

## 125

### **Besluit van 22 februari 2010 tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met wijziging van een aantal uitvliegroutes vanaf de Schiphol-Oostbaan, de Polderbaan, de Kaagbaan en de Buitenveldertbaan**

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 9 december 2009, nr. CEND/HDJZ-2009/1359 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 21 januari 2010, nr. W09.09.0528/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 18 februari 2010, nr. CEND/HDJZ-2010/118 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:

A

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

B

Artikel 3.2.2, eerste lid, komt te luiden:

1. De exploitant van de luchthaven draagt er zorg voor dat, met ingang van de in onderdeel a tot en met d bedoelde data, het daarbij bepaalde aantal afhandelingsplaatsen op de pieren, bedoeld in bijlage 4 bij dit

besluit, is voorzien van een vaste stroomaansluiting en van een voorziening voor preconditioned air, beide van voldoende kwaliteit, ter vervanging van de in het vliegtuig aanwezige Auxiliary Power Unit:

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

C

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

D

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

E

De bij dit besluit behorende bijlage 4 is de bijlage die behoort bij artikel 3.2.2, eerste lid, zoals voorzien in artikel I, onderdeel B, van dit besluit.

## ARTIKEL II

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.

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.

's-Gravenhage, 22 februari 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 *vijfentwintigste* maart 2010

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

## **Bijlagen**

Bijlage 1 Luchtverkeerwegen

Bijlage 2 Handhavingspunten etmaalperiode

Bijlage 3 Handhavingspunten periode van 23.00 tot 7.00 uur

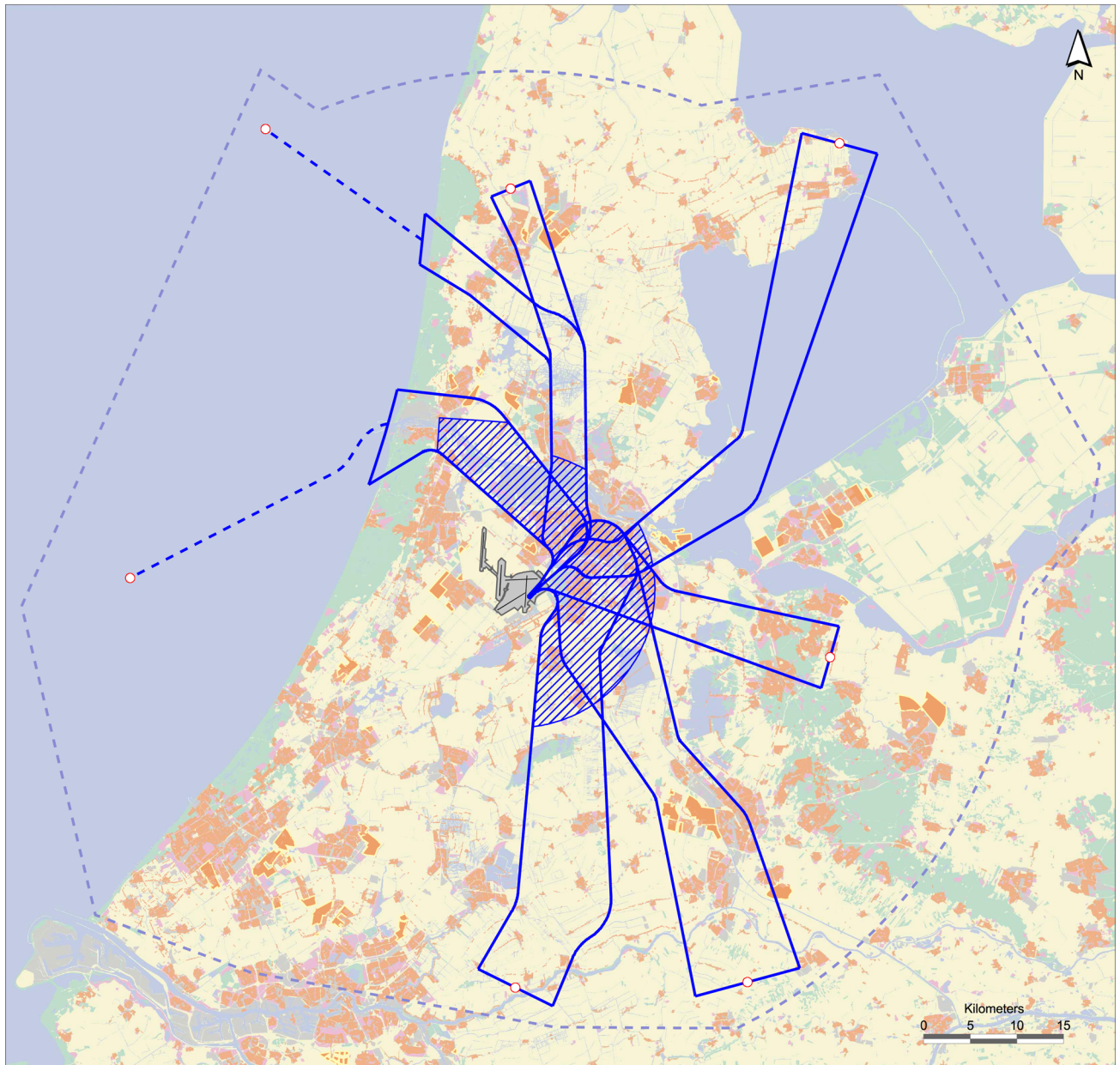
Bijlage 4 Locaties van de afhandelingsplaatsen met vaste stroom en preconditioned air

Luchtverkeerwegen

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

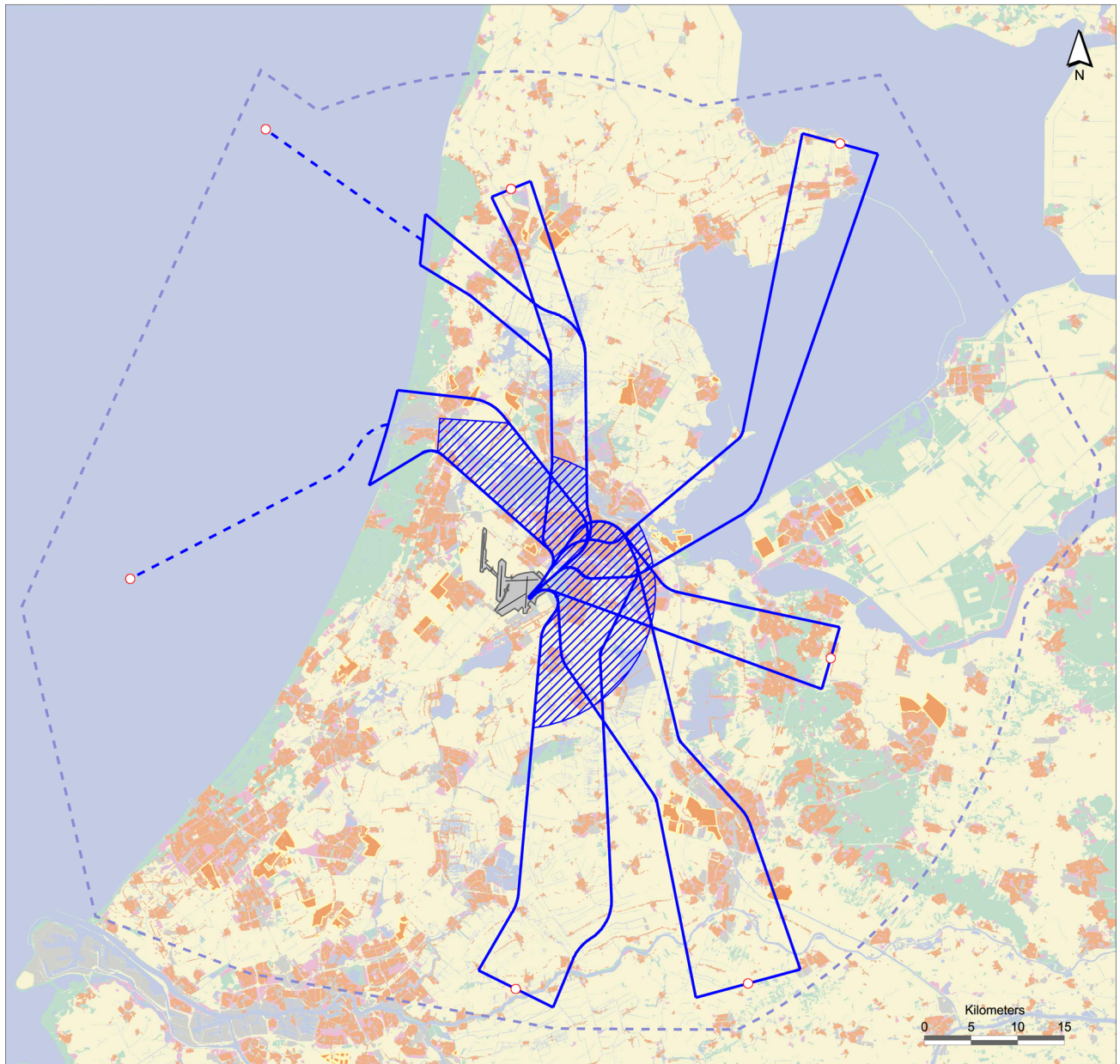
Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Bijlage 1 kaart 03/21



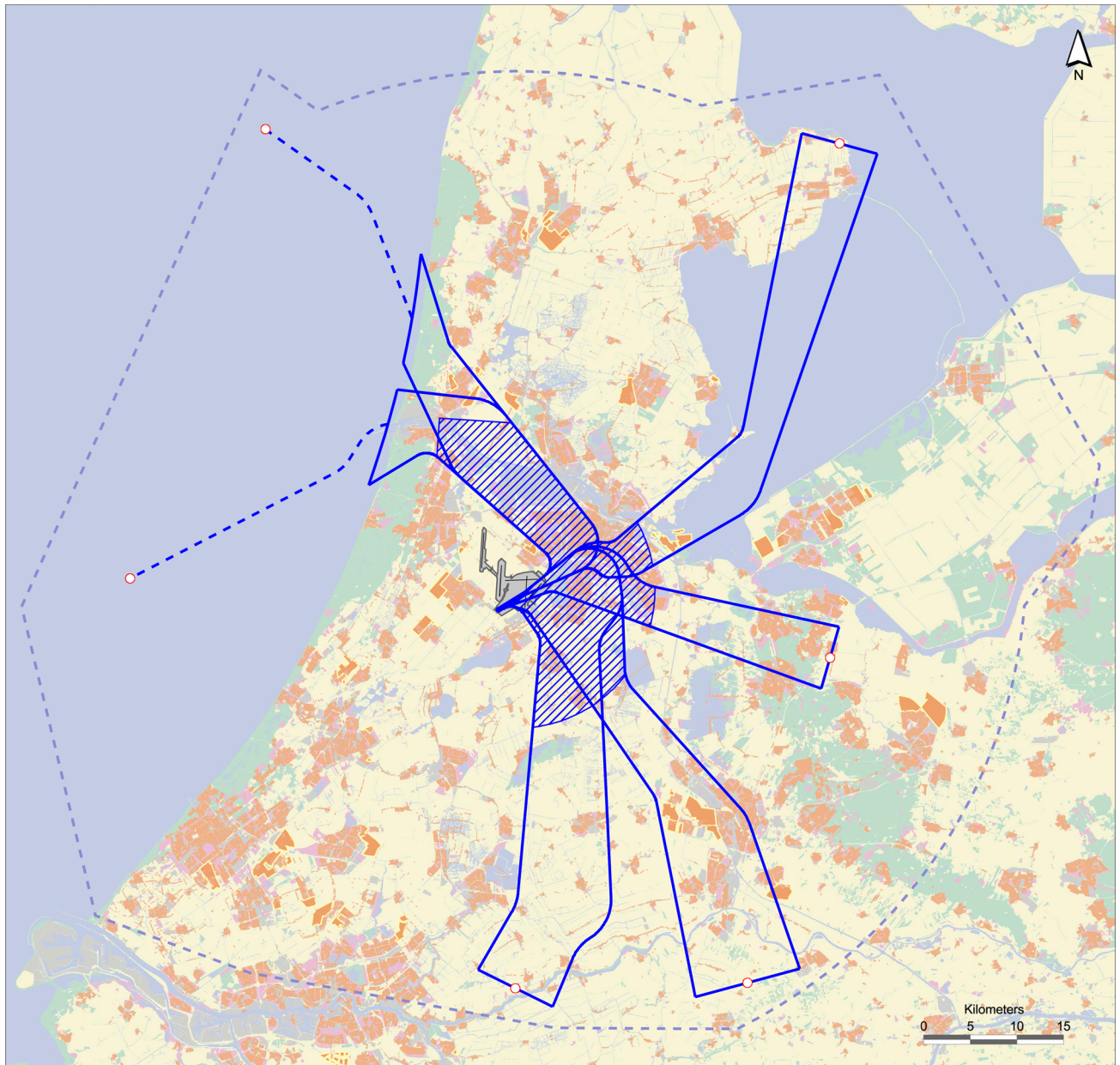
 Banenstelsel	 Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan olopend met een stijging van 3.3%
 Begrenzing Luchthavengebied	 Hoogte 1500 voet
 Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)	 TMA exit points
 Vinex2001 (bron: RPD)	 Begrenzing TMA Schiphol (TMA1 en TMA3)

2009



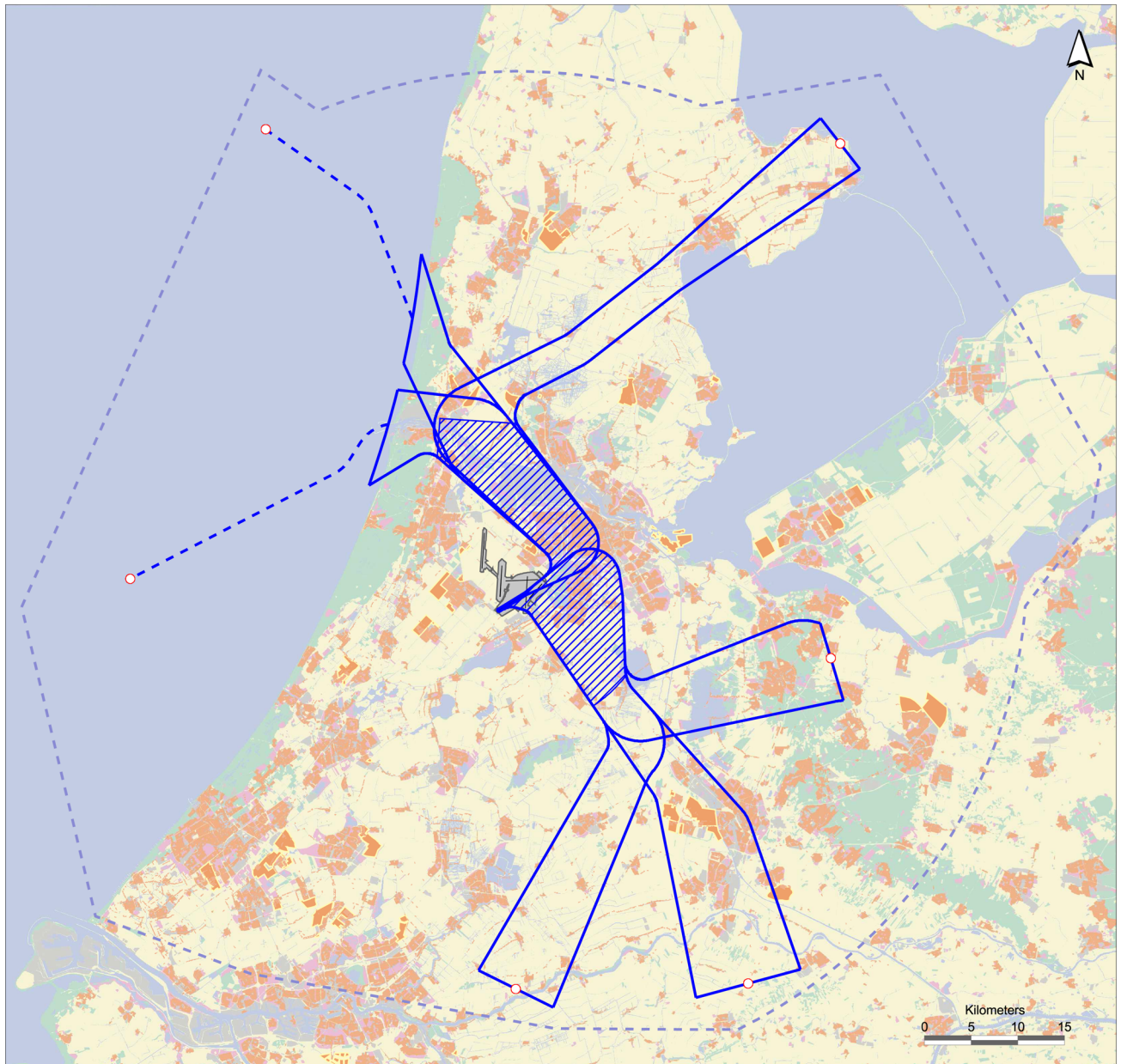
 Banenstelsel	 Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan oplopend met een stijging van 3.3%
 Begrenzing Luchthavengebied	 Hoogte 1500 voet
 Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)	 TMA exit points
 Vinex2001 (bron: RPD)	 Begrenzing TMA Schiphol (TMA1 en TMA3)

2009



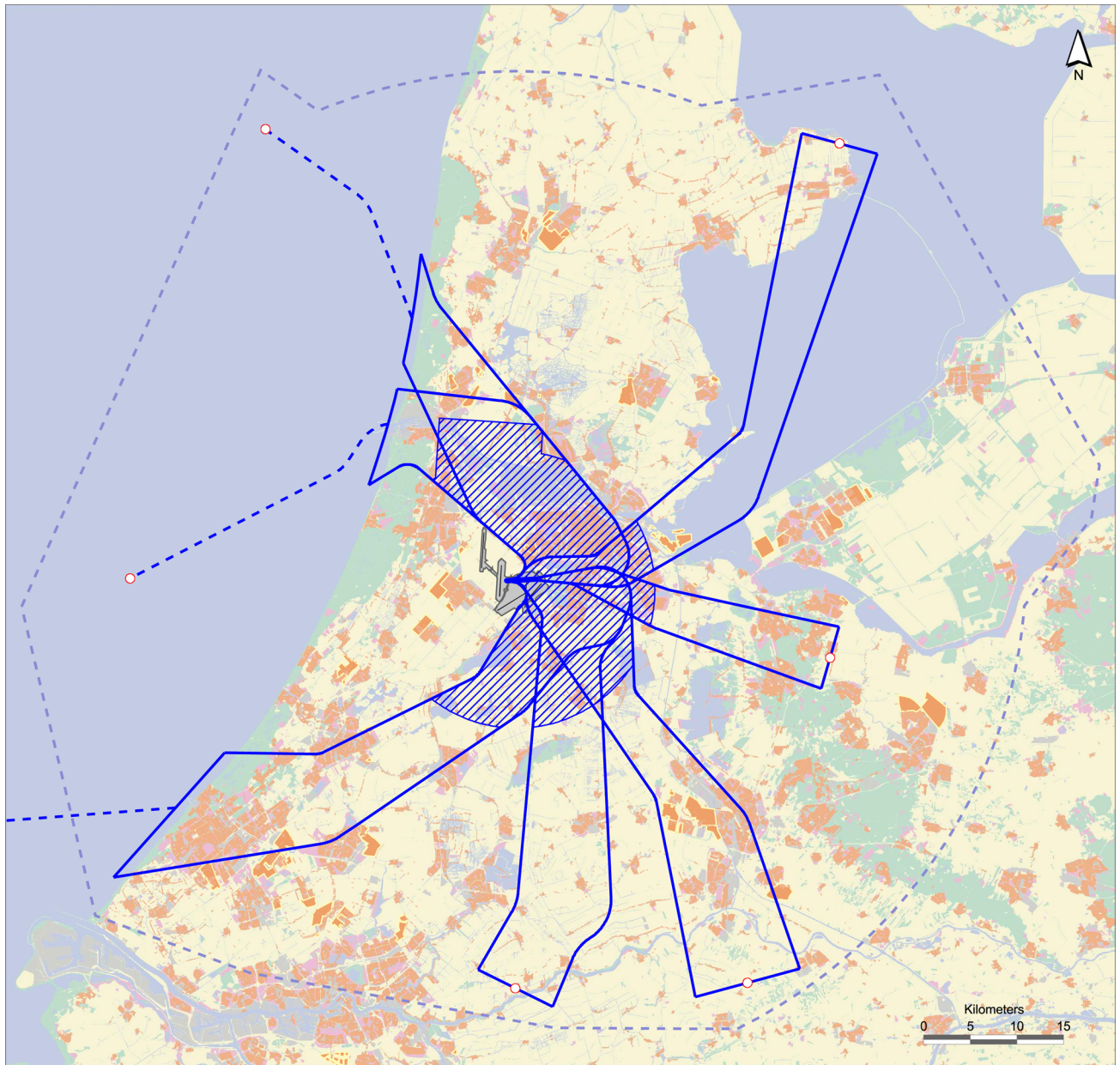
 Banenstelsel	 Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan oplopend met een stijging van 3.3%
 Begrenzing Luchthavengebied	 Hoogte 1500 voet
 Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)	 TMA exit points
 Vinex2001 (bron: RPD)	 Begrenzing TMA Schiphol (TMA1 en TMA3)

2009



 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)

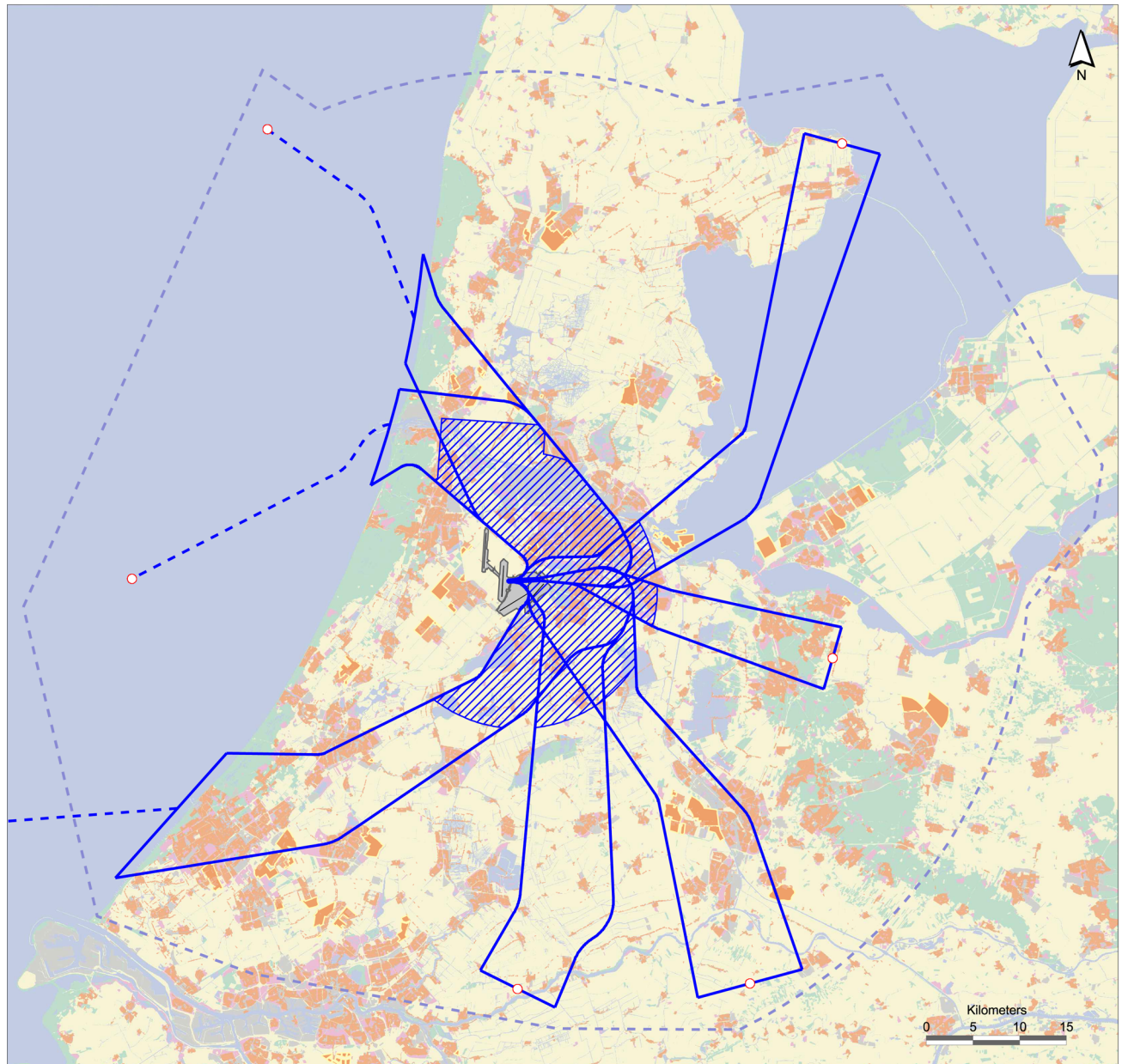
2009



	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)

2009





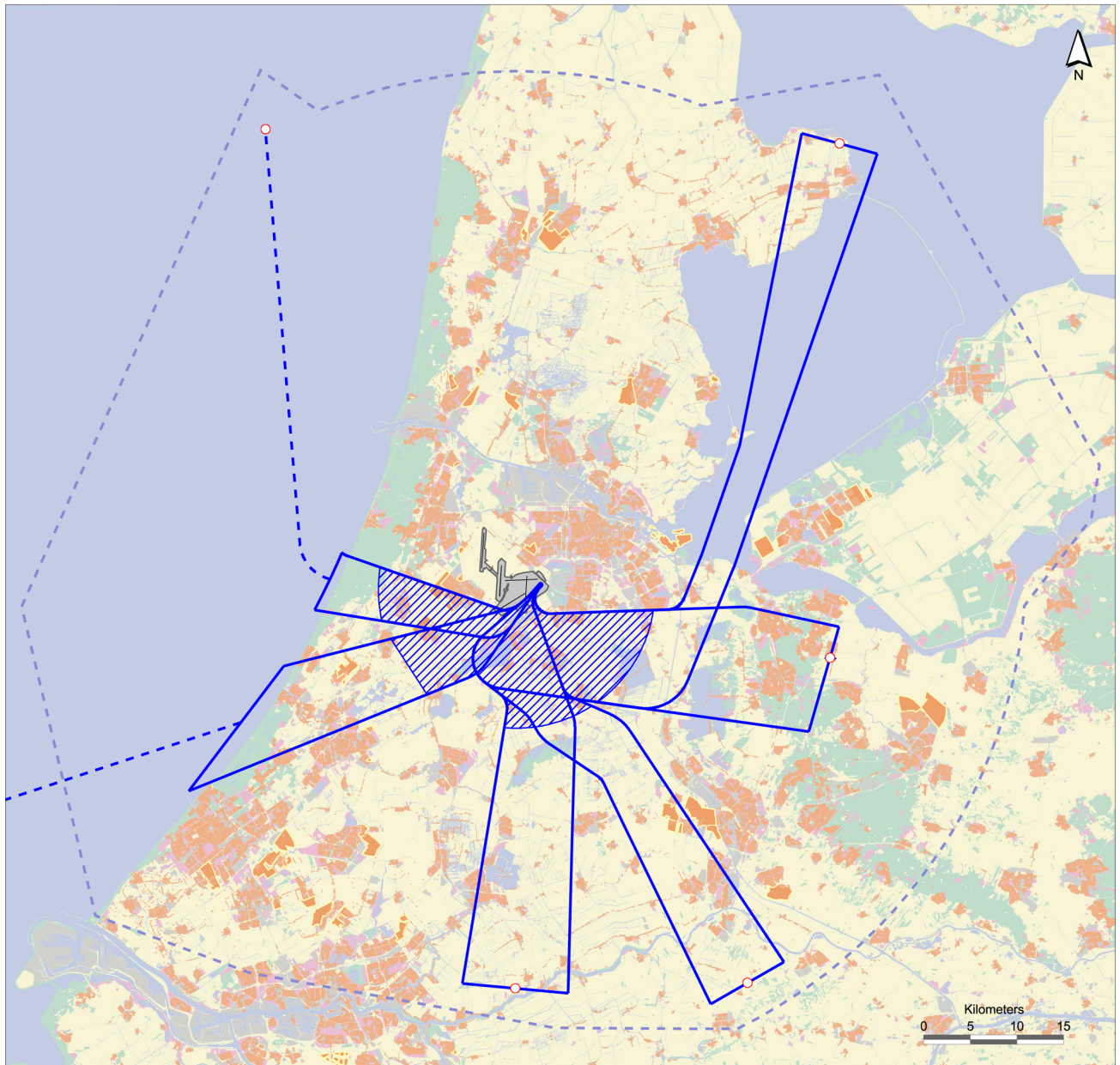
	Banenstelsel		Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan oplopend met een stijging van 3.3%
	Begrenzing Luchthavengebied		Hoogte 1500 voet
	Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)		TMA exit points
	Vinex2001 (bron: RPD)		Begrenzing TMA Schiphol (TMA1 en TMA3)

2009

Luchtverkeerswegen

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

Bijlage 1 kaart 13/21



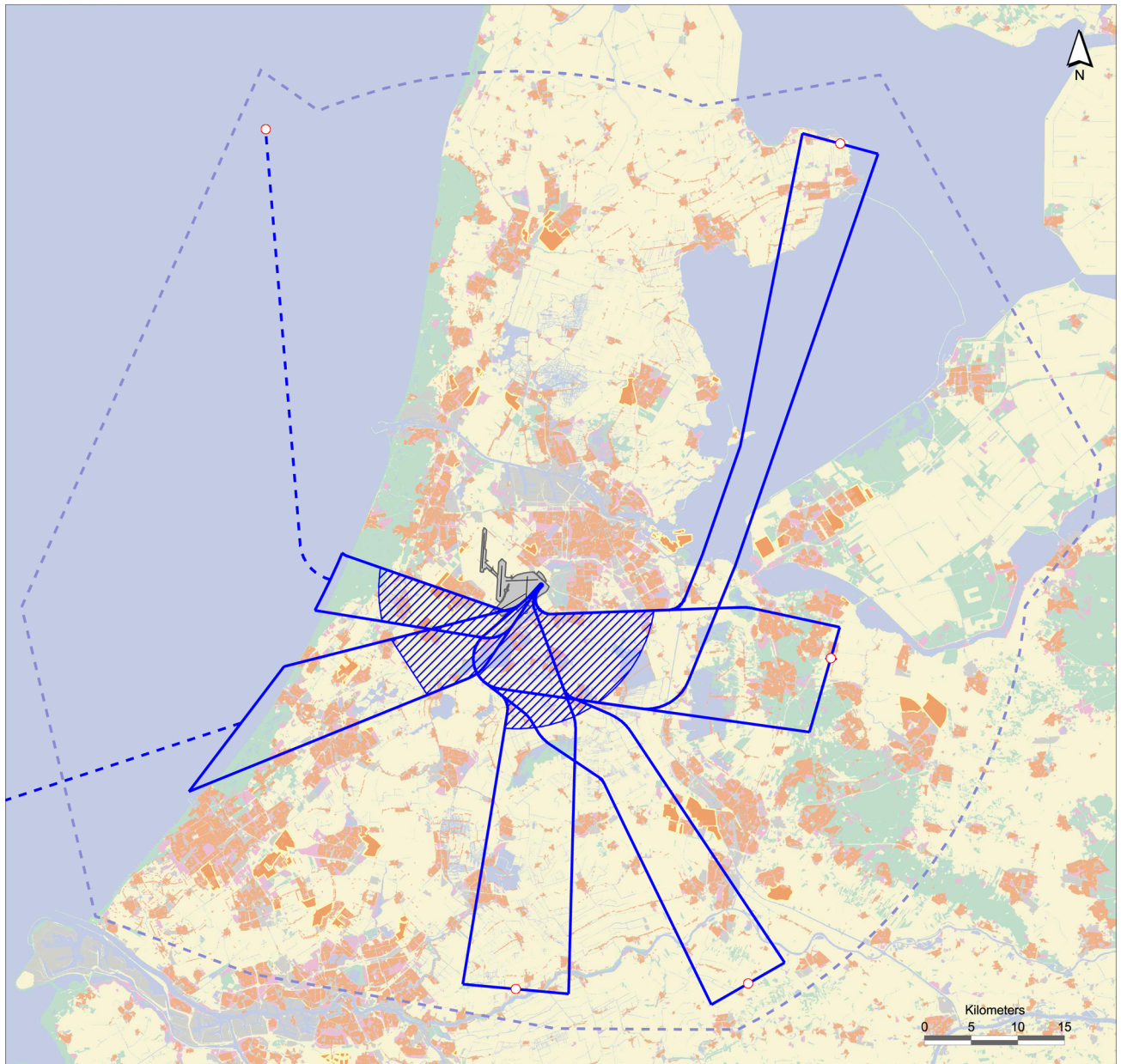
	Banenstelsel		Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan oplopend met een stijging van 3.3%
	Begrenzing Luchthavengebied		Hoogte 1500 voet
	Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)		TMA exit points
	Vinex2001 (bron: RPD)		Begrenzing TMA Schiphol (TMA1 en TMA3)

2009

Luchtverkeerswegen

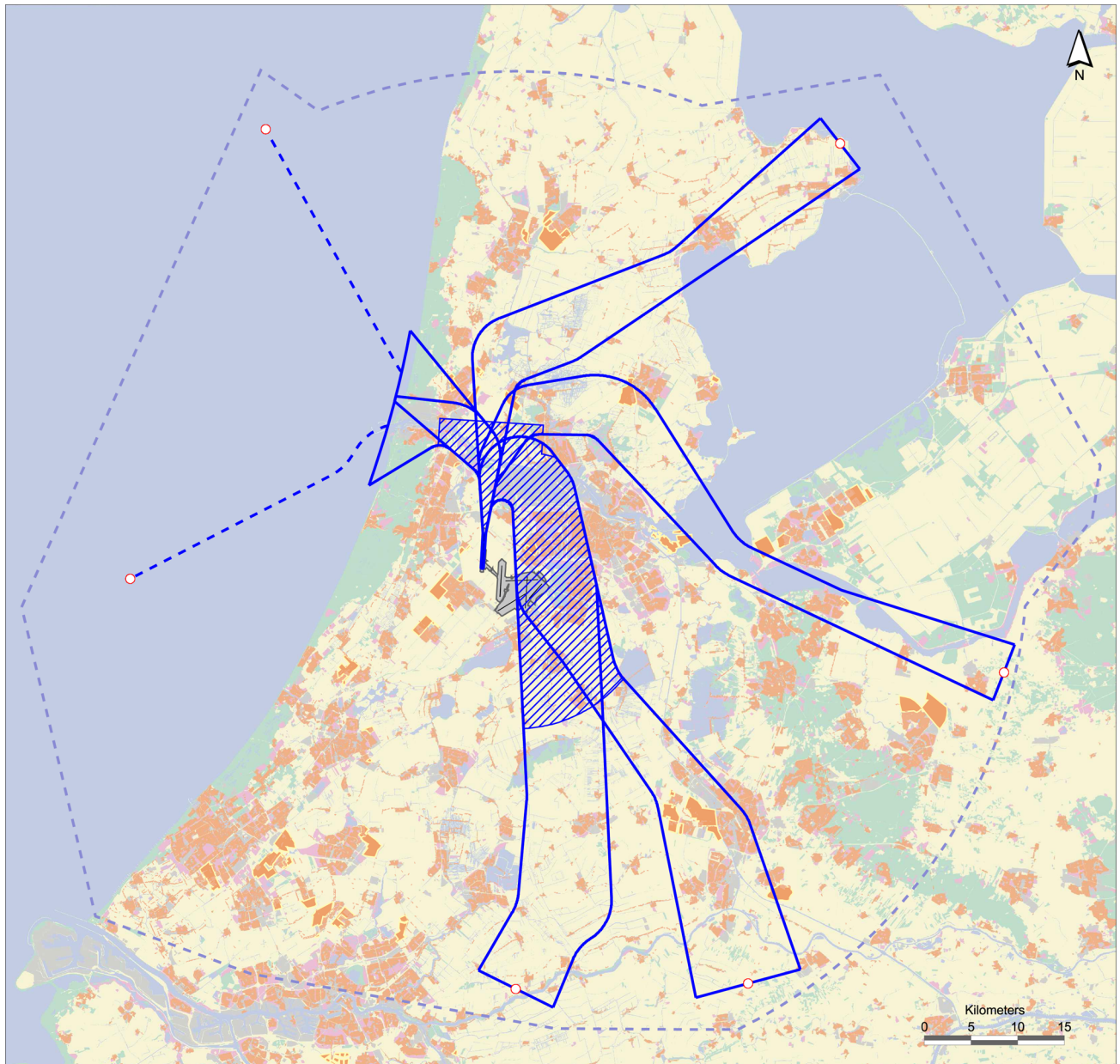
Vertrekkend verkeer baan 22 (periode van 23.00 tot 06.00 uur)

Bijlage 1 kaart 14/21



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

2009



 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)

2009

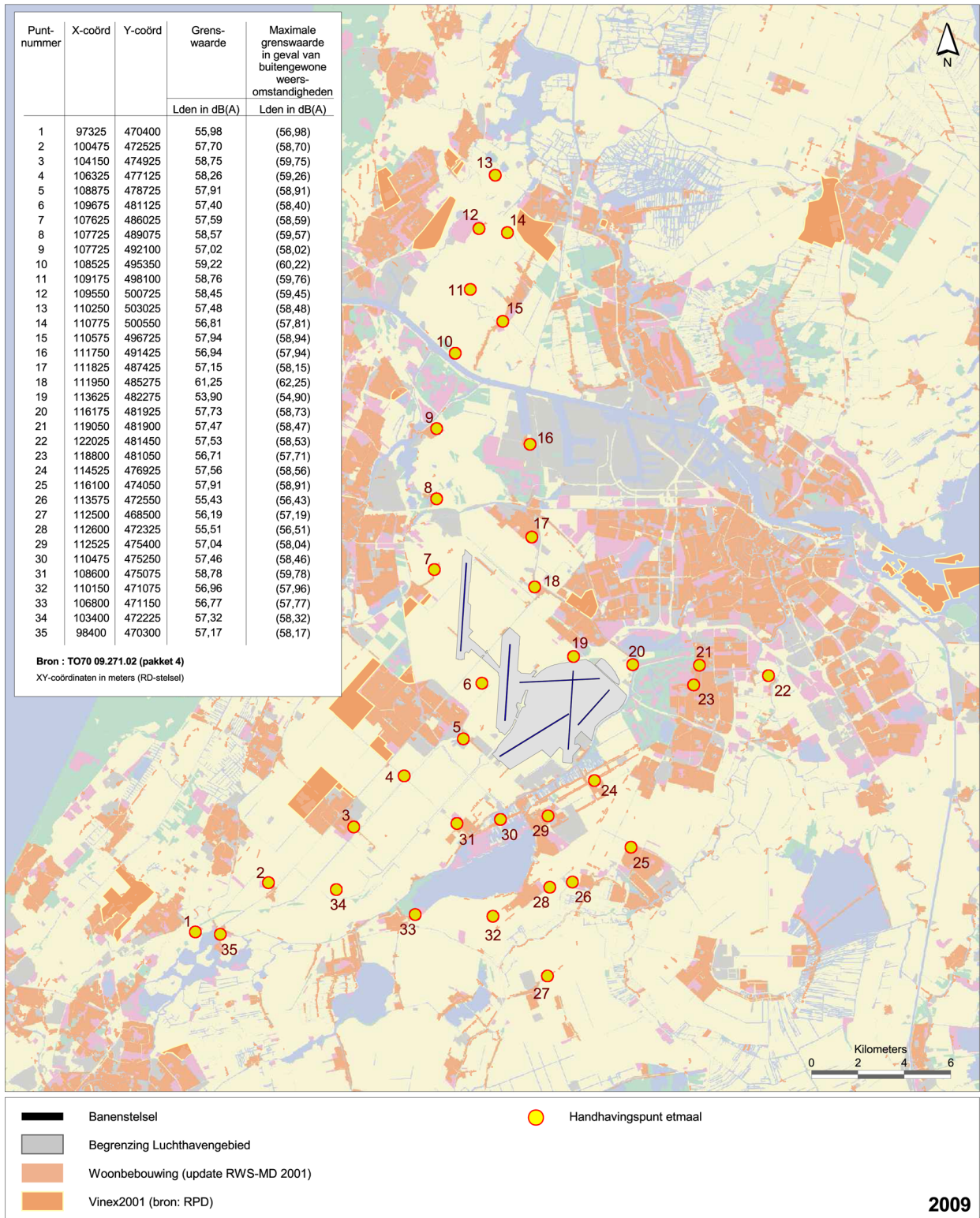
## Bijlage 2 Handhavingspunten etmaalperiode

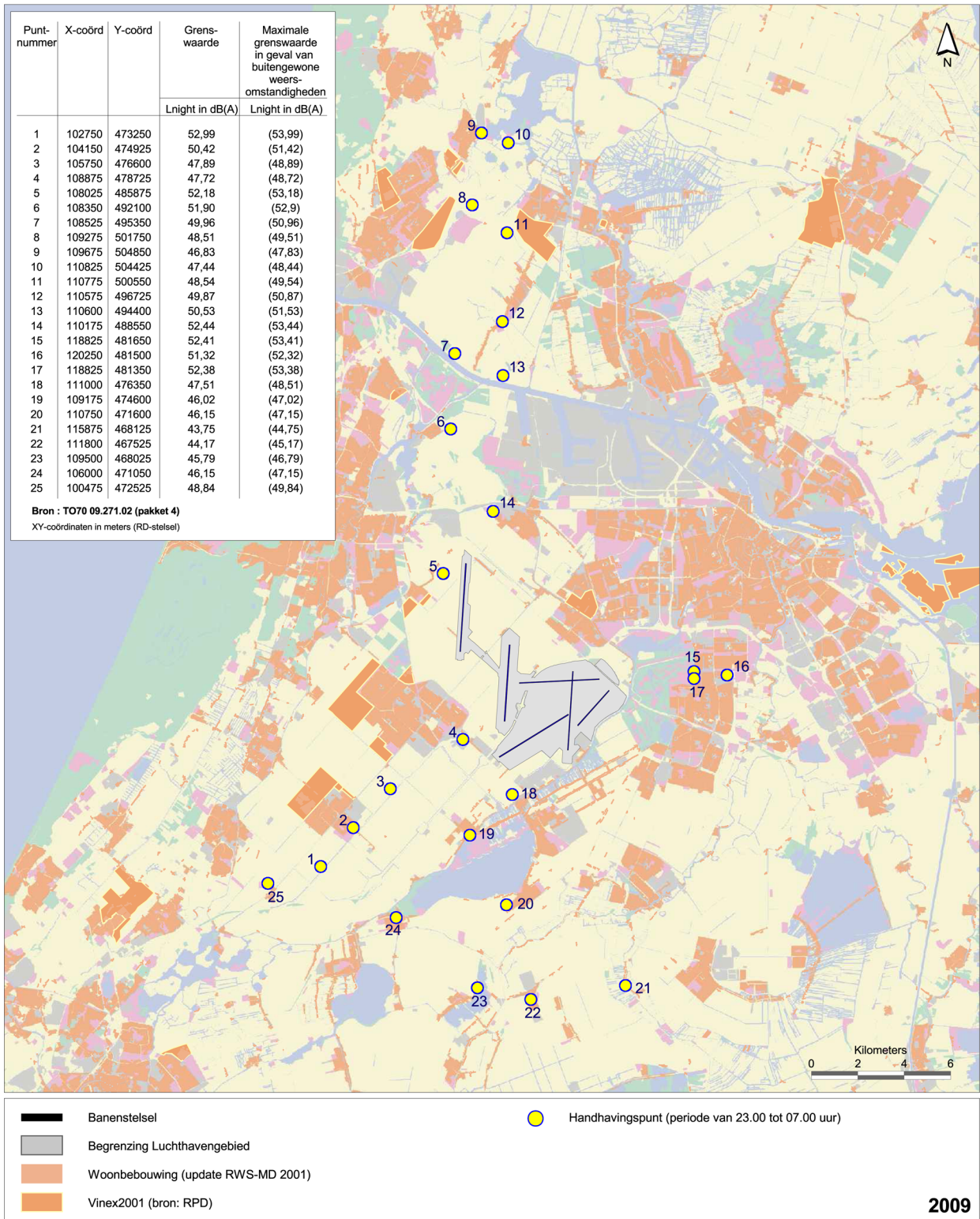
ontwerp wijziging

Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Bijlage 2

### Handhavingspunten etmaal





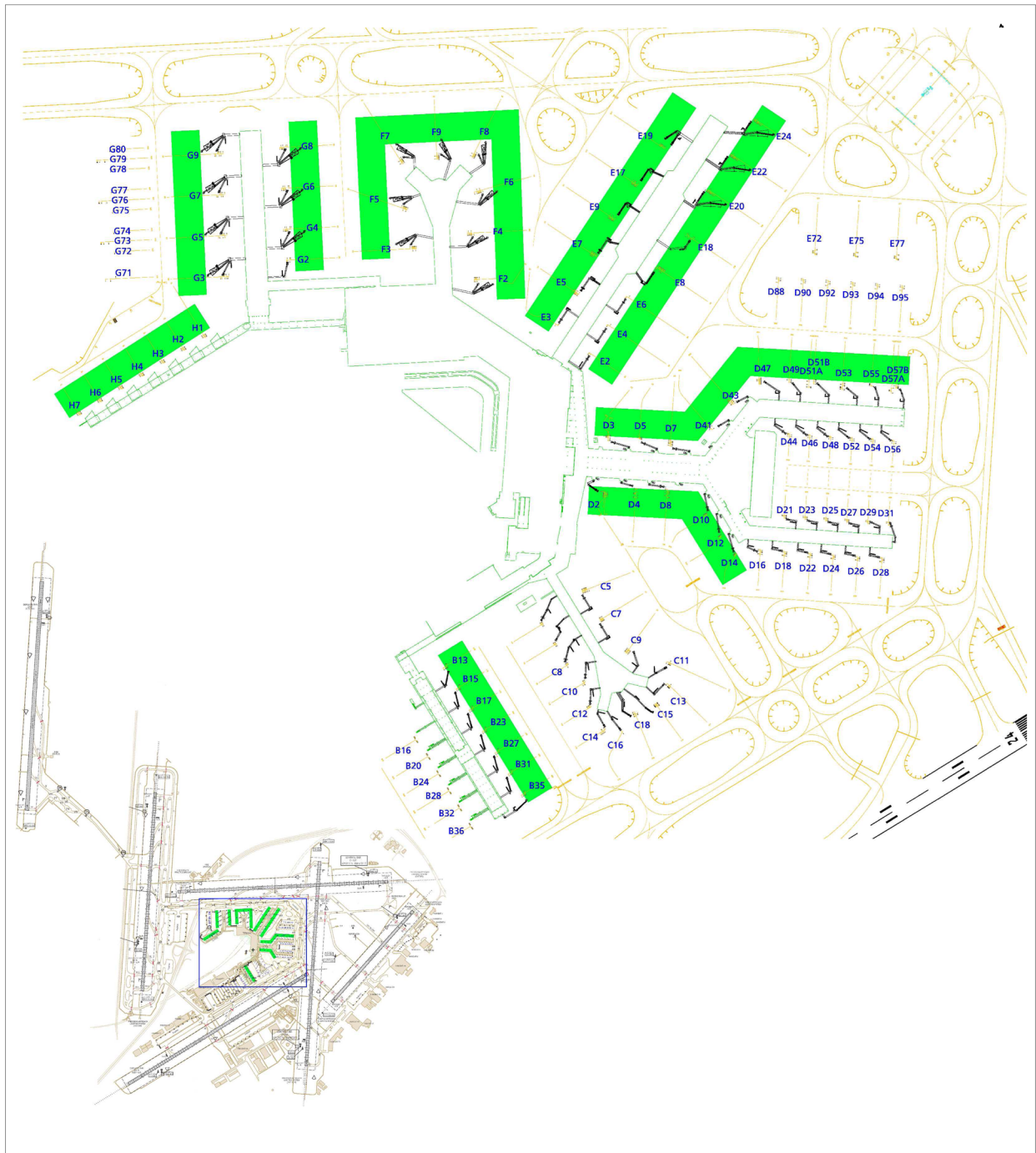
# Bijlage 4 Locaties van de afhandelingsplaatsen met vaste stroom en preconditioned air

ontwerp wijziging

Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Bijlage 4

Locaties van de afhandelingsplaatsen die worden voorzien van vaste stroom en preconditioned air.



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

2009

## **NOTA VAN TOELICHTING**

### **Algemeen deel**

#### **1. Inleiding**

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

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

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

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

Dit besluit maakt verder de temporisering mogelijk van de aanleg van vaste stroom en preconditioned air. Deze aanleg dient ter verbetering van de luchtkwaliteit op en rond Schiphol.

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

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

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



## 2.1. Wet luchtvaart

Artikel 8.23a van de Wet luchtvaart biedt de grondslag om experimenten te kunnen uitvoeren. Doel van deze experimenteermogelijkheid is om maatregelen die een gunstig effect kunnen hebben op de hinderbeleving door omwonenden rond Schiphol eerst in de praktijk uit te testen voordat deze in regelgeving worden vastgelegd. De essentie van dit wetsartikel is dat, onder een aantal randvoorwaarden, tijdelijk kan worden afgeweken van een aantal in het LVB gestelde voorschriften. Zo'n afwijking kan bestaan uit:

- a. het verlenen van vrijstelling van een regel in het luchthavenverkeerbesluit voorzover deze de luchtverkeerswegen of het gebruik van het luchtruim en de beschikbaarheid van de banen betreft, of
- b. het vervangen van een in het luchthavenverkeerbesluit vastgelegde grenswaarde voor de geluidbelasting in een bepaald punt door een andere grenswaarde.

Wanneer uit een experiment blijkt dat een maatregel effectief is, kan besloten worden de betreffende maatregel definitief in te voeren en de regelgeving, i.c. het LVB, daartoe te wijzigen.

## 2.2 «Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio» korte termijn

### 2.2.1 Het LVB 2008

In april 2007 is de milieueffectrapportage (m.e.r.)-procedure «Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio» van start gegaan met het uitbrengen van de startnotitie door de initiatiefnemers Schiphol Group en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Dit was de start voor het besluitvormingstraject om de verdere ontwikkeling van Schiphol en de regio mogelijk te maken. Binnen deze procedure waren twee besluiten voorzien: één voor de korte termijn (KT) tot 2010 en één voor de middellange termijn (MLT) tot 2020. De m.e.r.-procedure voor de korte termijn is afgerond met het Milieueffectrapport voor de korte termijn (MER KT). Mede op grond van dit MER heeft de Alderstafel op 13 juni 2007 het advies over de ontwikkeling van Schiphol en de regio voor de korte termijn uitgebracht (Kamerstukken II 2006/07, 29 665 nr. 48). Het kabinetsbesluit over de korte termijn heeft onder meer geresulteerd in het LVB 2008 dat op 8 oktober 2008 in werking is getreden.

### 2.2.2 Het Convenant Hinderbeperkende maatregelen Schiphol

In het kader van het Aldersadvies is een tweetal convenanten opgesteld. Eén ervan is het Convenant Hinderbeperkende maatregelen Schiphol. Hierin zijn concrete maatregelen opgenomen om de hinder in de omgeving van Schiphol ten gevolge van de luchtvaart te verminderen.

### 2.2.3 Experimenten

Met een aantal hinderbeperkende maatregelen uit het Convenant Hinderbeperkende maatregelen Schiphol is op grond van artikel 8.23a van de Wet luchtvaart geëxperimenteerd. Om de experimenten te kunnen uitvoeren zijn ministeriële regelingen gemaakt. Het gaat om de volgende hinderbeperkende maatregelen en regelingen:

1. **Maatregel 3.** Deze maatregel betreft de Spijkerboor uitvliegroute vanaf de Kaagbaan (24) tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep en maakt gebruik van de vaste bochtstraal technologie, waardoor een vliegroute nauwkeuriger kan worden gevlogen (Regeling experiment concentreren uitvliegroute Spijkerboor, 20 november 2007 (Stcrt. 2007, 225)).

2. **Maatregel 20.** Deze maatregel houdt in dat de vertrekroutes vanaf de Kaagbaan (24) in zuidoostelijke richting worden aangepast. Doel van de routewijzigingen is om tot een meer geconcentreerd patroon van vluchtpaden te komen, dat beter om de woonkern Rijsenhout loopt (Regeling experiment microklimaat Rijsenhout, 9 maart 2008 (Stcrt. 2008, 50)).

3. **De maatregelen 4, 6, 8, 9 en 19.** Het gaat hierbij om een vijftal routewijzigingen (Regeling experiment routewijzigingen, 9 maart 2008 (Stcrt. 2008, 50)).

– **Maatregel 4.** Deze maatregel betreft de aanpassing van startroutes ter hoogte van IJmuiden. Het gaat om de startroute GORLO vanaf de Schiphol-Oostbaan (04) en de startroutes GORLO en BERGI vanaf de Kaagbaan (06) en de Buitenveldertbaan (09). De grondlijn van de nieuwe vertrekroute GORLO volgt het Noordzeekanaal. Dit vergroot de afstand van deze route ten opzichte van dicht bebouwde gebieden. Het wijzigen van de GORLO route heeft effect op de BERGI routes vanaf de Kaagbaan (06) en de Buitenveldertbaan (09). Aangezien de GORLO en BERGI routes een gemeenschappelijk segment hebben tot het draaipunt ten oosten van IJmuiden, zijn deze twee routes op het eerste stuk aan elkaar gekoppeld. Tevens heeft deze routewijziging tot doel de voorspelbaarheid van het verkeer te vergroten: de GORLO route komt nu samen te vallen met uitvliegroutes van andere banen in deze regio.

– **Maatregel 6.** Deze maatregel betreft de ANDIK routes vanaf de Schiphol-Oostbaan (04) en de Kaagbaan (06). De maatregel houdt in dat de routes zodanig zijn verlegd dat ze samenvallen met de huidige ANDIK route vanaf de Buitenveldertbaan. Hierdoor wordt de voorspelbaarheid van het vliegverkeer vergroot. De routewijziging houdt in dat de bocht naar links over het IJmeer eerder wordt gemaakt, waardoor Diemen, Duivendrecht en IJburg worden gemedend en de hinder in deze plaatsen minder wordt.

– **Maatregel 8.** Deze maatregel heeft betrekking op de startroutes ANDIK en ARNEM vanaf de Schiphol-Oostbaan (22) ter hoogte van Abcoude. De maatregel houdt in dat de routes ANDIK en ARNEM vanaf de Schiphol-Oostbaan (22) zuidelijk van Abcoude komen te lopen in plaats van over Abcoude heen.

– **Maatregel 9.** Deze maatregel betreft de uitvliegroutes BERGI en GORLO vanaf de Polderbaan (36L) ter hoogte van de IJmond. Na vertrek vanaf de Polderbaan wordt langer rechtdoor gevlogen voordat naar het westen wordt afgebogen, met als doel de hinder in Spaarndam te verminderen. Bij Beverwijk wordt de route iets naar het zuidwesten verlegd, met als doel de hinder in de grootste woonkernen van Beverwijk en Velsbroek te doen afnemen. Daarnaast worden de BERGI en GORLO routes aan elkaar gekoppeld tot het draaipunt ten oosten van IJmuiden. Dit is nodig om de voorspelbaarheid van het vliegverkeer te waarborgen.

– **Maatregel 19.** Deze maatregel houdt een wijziging in van de uitvliegroutes LEKKO en LOPIK vanaf de Polderbaan (36L) ter hoogte van Amsterdam. Het doel van deze maatregel is het verminderen van de geluidbelasting in Amsterdam en Amstelveen door de vertrekroutes vanaf de Polderbaan te optimaliseren.

In de genoemde regelingen zijn aangepaste grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten vastgelegd die voor de duur van het experiment de grenswaarden van het vigerende LVB vervangen. Daarnaast is vrijstelling gegeven van de artikelen 3.1.1, eerste lid en 3.1.3, eerste lid van het LVB met betrekking tot een aantal luchtverkeerwegen.

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

Op 8 september 2008 is het rapport «Evaluatie experimenten, Hinderbeperkende maatregelen Schiphol» uitgebracht door het ministerie van VenW. In dit rapport zijn (de effecten van) de uitgevoerde hinderbeperkende maatregelen 3, 4, 6, 8, 9, 19 en 20 beschreven. Mede op basis van deze evaluatie heeft de CROS op 22 september 2008 over de experimenten geadviseerd. De CROS adviseerde over maatregel 3 als volgt:

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

Ten aanzien van de 5 routemaatregelen adviseerde de CROS de maatregelen 4, 6, 8 en 9 definitief in te voeren. Met betrekking tot de routemaatregel 19 was het advies deze maatregel met een jaar te verlengen voor nader onderzoek.

Over maatregel 20 adviseerde de CROS deze definitief in te voeren.

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

Ook het advies van de CROS over maatregel 3 en maatregel 19 is door de minister van VenW overgenomen. Daartoe zijn de Regelingen voor deze experimenten nogmaals verlengd, en wel tot 1 november 2009<sup>1</sup>.

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

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

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

Deze aanpassingen vergen een wijziging van de grenswaarden in de betrokken handhavingspunten, en voor wat betreft de maatregelen 4, 6, 8, 9 en 19, is ook een wijziging van de betrokken luchtverkeerwegen noodzakelijk.

### 2.3 «Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio» middellange termijn

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

In de loop van de zomer van 2008 bleek dat de ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol langzamer ging dan bij de aanvang van de m.e.r.-procedure was verondersteld. Daarnaast was het niet duidelijk in hoeverre bijvoorbeeld veranderingen in de opbouw van de markt tot een ander herkomst- en bestemmingenpatroon zouden leiden. Deze ontwikkelingen hebben geleid tot het verzoek van Schiphol en LVNL aan het bevoegd gezag om het m.e.r.-traject op te schorten. Dat verzoek is door het bevoegd gezag ingewilligd. Deze temporisering heeft tot gevolg gehad dat er geen LVB-wijziging «voor de middellange termijn» is vastgesteld.

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

In het Aldersadvies is onder andere geadviseerd over de verandering van het normen- en handhavingstelsel, conform de wens van de Tweede Kamer, geuit in het Algemeen Overleg op 6 februari 2008. In 2008 is begonnen met de verdere uitwerking van een nieuw stelsel. Het is de bedoeling om in mei 2010 een experiment te starten om het nieuwe stelsel uit te proberen. Besluitvorming (wijziging van de Wet luchtvaart en het LVB) wordt voorzien in 2012/2013.

### 2.4 Gelijkwaardige of betere bescherming

Volgens de Wet luchtvaart (artikel 8.17, zevende lid) dient elk besluit, volgend op het eerste Luchthavenverkeerbesluit, een beschermingsniveau ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging te bieden dat voor ieder van deze aspecten, gemiddeld op jaarbasis vastgesteld, per saldo *gelijkwaardig* is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit. Of sprake is van een gelijkwaardig beschermingsniveau wordt beoordeeld aan de hand van criteria die gebaseerd zijn op het totaal aantal woningen of mensen die aan een bepaalde geluidbelasting of een bepaald extern risico worden blootgesteld. Deze criteria zijn voor het eerst vastgelegd in de overgangsartikelen XI t/m XIII van de wijziging van de Wet luchtvaart (Stb. 2002, 374). Op basis van deze criteria is vastgesteld dat het beschermingsniveau van het eerste Luchthavenverkeerbesluit voldoende was. Het beschermingsniveau van dit eerste besluit is vervolgens, zoals de wet aangeeft, de maatstaf voor ieder volgend besluit.

De criteria voor externe veiligheid en geluid zijn in mei 2007 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 criteria<sup>1</sup>. Op basis van deze toets wordt vastgesteld of voldaan wordt aan de wettelijke eis om een gelijkwaardig beschermingsniveau te bieden.

Een LVB-wijziging kan een andere ruimtelijke verdeling van de geluidbelasting met zich meebrengen. Deze verandering vertaalt zich in een verandering in de grenswaarden van de handhavingpunten. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de toets aan gelijkwaardigheid en de verandering in de grenswaarden van de handhavingpunten.

## 2.5 Luchtkwaliteit

In het LVB 2008 is in art. 3.2.2 vastgelegd dat Schiphol 60% van de afhandelingsplaatsen van vliegtuigen (vliegtuigopstelplaatsen) voor 1 januari 2010 moet hebben voorzien van vaste stroom en preconditioned air. Deze maatregel is in het LVB 2008 opgenomen om de gevolgen voor de luchtkwaliteit van de toename van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol te compenseren (het LVB 2008 maakt een verdere ontwikkeling van Schiphol mogelijk, uitgaande van 480.000 vliegtuigbewegingen per jaar in 2010). Echter, sinds de inwerkingtreding van het LVB 2008 hebben zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan. De economie is in een recessie beland. De verwachte groei van Schiphol stagneert en is omgeslagen in een krimp. Verwacht wordt dat het aantal van 480.000 vliegtuigbewegingen per jaar de komende jaren niet zal worden gehaald en zeker niet in 2010, het jaar met ingang waarvan de maatregel moet zijn uitgevoerd op grond van het LVB 2008. Recente inzichten geven aan dat het aantal vliegtuigbewegingen in 2009 zal uitkomen op ten hoogste 400.000. Ook voor 2010 wordt uitgegaan van 400.000 vliegtuigbewegingen per jaar.

Schiphol heeft het bevoegd gezag op 29 april 2009 schriftelijk verzocht om het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol aan te passen teneinde een andere, efficiëntere invulling mogelijk te maken van de maatregelen die zijn vastgelegd in art. 3.2.2 van het LVB.

<sup>1</sup> Regeling houdende wijziging van de Regeling experiment concentreren uitvlieg-route Spijkerboor, de Regeling experiment verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures, de Regeling experiment microklimaat Rijsenhout en de Regeling experiment routewijzigingen met als doel verlenging van de experimenten, 5 november 2008 (Stcrt. 2008, 223).

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

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

In overleg met de luchthaven Schiphol is de maatregel op een alternatieve, efficiëntere manier ingevuld en in dit besluit opgenomen.

## *2.6 Milieueffectrapportage, inspraak, adviezen en voorhang van het besluit*

### 2.6.1 De m.e.r.-procedure

Om de experimenten definitief te kunnen invoeren, is wijziging van enkele luchtverkeerswegen en de grenswaarden van de handhavingspunten voor geluid in het LVB noodzakelijk. Deze wijziging is m.e.r.-plichtig (zie hiervoor het Besluit m.e.r., bijlage C, categorie 6.2). De wijziging van artikel 3.2.2 is niet m.e.r.-plichtig.

De m.e.r.-procedure is gevolgd gebruik makend van art. 7.16 Wm. Dit artikel bepaalt dat de artikelen 7.12 tot en met 7.15 geen toepassing vinden indien degene die het milieueffectrapport zou moeten maken, reeds beschikt over een milieueffectrapport, opgesteld overeenkomstig het bij of krachtens het bepaalde in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in dat milieueffectrapport als alternatief de activiteit is beschreven, waarop het besluit betrekking heeft, bij de voorbereiding waarvan het milieueffectrapport moet worden gemaakt. Het MER waarover «reeds wordt beschikt» is het MER KT. Dat wordt in deze procedure als basis gebruikt. Het MER KT beschrijft de voorgenomen activiteit voor het grootste deel (planalternatief met 480.000 vliegtuigbewegingen per jaar).

In de startnotitie voor dit MER KT (zie paragraaf 2.1) is al duidelijk aangegeven hinderbeperking één van de doelstellingen van de initiatiefnemers is:

*De doelen van de initiatiefnemers zijn:*

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

In paragraaf 3.3 van de Startnotitie wordt ingegaan op de te onderzoeken hinderbeperkende maatregelen. Genoemd worden het

«Verschuiven van startroutes zodanig dat het startend verkeer minder over woonkernen en over natuur- en recreatiegebieden vliegt» en

«Nauwkeuriger vliegen van startroutes door gebruik te maken van geavanceerde apparatuur in het vliegtuig».

Om de effecten van de hinderbeperkende maatregelen te beschrijven is op het MER KT een aanvulling gemaakt. De in m.e.r.-termen voorgenomen activiteit van dit aanvullende MER is de wijziging van een aantal luchtverkeerwegen van het planalternatief uit het MER KT. In dit aanvullende MER Hinderbeperkende maatregelen Schiphol voor de korte termijn (HBM KT) worden dus de effecten beschreven van de te wijzigen luchtverkeerwegen ten opzichte van het planalternatief, waarop het LVB 2008 en de daarin opgenomen vigerende grenswaarden van de handhavingpunten voor geluid zijn gebaseerd. Daarnaast zijn ook de effecten beschreven van de aanpassing van de startroutes die niet gepaard gaan met een wijziging van luchtverkeerwegen (het gaat hier om de effecten van de maatregelen 3 en 20).

De richtlijnen voor het MER KT zijn ook uitgangspunt geweest voor het MER HBM KT.

#### 2.6.2 Toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r.

Op 6 november 2009 heeft de Commissie voor de m.e.r. een positief toetsingsadvies uitgebracht over het aanvullende MER Hinderbeperkende maatregelen Schiphol voor de korte termijn. De Commissie stelt in haar advies vast dat er geen essentiële tekortkomingen in het MER zijn. Het advies van de Commissie geeft aan dat de milieu-informatie in het MER voldoende is om het milieubelang op een volwaardige wijze bij de besluitvorming over het LVB te betrekken.

#### 2.6.3 Inspraak op het MER en het ontwerpbesluit

Van 3 september tot en met 14 oktober 2009 heeft de Ontwerp Wijziging LVB Schiphol en het MER HBM KT ter visie gelegen. In deze inspraakperiode zijn in totaal 177 reacties ontvangen, waarvan 63 unieke. De overige zijn reacties die qua inhoud hetzelfde zijn, maar door verschillende personen zijn ingebracht.

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

### **Maatregel 3: Spykerboor uitvliegroute**

#### *Inspraakreactie*

Door de introductie van de vaste bochtstraal tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep is de hinder in de wijk Floriande in Hoofddorp en het dorp Zwaanshoek toegenomen. De insprekers vragen of de uitvliegroute zo kan worden gewijzigd, dat de genoemde wijken worden ontzien.

#### *Reactie bevoegd gezag*

De ministers van VenW en van VROM hebben besloten het advies van CROS van juli 2009 over te nemen en maatregel 3 (CROS pilot 3b) definitief in te voeren. De CROS heeft daarnaast in haar advies aan de uitvoerende partijen gevraagd om voor de Spykerboor-route zo snel mogelijk een veilige en vliegbare route te ontwerpen met een ruimere vaste bochtstraal, waarbij het grondpad van de route Floriande zoveel mogelijk ontziet. De besluitvorming hierover vindt plaats aan de Alders-tafel. Het is de verwachting dat in 2010 een experiment zal worden gestart om de nieuwe route uit te proberen.

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

*Inspraakreactie*

De milieu- en veiligheidsonderzoeken zijn niet goed uitgevoerd.

*Reactie bevoegd gezag*

In het kader van de wijziging van de luchtverkeerwegen is een MER opgesteld waarin alle relevante milieueffecten zijn beschreven. De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft dit MER getoetst en geconcludeerd dat het MER geen essentiële tekortkomingen heeft. Het MER bevat dus voldoende informatie om het milieubelang mee te wegen bij de besluitvorming over het LVB.

*Inspraakreactie*

Er staat geen handhavingspunt in Floriande. Is het wel mogelijk om de geluideffecten goed vast te stellen?

*Reactie bevoegd gezag*

De geluidbelasting in de verschillende gebieden is bepaald conform de wettelijk voorgeschreven systematiek. De ligging en het aantal handhavingspunten spelen bij de berekening van de geluideffecten geen rol. Ook zonder handhavingspunt in Floriande kan de geluidbelasting op een adequate manier worden bepaald.

*Inspraakreactie*

Wordt een andere meet- en rekenmethodiek overwogen?

*Reactie bevoegd gezag*

In het kabinetsstandpunt Schiphol van april 2006 is aangegeven dat het kabinet de huidige modellen voor de berekening van de geluidbelasting wil verbeteren en valideren met geluidsmetingen. Daarbij zullen de Europese ontwikkelingen op dit gebied worden meegenomen. Verwacht wordt dat een op Europees niveau vastgestelde rekenmethode niet eerder dan met ingang van 2012 beschikbaar zal zijn. Aangezien wijziging van de rekensystematiek omvangrijke gevolgen heeft, is het niet gewenst om, daarop vooruitlopend, een tussentijdse wijziging van het model door te voeren.

*Inspraakreactie*

Sommige insprekers maken bezwaar tegen de verhoging van de grenswaarde in bepaalde handhavingspunten.

*Reactie bevoegd gezag*

De geluidruimte van Schiphol wordt bepaald door de zogenaamde gelijkwaardigheidscriteria. Deze zijn vastgelegd in de brief van de minister van VenW aan de Tweede Kamer van 25 mei 2007 (zie hiervoor paragraaf 2.4). Zolang aan deze criteria wordt voldaan kan Schiphol verzoeken de grenswaarden van de handhavingspunten te wijzigen.

Daarnaast is het effect van maatregel 3 dat er minder ernstig gehinderden zijn. Dit effect is doorslaggevend geweest bij het besluit maatregel 3 definitief in te voeren.

**Maatregel 9: Uitvliegroutes BERGI en GORLO ter hoogte van de IJmond**

*Inspraakreactie*

De aangepaste uitvliegroutes lopen nog steeds over woonkernen. Deze moeten dan ook worden verlegd.

*Reactie bevoegd gezag*

De aangepaste uitvliegroutes zijn tot stand gekomen na een zorgvuldig doorlopen proces. Daarbij zijn alle relevante aspecten betrokken. Dit heeft



geleid tot routes die veilig zijn en de hinder voor de bewoners beperken. Het bevoegd gezag is zich ervan bewust dat niet alle hinder is op te lossen, maar is wel van oordeel dat er binnen de mogelijkheden een goed resultaat is geboekt. De uiteindelijke afweging door de CROS is samen met alle betrokken partijen gemaakt met als resultaat dat positief is geadviseerd over maatregel 9.

### **Maatregel 19: Uitvliegroutes LEKKO en LOPIK vanaf de polderbaan**

#### *Inspraakreactie*

Maatregel 19 leidt tot meer geluidsoverlast in Amsterdam Nieuw West (Osdorp / De Aker, Geuzenveld en Nieuw Sloten), in Amstelveen-Zuid en in Badhoevedorp.

#### *Reactie bevoegd gezag*

De uitvliegroute vanaf de Polderbaan voor vluchten naar het zuiden is naar het westen verschoven. Daardoor ondervinden veel bewoners minder hinder, maar neemt de hinder voor sommigen toe. Per saldo leidt deze maatregel tot een aanzienlijke afname van het aantal ernstig gehinderden, op grond waarvan besloten is de uitvliegroute te wijzigen.

### **Maatregel 20: Microklimaat Rijsenhout**

#### *Inspraakreactie*

Er is een toename van de geluidshinder ontstaan in Burgerveen en Leimuider.

#### *Reactie bevoegd gezag*

Door de aanpassing van de vliegroute is het mogelijk dat er in Burgerveen of Leimuider sprake is van meer hinder. De vliegroute is immers dicht bij Burgerveen en Leimuider gelegd. Uit het MER blijkt dat de maatregelen 4, 6, 8, 9 en 20 gezamenlijk een daling van het aantal ernstig gehinderden veroorzaakt van 1.671. De effecten van de maatregelen 4, 6 en 8 zijn modelmatig niet berekend, zodat de daling van het aantal ernstig gehinderden met 1.671 is toe te schrijven aan de maatregelen 9 en 20. Voor het bevoegd gezag is dit positieve resultaat voldoende om beide maatregelen definitief in te voeren.

### **Ruimtelijke consequenties**

#### *Inspraakreactie*

Uit het MER blijkt dat de 20 Ke-contour geheel over Uitgeest en meer westelijk richting Beverwijk en Heemskerk komt te liggen. De gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest achten een mogelijke verwerking van deze «nieuwe» 20 Ke-contour in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) onaanvaardbaar, aangezien dit tot een beperking van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van de gemeenten zou leiden.

#### *Reactie bevoegd gezag*

De ligging van de 20 Ke-contour in het MER HBM KT is in de betreffende regio niet veranderd ten opzichte van wat is berekend in het MER voor de korte termijn (2007); de nu in te voeren hinderbeperkende maatregelen hebben hier dus geen invloed op. Beide milieueffectrapporten geven de 20 Ke-contour echter slechts ter informatie. Aan de Alderstafel is afgesproken dat het betreffende vrijwaringsgebied uit de Nota Ruimte alleen wordt aangepast bij grote veranderingen in het luchtruim, zoals een nieuwe route. De huidige wijzigingen in de luchtverkeerwegen vallen hier niet onder.

Overigens wordt in het kader van de komende wijziging van het LIB, voorzien voor 2012–2013, bezien of het gebied dat gebaseerd is de 20 Ke-contour, aanpassing behoeft. Dit traject, waarbij alle Alderspartijen zijn betrokken, loopt op dit moment.

#### *Inspraakreactie*

Waarom heeft de minister van VROM in 2006 besloten tot verruiming van de woningbouwbeperking in het 20 Ke-gebied van Hoofddorp? Meerdere insprekers geven in dat verband aan er niet op te zijn gewezen dat zij een woning kochten of huurden in een wijk die in de buurt ligt van een vliegroute.

#### *Reactie bevoegd gezag*

In 2006 is in het kabinetsstandpunt Schiphol besloten dat op basis van de evaluatie van de Schipholwetgeving niet langer de noodzaak bestond om woningbouw in het toenmalige uitsluitingsgebied Hoofddorp-West te verbieden. Daarbij werd als voorwaarde gesteld dat nieuwe bewoners (net als in andere nieuwe woongebieden of woningen rond Schiphol) vooraf bewust hebben gekozen voor een woonplek vlak bij een vliegroute.

Het is dan ook spijtig dat veel insprekers nu aangegeven niet voldoende geïnformeerd te zijn over de mogelijke hinder door vliegtuiglawaai toen zij hun woning kochten. Aan de Alderstafel is in het Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn daarom afgesproken dat de provincie Noord-Holland en de betrokken gemeenten ervoor zullen zorgen dat huidige en nieuwe inwoners hierover voortaan in een zo vroeg mogelijk stadium deugdelijk en objectief worden geïnformeerd.

### **Natuur**

#### *Inspraakreactie*

Een enkele inspreker geeft aan dat onvoldoende rekening is gehouden met de effecten op natuurgebieden.

#### *Reactie bevoegd gezag*

Het MER HBM KT is een aanvulling op het MER KT. Dit laatste MER beschrijft de gevolgen voor de natuurwaarden van het planalternatief / meest milieuvriendelijke alternatief waarop het LVB 2008 is gebaseerd. Uit het MER KT blijkt dat er geen significante effecten optreden zoals bedoeld in de Natuurbeschermingswet. De wijziging van het LVB betreft de wijziging van luchtverkeerwegen. Op grond van de locatie van de wijzigingen in samenhang met de hoogte waarop de vliegtuigen zich ter hoogte van die locaties bevinden, kan worden vastgesteld dat er ten aanzien van natuurgebieden geen sprake is van een wezenlijk andere situatie dan geldt voor het planalternatief / meest milieuvriendelijke alternatief waarop het LVB 2008 op is gebaseerd. De beschrijving van de effecten op natuur uit het MER KT is dan ook onverkort van toepassing op het nu gewijzigde planalternatief met enkele gewijzigde luchtverkeerwegen.

### **Parallel starten vanaf de Zwanenburgbaan en de Polderbaan**

#### *Inspraakreactie*

Een tweetal reacties betreft parallel starten van de Zwanenburgbaan en de Polderbaan.

#### *Reactie bevoegd gezag*

Parallel starten van de Zwanenburgbaan en de Polderbaan is geen onderdeel van de besluitvorming over het LVB.

## Hinder in Oegstgeest

### *Inspraakreactie*

Er is de laatste tijd meer hinder ontstaan in Oegstgeest.

### *Reactie bevoegd gezag*

De aanpassing van de uitvliegroutes gebeurt op locaties die ver van Oegstgeest zijn verwijderd. Het is dan ook niet aannemelijk dat de gesignaleerde toename van hinder in Oegstgeest verband houdt met de wijziging van het LVB.

## Overige reacties

### *Inspraakreactie*

Een zestal reacties gaat in op de hinder van Schiphol zonder daarbij direct een verband te leggen met het LVB. Het gaat om reacties uit Krommenie, Huizen, Heemstede, De Meern, Landsmeer, Assendelft en de Kwakel.

### *Reactie bevoegd gezag*

Het bevoegd gezag heeft kennis genomen van de reacties en stelt vast dat deze uiting geven aan ondervonden hinder los van de wijziging van het LVB.

## 2.6.4 Voorhang Tweede en Eerste Kamer

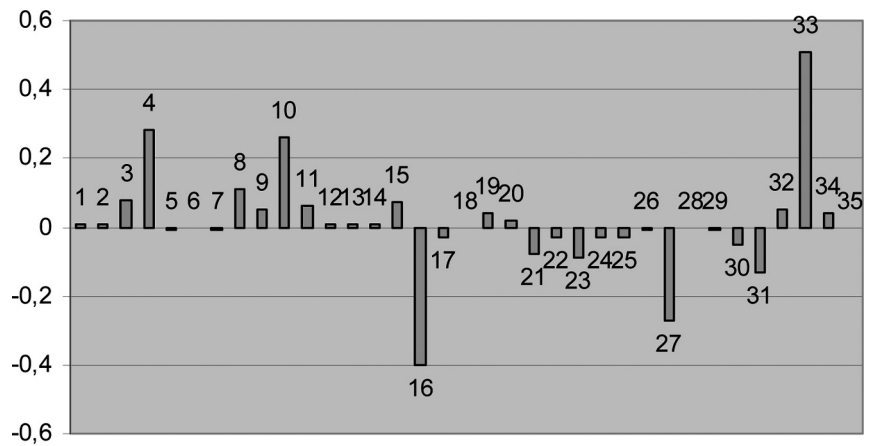
Gelijktijdig met de start van de inspraakperiode is het ontwerpbesluit aan de beide Kamers der Staten-Generaal overgelegd in een voorhangprocedure (brief van 2 september 2009, Kamerstukken 2008–2009, 29665, nr. 143). De grondslag voor deze procedure is gelegen in artikel 7.20 van de Wm en artikel 8.24 van de Wet luchtvaart. De voorhang heeft niet geleid tot een parlementaire behandeling van de Ontwerp Wijziging LVB.

## 3. De gevolgen in beeld

### *Geluidbelasting voor het etmaal ( $L_{den}$ )*

Artikel 4.2.1 van het LVB geeft grenswaarden voor de geluidbelasting gedurende het gehele etmaal. Het onderhavige besluit wijzigt de grenswaarden in de handhavingspunten, bedoeld in het derde en vierde lid. Het wijzigen van de luchtverkeerwegen heeft geen gevolgen voor de ligging van de handhavingspunten. De ligging van de handhavingspunten is zodanig dat deze een representatief beeld geeft van waar een hoge geluidbelasting neer kan (en mag) slaan. Ook na het wijzigen van de luchtverkeerwegen is dit het geval.

Figuur 1 geeft per handhavingspunt het verschil met het in 2008 gewijzigde LVB uitgedrukt in dB(A)  $L_{den}$  (etmaal).

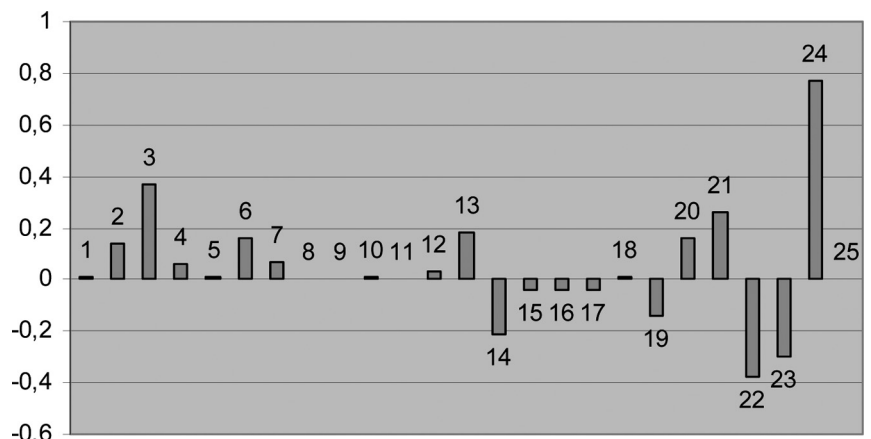


**Figuur 1. Verschillen in de grenswaarden voor het etmaal ten opzichte van het LVB 2008.**

Uit figuur 1 blijkt dat de grootste veranderingen optreden in de punten 4 (+0,28), 10 (+0,26), 16 (-0,4), 27 (-0,27) en 33 (+0,51).

#### *Geluidbelasting in de nacht (L<sub>night</sub>)*

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 handhavingpunten zoals bedoeld in het derde en vierde lid. Figuur 2 geeft per handhavingpunt het verschil met de grenswaarden uit het in 2008 gewijzigde LVB, uitgedrukt in dB(A) L<sub>night</sub> (nachtperiode van 23.00 uur tot 7.00 uur).



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

#### *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.

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

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

<sup>1</sup> 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).

Uit de tabel 3 blijkt in de eerste plaats dat wordt voldaan aan de gelijkwaardigheidscriteria voor geluid. Dit besluit dat een aantal luchtverkeerwegen wijzigt en, daarmee gepaard gaande, de grenswaarden in de handhavingpunten verandert, biedt derhalve een beschermingsniveau dat per saldo gelijkwaardig is aan het beschermingsniveau van het eerste LVB (zie voor een nadere toelichting hierop paragraaf 2.4). De wijzigingen in de grenswaarden weerspiegelen de lokale veranderingen in de geluidbelasting. In enkele punten neemt de geluidbelasting toe, terwijl er in andere punten sprake is van een afname. Deze veranderingen gaan gepaard met een afname van het aantal ernstig gehinderden, waarmee het beoogde doel van de wijziging van de luchtverkeerwegen is bereikt: het aantal ernstig gehinderden neemt af met ruim 18.000 (ruim 8%). Het aantal woningen binnen de 58 dB(A) L<sub>den</sub>-contour, het aantal ernstig slaapverstoorden binnen de 40 dB(A) L<sub>night</sub>-contour en het aantal woningen binnen de 48 dB(A) L<sub>night</sub>-contour laten daarentegen, ten opzichte van het LVB 2008, een toename zien.

De toename van het aantal woningen binnen de 58 dB(A) L<sub>night</sub>-contour is toe te schrijven aan maatregel 20. Ter hoogte van Rijsenhout verschuift de contour zodanig dat er ongeveer 500 woningen meer binnen de contour komen te liggen. Ondanks deze toename blijft het aantal woningen binnen het gelijkwaardigheids criterium van 11.700 voor het aantal woningen binnen de 48 dB(A) L<sub>night</sub>-contour en het gelijkwaardigheids criterium van 12.300 van het aantal woningen binnen de 58 dB(A) L<sub>den</sub>-contour.

In het rapport Evaluatie experimenten Hinderbeperkende maatregelen Schiphol (Kamerstukken II 2008/2009, 29 665, nr. 107) zijn de effecten van de maatregelen berekend voor het jaar 2007. Daarvoor is destijds bewust gekozen, omdat die periode het beste aansluit bij het onderzoek naar de hinderbeleving dat door Motivaction in het kader van de evaluatie is uitgevoerd. Dit betekent echter wel, dat de resultaten uit het evaluatierapport (sterk) af kunnen wijken van hetgeen door de sector van tevoren in de aanvraag is aangegeven als de te verwachten effecten per maatregel. Immers, de sector heeft als referentie niet de situatie in 2007 (436.000 vluchten), maar de situatie in het MER korte termijn genomen (480.000 vluchten). Dat betekent ook dat de uitkomsten die in het MER HBM KT staan (sterk) kunnen afwijken van de uitkomsten uit het evaluatierapport. De berekeningen in het MER zijn immers ook gebaseerd op het planalternatief uit het MER KT dat uitgaat van 480.000 vliegtuigbewegingen per jaar.

De verandering in het aantal gehinderden in het MER komt op hoofdlijnen wel redelijk overeen met de aantallen die in bijlage A bij het Convenant Hinderbeperkende maatregelen Schiphol korte termijn worden genoemd.

De verwachte effecten van de maatregelen 4, 6 en 8 in bijlage A van het Convenant zijn zeer gering. Dit komt overeen met de uitkomsten in dit MER.

Op grond van bijlage A neemt ten gevolge van maatregel 9 het aantal gehinderden af met ongeveer 600. Voor maatregel 20 is geen effect op het aantal gehinderden vermeld. Het MER HBM KT geeft voor de maatregelen 9 en 20 tezamen een afname van het aantal ernstig gehinderden met ongeveer 1.700. Voor maatregel 19 staat in bijlage A een afname van het aantal ernstig gehinderden vermeld met ongeveer 5.700. In het MER komt dat aantal uit op ongeveer 15.000. Voor maatregel 3 is in bijlage A geen effect op het aantal ernstig gehinderden opgenomen. Uit het MER blijkt dat het effect een afname betekent van het aantal ernstig gehinderden met ongeveer 1.000. De genoemde verschillen zijn overigens alleen het gevolg van verschillen in toegepaste rekensystematiek en hebben geen invloed op de daadwerkelijk ondervonden hinder.

**Tabel 4. Overzicht van de schatting van de afname van het aantal ernstig gehinderden op grond van het Convenant Hinderbeperkende maatregelen Schiphol en de overeenkomstige uitkomsten uit het MER.**

Maatregel	Schatting aantal ernstig gehinderden vooraf	Uitkomst afname aantal ernstig gehinderden op grond van het MER HBM KT
3	Niet bepaald	1.000
4	Zeep gering	Zeep gering
6	Zeep gering	Zeep gering
8	Zeep gering	Zeep gering
9 + 20	600 (9) + niet bepaald (20)	1.700
19	5.700	15.700

#### *Externe veiligheidsrisico*

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

#### *Ruimtelijke effecten*

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

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

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

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

#### *Temporisering van de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren*

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

1. NLR, Mogelijke NO<sub>x</sub> reductiemaatregelen op de Schiphol platformen – Walstroom, preconditioned air units en elektrische platformvoertuigen, NLR-CR-2008-776.

2. KEMA, Effect elektrificatie VOP's op de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> voor de autonome situatie 2010, 50964127-TOS/ECC 09-4287.

In het NLR-rapport is aangegeven dat de in artikel 3.2.2 vastgelegde maatregel om 61 afhandelingsplaatsen (waarvan de locaties zijn weergegeven in bijlage 4 van dit LVB) van vaste stroom en preconditioned air te voorzien en daarbij het gebruik van de APU of een GPU te beperken tot alleen het starten van de vliegtuigmotoren, leidt tot een reductie van de emissie van NO<sub>x</sub> van 50%. Deze reductie lag ook ten grondslag aan artikel 3.2.2 van het LVB 2008. Met de huidige invulling van de maatregel om vaste stroom en PCA aan te leggen wordt dus dezelfde emissiereductie bereikt als met de maatregel uit het LVB 2008.

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

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

Tot slot wordt nog benadrukt dat de maatregel die in het LVB 2008 is vastgelegd (de «60%-maatregel») deel uitmaakt van de maatregelen die zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Bij de eerste monitoring van het NSL zal het effect van de nieuwe maatregel (aanleg van vaste stroom en PCA op de 61 afhandelingsplaatsen) in de Saneringstool van het NSL worden opgenomen.

#### **4. Milieueffecttoets en bedrijfseffecttoets**

Voor besluitvorming over het LVB is een milieueffecttoets (MET) en een bedrijfseffecttoets (BET) voorgeschreven. Milieueffecttoets en bedrijfseffecttoets zijn getoetst door het Meldpunt Voorgenomen Regelgeving en positief beoordeeld.

##### *4.1 Milieueffecttoets (MET)*

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

#### *Energiegebruik en de mobiliteit*

Uit het MER blijkt dat de emissie van koolstofdioxide niet of nauwelijks wijzigt ten gevolge van dit besluit. De 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 een positief 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 en treft geen categorieën bedrijven op nationaal niveau. Effecten treden op voor Schiphol N.V., voor LVNL en voor de luchtvaartmaatschappijen die Schiphol aandoen, waarvan KLM-Air France de grootste is.

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

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

In de wijziging van het LVB is voorzien in een maatregel om de toename van uitstoot van stikstofdioxiden te beperken. Deze maatregel houdt in dat vliegtuigen op de afhandelingsplaats gebruik maken van walstroom en preconditioned air in plaats van hun Auxiliary Power Units of Ground Power Units. Resultaat hiervan is dat de uitstoot van stikstofoxiden sterk afneemt. Deze maatregel zal naar verwachting een eenmalige investering van Schiphol vergen van circa € 40 miljoen. Daarnaast zullen er jaarlijkse onderhoudskosten aan het systeem zijn, evenals kosten voor de (gedeeltelijke) afschrijving van Ground Power Units (GPU's). Deze kosten worden nog onderzocht door Schiphol. De verwachting is dat Schiphol deze investering doorberekent aan de luchtvaartmaatschappijen.

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

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



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

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

### *Gevolgen voor de marktwerking*

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

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

### *Sociaal-economische effecten*

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

### *Administratieve lasten*

De 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, onderdeel A**

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

### **Artikel I, onderdelen B en E**

Artikel 3.2.2 is erop gericht om de uitstoot van stikstofoxiden te beperken.

Van belang is dat de vervangende stroomvoorziening en de voorziening voor preconditioned air van een zodanige kwaliteit zijn, dat er geen belemmeringen bestaan om van deze voorzieningen gebruik te maken. Op grond van het eerste lid van artikel 3.2.2 is de exploitant van de luchthaven<sup>1</sup> verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen en de kwaliteit van de vervangende voorzieningen.

In de Aeronautical Information Publication (AIP) wordt een verplichting voor de luchtvaartmaatschappijen opgenomen om gebruik te maken van de vervangende voorzieningen. Voor het gebruik van de vervangende voorzieningen dragen meerdere partijen verantwoordelijkheid. De gezagvoerder draagt echter de eindverantwoordelijkheid.

## **Artikel I, onderdelen C en D**

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

## **Artikel II**

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

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

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