

Vrijstelling van regels en vervanging van grenswaarden uit Luchthavenverkeerbesluit Schiphol 2006

Besluit houdende vrijstelling van regels en vervanging van grenswaarden uit het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol voor het gebruiksjaar 2006

27 oktober 2005/Nr. HDJZ/

LUV/2005-2121

Hoofddirectie Juridische Zaken

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. LVB: het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol;
b. gebruiksjaar: de periode van 1 november 2005 tot 1 november 2006;
c. informatiedocumenten: de brieven van de exploitant van de luchthaven Schiphol van 15 juni 2005 (nummer 599), van 12 juli 2005 (nummer 690) en van 17 augustus 2005 (nummer 774), alsmede het rapport 'Onderbouwing Ontheffingsaanvraag Operationeel Planjaar 2006', RA05052402.sg, van de NV Luchthaven Schiphol van 17 augustus 2005.

Artikel 2

1. In de periode waarin de Zwanenburgbaan gedurende het gebruiksjaar vanwege groot onderhoud niet beschikbaar is, geldt in afwijking van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB, dat het gebruik van de Aalsmeerbaan voor starts in zuidelijke richting (starts baan 18L) van 23:00 tot 06:00 uur is toegestaan.

2. Het gebruik van de Aalsmeerbaan als bedoeld in het eerste lid, kan slechts plaatsvinden indien in de bedoelde periode op alle andere banen die beschikbaar en bruikbaar zijn, de windlimieten, bedoeld in paragraaf 4.3.3. van hoofdstuk EHAM, bladzijde AD2.EHAM-19 van de Aeronautical Information Publication, versie 12 mei 2005, worden overschreden.

Artikel 3

In plaats van de grenswaarden, genoemd in bijlage 2 van het LVB, gelden voor het gebruiksjaar in de in onderstaande tabel genoemde handhavingspunten, de volgende op basis van de informatiedocumenten berekende vervangende grenswaarden:

Grenswaarden handhavingspunten etmaal L den [dB(A)]				
Puntnummer	X-coörd.	Y-coörd.	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
12	109.550	500.725	58,28	(59,28)
16	111.750	491.425	58,00	(59,00)
17	111.825	487.425	58,17	(59,17)
18	111.950	485.275	58,60	(59,60)
19	113.625	482.275	52,14	(53,14)
20	116.175	481.925	58,10	(59,10)
21	119.050	481.900	56,12	(57,12)
22	122.025	481.450	55,76	(56,76)
24	114.525	476.925	56,78	(57,78)
25	116.100	474.050	57,05	(58,05)
26	113.575	472.550	55,51	(56,51)
28	112.600	472.325	55,85	(56,85)
29	112.525	475.400	56,76	(57,76)
30	110.475	475.250	56,85	(57,85)

Toelichting

Artikel 4

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 november 2005 en vervalt met ingang van 1 november 2006.

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

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

Algemeen

Het onderhavige besluit bevat in verband met voorzien groot baanonderhoud in het gebruiksjaar 2006 een vrijstelling van een regel uit het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB), alsmede een vervanging van grenswaarden voor de etmaalperiode in een aantal handhavingspunten. Met het besluit wordt wat betreft de vrijstelling van een regel de desbetreffende aanvraag van de exploitant van de luchthaven Schiphol onder voorwaarden gehonoreerd. Wat betreft het vaststellen van andere grenswaarden wijkt het besluit af van de aanvraag.

Voor de volledigheid wordt erop gewezen dat het onderhavige besluit niet zal leiden tot een toename van de totale emissies van luchtverontreinigende stoffen door vliegtuigverkeer.

Hieronder wordt specifiek ingegaan op de achtergronden en afwegingen die hebben geleid tot het besluit.

1. Inleiding, de aanvraag

Op 15 juni 2005 heeft de exploitant van de luchthaven Schiphol op basis van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat (verder: de Inspectie) een vrijstelling aangevraagd om in het gebruikjaar 2006 te mogen afwijken van een aantal bepalingen.

gen uit het LVB. De aanleiding hiervoor is groot onderhoud dat de luchthaven Schiphol heeft gepland aan de Zwanenburgbaan in mei 2006 en aan de Aalsmeerbaan in augustus en september 2006. Het groot onderhoud beslaat per baan een periode van circa 15 aaneengesloten dagen waarin deze niet beschikbaar is. Hierdoor zal sprake zijn van een tijdelijke wijziging van het baan- en routegebruik, waardoor het verkeer op Schiphol in het gebruiksjaar 2006 anders wordt afgewikkeld dan in het MER 'Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol' (maart 2004) is aangenomen.

In verband hiermee heeft de exploitant een vrijstelling gevraagd om gedurende het onderhoud aan de Zwanenburgbaan, bij harde zuidenwind, in afwijking van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB, tijdens de nacht (23.00–06.00 uur) gebruik te mogen maken van de Aalsmeerbaan voor starts in zuidelijke richting. De exploitant van de luchthaven Schiphol heeft tevens een vrijstelling gevraagd om gedurende die periode gebruik te mogen maken van de Aalsmeerbaan voor landingen vanuit het zuiden bij harde noordenwind.

De tijdelijke wijziging van het baan- en routegebruik heeft ook gevolgen voor de verdeling van de geluidbelasting over de omgeving van Schiphol. Volgens de prognose van Schiphol zouden hierdoor de grenswaarden voor de geluidbelasting voor de etmaalperiode in vier handhavingspunten nabij de Buitenveldertbaan in het gebruiksjaar 2006 beperkt overschreden kunnen worden. Het gaat om de handhavingspunten 19, 20, 21 en 22. In verband hiermee heeft de exploitant de Inspectie gevraagd om voor het gebruiksjaar 2006 de voor deze handhavingspunten in het LVB vastgelegde grenswaarden door andere grenswaarden te vervangen.

Dat de exploitant voor het gebruiksjaar 2006 (dat begint op 1 november 2005) een verzoek voor toepassing van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart heeft gevraagd, was verwacht, evenals het gegeven dat het twee banen betreft. In 2003 heb ik namelijk aan de exploitant van de luchthaven Schiphol een overzicht gevraagd van destijds voorzien groot onderhoud aan het banenstelsel in de komende jaren. Dit overzicht is gegeven bij brief van 26 mei 2003. In deze brief werd in het gebruiksjaar 2006 groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan. Het enige verschil tussen de aanvraag en wat destijds werd voorzien, is dat het onderhoud naast de Aalsmeerbaan de Zwanenburgbaan betreft en niet de Buitenveldertbaan. Groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan heeft reeds in het gebruiksjaar 2005 plaatsgevonden, maar was geen aanleiding voor een beroep op artikel 8.23 van de Wet luchtvaart.

De brief van de exploitant over voorzien groot baanonderhoud is op 24 juni 2003 aan de Tweede Kamer gezonden (Kamerstukken II 2002/03, 26 959, nr. 34). In de aanbiedingsbrief heb ik het volgende opgemerkt:

'Ik onderschrijf de noodzaak van een goed onderhouden banenstelsel. Dit is van groot belang voor een adequaat en veilig gebruik van Schiphol. Groot onderhoud aan het banenstelsel zal in veel gevallen een tijdelijk afwijkend gebruik van het banenstelsel tot gevolg hebben. Dit kan leiden tot een andere verdeling van het vliegtuiggeluid over de omgeving, dat niet past binnen (een deel van) de daarvoor gestelde grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten rond de luchthaven. De Wet luchtvaart biedt met artikel 8.23 daarom de mogelijkheid, als het normale gebruik van de luchthaven wordt belemmerd door groot onderhoud, tijdelijk andere grenswaarden en/of regels vast te stellen. Het gaat daarbij alleen om de grenswaarden van de geluidbelasting in de handhavingspunten vanwege de gewijzigde verdeling van het geluid over de omgeving. De totale milieubelasting blijft ongewijzigd. Een tijdelijke aanpassing van de grenswaarden van de totale hoeveelheid geluid, risico en uitstoot van luchtverontreinigende stoffen is daarom ook niet mogelijk. Elk verzoek van de luchtvaartsector voor toepassing van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart zal te zijner tijd op zijn merites worden beoordeeld. Dit vereist onder meer dat een verzoek van de sector vergezeld moet gaan van een motivering waarin onomstotelijk wordt aangetoond dat een tijdelijke afwijking van het LVB inderdaad noodzakelijk is. Voorts geldt als algemene beleidslijn, dat als toepassing van dit artikel onvermijdelijk is, zodanige oplossingen worden nagestreefd dat eventueel daaruit voortvloeiende negatieve milieueffecten voor omwonenden van Schiphol tot het minimum worden beperkt'.

In het onderhavige besluit is het verzoek van de exploitant op de hierboven omschreven wijze behandeld.

2. Wettelijk kader

Artikel 8.23 van de Wet luchtvaart vormt de basis voor de vrijstellingsaanvraag. Dit artikel is tevens de basis voor de Minister van Verkeer en Waterstaat om, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, grenswaarden te vervangen door een andere grenswaarde.

Een vrijstelling van een regel of vervanging van een grenswaarde kan – eventueel onder voorwaarden met het oog op de veiligheid, de geluidbelasting, de lokale luchtverontreiniging en de geurbelasting – slechts worden verleend voor ten hoogste een jaar.

Voor de volledigheid volgt hieronder de tekst van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart:

Artikel 8.23

1. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan in overeenstemming met Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer indien ten gevolge van groot onderhoud van een baan of door een bijzonder voorval het normale gebruik van de luchthaven naar hun oordeel ernstig wordt belemmerd:

- a. vrijstelling verlenen van een regel in het luchthavenverkeerbesluit;
 - b. een in het luchthavenverkeerbesluit vastgelegde grenswaarde voor de geluidbelasting in een bepaald punt vervangen door een andere grenswaarde.
2. Een vrijstelling kan slechts worden verleend voor een bepaalde in de vrijstelling vast te stellen termijn van ten hoogste een jaar.
3. Aan een vrijstelling kunnen beperkingen en voorschriften worden verbonden met het oog op de veiligheid, de geluidbelasting, de lokale luchtverontreiniging en de geurbelasting. De artikelen 8.18 tot en met 8.21 zijn van overeenkomstige toepassing ten aanzien van de beperkingen en voorschriften.
4. Het tweede en derde lid zijn van overeenkomstige toepassing op een vervanging als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b.

3. Procedure

Op 25 juli 2005 heeft een eerste beoordeling van de oorspronkelijke aanvraag plaatsgevonden. De Inspectie heeft hiervoor een projectteam geformeerd waarin is samengewerkt met medewerkers van het Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart (DGTL) en de Hoofddirectie Juridische Zaken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W), en medewerkers van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM).

Op basis van deze eerste beoordeling heeft de Inspectie aanvullende vragen gesteld. De aanvullende vragen hadden in het bijzonder betrekking op een nadere onderbouwing van de noodzaak om in hetzelfde gebruiksjaar groot onderhoud aan twee banen te plegen in plaats van aan één baan. Daarnaast hadden de aanvullende vragen onder meer betrekking op het vaststellen van niet alleen hogere grenswaarden in een aantal handhavingspunten maar ook lagere grenswaarden in andere handhavingspunten. Op 17 augustus 2005 heeft de exploitant van de luchthaven Schiphol deze aanvullende vragen beantwoord. Deze brief vormt een aanvulling op de oorspronkelijke aanvraag en is verwerkt in het rapport RA05052402.sg van 17 augustus 2005. Op basis van dit rapport is het onderhavige besluit opgesteld.

4. *Inspraak*

Het ontwerp voor dit besluit heeft met de onderliggende documenten van 6 september 2005 tot en met 3 oktober 2005 voor een ieder ter inzage gelegen. Op het ontwerpbesluit zijn in totaal 67 inspraakreacties binnengekomen. Het merendeel hiervan (59) betrof inspraakreacties van individuele insprekers. De rest van de inspraakreacties (8) was afkomstig van gemeenten, sectorpartijen en belangenorganisaties. Een individuele beantwoording van de inspraakreacties heeft plaatsgevonden via een nota van antwoord die aan alle insprekers is toegezonden.

Hieronder worden de belangrijkste punten uit de inspraakreacties samengevat. Vervolgens wordt aangegeven op welke wijze daarmee in het besluit is omgegaan.

Algemeen

In het ontwerpbesluit wordt de door de luchthaven Schiphol gevraagde vrijstelling van regels en vervanging van grenswaarden grotendeels toegewezen. Ruim 80% van de insprekers heeft hier tegen bezwaar gemaakt. Slechts enkele insprekers hebben aangegeven neutraal of positief te staan tegenover het ontwerpbesluit, met name vanwege het economische belang van Schiphol. Schiphol en KLM hebben aangegeven dat het ontwerpbesluit op het punt van de vervangende grenswaarden niet ver genoeg gaat. Zij wijzen op het risico van overschrijdingen van grenswaarden in 2006 vanwege een in hun ogen te beperkte stuurruimte.

Noodzaak vrijstelling van regels en vervanging van grenswaarden

De meeste insprekers hebben het gevoel dat artikel 8.23 van de Wet luchtvaart door de luchthaven Schiphol wordt misbruikt om de afgesproken geluidsgrenzen op te rekken. Zij zijn van mening dat de grenswaarden in het LVB 'heilig' zijn. Ook vinden zij dat Schiphol meer moeite moet doen om de afhandeling van het verkeer en het baanonderhoud zo te plannen dat het groot baanonderhoud in 2006 kan plaatsvinden binnen de grenswaarden in het LVB. Zij benadrukken daarbij dat het baanonderhoud onderdeel uitmaakt van een normale bedrijfsvoering en dat Schiphol daarvoor zonodig capaciteit moet inleveren.

Stuurruimte

De meeste insprekers zijn van mening dat Schiphol voldoende stuurruimte heeft om overschrijdingen van grenswaarden te voorkomen. De exploitant van de luchthaven Schiphol en de KLM zijn van mening dat de stuurruimte te klein is. Op dit punt zijn de meningen tussen de meeste insprekers enerzijds en de sectorpartijen anderzijds dus sterk verdeeld. Uit de reacties van Schiphol en KLM kan worden afgeleid dat zij ten

behoefte van meer stuurruimte, in meer handhavingspunten een verhoging van de grenswaarde wensen.

Verstoring nachtrust

Ruim de helft van de insprekers gaat in op de verwachte geluidsoverlast. Veel insprekers vinden de overlast en de negatieve effecten op de gezondheid in de huidige situatie al te groot. Zij vrezen dat met name de vrijstelling van het verbod voor het gebruik van de Aalsmeerbaan voor starts in de nacht, extra verstoring van de nachtrust geeft.

Nadere voorwaarden

Uit de inspraakreacties blijkt verder dat zaken naar voren worden gehaald die de insprekers graag terug zouden willen zien in de voorwaardenstellende sfeer. Zo wijzen enkele insprekers erop dat de relatief korte periode van groot baanonderhoud in geen verhouding staat tot de duur van een jaar waarin het besluit van kracht is. Anderen willen meer duidelijkheid en zekerheid over wanneer extra overlast kan worden verwacht. Daarnaast worden suggesties gedaan om een vrijstelling van een regel of vervanging van grenswaarden in 2006 te voorkomen en de gevolgen voor de omgeving te beperken.

Hoe is met de inspraakreacties in het besluit omgegaan

Uit de inspraakreacties blijkt dat de meeste insprekers er niet van overtuigd zijn dat voor het groot baanonderhoud in 2006 een vrijstelling van een regel en een vervanging van grenswaarden nodig zijn. Bij de beantwoording van de inspraakreacties is zoveel mogelijk nadere uitleg gegeven over het besluit en is inzicht verschaft in mogelijke consequenties van het besluit. Ook zijn suggesties die door insprekers zijn gedaan, getoetst op hun uitvoerbaarheid.

Voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat staat voorop dat evenwicht moet bestaan tussen de belangen van Schiphol als bedrijf en de belangen van de omgeving van Schiphol om zo min mogelijk nadelige effecten ervan te ondervinden. Op basis van de onderbouwing die Schiphol in de aanvraag heeft neergelegd, ben ik van mening dat voor het groot baanonderhoud in 2006 terecht een beroep op artikel 8.23 van de Wet luchtvaart is gedaan. In de paragraaf 1 van deze toelichting geciteerde brief van 24 juni 2003 aan de Tweede Kamer is aangekondigd, dat in geval van een beroep op dit wetsartikel 'zodanige oplossingen worden nagestreefd dat eventueel daaruit voortvloeiende negatieve milieueffecten voor omwonenden van Schiphol tot het minimum worden beperkt'. In die context ben ik terughoudend ten aanzien van het aantal handhavingspunten waarvoor een hogere grenswaarde wordt toegestaan en de mate waarin die grenswaarde wordt

opgehoogd. Ik ga daarin minder ver dan waar Schiphol om gevraagd heeft. Voorts is bepaald dat naast lokale verhogingen van grenswaarden, daar waar een tijdelijke verhoging nodig is omdat de huidige grenswaarden op basis van prognoseberekeringen ontoereikend zijn, ook verlagingen van grenswaarden op andere locaties worden doorgevoerd. De voor Schiphol beschikbare stuurruimte kan daardoor in het gebruiksjaar 2006 kleiner zijn dan de stuurruimte die Schiphol zou hebben gehad in een ongestoorde situatie, zonder groot baanonderhoud. In dat geval zal door de luchthaven Schiphol en de andere sectorpartijen een extra inspanning moeten worden gepleegd om in 2006 binnen de geluidsnormen te blijven. Voorts zal de Inspectie de ontwikkeling van de geluidbelasting bij de Buitenveldertbaan in 2006 kritisch volgen en hierover in de handhavingsrapportages Schiphol rapporteren. Hiermee wordt voor een deel tegemoet gekomen aan twee belangrijke wensen die door de meeste insprekers naar voren zijn gebracht.

Aangezien het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in het ontwerpbesluit al terughoudend zijn geweest bij het vaststellen van de vervangende grenswaarden voor het gebruiksjaar 2006, leiden de inspraakreacties op dit punt niet tot een aanpassing van het besluit. Daarnaast blijft in het besluit gehandhaafd, de bepaling inzake de gebruiksmogelijkheden van de Aalsmeerbaan in de nacht gedurende het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan. Dit vanwege het feit dat de luchthaven Schiphol anders bij harde zuidenwind voor starts in de nacht gesloten zou zijn.

Buiten de periode van 15 aangesloten dagen waarin het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan plaatsvindt, blijft het nachtelijk startverbod voor de Aalsmeerbaan onverkort van kracht.

5. *Werkingsduur*

Het onderhavige besluit is van kracht gedurende het gehele gebruiksjaar 2006, met andere woorden van 1 november 2005 tot 1 november 2006. Deze periode is nodig voor de vervangende grenswaarden omdat grenswaarden in principe altijd voor de periode van een geheel gebruiksjaar gelden. De bepaling inzake het voor starts in de nacht mogen gebruiken van de Aalsmeerbaan geldt uitsluitend voor de periode waarin het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan plaatsvindt.

Artikelsgewijs

Artikel 1

Ten behoeve van de leesbaarheid is een aantal begripsomschrijvingen opgenomen.

Artikel 2

Hierin wordt de vrijstelling geregeld van de regel die verbiedt om tussen 23:00 en 06:00 uur te starten vanaf de Aalsmeerbaan. Deze vrijstelling is noodzakelijk. Indien tijdens het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan in de nacht een harde zuidenwind staat, is de Aalsmeerbaan de enige beschikbare baan waarvan veilig kan worden gestart.

Het door de exploitant bij zijn aanvraag gevoegde rapport 'Onderbouwing Ontheffingsaanvraag Operationeel Planjaar 2006' geeft een beschrijving van de wijze waarop het verwachte luchtverkeer op Schiphol in het operationeel planjaar 2006 zal worden afgehandeld, met inachtneming van het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan en de Aalsmeerbaan.

Ten gevolge van veroudering en het intensieve gebruik is schade ontstaan aan de verharding, waardoor vervanging van de toplagen noodzakelijk is. Hierdoor kan de veiligheid gewaarborgd blijven. Voor de Zwanenburgbaan houden deze werkzaamheden verband met de vervanging van de gehele deklaag, voor de Aalsmeerbaan betreft het buitengewoon groot onderhoud de vervanging van een gedeelte van het asfalt en renovatie van een viertal rioolstrengen.

Uit het rapport en de onderliggende documenten blijkt dat er geen mogelijkheid is om de werkzaamheden uit te stellen naar een later operationeel planjaar.

Gelet op het type werkzaamheden zijn de Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan gedurende de gehele onderhoudsperiode niet beschikbaar en zal derhalve sprake zijn van een gewijzigd baan- en routegebruik, vergeleken met wat in het MER 'Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol' (maart 2004) is aangenomen.

Voor starts naar het zuiden vanaf de Aalsmeerbaan (baan 18L) is de gevraagde vrijstelling nodig. Zonder deze vrijstelling kunnen 's nachts bij sterke zuidenwind in de periode dat de Zwanenburgbaan buiten gebruik is, geen starts vanaf Schiphol plaatsvinden. De Aalsmeerbaan neemt hierbij de functie van de Zwanenburgbaan over, die normaliter bij deze weersomstandigheden 's nachts voor starts naar het zuiden gebruikt zou worden. Dit verzoek van de exploitant is derhalve gehonoreerd. Hieraan is echter wel de voorwaarde verbonden, dat alleen wanneer aan objectieve criteria voor de weersomstandigheden is voldaan, van het tijdelijk vervallen van dit verbod gebruik mag worden gemaakt.

Dit is tot uitdrukking gebracht in het tweede lid, waarin een 'windclausule' is opgenomen. De tekst daarvoor is vergelijkbaar met de formulering die bij besluit van 20 mei 2003 aan het Besluit overgangsjaar Schiphol is toegevoegd (zie Stcrt. 2003, nr. 97).

In bijlage 1 van het LVB staan luchtverkeerswegen voor de Aalsmeerbaan voor de nacht, die normaliter niet van toepassing zijn (want deze baan is normaliter 's nachts gesloten), maar die speciaal voor een situatie als deze in het LVB zijn opgenomen. Deze luchtverkeerswegen gelden indien nachtelijke starts op de Aalsmeerbaan moeten worden uitgevoerd.

Voor landingen bij sterke noordenwind wordt normaliter de Zwanenburgbaan vanuit het zuiden gebruikt. Zolang die buiten gebruik is, moeten deze landingen op de Aalsmeerbaan (baan 36R) worden uitgevoerd. Hiervoor is echter geen vrijstelling van het in het LVB opgenomen verbod voor landingen op die baan nodig. Als 's nachts het landen op de Aalsmeerbaan onvermijdelijk is – en alleen dan – kan gebruik worden gemaakt van artikel 3.1.5, vijfde en zesde lid van het LVB, die luiden:

5. Van de beperkingen kan afgeweken worden bij landingen op de Zwanenburgbaan, de Aalsmeerbaan, de Buitenveldertbaan of de Kaagbaan, voor zover geen van de andere banen beschikbaar of bruikbaar is.

6. Van de beperkingen kan afgeweken worden voor zover dit noodzakelijk is in verband met reddingsacties of hulpverlening.

Artikel 3

Het eerder genoemde rapport 'Onderbouwing Ontheffingsaanvraag Operationeel Planjaar 2006' toont aan dat voor het operationeel planjaar 2006 het verwachte verkeer bij een normale baanbeschikbaarheid binnen de wettelijke geluidsnormen kan worden afgewikkeld. Door het noodzakelijke groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan en de Aalsmeerbaan zal, door gewijzigd baan- en routegebruik, echter een herverdeling van de geluidbelasting in de handhavingspunten optreden. Aangehouden is dat hierdoor een beperkte overschrijding van de grenswaarde voor de etmaalperiode in een viertal handhavingspunten kan worden verwacht. Een overschrijding van de grenswaarden voor de nachtperiode (23.00–07.00 uur) wordt niet voorzien.

Berekeningen aan de hand van het niet mogelijk is om het verkeersaanbod, met behoud van stuurruimte, af te wikkelen op een banenstelsel waaraan groot onderhoud wordt gepleegd en waarbij tevens aan de vigerende grenswaarden op de handhavingspunten voor het etmaal wordt voldaan. Zelfs als stuurruimte zou worden ingeleverd, neemt de kans op een overschrijding van één of meer grenswaarden voor de etmaalperiode in de handhavingspunten toe ten opzichte van de situatie waarin geen sprake was van groot onderhoud. Dit komt omdat daarmee minder stuurruimte

te over blijft om afwijkingen ten opzichte van modelaannames en operationele verstoringen op te vangen.

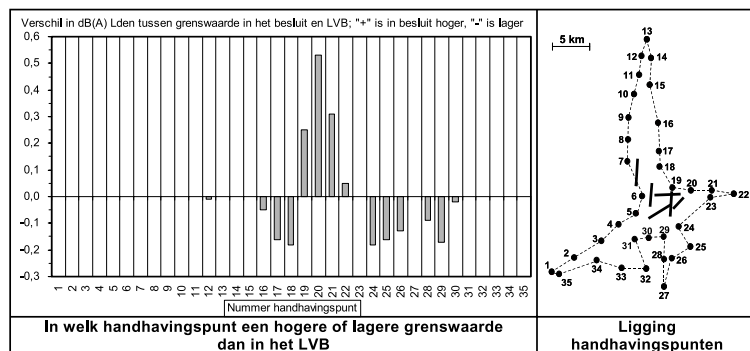
Om een overschrijding te voorkomen en de hoeveelheid noodzakelijke stuurruimte te behouden, is het noodzakelijk om voor een viertal handhavingspunten (de punten 19, 20, 21 en 22) de grenswaarde voor de etmaalperiode te verhogen. In de omgeving van die punten zal meer dan normaal kunnen worden gevlogen.

Het betreft hier een viertal handhavingspunten in de nabijheid en het verlengde van de Buitenveldertbaan omdat het de verwachting is dat deze baan in het gebruiksjaar 2006, als gevolg van het groot baanonderhoud, intensiever zal moeten worden gebruikt. Zonder groot baanonderhoud bedraagt in het gebruiksjaar 2006 het totale aantal vliegtuigbewegingen op de Buitenveldertbaan gedurende het etmaal in het gebruiksjaar 2006 mét groot baanonderhoud op basis van prognoseberekeningen circa 23.300 bedraagt. Dit betekent een indicatieve toename van het aantal vliegtuigbewegingen op de Buitenveldertbaan van circa 3500 (ongeveer 18%).

De andere verdeling van het luchthavenluchtverkeer over de omgeving van Schiphol leidt op andere plaatsen tot minder verkeer. In verband hiermee wordt voor een tiental andere handhavingspunten een lagere grenswaarde voor de etmaalperiode vastgesteld. Het gaat hier om de punten 12, 16 tot en met 18, 24 tot en met 26 en 28 tot en met 30. Alleen dit totaal van veertien handhavingspunten waarvan de grenswaarde wordt gewijzigd, wordt in dit artikel genoemd, voor de overige handhavingspunten blijven de grenswaarden in het LVB van kracht.

Na afloop van de geldigheidstermijn van dit besluit (1 november 2006) zijn de grenswaarden in bijlage 2 van het LVB weer van kracht. Voor de nacht, dat wil zeggen voor de grenswaarden voor de nachtperiode in de handhavingspunten in bijlage 3 van het LVB, zijn geen vervangende grenswaarden vastgesteld. Daarvoor gelden de grenswaarden die in het LVB staan. Uiteraard blijven ook de grenswaarden voor het Totale Volume van de Geluidbelasting (TVG) in het LVB, zowel voor de etmaalperiode als voor de nachtperiode, ongewijzigd van kracht. Dit geldt ook voor alle andere bepalingen in het LVB.

In onderstaande figuur wordt inzichtelijk gemaakt voor welke handhavingspunten volgens het onderhavige besluit een hogere of lagere grenswaarde gaat gelden dan in het LVB.



De veertien handhavingpunten met bijbehorende vervangende grenswaarde zijn afgeleid uit de gegevens van de tabellen 6.8, 6.14 en 6.16 zoals die in het rapport 'Onderbouwing Ontheffingsaanvraag Operationeel Planjaar 2006' door de exploitant zijn aangeleverd.

In tabel 7.1 van genoemd rapport worden voor een deel echter andere handhavingpunten met vervangende grenswaarden voorgesteld dan die welke in het onderhavige besluit zijn vastgelegd. Dit verschil wordt veroorzaakt doordat de exploitant voor die handhavingpunten een vervangende grenswaarde voor de etmaalperiode heeft bepaald, waarvoor geldt dat de geluidbelasting ten gevolge van het groot onderhoud meer dan 0,05 dB(A) toe- of afneemt. Deze systematiek is niet overgenomen, omdat deze zogenaamde handhavingsmarge alleen mag worden gebruikt om vast te stellen in welke handhavingpunten sprake zou kunnen zijn van een over-

schrijding (de punten 19, 20, 21 en 22). Alleen voor die punten is het gerechtvaardigd een hogere vervangende grenswaarde vast te stellen. De punten 6 en 23 uit het voorstel van de exploitant behoren daar niet toe. De geluidbelasting neemt in die punten weliswaar toe, maar leidt volgens de prognose van de exploitant niet tot een overschrijding. Hetzelfde geldt voor de handhavingpunten waarvoor een lagere vervangende grenswaarde moet worden bepaald. Ook daarvoor dient de handhavingsmarge niet als selectie-instrument te worden gehanteerd. Uit de prognose van de exploitant in tabel 6.16 van het rapport 'Onderbouwing Ontheffingsaanvraag Operationeel Planjaar 2006' blijkt dat de punten 12, 16 tot en met 18, 24 tot en met 26 en 28 tot en met 30 naar verwachting minder geluidbelasting zullen ondervinden. Dit betekent dat de grenswaarden van die punten evenredig naar

beneden kunnen worden bijgesteld. Alleen op deze wijze vindt een evenwichtige lokale verhoging en verlaging van grenswaarden plaats en worden de milieugevolgen voor de omgeving van Schiphol geminimaliseerd.

Artikel 4

De afwijking van de regel dat starts vanaf de Aalsmeerbaan in de nacht zijn verboden, en de vervangende grenswaarden in een aantal handhavingpunten worden – in overeenstemming met de maximale geldigheidstermijn van één jaar die artikel 8.23 van de Wet luchtvaart noemt – slechts voor het gebruiksjaar 2006 vastgesteld. Het onderhavige besluit vervalt in verband daarmee met ingang van het gebruiksjaar 2007.

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