

Besluit overgangsjaar Schiphol

17 februari 2003/
nr. HDJZ/LUV/2003-342

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
Handelende in overeenstemming met de Staatssecretaris van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;
Gelet op artikel 8.23 van de Wet luchtvaart;

Besluit:

Artikel 1

In dit besluit wordt verstaan onder:

- a. *wet*: de Wet luchtvaart;
- b. *besluit*: het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol;
- c. *gebruiksjaar*: de periode vanaf de datum van inwerkingtreding van de wet en het besluit tot 1 november 2003;
- d. *informatiedocument*: het rapport 'Informatie ten behoeve van overgangsregeling voor de periode van 20 februari tot en met 31 oktober 2003 (tweede deel van het gebruiksjaar 2003)' van de NV Luchthaven Schiphol van 26 november 2002.

Artikel 2

Artikel 3.1.5, vierde lid, van het besluit komt te luiden:

4. Het gebruik van het banenstelsel is gebonden aan de beperkingen die zijn beschreven in de navolgende tabel.

Beperkingen banenstelsel			
<i>Baan</i>	<i>Starts</i>	<i>Landingen</i>	<i>Verboden in periode</i>
Baan 18R/36L (Polderbaan)	Baan 18R	Baan 36L	Gehele etmaal
Baan 18C/36C (Zwanenburgbaan)	Baan 36C	Baan 18C	Van 23:00 tot 6:00 uur
Baan 18L/36R (Aalsmeerbaan)	Baan 36R	Baan 18L	Gehele etmaal
Baan 09/27 (Buitenveldertbaan)	Alle	Alle	Van 23:00 tot 6:00 uur
Baan 06/24 (Kaagbaan)		Baan 24	Van 23:00 tot 6:00 uur
Baan 04/22 (Schiphol-Oostbaan)	Alle	Alle	Van 23:00 tot 6:00 uur

Artikel 3

In de periode waarin de Aalsmeerbaan vanwege groot onderhoud niet beschikbaar is, geldt in afwijking van artikel 2 dat het gebruik van de Zwanenburgbaan niet verboden is van 23:00 tot 6:00 uur.

Artikel 4

In plaats van de grenswaarden, genoemd in het besluit, gelden voor het gebruiks-jaar de volgende grenswaarden:

- a. in artikel 4.1.1, eerste lid, wordt de grenswaarde vervangen door: 6,992 ton;
- b. in artikel 4.2.1, tweede lid, wordt de grenswaarde vervangen door: 62,28 dB(A);
- c. bij artikel 4.2.1, derde en vierde lid, wordt bijlage 2 vervangen door:

Grenswaarden handhavingspunten etmaal L _{den} [dB(A)]				
punt nr.	X-coörd	Y-coörd	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weers-omstandigheden
1	97.325	470.400	56,68	(57,68)
2	100.475	472.525	57,23	(58,23)
3	104.150	474.925	57,57	(58,57)
4	106.325	477.125	56,28	(57,28)
5	108.875	478.725	56,60	(57,60)
6	109.675	481.125	58,55	(59,55)
7	107.625	486.025	55,04	(56,04)
8	107.725	489.075	56,50	(57,50)
9	107.725	492.100	56,80	(57,80)
10	108.525	495.350	56,68	(57,68)
11	109.175	498.100	56,90	(57,90)
12	109.550	500.725	56,51	(57,51)
13	110.250	503.025	55,89	(56,89)
14	110.775	500.550	55,67	(56,67)
15	110.575	496.725	56,68	(57,68)
16	111.750	491.425	57,76	(58,76)
17	111.825	487.425	58,64	(59,64)
18	111.950	485.275	59,36	(60,36)
19	113.625	482.275	54,46	(55,46)
20	116.175	481.925	61,47	(62,47)
21	119.050	481.900	58,37	(59,37)
22	122.025	481.450	56,93	(57,93)
23	118.800	481.050	58,40	(59,40)
24	114.525	476.925	54,38	(55,38)
25	116.100	474.050	55,13	(56,13)
26	113.575	472.550	52,60	(53,60)
27	112.500	468.500	55,14	(56,14)
28	112.600	472.325	53,62	(54,62)
29	112.525	475.400	54,40	(55,40)
30	110.475	475.250	53,06	(54,06)
31	108.600	475.075	58,05	(59,05)
32	110.150	471.075	54,89	(55,89)
33	106.800	471.150	55,77	(56,77)
34	103.400	472.225	57,18	(58,18)
35	98.400	470.300	56,80	(57,80)

- d. in artikel 4.2.2, tweede lid, wordt de grenswaarde vervangen door: 53,36 dB(A);

e. bij artikel 4.2.2, derde en vierde lid, wordt bijlage 3 vervangen door:

Grenswaarden handhavingspunten periode 23-07 uur L _{night} [dB(A)]				
punt nr.	X-coörd	Y-coörd	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	102.750	473.250	52,42	(53,42)
2	104.150	474.925	49,09	(50,09)
3	105.750	476.600	47,89	(48,89)
4	108.875	478.725	48,79	(49,79)
5	108.025	485.875	51,77	(52,77)
6	108.350	492.100	49,76	(50,76)
7	108.525	495.350	48,49	(49,49)
8	109.275	501.750	48,04	(49,04)
9	109.675	504.850	47,43	(48,43)
10	110.825	504.425	47,76	(48,76)
11	110.775	500.550	48,85	(49,85)
12	110.575	496.725	49,77	(50,77)
13	110.600	494.400	49,84	(50,84)
14	110.175	488.550	51,05	(52,05)
15	118.825	481.650	49,84	(50,84)
16	120.250	481.500	48,76	(49,76)
17	118.825	481.350	49,99	(50,99)
18	111.000	476.350	47,62	(48,62)
19	109.175	474.600	46,90	(47,90)
20	110.750	471.600	47,53	(48,53)
21	115.875	468.125	46,06	(47,06)
22	111.800	467.525	46,80	(47,80)
23	109.500	468.025	47,32	(48,32)
24	106.000	471.050	46,87	(47,87)
25	100.475	472.525	48,64	(49,64)

Artikel 5

Artikel 4.2.3, derde lid, van het besluit komt te luiden:

3. De in de artikelen 4.2.1, vierde lid en 4.2.2, vierde lid bedoelde nieuwe waarden worden berekend overeenkomstig het informatiedocument voor het verkeersscenario dat ten grondslag ligt aan de grenswaarden in artikel 4 onder c, met dien verstande dat een herberekening plaats vindt overeenkomstig paragraaf 9.2 van het rapport, bedoeld in het tweede lid.

Artikel 6

Dit besluit treedt in werking met ingang van de datum van inwerkingtreding van hoofdstuk 8 van de wet en het besluit en vervalt met ingang van 1 november 2003.

Dit besluit zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M.H. Schultz van Haegen.*

bij dit besluit betrokken is, kan tegen deze beslissing binnen zes weken na de dag van plaatsing van het besluit in de Staatscourant bezwaar maken. Het maken van bezwaar gebeurt door het indienen van een bezwaarschrift bij de Minister van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Luchtvaart, Postbus 90771, 2509 LT Den Haag. Het bezwaarschrift moet op grond van artikel 6:5 van de Algemene wet bestuursrecht zijn ondertekend en bevat ten minste de naam en het adres van de indiener, de dagtekening, een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht en de gronden waarop het bezwaarschrift rust. Zo mogelijk wordt een kopie van het bestreden besluit bijgevoegd.

Toelichting

1. Inleiding

Wat betreft het gebruik van het vijfbanenstelsel is 2003 een overgangsjaar. Het nieuwe vijfbanenstelsel kan namelijk niet vanaf het eerste

moment, 20 februari 2003, volledig worden gebruikt. Geleidelijk wordt overgegaan van het huidige baangebruik naar het baangebruik met de nieuwe Polderbaan. Dit houdt onder meer verband met het gegeven dat in de loop van het jaar de Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan vanwege groot onderhoud en de aanleg van een taxi-baan naar de Polderbaan enkele weken niet beschikbaar zijn, alsmede met de noodzaak voor de luchtverkeersleiding om vertrouwd te raken met de nieuwe vliegprocedures. Als gevolg van het gegeven dat het baangebruik in het overgangsjaar zal afwijken van het door de luchtvaartsector beoogde patroon, zal de verdeling van de geluidbelasting over de omgeving afwijken van de situatie op grond van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (verder aangeduid als LVB). Op sommige plekken komt tijdelijk meer geluidbelasting en op andere plekken minder dan onder het regime van het LVB.

Onder het beoogde gebruik wordt een zeer groot deel van het verkeer afgehandeld op de noord-zuid gelegen Polderbaan en Aalsmeerbaan. Deze banen kunnen in het overgangsjaar beperkt worden gebruikt. Daardoor is het gebruik vergelijkbaar met het huidige gebruik van het vierbanenstelsel. In het algemeen zijn de wijzigingen van de verdeling van de geluidbelasting ten opzichte van de situatie vóór 20 februari 2003 daardoor beperkt. Zo zal in het overgangsjaar de geluidbelasting in de omgeving van Amsterdam (centrum en Buitenveldert) en Amstelveen sterk vergelijkbaar zijn met de situatie vóór 20 februari 2003.

Na afloop van het overgangsjaar, bij de aanvang van het eerste volledige gebruiksjaar onder de werking van de nieuwe regelgeving (vanaf 1 november 2003), zal het nieuwe banenstelsel volledig worden gebruikt. Dan komen de voordelen van de nieuwe Polderbaan ook volledig tot uiting. De geluidbelasting in Amsterdam en omgeving zal dan verminderen. Op 20 februari 2003 wordt de Polderbaan in gebruik genomen en treedt het nieuwe normenstelsel zoals vastgelegd in de gewijzigde Wet luchtvaart, het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in werking. Het eerste jaar waarin het nieuwe

normenstelsel van kracht gaat worden, is om twee redenen een bijzonder jaar:

1. er wordt groot onderhoud aan het banenstelsel uitgevoerd, terwijl de Polderbaan nog niet op normale wijze gebruikt kan worden;

2. het is een gebroken gebruiksjaar. In 2003 wordt 'groot onderhoud' aan het banenstelsel uitgevoerd. Op grond van de Wet luchtvaart (artikel 8.23) kunnen in dat geval regels voor het gebruik van het banenstelsel worden gewijzigd en andere grenswaarden in de handhavingspunten voor de geluidbelasting worden vastgesteld. Door het onderhoud zal namelijk het verkeer afwijkend worden verdeeld over de banen, waardoor ook de verdeling van het vliegtuiggeluid over de omgeving veranderd. In sommige handhavingspunten zal meer geluid zijn, in andere juist minder. De totale hoeveelheid geluid, risico en uitstoot zal door het andere baangebruik niet veranderen. Die grenswaarden kunnen daarom ook niet worden aangepast. Het is bovendien een 'gebroken gebruiksjaar' omdat het niet zoals gebruikelijk op 1 november 2002 begint, maar op 20 februari 2003, wanneer de Polderbaan in gebruik wordt genomen. Daarom worden de grenswaarden voor milieu- en veiligheid van het LVB verlaagd naar rato van de lengte van het jaar.

In dit besluit is vastgelegd welke afwijkingen van het LVB op grond van de toepassing van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart gelden en voor welke periode. Voor het bepalen van de afwijkende regels en grenswaarden is gebruik gemaakt van het door de luchtvaartsector opgestelde rapport 'Informatie ten behoeve van overgangsregeling voor de periode van 20 februari tot en met 31 oktober 2003 (tweede deel van het gebruiksjaar 2003)' van 26 november 2002, verder aangeduid als 'het informatiedocument'.

De artikelen van dit besluit bevatten bepalingen die op grond van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart nodig zijn in verband met het groot onderhoud aan het banenstelsel. Daaronder de hiermee samenhangende andere grenswaarden in artikel 4, onderdeel c. Tevens is in artikel 4, onderdelen a, b, d en e, de verlaging van de grenswaarden opgenomen die uitsluitend het gevolg is van toepassing van artikel 5.2 van het LVB. Dit is gedaan,

om een duidelijk overzicht te krijgen van alle grenswaarden die in dit overgangsjaar gelden.

2. Het voorgenomen besluit en zienswijzen belanghebbenden

Het voorgenomen 'Besluit overgangsjaar Schiphol' heeft conform de artikelen 3:11, 3:12 en 3:13 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van 18 december 2002 tot 15 januari 2003 ter inzage gelegen om belanghebbenden in de gelegenheid te stellen hun zienswijze naar voren te brengen. Het voorgenomen besluit is tevens gepubliceerd in verschillende dagbladen en de Staatscourant van 18 december 2002. Op 7 januari 2003 is in Hoofddorp over het voorgenomen besluit een hoorzitting gehouden, waar door 15 personen mondeling op het besluit is gereageerd. In totaal zijn 31 schriftelijke reacties ontvangen, van zowel individuele belanghebbenden als van de gemeenten Amstelveen, Amsterdam, Haarlemmermeer, Oegstgeest en Zaanstad.

Reactie op ontvangen zienswijzen

Hieronder wordt ingegaan op de opmerkingen die zijn gemaakt naar aanleiding van het ontwerp-besluit.

Gesteld is dat de overheid zich niet houdt aan haar woord, omdat steeds naar buiten gebracht is dat het met de ingebruikname van de nieuwe vijfde baan voor iedereen beter zou worden. Daarnaast is gesteld dat direct vanaf de eerste dag van ingebruikname, 20 februari 2003, al sprake is van een gedoogsituatie: er wordt afgeweken van de nieuwe wet- en regelgeving voor Schiphol. Daaraan wordt de conclusie gekoppeld dat de verwachting is gerechtvaardigd dat ook in de toekomst van de regels en grenswaarden zal worden afgeweken. In reactie hierop wordt opgemerkt dat door de overheid nimmer is betoogd dat de ingebruikname van de nieuwe vijfde baan op de luchthaven Schiphol het 'voor iedereen' beter zou maken.

In artikel XII van de wet van 27 juni 2002 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol (Stb. 374; hierna: de wijzigingswet) zijn bepalingen opgenomen waaraan het nieuwe stelsel voor de geluidsnormen moet voldoen. Die hebben

betrekking op het hele gebied rond Schiphol en niet op onderdelen daarvan. Zo houdt bijvoorbeeld de eis dat maximaal 10.000 woningen binnen de 35 Ke-contour gelegen mogen zijn, niet in dat op een bepaalde plaats de geluidbelasting lager moet zijn dan in het verleden het geval was. Evenmin kan worden gesproken van gedogen, zoals door insprekers is gezegd. Alleen voor het in dit besluit bedoelde overgangsjaar zijn andere grenswaarden voor de geluidbelastingsindicator L_{den} vastgesteld. Die weerspiegelen de bijzondere situatie in dit jaar, te weten een sterk van het normale patroon afwijkende verdeling van het vliegverkeer over de omgeving van de luchthaven als gevolg van de werkzaamheden aan het banenstelsel. Er zijn dan ook op sommige punten hogere grenswaarden dan in het LVB vastgesteld, op andere punten is juist sprake van lagere grenswaarden. Om dezelfde redenen zijn enkele regels voor het gebruik van de luchthaven aangepast. Deze grenswaarden en regels worden strikt gehandhaafd; van 'gedogen' van overschrijdingen van grenswaarden of overtredingen van regels is geen sprake.

Dit alles is tijdelijk, vanaf 1 november 2003 gelden de grenswaarden en regels die in het LVB zijn opgenomen. Daarbij dient overigens beseft te worden dat het ook in de toekomst soms noodzakelijk kan zijn tijdelijk van het LVB afwijkende regels en grenswaarden in de handhavingspunten vast te stellen. Ook in de toekomst zal, evenals dat dit jaar en ook in voorgaande jaren (bijvoorbeeld in 1997) het geval was, groot onderhoud aan het banenstelsel moeten worden uitgevoerd.

De werkzaamheden aan het banenstelsel hebben vanzelfsprekend een andere verdeling van het verkeer tot gevolg dan het met ingang van 1 november 2003 reguliere gebruik van het vijfbanenstelsel. Over sommige gebieden vliegt tijdelijk meer, over andere gebieden minder verkeer. Ten aanzien van de hoogte van de geluidbelasting is de situatie in dit overgangsjaar vergelijkbaar met de situatie met het vierbanenstelsel vóór de ingebruikname van de vijfde baan, met uitzondering van het gebied ten noorden van de nieuwe Polderbaan. Door het beperkte gebruik van die baan dit jaar komt vliegverkeer over

gebieden die met het vierbanenstelsel niet worden overvlogen.

Voor de reguliere situatie zonder groot baanonderhoud geldt, zowel voor het vierbanenstelsel als met de nieuwe vijfde baan, dat de Aalsmeerbaan 's nachts is gesloten. Van deze regel moet in het overgangsjaar worden afgeweken, om de redenen die hierna zijn beschreven.

Wat betreft het aantal vliegtuigbewegingen en slots is de reactie binnengekomen dat rekening is gehouden met een te hoog aantal vliegtuigbewegingen (voor 2003 440.500, terwijl Schiphol een aantal van 416.500 noemt), en dat nooit zo veel slots hadden mogen worden uitgegeven.

Opgemerkt wordt dat de luchthaven Schiphol verantwoordelijk is voor de vaststelling van het totale aantal uit te geven slots. De verdeling van die slots geschiedt door de slotcoördinator. De overheid heeft hier geen bemoeienis mee.

Het aantal van 440.500 vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer in het onderhavige besluit is gebaseerd op het aantal toegewezen slots. Dit aantal bestaat hoofdzakelijk uit opgebouwde historische rechten aangevuld met de nieuwe aanvragen, conform de stand van zaken tijdens het opstellen van het Informatiedocument bedoeld in artikel 1, onderdeel d, van dit besluit, alsmede het uitvoeren van de geluidberekeningen.

De sector is zich er van bewust dat – net als in 2001 en 2002 – ook in 2003 niet alle slots die zijn uitgegeven, ook zullen worden gebruikt. Het aantal van 416.500 vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer in 2003, zoals genoemd in persberichten van de luchthaven Schiphol, is een voorzichtige raming van Schiphol voor het werkelijk verwachte aantal starts en landingen, mede in het licht van de huidige internationale (economische) ontwikkelingen. In het licht hiervan heeft thans een aantal luchtvaartmaatschappijen de voorgenomen groei voor het winterseizoen uitgesteld. Deze onzekerheden kunnen echter geen reden zijn om reeds op voorhand het aantal beschikbare slots en de daarmee samenhangende geluidsruijme te reduceren. Bovendien is, zoals reeds in het Informatiedocument is gemeld, voor de komende zomerperiode een sterke groei van de

zgn. low-cost carriers voorzien, en juist deze periode is relevant voor de beschouwde overgangperiode.

In de inspraak komt verder nog naar voren dat het centrum van Amsterdam te veel wordt overvlogen door rechte naderingen op de Schiphol-Oostbaan. Dit zou in strijd zijn met afspraken over limitering van die vluchten.

De afspraken tussen de gemeente Amsterdam, de luchthaven Schiphol en de LVNL omtrent het aantal vluchten over het centrum van Amsterdam hebben in beginsel geen formele status. Zowel in het oude stelsel overeenkomstig de PKB als in het nieuwe stelsel voor de geluidnormen, gelden uitsluitend de grenswaarden voor de geluidbelasting als limiet, geen aantallen vliegtuigen over een bepaald gebied. De Schiphol-Oostbaan moet in dit overgangsjaar vaker worden gebruikt dan het reguliere gebruik van het vijfbanenstelsel. Dit is een onvermijdelijk gevolg van de werkzaamheden aan het banenstelsel. Het gebruik dat in dit overgangsjaar van deze baan moet worden gemaakt, is vergelijkbaar met het gebruik dat voor het vierbanenstelsel gebruikelijk is. Vanaf 1 november 2003, wanneer het vijfbanenstelsel volledig op de daarvoor voorziene wijze gebruikt kan worden, zal ook daar de situatie sterk verbeteren.

Een andere reactie stelt dat de grenswaarden in de handhavingspunten op arbitraire wijze zijn bepaald. Dit is niet juist. De tijdelijke L_{den} -grenswaarden in alle 35 handhavingspunten in het besluit zijn bepaald met één verkeersscenario. Dit is overeenkomstig de aanpak in het LVB voor de grenswaarden die daarin zijn opgenomen. Dit verkeersscenario is – ook overeenkomstig de aanpak in het LVB – aangeleverd door de luchtvaartsector en beschreven in het eerdergenoemde Informatiedocument. Het verkeersscenario voor de tijdelijke grenswaarden in dit overgangsjaar resulteert voor 14 van de 35 handhavingspunten in hogere grenswaarden dan in het LVB, in de overige 21 punten in lagere grenswaarden.

De wijze waarop de meteotoeslag moet worden bepaald, is nergens formeel vastgelegd. Voor deze tijdelijke grenswaarden is een andere formule toegepast die leidt tot een hogere meteotoeslag dan gebruikelijk. De noodzaak hiervoor is een gevolg van

het gegeven dat dit overgangsjaar een periode van 37 weken in plaats van een heel jaar van 52 weken omvat.

Naar aanleiding van de ingekomen reactie dat grenswaarden nergens boven 58 dB(A) L_{den} of 35 Ke mogen liggen, maar dat in het onderhavige besluit wel hogere waarden staan, wordt erop gewezen dat ook bij de grenswaarden in het LVB hogere en lagere waarden dan 58 dB(A) L_{den} voorkomen. De grenswaarde in elk handhavingspunt is vastgesteld door voor dat punt de geluidsbelasting te berekenen met het grenswaardescenario. De grenswaarde in een handhavingspunt is afhankelijk van de locatie van dat punt. De met het grenswaardescenario berekende Ke contouren voldoen aan de eisen die artikel XII van de Wet luchtvaart stelt. Verder spelen Ke-waarden in het nieuwe stelsel geen rol meer. Voor een nadere toelichting hierover wordt verwezen naar de nota van toelichting bij het LVB.

In dit besluit zijn dezelfde handhavingspunten gebruikt als in het LVB, de tijdelijke grenswaarden voor dit overgangsjaar zijn, zoals hiervoor reeds opgemerkt, berekend met een ander verkeersscenario dan in het LVB.

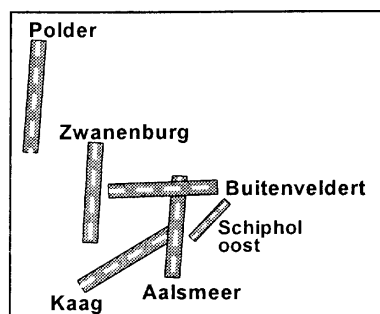
Wellicht ten overvloede wordt hier nog eens benadrukt dat, overeenkomstig het MER en eerder gedane toezeggingen aan het parlement, zo spoedig mogelijk na ingebruikname van de Polderbaan op 20 februari een monitoringsprogramma wordt gestart. Onderdeel daarvan is de monitoring van de geluidbelasting in het gebied buiten de handhavingspunten, zowel voor het gehele etmaal (L_{den}) als alleen de nacht (L_{night}).

De aanpassing van de regels voor het baangebruik zijn gebaseerd op de mogelijkheden voor het gebruik van het banenstelsel voor elk van de zeven fasen waarin het overgangsjaar is opgedeeld. Per fase is bekeken welke banen wel en welke niet beschikbaar zijn, op grond daarvan zijn voor zover nodig de regels over het baangebruik aangepast. Alle andere regels in het LVB blijven ook in dit overgangsjaar van kracht. De van het LVB afwijkende grenswaarden in de handhavingspunten voor L_{den} gelden voor de hele periode van 20 februari tot en met 31 oktober 2003. Het is in de systematiek van de geluidbelasting niet mogelijk per

maand andere grenswaarden vast te stellen en die dan af te stemmen op de in die maand geldende situatie ten aanzien van de mogelijkheden om het banenstelsel te gebruiken.

3. Gebruik van het banenstelsel

De wijze waarop het banenstelsel in de periode vanaf het moment dat de wet van kracht is tot en met 31 oktober 2003 (verder genoemd: het overgangsjaar) kan worden gebruikt, is bepalend voor de benodigde afwijkingen van regels en grenswaarden. De nieuwe regelgeving voor de luchthaven Schiphol treedt op 20 februari 2003 in werking. De benodigde afwijkingen van regels en grenswaarden zijn vastgelegd in dit besluit.



Het banenstelsel met de Polderbaan kan vanaf het begin van het overgangsjaar nog niet direct op 'normale' wijze worden gebruikt:

- de luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) moet ingewerkt raken op de nieuwe baan- en routestructuur;
- er is gedurende het overgangsjaar één taxibaan naar de Polderbaan beschikbaar die bovendien de Zwanenburgbaan kruist, hetgeen, ook in samenhang met het bovenstaande, betekent dat de Polderbaan en de Zwanenburgbaan uit veiligheids- en capaciteitsoverwegingen tot 31 oktober 2003 niet tegelijkertijd kunnen worden gebruikt;
- de Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan zijn twee respectievelijk tien weken niet beschikbaar vanwege werkzaamheden aan het banenstelsel.

Vanaf 1 november 2003 is het banenstelsel, inclusief de drie taxibanen naar de Polderbaan en de mogelijkheid de Zwanenburgbaan en de Polderbaan wel gelijktijdig te gebruiken, volledig beschikbaar. De periode 20 februari tot en met 31 oktober 2003, in totaal 37 weken, is opgedeeld in zeven fasen,

die van elkaar verschillen door de wijze waarop het banenstelsel wordt gebruikt.

Overzicht gebruik banenstelsel Schiphol vanaf 20 februari t/m 31 oktober 2003, 37 weken			
Fase	Omschrijving gebruik banenstelsel	Periode	Aantal weken
A	Alle banen beschikbaar. Baangebruik: 06 – 23 uur: conform S4S2 23 – 06 uur: Polderbaan i.p.v. Zwanenburgbaan	20 februari t/m 29 maart	6
B	Alle banen beschikbaar. Baangebruik: 06 – 23 uur: conform S4S2 23 – 06 uur: Polderbaan i.p.v. Zwanenburgbaan	30 maart t/m 1 juni	9
C	Aalsmeerbaan niet beschikbaar. Baangebruik: 06 – 23 uur: conform S4S2, exclusief Aalsmeerbaan 23 – 06 uur: Polderbaan i.p.v. Zwanenburgbaan	2 juni t/m 15 juni	2; mogelijk uitloop met 1 week
D	Alle banen beschikbaar. Baangebruik: 06 – 23 uur: conform S4S2 23 – 06 uur: Polderbaan i.p.v. Zwanenburgbaan	16 juni t/m 22 juni	1 (0 als uitloop in fase C op- treedt)
E	Alle banen beschikbaar. Baangebruik: 06 – 23 uur: conform S4S2; gebruik Polderbaan i.p.v. Zwanenburgbaan wellicht mogelijk 23 – 06 uur: Polderbaan i.p.v. Zwanenburgbaan	23 juni t/m 3 augustus	6
F	Zwanenburgbaan niet beschikbaar. Baangebruik: Conform S4S2, Polderbaan i.p.v. Zwanenburgbaan ge- durende het gehele etmaal	4 augustus t/m 11 oktober	10; mogelijk inloop met 2 weken
G	Alle banen beschikbaar. Baangebruik: 06 – 23 uur: conform S4S2; gebruik Polderbaan i.p.v. Zwanenburgbaan mogelijk 23 – 06 uur: Polderbaan i.p.v. Zwanenburgbaan	12 oktober t/m 31 oktober	3 (5 als inloop in fase F op- treedt)
Fase A, B en D			
Fase C			
Fase E en G			
Fase F			
Fase A en B verschillen van elkaar door het aantal vliegtuigbewegingen per week; A valt in de winterperiode (7.900 per week) B, en D t/m G, in de zomerperiode (8.850 per week).			

Luchtvaartmaatschappijen hebben hun dienstregelingen afgestemd op de piek-urcapaciteit (declared hourly capacity) die door LVNL voor Schiphol wordt afgegeven. Vanaf 1999 is de piek-urcapaciteit maximaal 104 en 108 vliegtuigbewegingen in respectievelijk de landings-piek en de startpiek. Om dit te realiseren, zijn tijdens de startpiek twee startbanen en één landingsbaan tegelijkertijd in gebruik, in de landingspiek twee landingsbanen en één startbaan en buiten de piekuren alsmede in de nacht één start- en één landingsbaan.

Het gebruik van het banenstelsel – en ook de gegevens voor de 'andere grenswaarden' – is dan ook zodanig vormgegeven, dat gedurende het gebruiksjaar 2003 de huidige declared hourly capacity zoveel mogelijk kan worden gehandhaafd. Op deze wijze worden operationele verstoringen zoveel mogelijk voorkomen.

Gedurende het overgangsjaar is het baangebruik vergelijkbaar met het huidige gebruik van het vierbanenstelsel (aangeduid als 'S4S2'). Het verschil met het huidige gebruik is dat in het overgangsjaar de Polderbaan zoveel mogelijk de functie van de Zwanenburgbaan overneemt. Gedurende de nacht (23-06 uur) kan dit direct vanaf het begin van het overgangsjaar. De reden hiervoor is dat er 's nachts weinig verkeer is, waardoor de verkeersleiding eenvoudig is en geen inwerkperiode nodig is. Dit geldt voor fasen A, B en D. Overdag is het veel drukker en kan de Polderbaan pas in gebruik worden genomen zodra de 'tweede verkeersstoren' nabij de Polderbaan operationeel is (gepland 1 juli). In fase C is de Aalsmeerbaan twee weken niet beschikbaar vanwege groot onderhoud. Deze werkzaamheden kunnen hoogstens één week uitlopen. In fase E, vanaf eind juni, kan de Polderbaan wellicht ook overdag de taak van de Zwanenburgbaan voor starts naar en landingen vanuit het noorden overnemen (het gebruik van de Polderbaan naar en vanuit het zuiden is altijd verboden). Volgens planning wordt op 1 juli een tweede verkeersstoren nabij de Polderbaan in gebruik genomen. Het is dan mogelijk deze baan ook bij een hoog verkeersaanbod te gebruiken. Een week voorafgaand hieraan, vanaf 23 juni, wordt met deze tweede toren proefgedraaid, waarbij onder meer het samenspel met de hoofdverkeersstoren wordt getest. Wordt de planning omtrent de oplevering van de tweede verkeersstoren gerealiseerd, verloopt dit

proefdraaien naar wens en blijkt dat de uurcapaciteit hierdoor niet onaanvaardbaar laag wordt, dan hoeft de Zwanenburgbaan ook overdag alleen naar en vanuit zuidelijke richting gebruikt te worden. Mocht dit niet lukken, dan moet worden teruggevalen naar het baangebruik volgens fase D: de Polderbaan alleen 's nachts. Met deze onzekerheid is ook in de berekening van de grenswaarden in artikel 4, onderdeel c, van dit besluit rekening gehouden.

In fase F is de Zwanenburgbaan tien weken niet beschikbaar. Reden hiervoor is groot onderhoud aan deze baan en werkzaamheden in verband met de voltooiing van het stelsel van taxibanen naar de Polderbaan. Dan wordt de Polderbaan het gehele etmaal gebruikt, ook gedurende deze werkzaamheden blijft de eerste taxibaan naar de Polderbaan beschikbaar. Het is mogelijk dat deze werkzaamheden ten hoogste twee weken eerder zijn afgerond.

Daarna, in fase G tot het eind van het gebruiksjaar, kan de Polderbaan ook overdag de taak van de Zwanenburgbaan overnemen. Dan kan ook de Zwanenburgbaan weer naar en vanuit het zuiden worden gebruikt, hetgeen bijdraagt tot het halen van de beoogde uurcapaciteit.

Deze wijze van gebruik van het banenstelsel leidt er toe, dat gedurende het overgangsjaar enkele regels van het LVB omtrent beperkingen van het banenstelsel (artikel 3.1.5, vierde lid, van dat besluit) en grenswaarden voor de handhavingspunten voor L_{den} (artikel 4.2.1, derde lid, van het LVB) zijn aangepast.

4. Aanpassing regels beperking baan-gebruik

Artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB luidt als volgt:

Beperkingen banenstelsel			
Baan	Starts	Landingen	Verboden in periode
Baan 18R/36L (Polderbaan)	Baan 18R	Baan 36L	Gehele etmaal
Baan 18C/36C (Zwanenburgbaan)	Baan 36C	Baan 18C	Van 23:00 tot 6:00 uur
Baan 18L/36R (Aalsmeerbaan)	Baan 36R	Baan 18L	Gehele etmaal
Baan 09/27 (Buitenveldertbaan)	Baan 18L	Baan 36R	Van 23:00 tot 6:00 uur
Baan 06/24 (Kaagbaan)	Alle	Alle	Van 23:00 tot 6:00 uur
Baan 04/22 (Schiphol-Oostbaan)	Alle	Alle	Van 23:00 tot 6:00 uur

Hierop zijn gedurende het overgangsjaar de volgende wijzigingen voor de nachtelijke periode van 23 tot 6 uur noodzakelijk. Deze wijzigingen zijn in

de artikelen 2 en 3 van het onderhavige besluit uitgewerkt.

Het verbod de Aalsmeerbaan te gebruiken voor verkeer naar (start op baan 18L) en vanuit het zuiden (landing op baan 36R) vervalt in alle zeven fasen van het overgangsjaar, behalve in fase C wanneer deze baan niet beschikbaar is. Dit is noodzakelijk omdat 's nachts, wanneer de Polderbaan in gebruik is, de Zwanenburgbaan niet tegelijkertijd ook kan worden gebruikt en op die baan derhalve geen starts naar en landingen vanuit het zuiden kunnen worden uitgevoerd. Op de Polderbaan mogen nooit starts naar en landingen vanuit het zuiden worden uitgevoerd. De Aalsmeerbaan moet dit verkeer in het overgangsjaar van de Zwanenburgbaan overnemen. Het laten vervallen van het verbod de Aalsmeerbaan 's nachts te gebruiken heeft tot gevolg dat 's nachts over Aalsmeer en omgeving gevlogen kan worden, waar dat normaal niet is toegestaan.

De Aalsmeerbaan moet alleen worden ingezet bij (sterke) noordelijke wind voor landingen en alleen bij (sterke) zuidelijke wind voor starts. Anders kunnen gunstiger gesitueerde banen, zoals de Kaagbaan, worden gebruikt. In de in de Regeling milieuinformatie Schiphol geëiste maandelijkse rapportage van de exploitant aan de inspecteur-generaal over de maatregelen die zijn genomen om binnen de grenswaarden te blijven (artikel 2.4 van de genoemde regeling), zal gedurende dit overgangsjaar ook bijzondere aandacht worden geschonken aan het gebruik van de Aalsmeerbaan in de nacht.

Hierbij ten slotte de opmerking dat het gebruik van de Aalsmeerbaan gedurende het gehele etmaal in het overgangsjaar lager is dan normaal met het vijfbanenstelsel het geval is.

Dit komt ook tot uitdrukking in de aangepaste grenswaarden voor L_{den} in de handhavingspunten die in de omgeving van Aalsmeer 1 à 2 dB(A)

lager zijn dan in het LVB, equivalent met 20 à 35% minder verkeer.

Het verbod de Zwanenburgbaan te gebruiken voor verkeer naar (start op baan 36C) en vanuit het noorden (landing op baan 18C) vervalt gedurende de periode dat de Aalsmeerbaan niet beschikbaar is, fase C; vanaf 2 juni tot en met 15 of 22 juni. Gedurende deze periode moet bij (sterke) noordelijke of zuidelijke wind de Zwanenburgbaan ingezet worden voor zowel starts als landingen (mixed mode operatie). In die gevallen wordt de Polderbaan niet gebruikt, omdat de Zwanenburgbaan en Polderbaan niet tegelijkertijd kunnen worden gebruikt. Dit heeft tot gevolg, dat Zwanenburg en omgeving gedurende twee à drie weken 's nachts overvlogen kan worden, waar dat normaal niet is toegestaan.

Voor het overige blijven alle regels in hoofdstuk 3 van het LVB van kracht.

Artikel 8.23 van de Wet luchtvaart noemt als reden voor de toepassing daarvan dat 'het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd'. Daarvan is in het bovenstaande duidelijk sprake. Er zullen wellicht nog andere factoren optreden die het gebruik van het banenstelsel beïnvloeden, zoals periodiek klein onderhoud aan een baan. Dit valt echter niet onder de termen van dit wetsartikel voor aanpassing van de regels.

5. Aanpassing grenswaarden geluidbelasting in de handhavingspunten

De aanpassing van de grenswaarden vanwege de werkzaamheden aan het banenstelsel betreft uitsluitend de grenswaarden in de handhavingspunten voor L_{den} (zie artikel 4.2.1, derde lid, en bijlage 2 van het LVB). Dit is noodzakelijk door de andere verdeling van het vliegverkeer over de omgeving van Schiphol die hiervan het gevolg is. De grenswaarden in het LVB zijn door toepassing van artikel 5.2, vierde lid, van dat besluit vanwege het gebroken gebruiksjaar, allereerst verlaagd met 1,43 dB(A). Vervolgens zijn de grenswaarden berekend op basis van de hieronder samengevatte gegevens. Het resultaat is neergelegd in artikel 4, onderdeel c, van het onderhavige besluit.

Voor L_{night} (zie artikel 4.2.2, derde lid, en bijlage 3 van het LVB) is geen aanpassing van grenswaarden nodig en blijven de waarden in het LVB

van kracht, zij het dat deze zijn gecorrigeerd voor het gebroken gebruiksjaar door aftrek van 1,08 dB(A) overeenkomstig artikel 5.2, vierde lid, van het LVB. De resulterende grenswaarden staan in artikel 4, onderdeel e, van het voorliggende besluit.

Bij de berekening van de grenswaarden in de handhavingspunten voor L_{den} zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd.

Aantal vliegtuigbewegingen

Voor het aantal vliegtuigbewegingen is in het door de luchtvaartsector aangeleverde verkeersscenario als uitgangspunt gehanteerd een verwacht aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer per week, te weten 7.900 in het winterseizoen tot 30 maart, en 8.850 in het zomerseizoen daarna. In het gehele gebruiksjaar, 1 november 2002 tot en met 31 oktober 2003, worden 440.500 vliegtuigbewegingen verwacht. Dit aantal is 40.000 (10%) hoger dan in afgelopen gebruiksjaar 1 november 2001 tot en met 31 oktober 2002, waarin 400.700 bewegingen zijn uitgevoerd. Deze toename hangt samen met de hoeveelheid uitgegeven slots. Voor de IATA-periode van zomer 2003 (30 weken) zijn er ca. 248.000 historische slots uitgegeven. Ten tijde van het gereedkomen van dit Informatiedocument werd de IATA slotconferentie afgerond, waar de nieuwe slotaanvragen voor zomer 2003 zijn ingediend. Voor Schiphol zijn er door de luchtvaartmaatschappijen ca. 57.000 nieuwe slots aangevraagd. Vorig jaar waren er voor zomer 2002 slechts ca. 3.000 nieuwe aanvragen vanwege de zeer ongunstige politieke en economische omstandigheden. Van de 57.000 nieuwe aanvragen voor zomer 2003 zijn er inmiddels door de slotcoördinator ca. 51.000 toegewezen. Het merendeel van de aanvragen betreft slots in de dagperiode. Inclusief de extra toegewezen slots kunnen er volgende zomer ca. 299.000 vluchten op Schiphol worden uitgevoerd. De ervaring leert echter, dat niet altijd het volledige aantal uitgegeven slots ook daadwerkelijk wordt benut. De extra toegewezen slots bestaan onder andere uit 14.000 slots voor 'new entrants', die conform de procedure met voorrang slots krijgen toegewezen. De

meeste groei vindt plaats in het verkeerssegment van de zogenaamde 'low fare' maatschappijen en de buitenlandse chartermaatschappijen.

Voor de berekening van de grenswaarden in de handhavingspunten is alleen het verkeer in het overgangsjaar van belang. In totaal beslaat het overgangsjaar 37 weken, waarin het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer 321.900 bedraagt. Handelsverkeer is lijndienst en charterverkeer voor passagiers en vracht. Daarbovenop is een bepaald percentage 'general aviation' gezet, analoog aan de methode voor de grenswaarden in het LVB. Dit is ander verkeer dat ook in de geluidsbelasting meetelt, zoals zakenvluchten, les- en testvluchten en dergelijke. In het onderhavige scenario is dit 2,5% van het handelsverkeer, waarmee het totaal aantal vliegtuigbewegingen in de berekening uitkomt op 329.950. Met deze aantallen wordt voldaan aan de grenswaarde voor het totale volume van de geluidsbelasting (TVG) bedoeld in artikel 4.2.2, tweede lid, van het LVB. Het TVG dat hiermee is berekend bedraagt 61,91 dB(A), dit is lager dan de hiervoor geldende grenswaarde, die na correctie voor het gebroken gebruiksjaar 62,28 dB(A) is, zie ook artikel 4 onder b van het voorliggende besluit. Deze waarden worden niet beïnvloed door de verdeling van het verkeer over de omgeving van Schiphol, omdat TVG onafhankelijk is van die verdeling, zie verder de nota van toelichting van het LVB.

Verdeling over de banen

De verdeling van het verkeer over de start- en landingsbanen komt tot uitdrukking in de baangebruikspercentages: hoeveel procent van de vliegtuigen gebruikt welke baan. Voor de grenswaarden in de handhavingspunten zijn deze voor elk van de zeven fasen afzonderlijk bepaald en met de onderstaande uitgangspunten verwerkt tot het totaal over de 37 weken.

De in paragraaf 2 weergegeven verdeling van de zeven fasen over het jaar met de daarin aangegeven planningonzekerheden, is voor de berekening van de grenswaarden als volgt toegepast.

De planningonzekerheden met betrekking tot het niet beschikbaar

zijn van de Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan zijn beide ingecalculeerd. Voor het groot onderhoud van de Aalsmeerbaan is rekening gehouden met de al eerder gemenoteerde uitloop van één week, de maximale uitloop die door de luchtvaartsector is opgegeven. Voor het niet beschikbaar zijn van de Zwanenburgbaan is de inloop van twee weken in dit scenario meegenomen. Daarmee wordt de verdeling van de zeven fasen over de 37 weken als volgt:

fase A: 6 weken,
fase B: 9 weken,
fase C: 3 weken,
fase D: 0 weken (vervalt),
fase E: 6 weken,
fase F: 8 weken,
fase G: 5 weken.

De beschreven onzekerheid in fase E met betrekking tot de mogelijkheid de Polderbaan ook overdag naar en vanuit het noorden te kunnen gebruiken in plaats van de Zwanenburgbaan, is in de berekening van de grenswaarden in de handhavingspunten als volgt verdisconteerd. Het betreffende deel van het verkeer dat in deze zes weken overdag wordt verwacht, is zowel op de Polderbaan als op de Zwanenburgbaan meegenomen. Hierdoor is in feite sprake van een 'dubbeltelling' die op enkele punten tot een hogere grenswaarde leidt. In de praktijk is het uiteraard onmogelijk een vliegtuigbeweging zowel op de Polderbaan als op de Zwanenburgbaan uit te voeren; er zal altijd een keuze worden gemaakt. Dit zal tot gevolg hebben dat de feitelijke geluidbelasting in een deel van deze punten beduidend lager zal zijn dan de in dit besluit vastgestelde grenswaarden in die punten.

In de berekening van de grenswaarden in de handhavingspunten in het LVB is rekening gehouden met een meteotoeslag. Zie hiervoor het desbetreffende deel van de nota van toelichting bij het LVB. Dit is ook voor de berekening van de grenswaarden in de handhavingspunten in dit besluit gebeurd. Omdat het overgangsjaar een kortere periode beslaat dan een geheel gebruiksjaar, is een hogere meteotoeslag toegepast. Dit heeft de volgende achtergrond.

Het baangebruik (dat wil zeggen: de verdeling van het verkeer over de

start- en landingsbanen) wordt in belangrijke mate beïnvloed door de meteorologische omstandigheden, voornamelijk windrichting en windsterkte alsmede de vraag of de baan 'droog' of 'nat' is. Door de toepassing van de meteotoeslag in de grenswaarden voor de geluidbelasting wordt rekening gehouden met de weersafhankelijkheid van het baangebruik. Hoe korter het gebruiksjaar, hoe groter de kans dat het gemiddeld weer in die periode afwijkt van het gemiddelde weer voor een geheel gebruiksjaar. Dat betekent dat ook de onzekerheid over het mogelijke baangebruik toeneemt, naarmate een gebruiksjaar korter is. Een jaar met 37 weken (het overgangsjaar 2003) resulteert daarom in een hogere meteotoeslag dan een jaar met 52 weken (een normaal gebruiksjaar). Daartoe is de meteotoeslag die in de grenswaarden in het LVB is gebruikt, vermenigvuldigd met de factor $\sqrt{52/37}$ ($=1,185$), hetgeen hieronder nader is uiteengezet.

Aan de hand van een voorbeeld kan dit worden toegelicht. Stel dat het gebroken gebruiksjaar slechts 1 dag omvat en zich op deze dag weersomstandigheden voordoen die sterk afwijken van de gemiddelde weersomstandigheden over een jaar. Dit zal leiden tot een sterk van het gemiddelde afwijkend baangebruik. Zonder verhoging van de meteotoeslag zal dit vervolgens leiden tot een overschrijding van de grenswaarde in één of meer handhavingspunten zonder dat de luchtvaartsector hier invloed op kan uitoefenen bij een bepaald verkeersaanbod. Indien het gebroken gebruiksjaar zich over een langere periode dan 1 dag uitstrekt wordt de kans steeds groter dat het eerder veronderstelde, afwijkende baangebruik kan worden gecompenseerd door baangebruik behorend bij gunstigere meteorologische omstandigheden. In dat geval wordt de onzekerheid in het baangebruik kleiner. De statistiek levert een eenvoudige formulering om de onzekerheid bij de bepaling van het gemiddelde in te schatten. Deze onzekerheid, δ , is gelijk aan de standaard deviatie, σ , van de steekproef gedeeld door de wortel uit het aantal waarnemingen, N , in de steekproef. In formulevorm:

$$\delta = \sigma / \sqrt{N}$$

Bij een heel gebruiksjaar zijn meteorologische waarnemingen beschikbaar voor 52 weken voor 30 jaren. Voor het gebroken gebruiksjaar zijn dat 37 weken voor 30 jaren. Uitgaande van een ongewijzigde standaard deviatie σ (want de waarschijnlijkheidsverdeling verandert niet), zal de onzekerheid in het baangebruik voor een periode van 37 weken dan toenemen met een factor gelijk aan $\sqrt{52/37} = 1,185$. De meteotoeslag in de grenswaarden in het LVB is voor de grenswaarden in dit besluit vermenigvuldigd met deze factor.

Het bovenstaande leidt tot de totale baangebruikspercentages over de 37 weken zoals in onderstaande tabel weergegeven. Dat het totaal zonder meteotoeslag hoger is dan 100% is het gevolg van de verwerking van de onzekerheid in fase E.

Baangebruikspercentages in berekening "andere grenswaarden": totaal over 37 weken						
Overvlogen gebied	Landing op baan	Zonder meteotoeslag	Met meteotoeslag	Start van baan	Zonder meteotoeslag	Met Meteotoeslag
Noord van Zwanenburgbaan	18C	19,0	23,9	36C	22,8	28,2
Oost van Buitenveldertbaan	27	16,1	20,7	09	14,1	18,4
Noordoost van Schiphol-oostbaan	22	1,9	3,5	04	0,0	0,0
Noordoost van Kaagbaan	24	0,1	0,4	06	0,02	0,2
Zuid van Aalsmeerbaan	36R	13,4	17,5	18L	11,7	15,6
Zuidwest van Kaagbaan	06	35,1	41,8	24	36,4	43,2
Zuid van Zwanenburgbaan	36C	1,1	2,3	18C	0,2	0,7
West van Buitenveldertbaan	09	0,1	0,5	27	0,9	2,0
Noord van Polderbaan	18R	17,7	22,4	36L	19,8	24,8
Totaal		104,5	132,9	Totaal	106,0	133,0

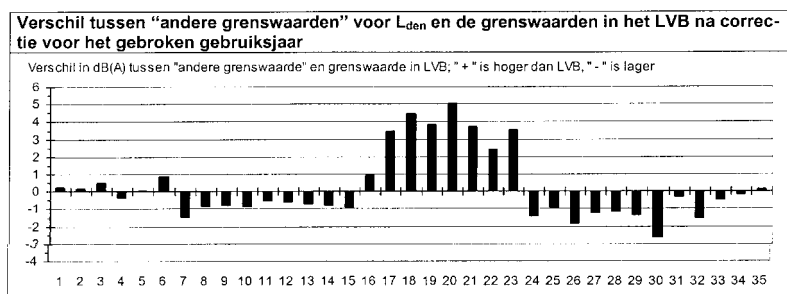
Overige gegevens

Voor details omtrent de vlootsamenstelling, de verdeling van het verkeer over het etmaal en dergelijke, wordt kortheidshalve verwezen naar het informatiedocument ('scenario 8').

De grenswaarden in de handhavingspunten voor L_{den}

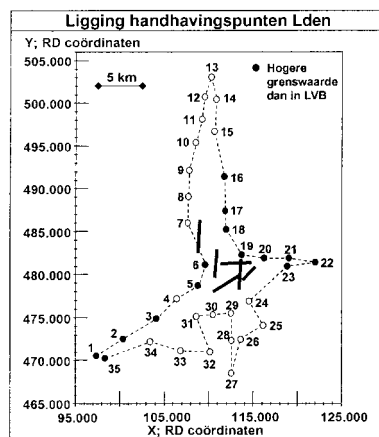
Op basis van deze gegevens zijn de in artikel 4, onderdeel c, van het voorliggende besluit opgenomen grenswaarden vastgesteld. In onderstaande figuur is deze grenswaarde in elk van de 35 handhavingspunten vergeleken met de grenswaarde die volgens het LVB na correctie voor het gebroken gebruiksjaar zou hebben gegolden.

Zoals gezegd, gaat het in dit jaar om een van het normale patroon afwijkende verdeling van het vliegverkeer over de omgeving van Schiphol. Over het ene gebied vliegen meer vliegtuigen dan normaal het geval zou zijn, over het andere gebied daardoor minder. Dit komt ook tot uitdrukking in de in dit besluit vastgestelde grenswaarden; in sommige handhavingspunten zijn die hoger dan conform het LVB, in andere punten lager.



Zoals uit bovenstaande figuur blijkt, zijn hogere grenswaarden dan in het LVB (na correctie voor gebroken gebruiksjaar) vastgesteld in 14 van de 35 handhavingspunten, lagere waarden in de overige 21 punten. De hogere grenswaarden treden vooral op ten noorden van de Zwanenburgbaan en ten oosten van de Buitenveldert-baan, handhavingspunten nummers 16 tot en met 23. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt doordat deze banen onvermijdelijk intensiever moeten worden gebruikt dan normaal noodzakelijk is, ten gevolge van het eerder beschreven beperkte gebruik van het banenstelsel dat in het overgangsjaar mogelijk is. Deze gebieden profiteren derhalve alleen dit gebruiks-

jaar nog niet van de voordelen die het nieuwe banenstelsel biedt. Ten opzichte van de huidige situatie met het vierbanenstelsel zijn er geen grote verschillen; dit gebruiksjaar wordt het banenstelsel immers grotendeels gebruikt als ware nog slechts het huidige banenstelsel beschikbaar.



6. Overige wijzigingen ten opzichte van het LVB

Berekening nieuwe grenswaarden in geval van buitengewone weersomstandigheden

In artikel 4.2.1, vierde lid, en 4.2.2, vierde lid, van het LVB is een voorziening opgenomen indien de overschrijding van een L_{den} of L_{night} grenswaarde in een handhavingspunt het gevolg is van 'buitengewone weersomstandigheden'. Op grond van de genoemde artikellieden vindt in zo'n geval een berekening van een 'nieuwe (grens)waarde' plaats; zie ook paragraaf 6.2.3 van de nota van toelichting bij het LVB. In de uitwerking van deze voorziening overeenkomstig artikel 4.2.3, derde lid, van het LVB zijn in dit besluit enkele aanpassingen benodigd omdat:

- in het voorliggende besluit, de L_{den} grenswaarden in de handhavingspunten zijn berekend overeenkomstig het door de luchtvaartsector aangeleverde invoerscenario in het informatiedocument dat afwijkt van het scenario dat gehanteerd is voor de berekening van de grenswaarden in het LVB waarnaar artikel 4.2.3, derde lid, van het LVB verwijst;
- dit invoerscenario specifiek ontwikkeld is voor de periode van 20 februari 2003 tot en met 31 oktober 2003 waardoor een correctie voor het

gebroken gebruiksjaar achterwege dient te blijven.

De herberekening overeenkomstig artikel 4.2.3, derde lid, van het LVB zal plaatsvinden overeenkomstig § 9.2 van het rapport van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium NLR-CR-2001-372. Gezien het feit dat het te hanteren invoerscenario voor de L_{den} geldt voor de periode van 20 februari 2003 tot en met 31 oktober 2003 zullen de grenswaarden in dit besluit niet worden gecorrigeerd voor het gebroken gebruiksjaar overeenkomstig artikel 5.2, vierde lid, van het LVB. Dit is vastgelegd in artikel 5 van het voorliggende besluit.

Voor de L_{night} (artikel 4.2.2, derde lid, en bijlage 3 van het LVB) zijn in dit besluit geen grenswaarden aangepast vanwege de werkzaamheden aan het banenstelsel en blijven de waarden in het LVB van kracht, zij het dat deze worden gecorrigeerd voor het gebroken gebruiksjaar overeenkomstig artikel 5.2, vierde lid, van het LVB. Een herberekening van grenswaarden bij een eventuele overschrijding van één of meer L_{night} grenswaarden zal dus worden uitgevoerd conform artikel 4.2.2, vierde lid, en artikel 4.2.3, derde lid, van het LVB. Ten slotte zal de 'nieuwe' waarde worden gecorrigeerd voor het gebroken gebruiksjaar overeenkomstig artikel 5.2, vierde lid, van het LVB.

Externe veiligheid

Het feit dat 2003 een 'gebroken gebruiksjaar' is, betekent dat overeenkomstig artikel 5.2 van het LVB de grenswaarden worden verlaagd. Voor externe veiligheid heeft toepassing van artikel 5.2, derde lid, een verlaging van het in artikel 4.1.1, eerste lid, van het LVB genoemde totale risicogewicht tot gevolg, van 9,724 ton naar 6,992 ton. Zie artikel 4, onderdeel a, van het onderhavige besluit.

In de toelichting van het LVB is aangegeven dat wanneer op grond van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart een tijdelijke vrijstelling van het luchthavenverkeerbesluit wordt verleend, dat besluit voor die tijd niet meer kan verzekeren dat buiten de sloopzones geen extern-veiligheidsrisico optreedt dat groter is dan 10-5 individueel risico. In dit besluit worden geen aanvullende beperkingen of

voorschriften gesteld omdat het een tijdelijke vrijstelling betreft voor een periode van 37 weken.

Luchtkwaliteit/verontreiniging

Voor uitstoot van stoffen heeft vanwege het gebroken gebruiksjaar toepassing van artikel 5.1 en van 5.2, vijfde en zesde lid, van het LVB invloed op artikel 4.3.1, derde lid. Dit is pas achteraf te bepalen, omdat daarvoor het werkelijke aantal vliegtuigbewegingen tot en met 31 oktober 2003 bekend moet zijn.

*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M.H. Schultz van Haegen.*