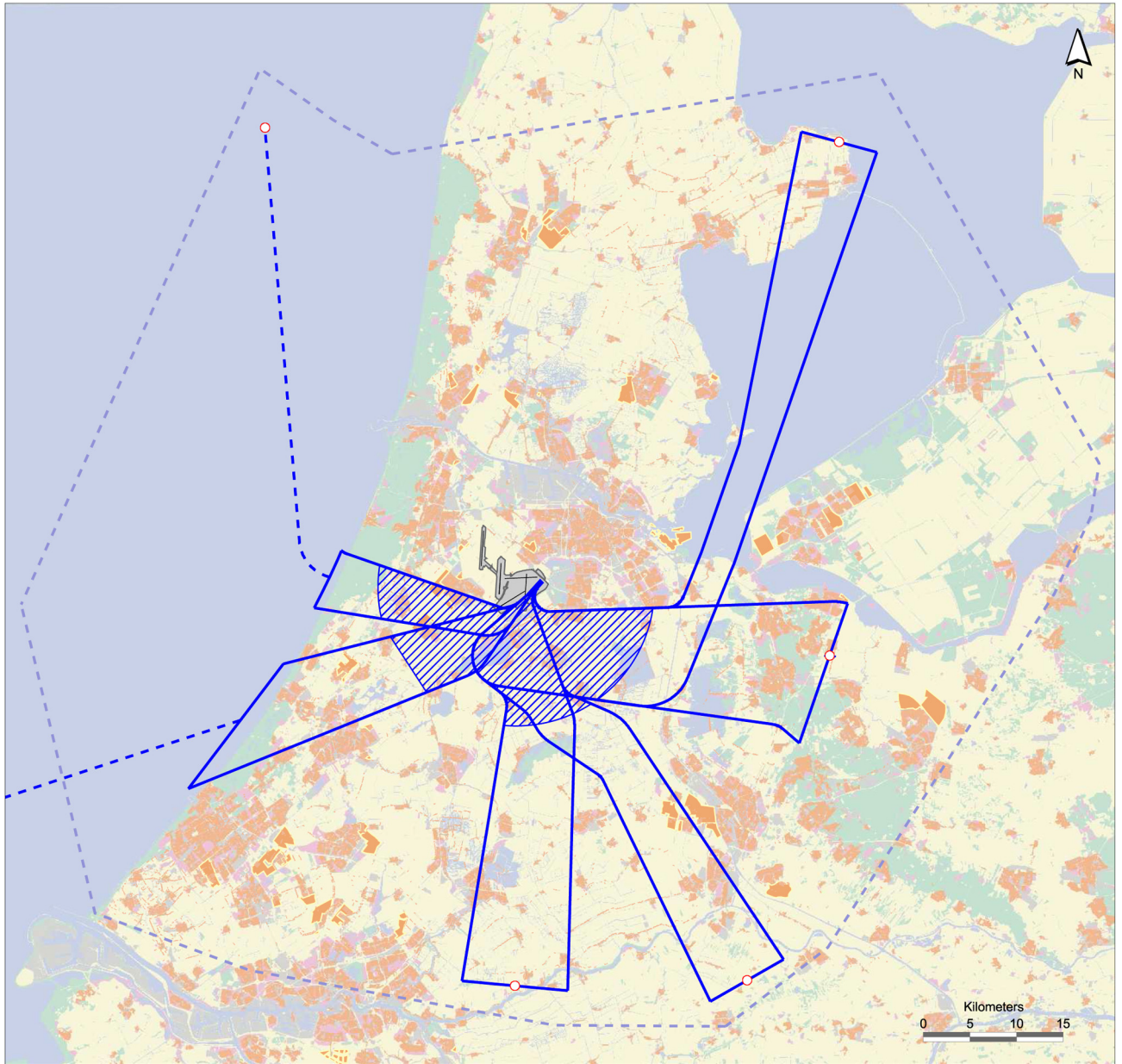







	Banenstelsel		Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan olopend met een stijging van 3.3%
	Begrenzing Luchthavengebied		Hoogte 1500 voet
	Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)		TMA exit points
	Vinex2001 (bron: RPD)		Begrenzing TMA Schiphol

2010

Luchtverkeerwegen

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

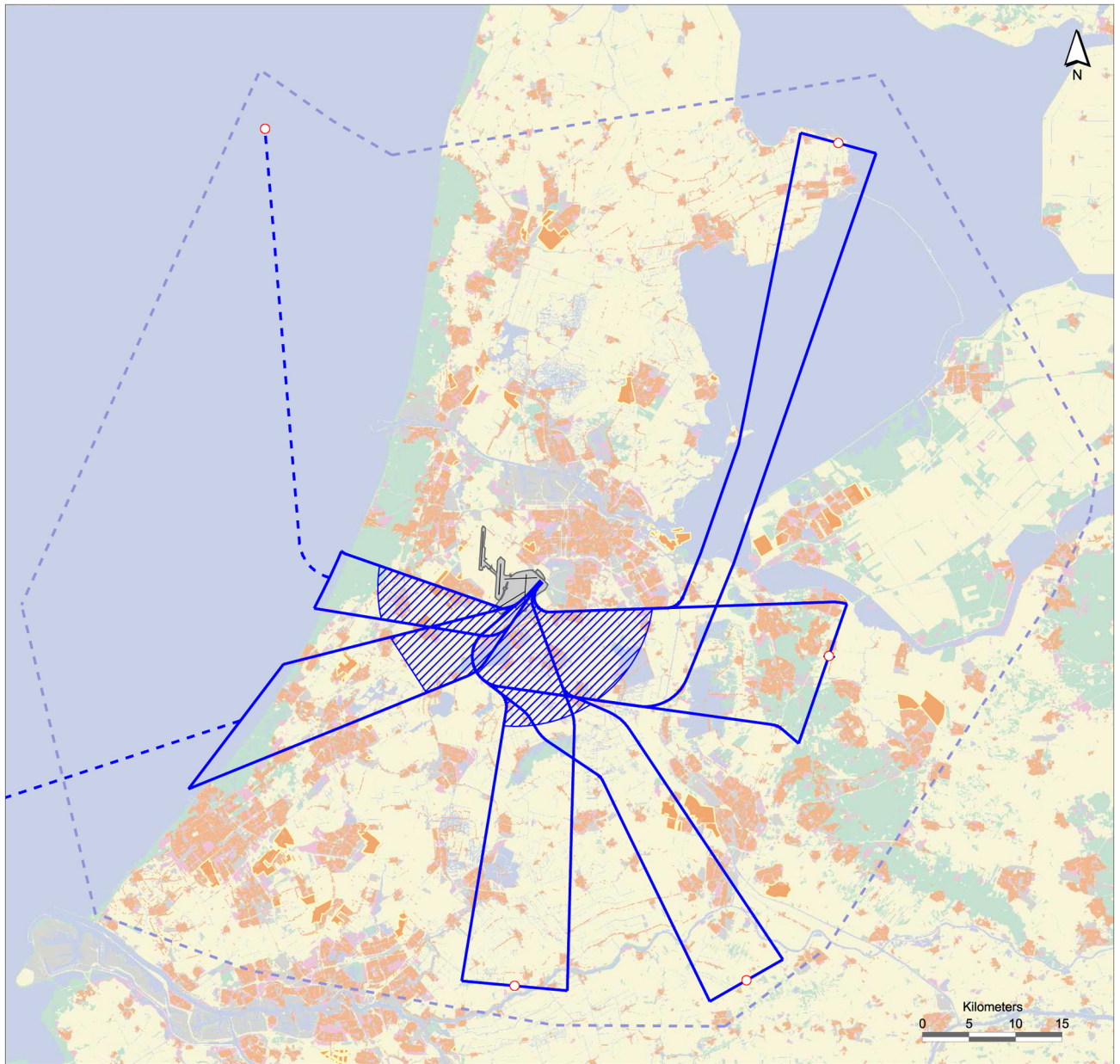









	Banenstelsel		Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan olopend met een stijging van 3.3%
	Begrenzing Luchthavengebied		Hoogte 1500 voet
	Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)		TMA exit points
	Vinex2001 (bron: RPD)		Begrenzing TMA Schiphol

2010

Luchtverkeerwegen

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

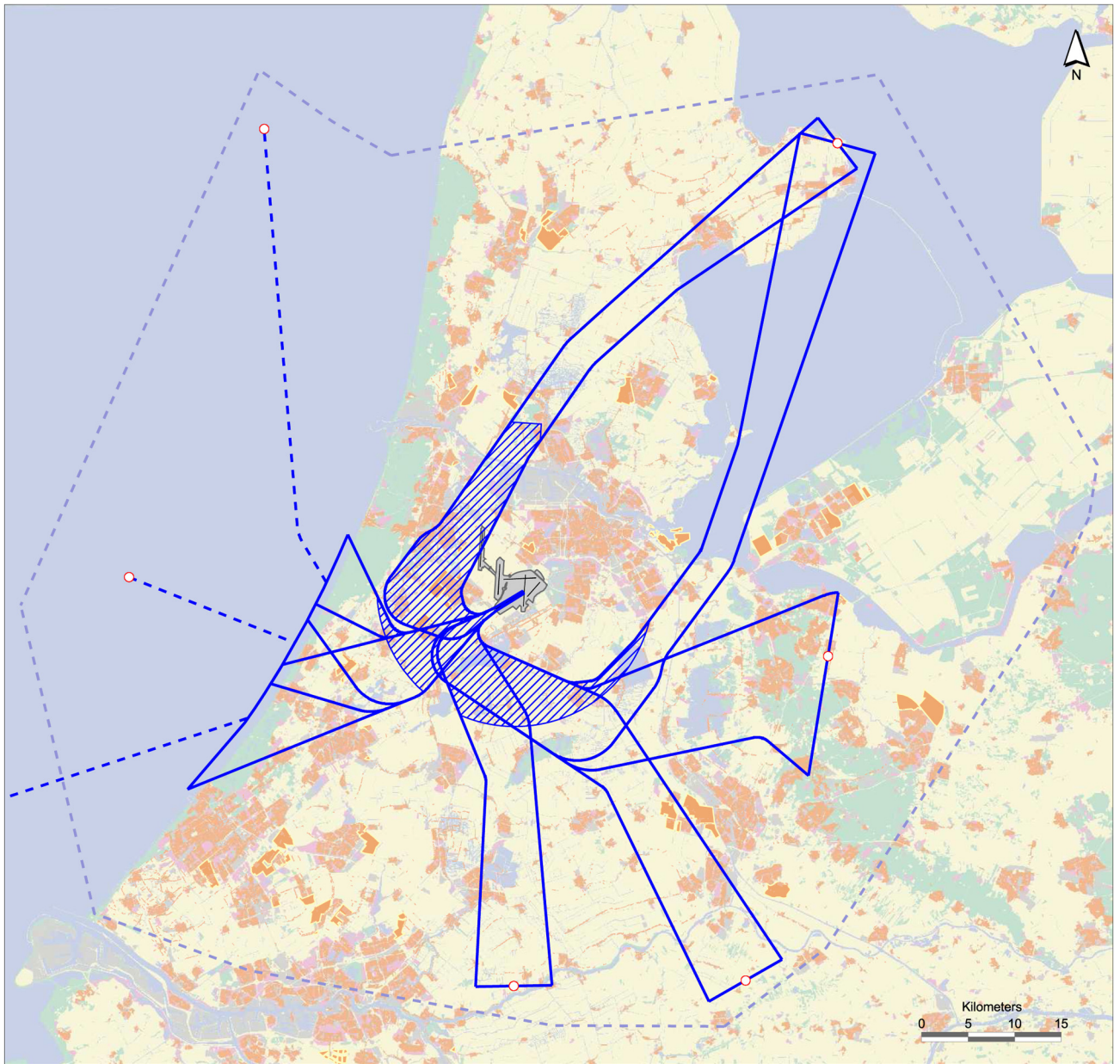










	Banenstelsel		Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan olopend met een stijging van 3.3%
	Begrenzing Luchthavengebied		Hoogte 1500 voet
	Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)		TMA exit points
	Vinex2001 (bron: RPD)		Begrenzing TMA Schiphol

2010

Luchtverkeerwegen

Vertrekkend verkeer baan 24 (periode van 06.00 tot 23.00 uur)

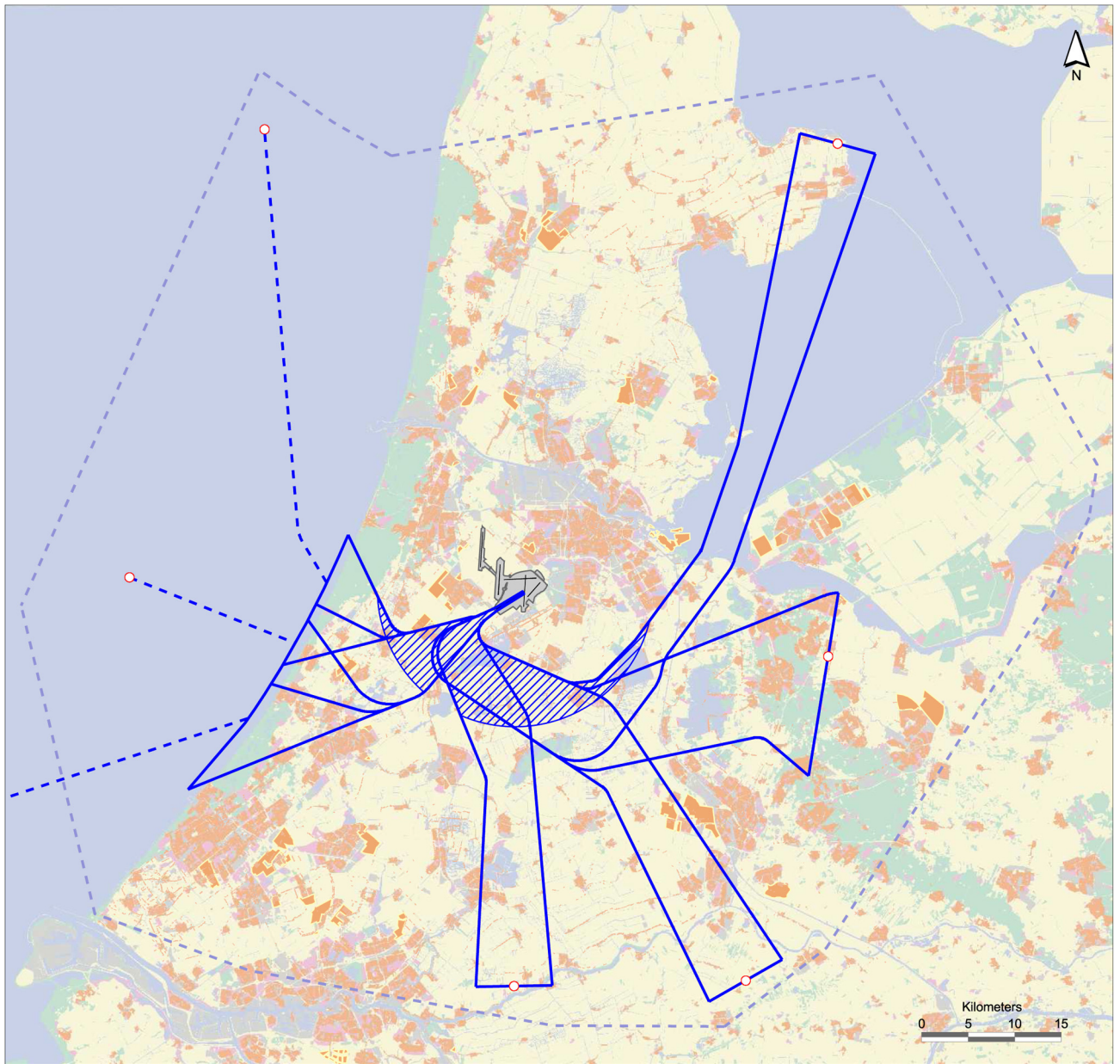









 Banenstelsel	 Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan olopend met een stijging van 3.3%
 Begrenzing Luchthavengebied	 Hoogte 1500 voet
 Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)	 TMA exit points
 Vinex2001 (bron: RPD)	 Begrenzing TMA Schiphol

2010

Luchtverkeerwegen

Vertrekkend verkeer baan 24 (periode van 23.00 tot 06.00 uur)

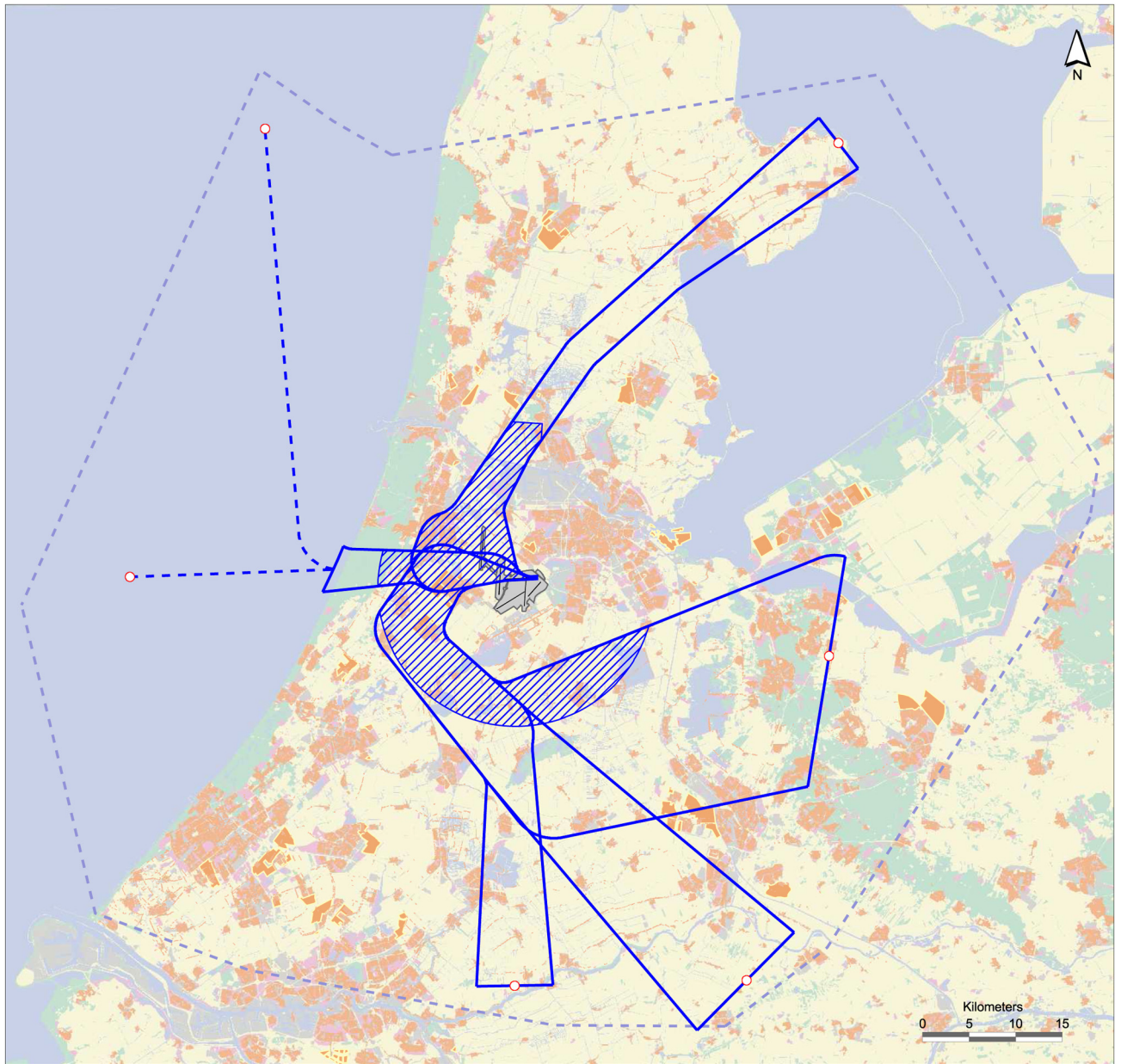










	Banenstelsel		Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan olopend met een stijging van 3.3%
	Begrenzing Luchthavengebied		Hoogte 1500 voet
	Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)		TMA exit points
	Vinex2001 (bron: RPD)		Begrenzing TMA Schiphol

2010

Luchtverkeerwegen

Vertrekkend verkeer baan 27 (periode van 06.00 tot 23.00 uur)

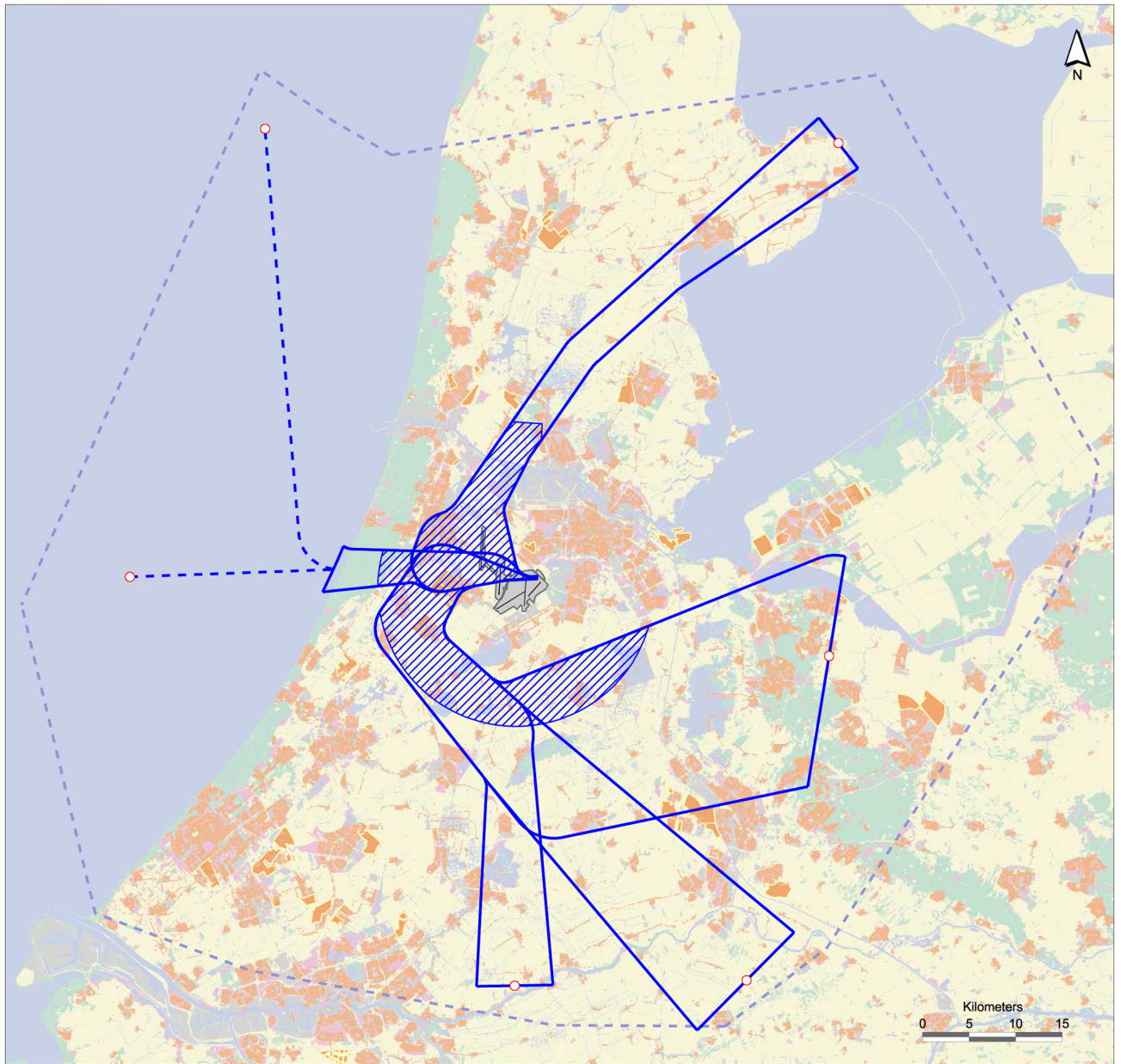








	Banenstelsel		Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan olopend met een stijging van 3.3%
	Begrenzing Luchthavengebied		Hoogte 1500 voet
	Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)		TMA exit points
	Vinex2001 (bron: RPD)		Begrenzing TMA Schiphol

2010

Luchtverkeerwegen

Vertrekkend verkeer baan 27 (periode van 23.00 tot 06.00 uur)

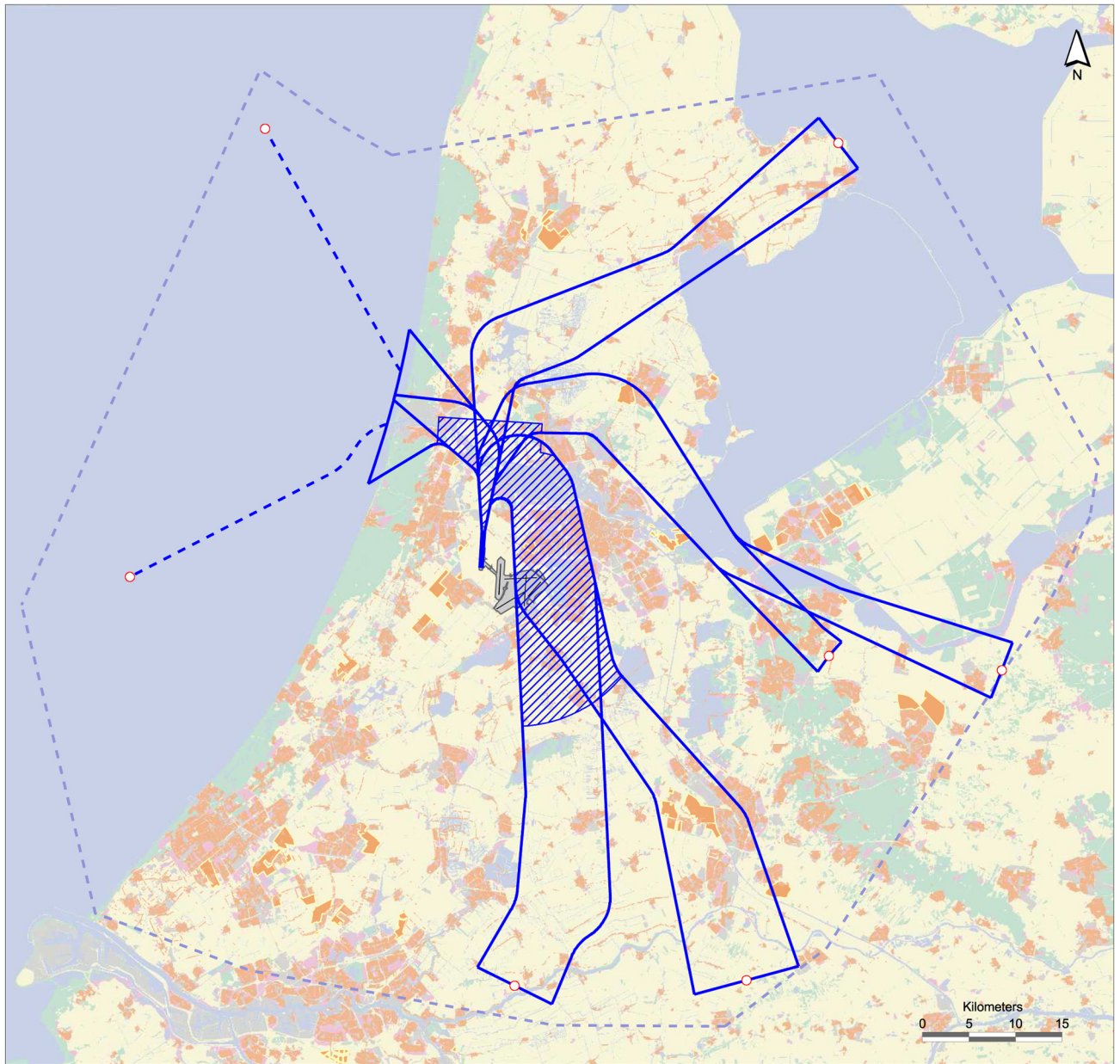









	Banenstelsel		Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan olopend met een stijging van 3.3%
	Begrenzing Luchthavengebied		Hoogte 1500 voet
	Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)		TMA exit points
	Vinex2001 (bron: RPD)		Begrenzing TMA Schiphol

2010

Luchtverkeerwegen

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

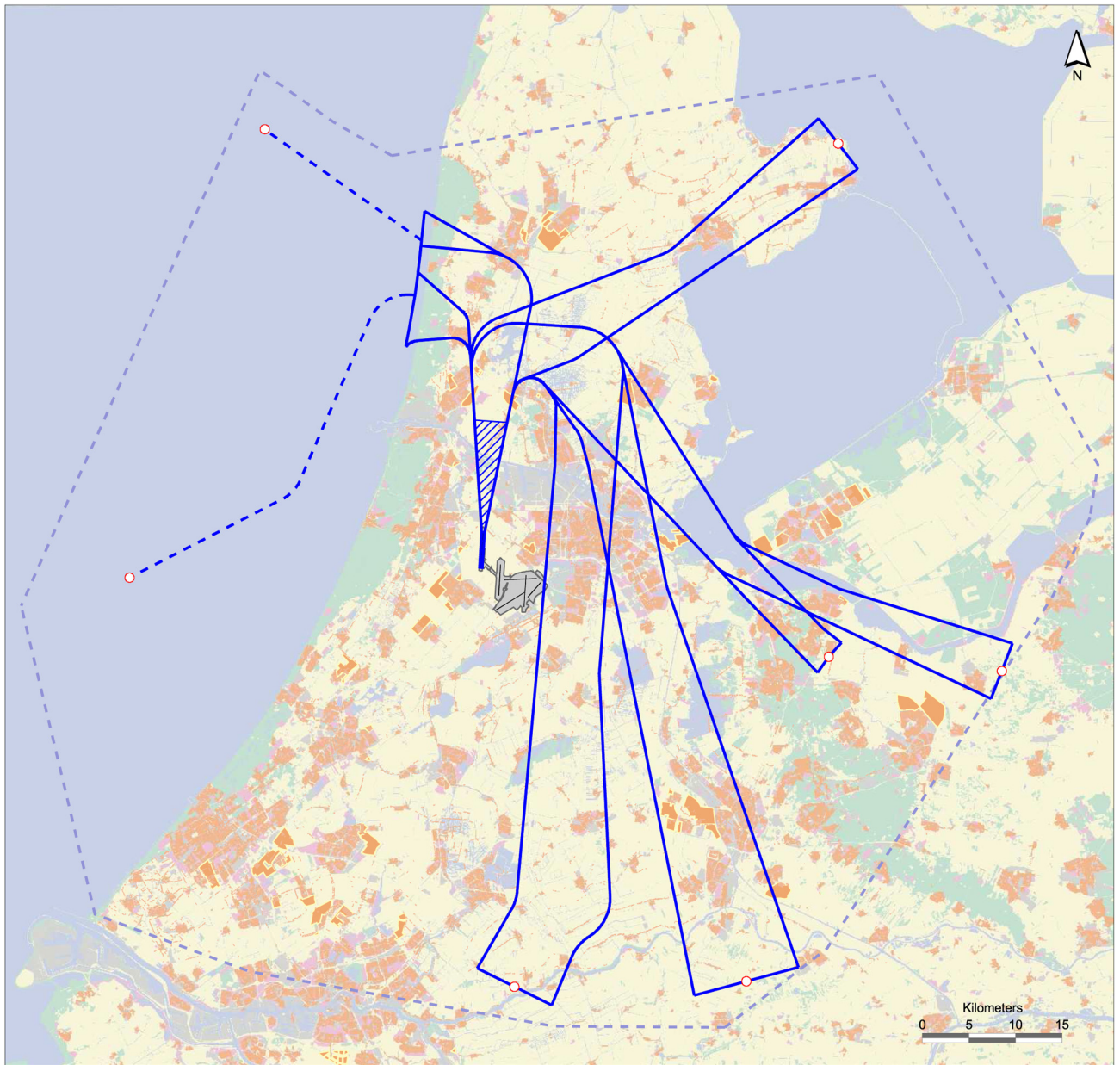









	Banenstelsel		Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan olopend met een stijging van 3.3%
	Begrenzing Luchthavengebied		Hoogte 1500 voet
	Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)		TMA exit points
	Vinex2001 (bron: RPD)		Begrenzing TMA Schiphol

2010

Luchtverkeerwegen

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



 Banenstelsel	 Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan olopend 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

2010

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

Het onderhavige besluit (verder te noemen «dit besluit») wijzigt het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB), zoals dat met ingang van maart 2010 is gewijzigd in verband met wijziging van een aantal uitvliegroutes vanaf de Schiphol-Oostbaan, de Polderbaan, de Kaagbaan en de Buitenveldertbaan (Stb. 2010, 125. Dit LVB van maart 2010 wordt verder aangehaald als het LVB 2010.

Ingevolge artikel 8.16 van de Wet luchtvaart bevat het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol een beschrijving van de luchtverkeerswegen. Het onderhavige besluit wijzigt de ligging van een aantal luchtverkeerswegen voor startend verkeer met een oostelijke bestemming vanaf de Polderbaan, de Zwanenburgbaan, de Kaagbaan, de Aalsmeerbaan, de Buitenveldertbaan en de Schiphol-Oostbaan.

Het onderhavige besluit heeft als doel een optimalisatie van de civiele verkeersstromen tussen Amsterdam, het Ruhrgebied en Frankfurt.

De aanpassing van de luchtverkeerswegen heeft geen invloed op de grenswaarden in de handhavingpunten voor geluid. Deze blijven ongewijzigd ten opzichte van het LVB 2010.

2. Totstandkoming van het besluit

2.1. Kader, Luchtvaartnota

Internationale bereikbaarheid

In het Coalitieakkoord heeft het kabinet een duidelijke visie neergelegd op de ontwikkeling van Nederland. Deze visie is gericht op een innovatieve, concurrerende en ondernemende economie en op een duurzame leefomgeving. Een dergelijke economie is nodig om onze welvaart ook bij toenemende concurrentie te waarborgen. Om deze ambities waar te maken is **de internationale bereikbaarheid van ons land een belangrijke voorwaarde**. Daarbij is de kwaliteit van het internationale verbindingennetwerk voor het vliegverkeer essentieel. Het moet een netwerk zijn, dat met zijn bestemmingen en frequentie aansluit bij de behoeften van de regionale en Nederlandse economie. Dit netwerk, in combinatie met een concurrerende en duurzame luchtvaart, staat centraal in de in april 2009 uitgebrachte Luchtvaartnota.

Herindeling van het luchtruim

Zoals in de Luchtvaartnota is aangegeven vraagt het creëren van een optimale internationale bereikbaarheid om een weloverwogen herindeling en aanpassing van het luchtruim(-gebruik). Een internationale oriëntatie van het luchtruim en van de luchtverkeersleiding zijn hierbij noodzakelijk. Internationale luchtwegen eindigen niet bij de grens waardoor nieuwe routes in internationaal overleg ontworpen dienen te worden. Optimale benutting van de beschikbare capaciteit vereist een grensoverschrijdende beheersbaarheid van de verkeersstromen. Capaciteitsvergroting vergt flexibel gebruik van het luchtruim in combinatie met een onder meer grensoverschrijdend militair oefengebied. Beperking van het brandstofgebruik wordt bereikt door minder omvliegen, waarvoor een defragmentatie van het Europese luchtruim nodig is. Kortom, doelstellingen ten aanzien van kostenefficiëntie, vermindering van de milieu-impact van vliegroutes

(zowel CO₂-uitstoot als hinder) en capaciteitsvergroting kunnen het meest effectief in nauwe samenwerking met andere landen worden gerealiseerd.

Met het oog op deze doelstellingen wordt in Europees verband gewerkt aan de vorming van Single European Sky (SES) en de onderdelen hierbinnen (FABEC¹ en SESAR²).

Een nieuwe route naar het zuidoosten

Belangrijke elementen bij de herindeling van het luchtruim zijn: flexibel gebruik van het luchtruim, **creëren van een extra (civiele) route naar het zuidoosten en een grensoverschrijdend militair oefengebied**, eenvoudiger maken van de routestructuur rond Schiphol, hogere piekcapaciteit op Schiphol en de luchtzijde ontsluiting van Eindhoven en Lelystad in relatie tot de Schiphol Terminal Maneuvering Area (TMA).

Om belangrijke (civiele) vervoersstromen te kunnen faciliteren is een optimale benutting van het luchtruim nodig. In het Nederlandse luchtruim gaat het dan met name om een extra luchtroute naar het zuidoosten.

Voor het creëren van deze route dient een militair oefengebied te worden verplaatst naar een voor de civiele luchtvaart minder druk gebied. Om tevens te voorzien in de trainingsbehoeften van de opvolger van de F16 zet het kabinet in op een grensoverschrijdend militair oefengebied boven Oost-Nederland en Duitsland. Het kabinet zet zich in om, in het licht van de FABEC doelstellingen, hiervoor in overleg met de Duitse overheid en de Duitse luchtverkeersleidingorganisatie, een oplossing te vinden.

De extra luchtroute naar het zuidoosten zal pas in definitieve vorm worden gerealiseerd, als het grensoverschrijdend oefengebied is gerealiseerd. Tot die tijd worden kleinere stappen gezet waardoor het civiele verkeer het luchtruim efficiënter kan benutten. De wijziging van de luchtverkeerswegen die deze LVB-wijziging mogelijk maakt (uitgewerkt in het zogenaamde AMRUFRA-project) is hier onderdeel van.

De wijziging van de luchtverkeerswegen beoogt mede de capaciteit van het luchtruim te vergroten door ontwikkeling van een extra route in zuidoostelijke richting. De capaciteit van Schiphol verandert daarmee echter niet. Die wordt bepaald door de gelijkwaardigheidscriteria en de grenswaarden in de handhavingpunten voor geluid (zie paragraaf 2.4).

2.2 AMRUFRA

In de afgelopen twee jaar is het AMRUFRA (Amsterdam-Ruhr-Frankfurt) project uitgevoerd. Het geheel vormt een belangrijke voorbereiding op Functional Airspace Block Europe Central (FABEC) en is voor het Ministerie van Defensie voorwaardelijk voor de totstandkoming ervan.

AMRUFRA heeft tot doel de verkeersstromen van en naar Amsterdam en Frankfurt te optimaliseren door het verleggen van enkele verkeersstromen. Daarnaast zal het leiden tot beperking van de CO₂-uitstoot en tot significante kostenbesparingen voor luchtvaartmaatschappijen. Het betreft een route die door vertrekkend verkeer vanaf Schiphol in zuidoostelijke richting gevlogen kan worden.

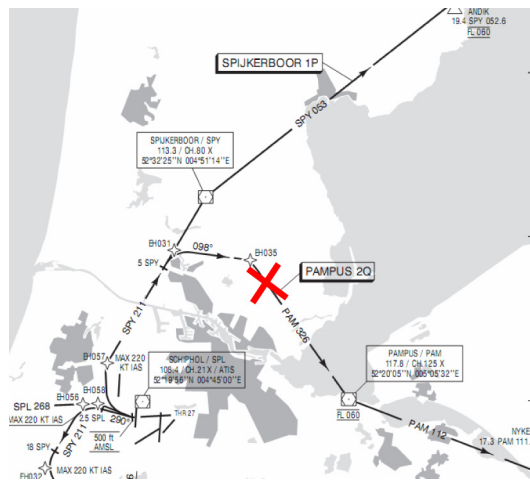
AMRUFRA is de eerste majeure wijziging in het luchtruim, vooruitlopend op het FABEC.

De wijziging houdt het volgende in.

¹ Onderdeel van SESII is het versnellen van de oprichting van functionele luchtruimblokken (Functional Airspace Block (FAB) die uiterlijk in 2012 gereed dienen te zijn. FABEC (Functional Airspace Block Europe Central) betreft de vorming van een FAB met BeNeLux, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland. De intentieverklaring hiervoor is op 18 november 2008 getekend en is gericht op realiseren van een Staatsovereenkomst in 2010/2011.

² SESAR beoogt technologische harmonisatie en innovatie van de huidige luchtverkeersleidingsystemen in Europa te realiseren. Aldus zouden aanzienlijke kostenbesparingen moeten worden gerealiseerd, wordt de capaciteit vergroot (verdrievoudigd) en nemen de betrouwbaarheid en veiligheid van het luchtverkeer toe. Bovendien kan SESAR bijdragen aan een vermindering van de impact die vluchten hebben op het milieu (10% reductie van de negatieve milieueffecten).

1. De huidige PAMPUS 2Q route vanaf de Buitenveldertbaan wordt geschrapt (zie figuur 1). Aangezien deze route in de afgelopen jaren niet of nauwelijks meer is gebruikt (het gaat om enkele tientallen vliegtuigbewegingen per jaar) is het effect van het schrappen van deze route op bijvoorbeeld de geluidbelasting in de omgeving verwaarloosbaar klein. Deze effecten zijn dan ook niet onderzocht¹. Voor de afhandeling van het vliegverkeer is een alternatieve route vanaf de Buitenveldertbaan beschikbaar.



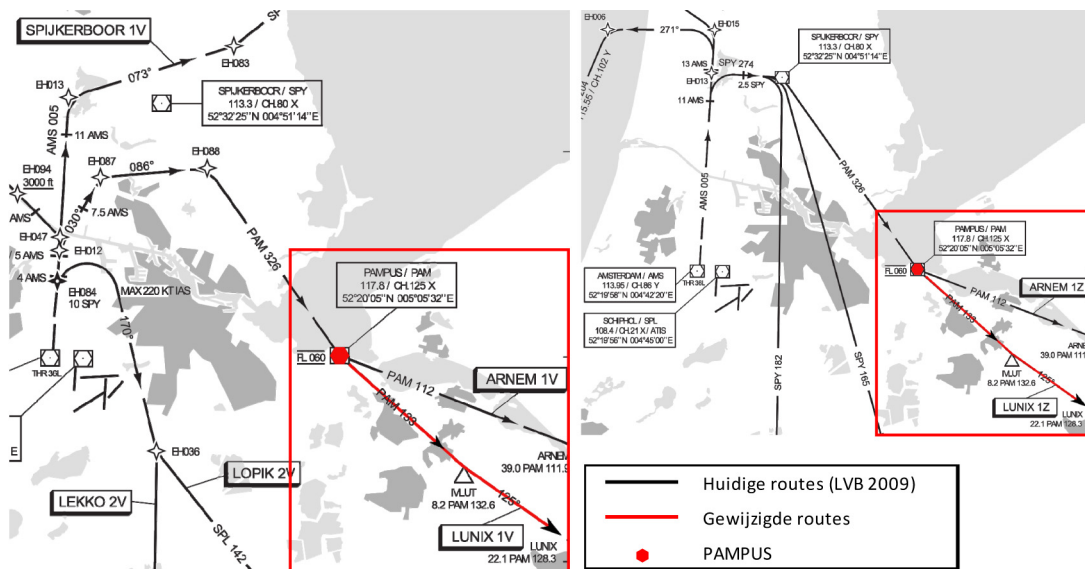
Figuur 1. Ligging van de PAMPUS 2Q route die vervalt.

2. Wijzigingen met een splitsing van de luchtverkeerweg ter hoogte van PAMPUS.

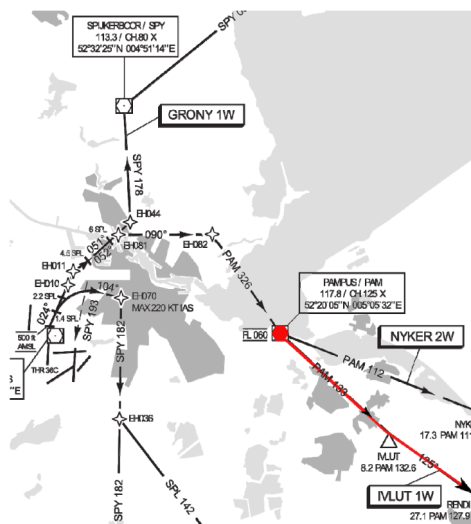
Vertrek vanaf de Polderbaan (baan 18R-36L)

- De huidige PAMPUS 1V route wordt gesplitst in de ARNEM 1V route en de LUNIX 1V route (zie figuur 2). De ARNEM 1V is daarbij identiek aan de huidige PAMPUS 1V.
- De huidige PAMPUS 1Z route wordt gesplitst in de ARNEM 1Z route en de LUNIX 1Z route (zie figuur 2). De ARNEM 1Z is identiek aan de huidige PAMPUS 1Z.

¹ Het niet of nauwelijks gebruiken van de PAMPUS 2Q route blijkt ook uit het feit dat er in de berekeningen voor het milieueffectrapport dat gemaakt is in het kader van het LVB 2010 uitgegaan is van 0 vliegtuigbewegingen op de PAMPUS 2Q route.



Figuur 2. Wijziging van de routes PAMPUS 1V en PAMPUS 1Z.



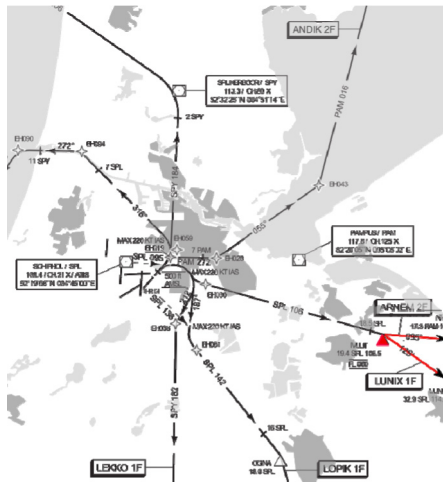
Figuur 3. Wijziging van de routes NYKER 1W.

Vertrek vanaf de Zwanenburgbaan (baan 18C–36C).

De huidige NYKER 1W route wordt gesplitst in de NYKER 2W route en de IVLUT 1W route (zie figuur 3). De NYKER 2W is identiek aan de huidige NYKER 1W.

De bovenstaand genoemde wijzigingen zijn verschillend in naam, maar hebben steeds betrekking op dezelfde luchtverkeerweg.

3. Wijzigingen met een splitsing van de luchtverkeerweg ter hoogte van IVLUT.



Figuur 4. Voorbeeld van routewijziging ter hoogte van IVLUT.

De beoogde wijzigingen met een splitsing ter hoogte van IVLUT (rode driehoek in figuur 5) hebben betrekking op de routes naar het oosten vanaf de Schiphol-Oostbaan, de Aalsmeerbaan, de Zwanenburgbaan, de Buitenveldertbaan en de Kaagbaan. In figuur 5 is hiervan een voorbeeld gegeven: de huidige ARNEM 1F route wordt gesplitst in de ARNEM 2F route en de LUNIX 1F route. Elke luchtverkeerweg die over IVLUT loopt is gewijzigd.

De locatie van de wijzigingen van de routes vanaf IVLUT ligt op ruime afstand van de, vanuit het wettelijke kader, relevante geluidcontouren. Om die reden is de wijziging van deze luchtverkeerwegen niet nader onderzocht. De vliegtuigen bevinden zich ter hoogte van IVLUT gemiddeld op een vlieghoogte die ruim boven 6.000 ft ligt.

Aangezien er geen effecten zijn ten gevolge van het schrappen van de route vanaf de Buitenveldertbaan (1) en ook geen relevante effecten ten gevolge van de wijzigingen van de luchtverkeerwegen vanaf IVLUT (3), zijn alleen de effecten onderzocht van de wijziging van de luchtverkeerwegen vanaf PAMPUS (2).

2.3. Procedurele aspecten

Op grond van de gewijzigde luchtverkeerwegen worden nieuwe Standard Instrument Departures (SID's) gemaakt. Deze worden in maart 2010 opgenomen in het Aeronautical Information Publication (AIP). De wijziging van het AIP wordt opgenomen in de eerstvolgende wijziging van de Regeling luchtverkeersdienstverlening.

Dit besluit legt de bij de nieuwe SID's behorende luchtverkeerwegen vast.

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 overgangs-

artikelen 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 als volgt geactualiseerd (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 46):

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

De criteria voor lokale luchtverontreiniging zijn niet aangepast.

De grenswaarden in de handhavingpunten 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. Dit gebeurt voor geluid en externe veiligheid voor elk van de vijf in de bovenstaande tabel genoemde criteria¹. Op basis van deze toets wordt vastgesteld of voldaan wordt aan de wettelijke eis om een gelijkwaardig beschermingsniveau te bieden.

2.5 Inspraak op het ontwerpbesluit

Van 4 maart tot en met 15 april 2010 heeft de ontwerp wijziging LVB Schiphol ter visie gelegen. In deze inspraakperiode zijn in totaal 429, waarvan 139 unieke.

Onderstaand wordt op hoofdlijnen de inhoud van de reacties weergegeven, alsmede een reactie van het bevoegd gezag hierop.

Nu al veel overlast en vrees voor toename van de overlast

Inspraakreactie

Er is nu al veel overlast van het vliegverkeer en in de toekomst zal dat alleen maar toenemen.

Reactie bevoegd gezag

Vliegtuigen kunnen afhankelijk van de plaats en hoogte tot hinder leiden. Het bevoegd gezag heeft in dat kader de effecten op de hinder van dit onderhavige besluit onderzocht. De hinder blijkt slechts in geringe mate toe te zullen nemen (zie hiervoor hoofdstuk 3 van deze toelichting).

¹ De toets op een gelijkwaardige luchtkwaliteit is inmiddels door het opnemen van de Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit in de Wet milieubeheer zeker gesteld.

Dit aspect heeft het bevoegd gezag bij het nemen van het besluit afgewogen tegen de andere belangen, waaronder minder uitstoot van klimaatgassen en een efficiëntere indeling van het luchtruim.

Meer rekening houden met de gebieden buiten de wettelijke contouren

Inspraakreactie

Er wordt te weinig rekening gehouden met de hinder in de gebieden die buiten de wettelijke geluidcontouren vallen.

Reactie bevoegd gezag

Hinder door vliegtuiggeluid is afhankelijk van het gerealiseerde geluidniveau en de wijze waarop dit geluidniveau wordt ervaren. Op grond van deze samenhang kunnen de ernstig gehinderden in beeld worden gebracht. Dit is ook gebeurd in het kader van dit besluit: de verandering in het aantal ernstig gehinderden is vastgesteld en is bij de besluitvorming betrokken. Dat neemt niet weg dat mensen ook buiten de wettelijke geluidcontouren hinder kunnen ondervinden. Echter gemiddeld neemt de hinder af naarmate de afstand tot de luchthaven groter wordt. Verder geeft de omvang van de verandering in de hinder, die beperkt is tot minder dan 0,1% ook een indruk van de orde van grootte van verandering in de hinder in de verder weg gelegen gebieden. Impliciet is dus rekening gehouden met de hinder in de verder weg gelegen gebieden.

Natuur

Inspraakreactie

Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de effecten op de natuurgebieden in (de omgeving van) 't Gooi.

Reactie bevoegd gezag

Bureau Waardenburg in een aantal studies laten zien dat boven een verticale afstand van 3.000 ft en een horizontale van 2 km significante effecten kunnen worden uitgesloten (Lensink & Dirksen 2005, Krijgsveld et al. 2008, Heunks et al. 2007). Dit kader is in twee uitspraken van de Raad van State getoetst (200603116/1 – Uitspraak «Eelde» en 200606822/1 – Uitspraak «Maastricht») en derhalve als een juridische houvast te beschouwen. De vanaf Schiphol startende vliegtuigen hebben ter hoogte van de doorgevoerde routewijziging een zodanige hoogte (ruim boven 3.000 ft) dat effecten op de natuurgebieden (in de omgeving van) 't Gooi uitgesloten zijn.

Voorstellen tot wijziging van de route

Inspraakreactie

Er zijn een tweetal voorstellen gedaan om de routewijziging waar dit besluit betrekking op heeft bij te stellen.

Het eerste voorstel houdt in dat de afbuiging richting Frankfurt niet al bij Pampus plaatsvindt maar pas bij NYKER.

Reactie bevoegd gezag

Het verplaatsen van de splitsing op de route van PAMPUS naar NYKER betekent echter dat het capaciteitsvoordeel van de nieuwe route grotendeels teniet wordt gedaan. Om dit voordeel te bereiken dient het verkeer in oostelijke en zuidoostelijke richting naar bestemmingen dichtbij en verderweg zo snel mogelijk na vertrek gesplitst te worden. Een ander nadeel is dat de efficiencyvoordelen sterk zouden teruglopen.

Inspraakreactie

Als tweede is voorgesteld om het in zuidelijke richting opstijgende verkeer zo spoedig mogelijk na het opstijgen in zuidoostelijke richting te laten vliegen, dus niet over IVLUT te leiden.

Reactie bevoegd gezag

Dit voorstel is niet mogelijk omdat het luchtruim in zuidoost Nederland aangewezen is als militair luchtruim vanwege de ligging van militaire luchthavens en oefengebieden. De burgerluchtvaart moet hier omheen vliegen. Op dit moment is het voorstel dus niet haalbaar.

Koersen op een eindbeeld voor het luchtruim

Inspraakreactie

De Minister zou moeten aangeven welke eindsituatie hij met het luchtruim voor ogen heeft.

Reactie bevoegd gezag

Op dit moment wordt door de Ministeries van Defensie en VenW gewerkt aan een nieuw Nederlands Air Traffic Management (ATM) concept waarvan de studieresultaten eind 2010 moeten worden opgeleverd. Het betreft het ontwikkelen van de 2^e fase van het flexibel en dynamisch gebruik van het luchtruim, dat in lijn is met de principes van *enhanced flexible use of airspace* (FUA), uitgaat van een dynamische indeling en gebruik van luchtverkeersgebieden in Nederland en in lijn is met de ontwikkelingen op dit gebied vanuit FABEC. Dit voorstel is derhalve in lijn met de huidige beleidsontwikkeling.

2.6. Voorhang Tweede en Eerste Kamer

Gelijktijdig met de start van de inspraakperiode is het ontwerpbesluit aan de beide Kamers der Staten-Generaal overgelegd in een voorhangprocedure (brief van 3 maart 2010, Kamerstukken II 2009/10, 31 936, nr. 24). De grondslag voor deze procedure is gelegen in artikel 7.20 van de Wet milieubeheer en artikel 8.24 van de Wet luchtvaart. De voorhang heeft niet geleid tot een parlementaire behandeling van het ontwerp wijziging LVB.

3. De gevolgen in beeld

Voor de onderbouwing van dit besluit is een milieuraapport gemaakt. In dat rapport (Effect van wijzigen oostelijke luchtverkeerswegen, To70, februari 2010) is onderzocht wat de effecten op geluid en ruimtelijke ordening zijn. Voor de effecten op lucht en externe veiligheid was op voorhand al duidelijk dat de wijziging van de luchtverkeerswegen op die aspecten geen effect hebben. Onderstaand wordt dit toegelicht. Verder is het onderzoek beperkt tot de routewijzigingen ter hoogte van PAMPUS.

Zoals al is aangegeven in paragraaf 2.2 liggen de wijzigingen ter hoogte van IVLUT ruim buiten de voor geluid relevante geluidcontouren en wordt er ter hoogte van IVLUT gemiddeld op een hoogte gevlogen die ruim boven 6.000 ft ligt. De effecten van de wijzigingen ter hoogte van IVLUT treden dus op buiten het gebied waar significante effecten kunnen optreden en vallen daarmee buiten de scope van het onderzoek.

3.1. Geluid

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

Totaal Volume Geluid

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

Woningen en ernstig gehinderden / slaapverstoorden

	Criterion ⁵	LVB 2010	Effect t.o.v. het LVB 2010 ⁶
Woningen binnen de 58 dB(A) L _{den} -contour	12.300	12.022	0
Ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) L _{den} -contour	239.500	208.900	+66
Woningen binnen de 48 dB(A) L _{night} -contour	11.700	10.738	0
Ernstig slaapverstoorden binnen de 40 dB(A) L _{night} -contour	66.500	40.058	+9

⁵ Het gaat hier om de gelijkwaardigheidscriteria zoals vermeld in de brief van de Minister van VenW aan de Tweede Kamer van 25 mei 2007 (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 46).

⁶ Berekend met gemodelleerde routes

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

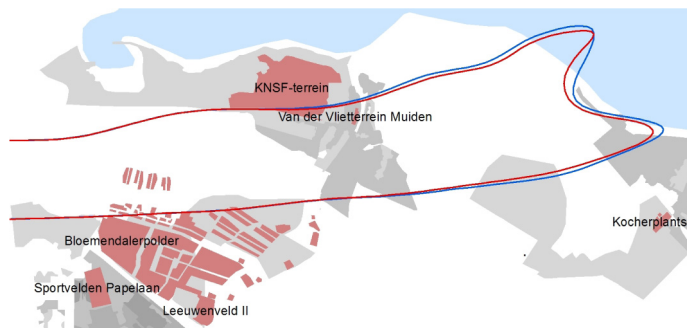
Uit de tabel 3 blijkt in de eerste plaats dat wordt voldaan aan de gelijkwaardigheidscriteria. Verder blijken de effecten van de wijziging van de luchtverkeerwegen vrijwel verwaarloosbaar. Het aantal woningen dat binnen 58 dB(A) L_{den}-contour en de 48 dB(A) L_{night}-contour ligt verandert in het geheel niet. Het aantal ernstig gehinderden en het aantal ernstig slaapverstoorden verandert wel enigszins, maar de verandering is beperkt tot minder dan 0,1% ten opzichte van de uitkomsten voor het LVB 2010.

3.2. Externe veiligheidsrisico

De wijzigingen van de luchtverkeerweg vindt plaats ver buiten de delen van de 10⁻⁵ en 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontouren die door het startende verkeer worden gedomineerd. Hierdoor zijn de 10⁻⁵ en 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontouren gelijk aan die van het planalternatief uit het milieueffectrapport (MER) «Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio voor de korte termijn (MER KT)». Ten gevolge 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 de vorige wijziging van het LVB had geen invloed op de externe veiligheid (Kamerstukken II 2008/09, 29 665, nr. 143).

Aangezien het totale risicogewicht (TRG) niet gevoelig is voor wijzigingen van luchtverkeerwegen, wijzigt het TRG niet door dit besluit.

3.3. Ruimtelijke effecten



Figuur 5. Verschil tussen de 20 Ke contour van het LVB 2010 (rood) en het onderhavige LVB (blauw).

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol bevat de ruimtelijke maatregelen op rijksniveau in verband met de luchthaven Schiphol. In dit besluit zijn de zogenaamde beperkingengebieden vastgelegd, waarbinnen beperkingen gelden ten aanzien van bestemming en gebruik van grond in verband met het externe veiligheidsrisico en de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer. De onderhavige aanpassingen van de luchtverkeerwegen zijn op enige afstand van de luchthaven Schiphol gelokaliseerd. Ten gevolge daarvan hebben de aanpassingen geen invloed op de ligging van de beperkingengebieden uit het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

Voor een eventueel effect op de ligging van het vrijwaringsgebied voor woningbouw uit de Nota Ruimte, deel 4 uit 2006¹, wordt aangesloten bij de in het advies van de Alderstafel (Kamerstukken II 2008/09 29 665, nr. 108) afgesproken evaluatie van alle beperkingengebieden, waaronder dit vrijwaringsgebied. Hiermee wordt voorkomen, indien nodig, dat het ruimtelijke beleid voor Schiphol in korte tijd frequent wordt gewijzigd. De minister van VROM voert deze evaluatie uit. Deze zal naar verwachting in 2013 worden afgerond.

3.4. Uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken

Uit de berekeningen voor het MER KT is gebleken dat het luchtverkeer, dat op een hoogte van meer dan 350 m (ongeveer 1.000 ft) vliegt, gemiddeld 0,02 – 0,04 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bijdraagt aan de concentratie op de grond. De luchtverkeerwegen worden gewijzigd op de locaties waar de vliegtuigen al ruim boven 6.000 ft vliegen. Op grond daarvan kan worden vastgesteld dat de wijziging van de luchtverkeerweg geen invloed zal hebben op de luchtkwaliteit in de leefomgeving.

3.5. Klimaatgassen

De wijziging van de luchtverkeerwegen wordt doorgevoerd in het kader van FABEC. Eén van de doelen van FABEC is het creëren van kortere routes: zo veel mogelijk in een rechte lijn vliegen van A naar B. Met de realisatie van FABEC kan op dit punt een grote efficiëncyslag worden gemaakt. Kortere routes tussen start- en landingspunt leiden niet alleen tot besparingen op brandstof en dus tot CO_2 -emissies, maar ook tot kostenbesparing. Veranderingen op dit gebied worden stapsgewijs doorgevoerd, rekeninghoudend met en/of gebruikmakend van Europese ontwikkelingen in het kader van SESAR en FABEC. Verwacht wordt met de

¹ De Nota Ruimte geeft aan dat er geen uitleglocaties mogen bijkomen binnen het aangegeven vrijwaringsgebied. Dit gebied is gebaseerd op de 20 Ke-contour uit 2004 inclusief de uitleglocatie Noordwijkerhout. Binnen het vrijwaringsgebied en bebouwd gebied (de zgn. «rode contour») blijft herstructurering en intensivering mogelijk.

realisering hiervan een reductie van de CO₂-emissie te bereiken in de orde van grootte van 5–10% per vlucht. Dit besluit levert hieraan een proportionele bijdrage.

3.6. Samenvatting effecten

De milieueffecten zijn beperkt tot een minieme stijging van het aantal ernstig gehinderden (66 – <0,1%) en het aantal ernstig slaapverstoorden (9 – <0,1%) en een daling van de emissie van CO₂. Verder treden er voor de overige milieuaspecten geen significante effecten op.

4. Milieueffectentoets en bedrijfseffectentoets

Voor besluitvorming over het LVB is een milieueffectentoets (MET) en een bedrijfseffectentoets (BET) voorgeschreven. De milieueffectentoets is door het Ministerie van VROM uitgevoerd en de bedrijfseffectentoets door de Regiegroep Regedruk. Beide toetsen zijn positief beoordeeld.

4.1 Milieueffectentoets (MET)

Voor de onderbouwing van dit besluit is uitvoering van een milieueffectentoets verplicht. In dat kader is door To70 onderzocht wat de effecten op geluid en ruimtelijke ordening zijn (Effect van wijzigen oostelijke luchtverkeerwegen, To70, februari 2010). Voor de effecten op lucht en externe veiligheid was op voorhand al duidelijk dat de wijziging van de luchtverkeerwegen op die aspecten geen effect hebben.

Energiegebruik en de mobiliteit

De wijziging van de luchtverkeerwegen heeft een positieve invloed op de emissie van koolstofdioxide, aangezien de luchtwegen korter worden en daardoor het brandstofverbruik afneemt. Verder zijn er geen effecten te verwachten op het energiegebruik. De automobilititeit zal niet veranderen, aangezien het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol niet verandert. Om dezelfde redenen zal het energieverbruik op Schiphol niet veranderen.

Verbruik en beheer van grondstofvoorraden

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

Afvalstromen, emissies naar de lucht, bodem en het oppervlaktewater

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

Fysieke ruimte

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

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

Categorieën bedrijven waarvoor het LVB gevolgen heeft

Het LVB is specifiek van toepassing op de luchthaven Schiphol. Effecten treden op voor Schiphol N.V., voor de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en voor de luchtvaartmaatschappijen die Schiphol aandoen, waarvan Air France – KLM de grootste is.

Aard en omvang van de kosten en baten van het LVB

Dit besluit maakt de routes richting Duitsland en verder korter en stelt zo de luchtvaartmaatschappijen in staat om de routes richting Duitsland en verder efficiënter te vliegen. Hierdoor dalen de brandstofkosten (en de CO₂-emissie) en ontstaat er tevens meer capaciteit in het luchtruim.

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

De LVB-wijziging werkt kostenbesparend waardoor de draagkracht van het betrokken bedrijfsleven in elk geval niet negatief wordt beïnvloed.

Regelgeving in de meest relevante concurrerende landen en concurrentiepositie

De luchtvaart opereert in een internationale markt. De wijziging van de luchtverkeerswegen is onderdeel van een Europees project met als doel het luchtruim efficiënter te gebruiken, de brandstofkosten te reduceren en minder CO₂ te emitteren. De meest relevante concurrerende landen werken dus samen aan dit project. Duitsland heeft inmiddels al de benodigde stappen gezet om de luchtruimwijziging door te voeren.

Gevolgen voor de marktwerking

Ten opzichte van het LVB 2010 zijn er geen gevolgen voor de marktwerking te verwachten anders dan het kosten reducerende effect en daarvan afgeleid een positief effect op de vraag naar vlieggreizen.

Sociaal-economische effecten

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

Administratieve lasten

De voorgenomen regelgeving bevat geen informatieverplichtingen en heeft derhalve geen administratieve lasten voor burgers of bedrijven tot gevolg.

Artikelsgewijze toelichting

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

Artikel I

Een aantal luchtverkeerwegen behorende bij de uitvliegroutes voor startend verkeer worden gewijzigd om het luchtverkeer richting Duitsland en verder oostwaarts efficiënter te kunnen afwickelen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings