



Ontwerp Wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Aanpassing luchtverkeerwegen Schiphol als gevolg van
herindeling luchtruim Amsterdam-Ruhr-Frankfurt (AMRUFRA)

Ontwerp Wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Aanpassing luchtverkeerwegen Schiphol als gevolg van
herindeling luchtruim Amsterdam-Ruhr-Frankfurt (AMRUFRA)

WIJ BEATRIX, BIJ DE GRATIE GODS,
KONINGIN DER NEDERLANDEN,
PRINSES VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van

tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met wijziging van de uitvliegroutes vanaf de Polderbaan, de Zwanenburgbaan, de Kaagbaan, de Aalsmeerbaan, de Buitenveldertbaan en de Schiphol-Oostbaan als gevolg van herindeling van het luchtruim tussen Amsterdam, Ruhher en Frankfurt.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van..., nr. CEND/HDJZ-2010/...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 , nr.);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van..., nr. CEND/HDJZ-2010/...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, wordt de kaarten met de nummers 01/21, 02/21, 03/21, 04/21, 05/21, 06/21, 07/21, 08/21, 09/21, 10/21, 11/21, 12/21, 13/21, 14/21, 15/21, 16/21, 17/21, 18/21, 19/21 en 20/21 vervangen door de bij dit besluit gevoegde kaarten met de nummers 01/21, 02/21, 03/21, 04/21, 05/21, 06/21, 07/21, 08/21, 09/21, 10/21, 11/21, 12/21, 13/21, 14/21, 15/21, 16/21, 17/21, 18/21, 19/21 en 20/21.

ARTIKEL II

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

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

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN
MILIEUBEHEER,

Bijlage 1 Luchtverkeerwegen

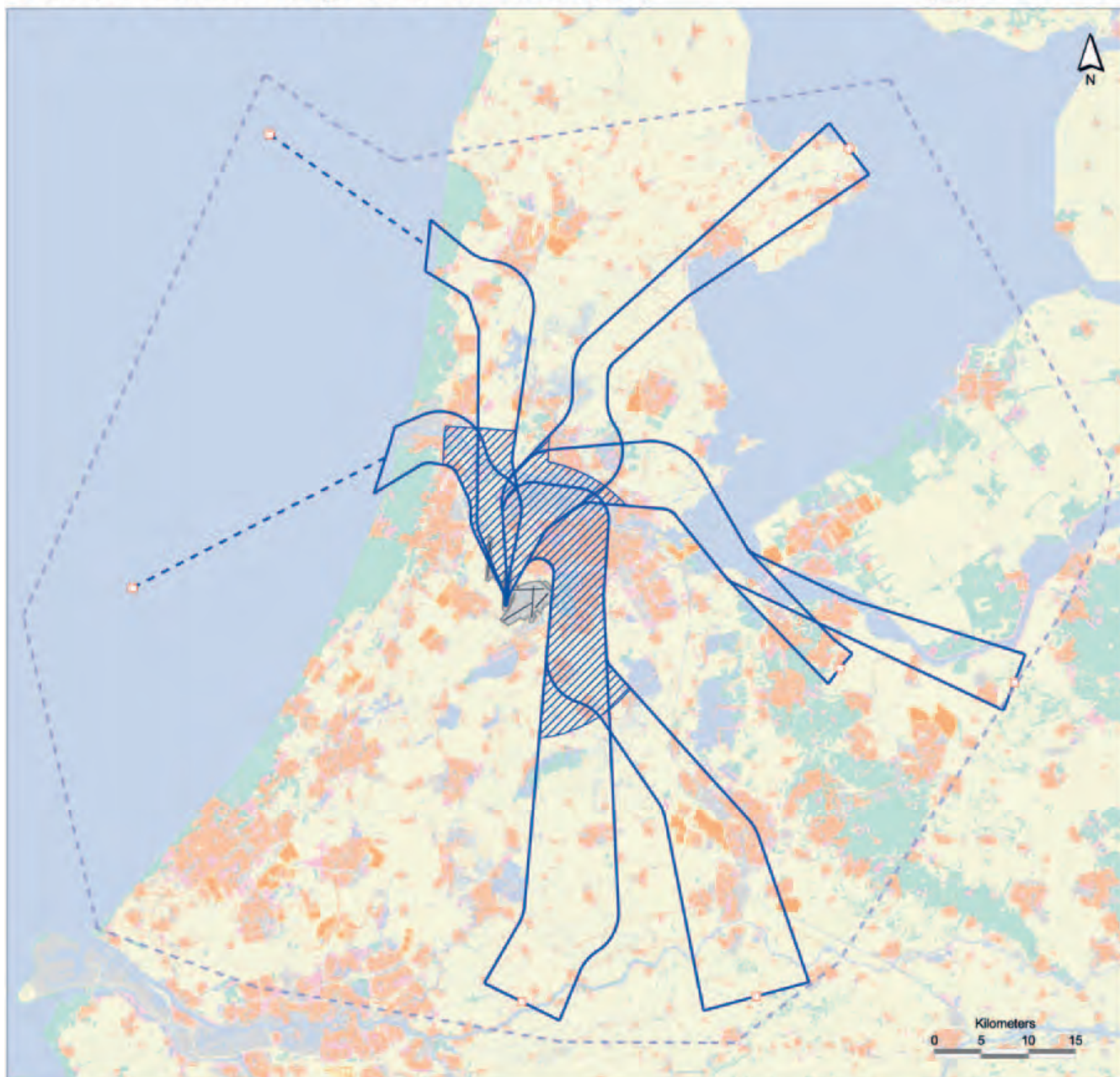
ontwerp wijziging

Luchtverkeerwegen

Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

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

Bijlage 1 kaart 01/21

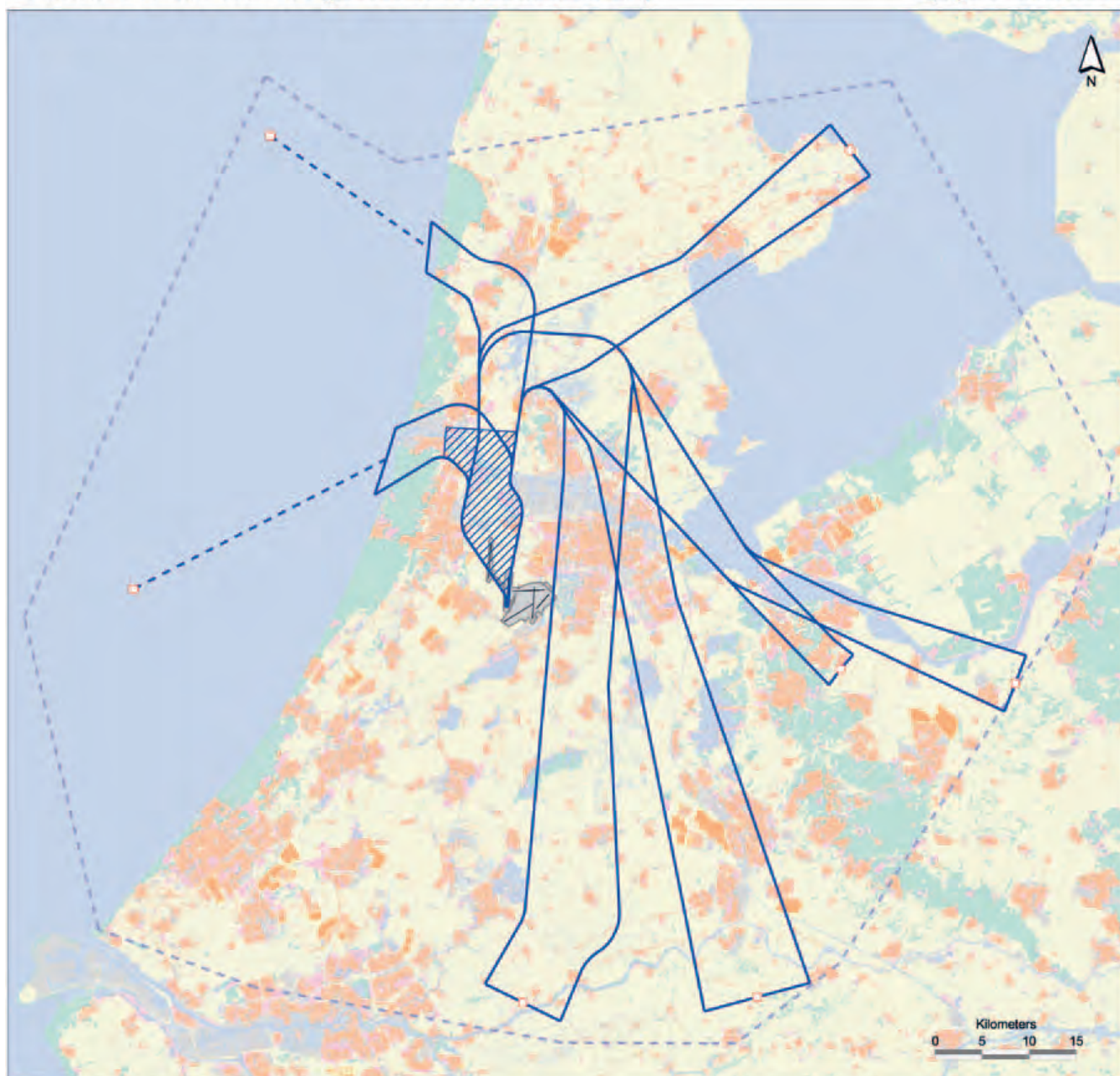


	Banenstelsel		Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan olopend met een stijging van 3.3%
	Begrenzing Luchthavengebied		Hoogte 1500 voet
	Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)		TMA exit points
	Vinex2001 (bron: RPD)		Begrenzing TMA Schiphol

2010

Luchtverkeerwegen

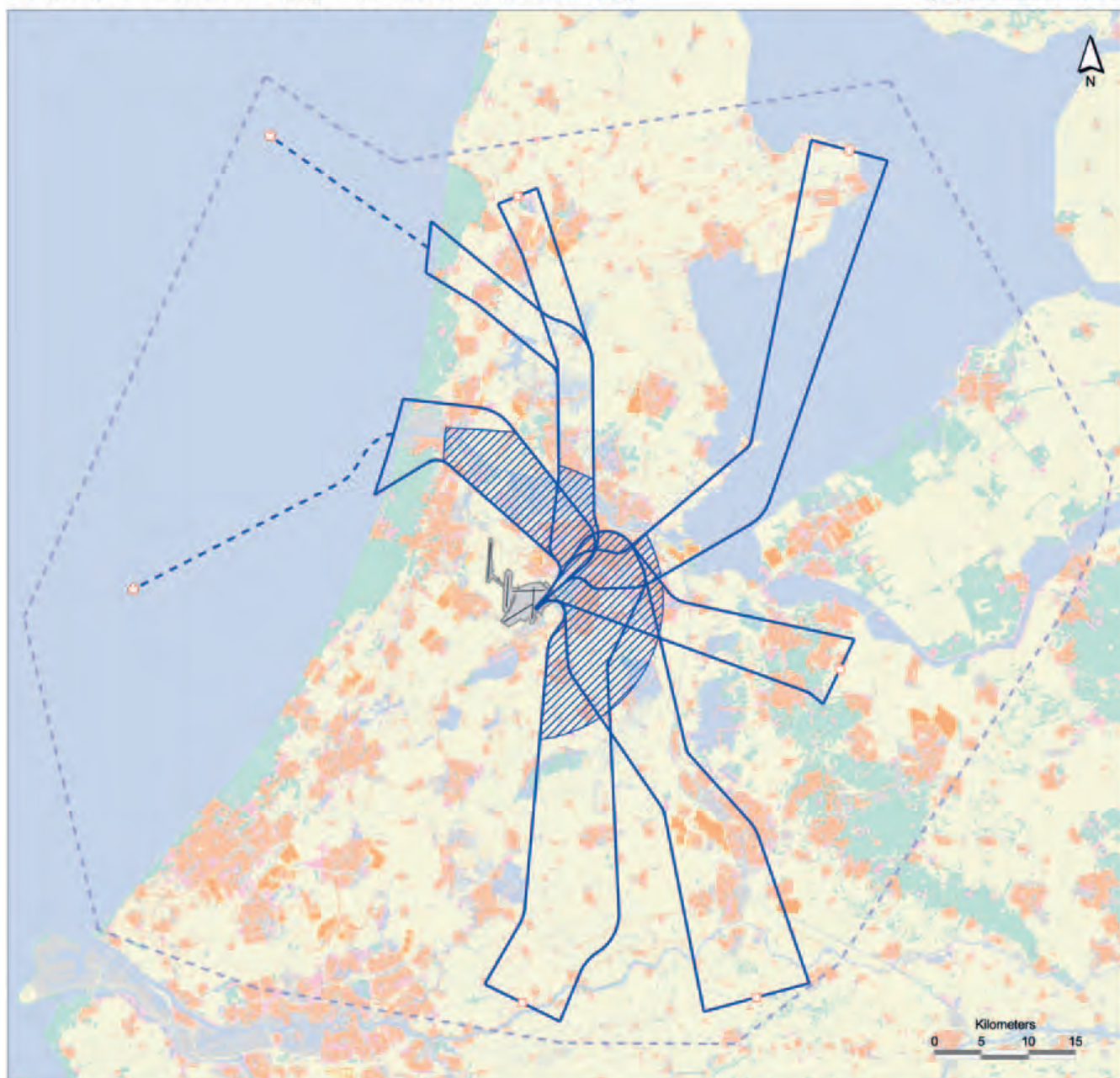
Vertrekkend verkeer baan 36C (periode van 23.00 tot 06.00 uur)



	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

Luchtverkeerswegen

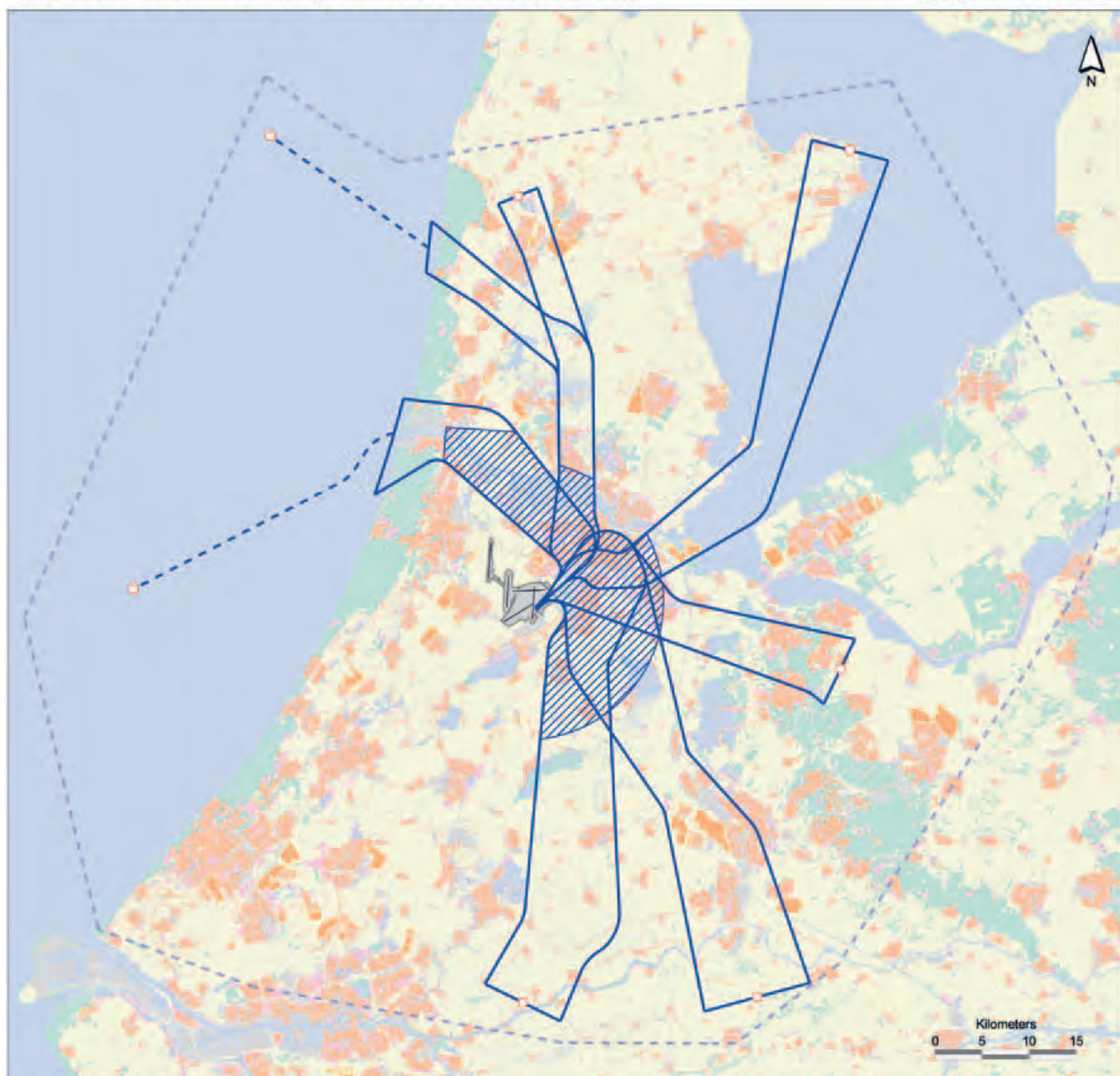
Vertrekkend verkeer baan 04 (periode van 06.00 tot 23.00 uur)



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

Luchtverkeerswegen

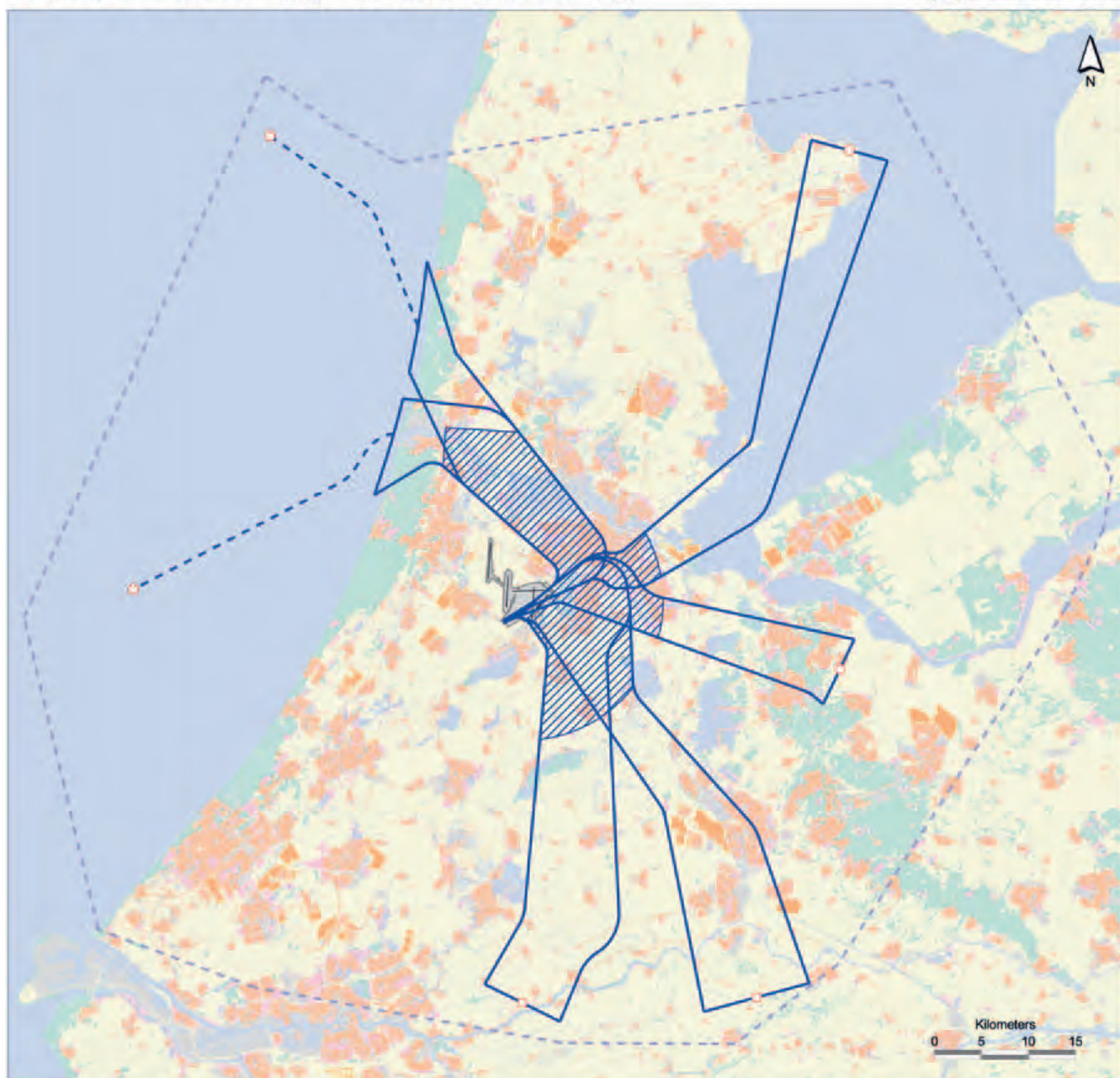
Vertrekkend verkeer baan 04 (periode van 23.00 tot 06.00 uur)



	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

Luchtverkeerwegen

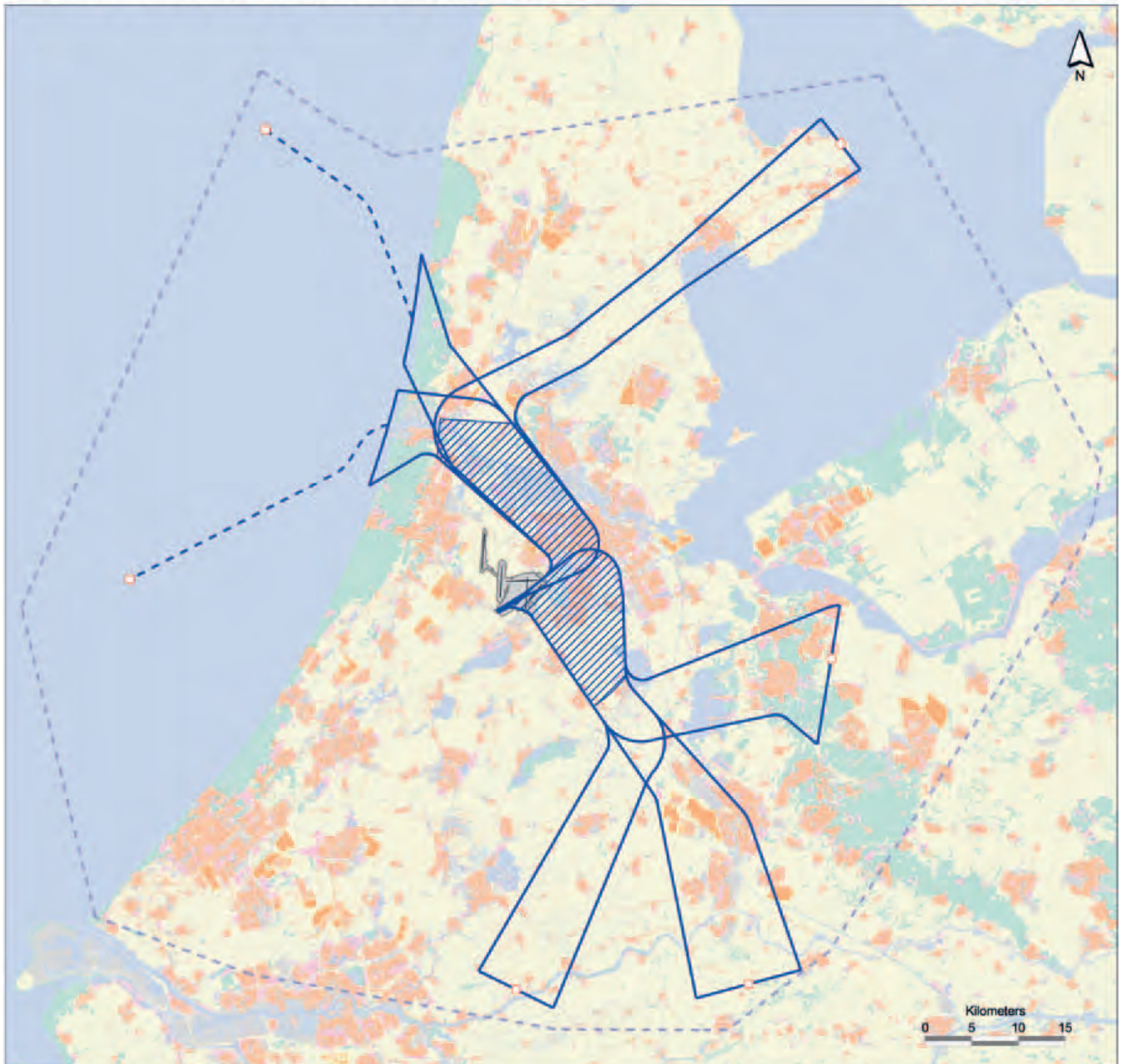
Vertrekkend verkeer baan 06 (periode van 06.00 tot 23.00 uur)



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

Luchtverkeerwegen

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



Banenstelsel

Begrenzing Luchthavengebied

Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)

Vinex2001 (bron: RPD)

Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan oplopend met een stijging van 3.3%

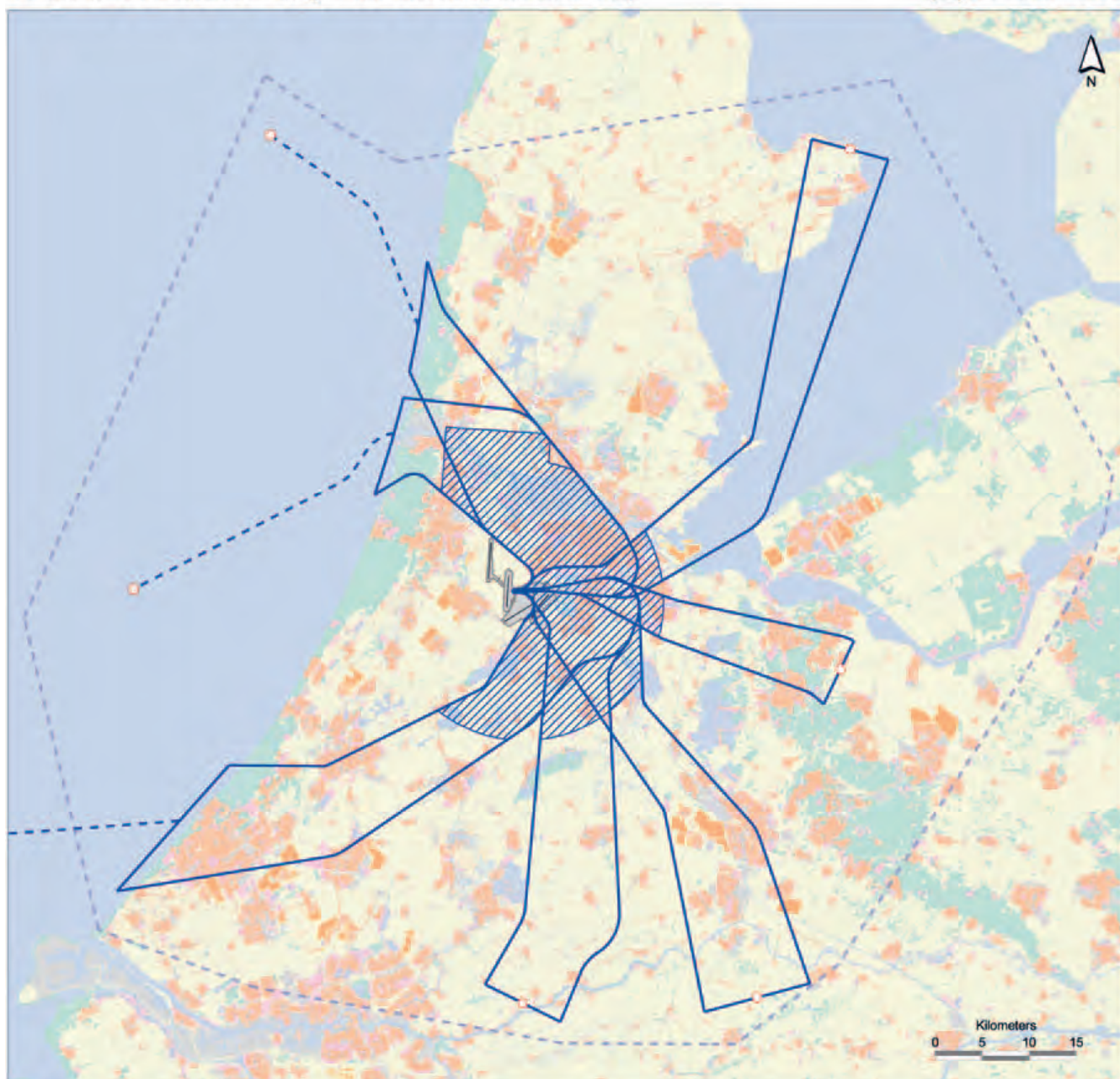
Hoogte 1500 voet

TMA exit points

Begrenzing TMA Schiphol

Luchtverkeerwegen

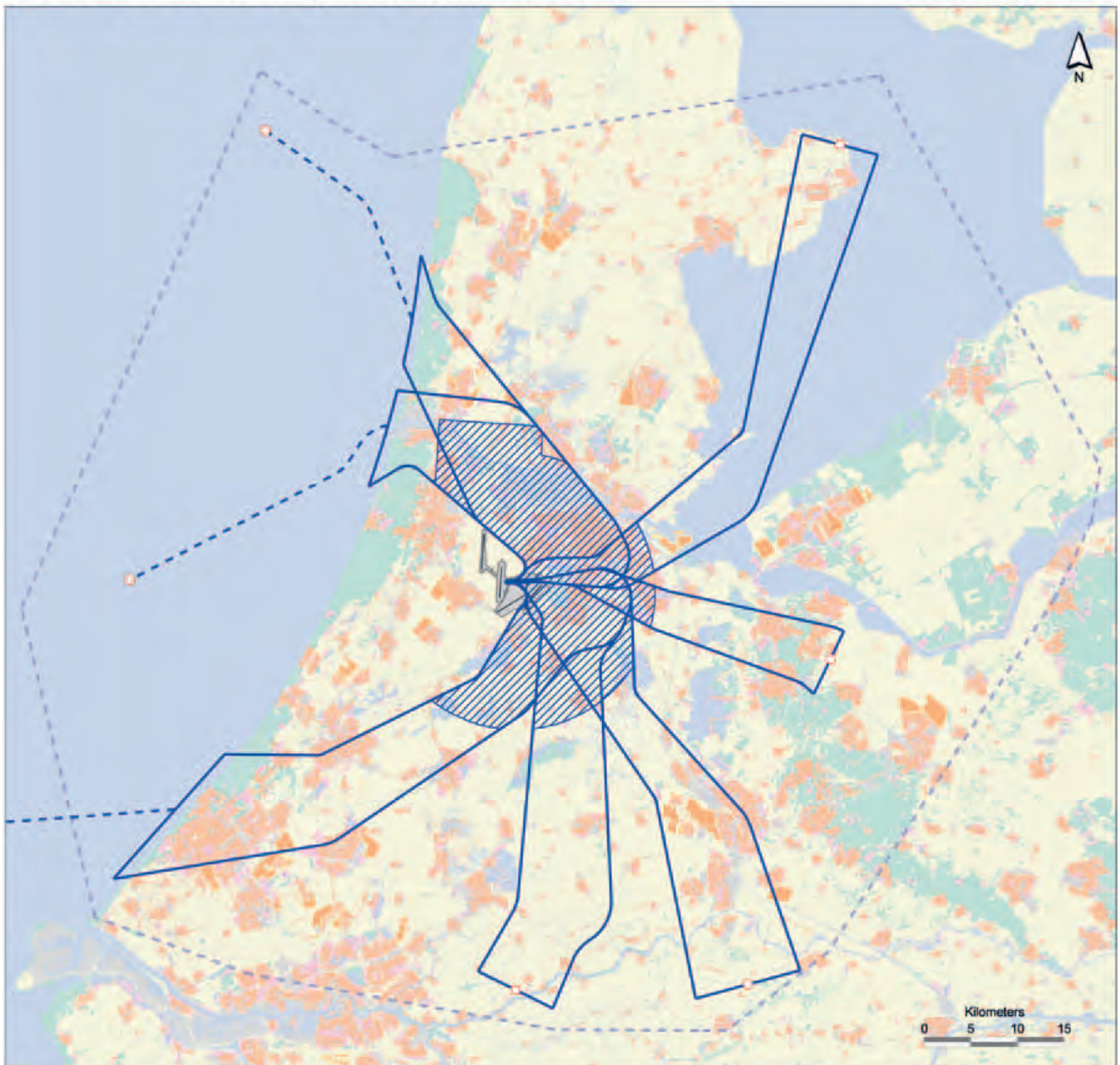
Vertrekkend verkeer baan 09 (periode van 06.00 tot 23.00 uur)



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

Luchtverkeerwegen

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



Banenstelsel

Begrenzing Luchthavengebied

Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)

Vinex2001 (bron: RPD)

Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan oplopend met een stijging van 3.3%

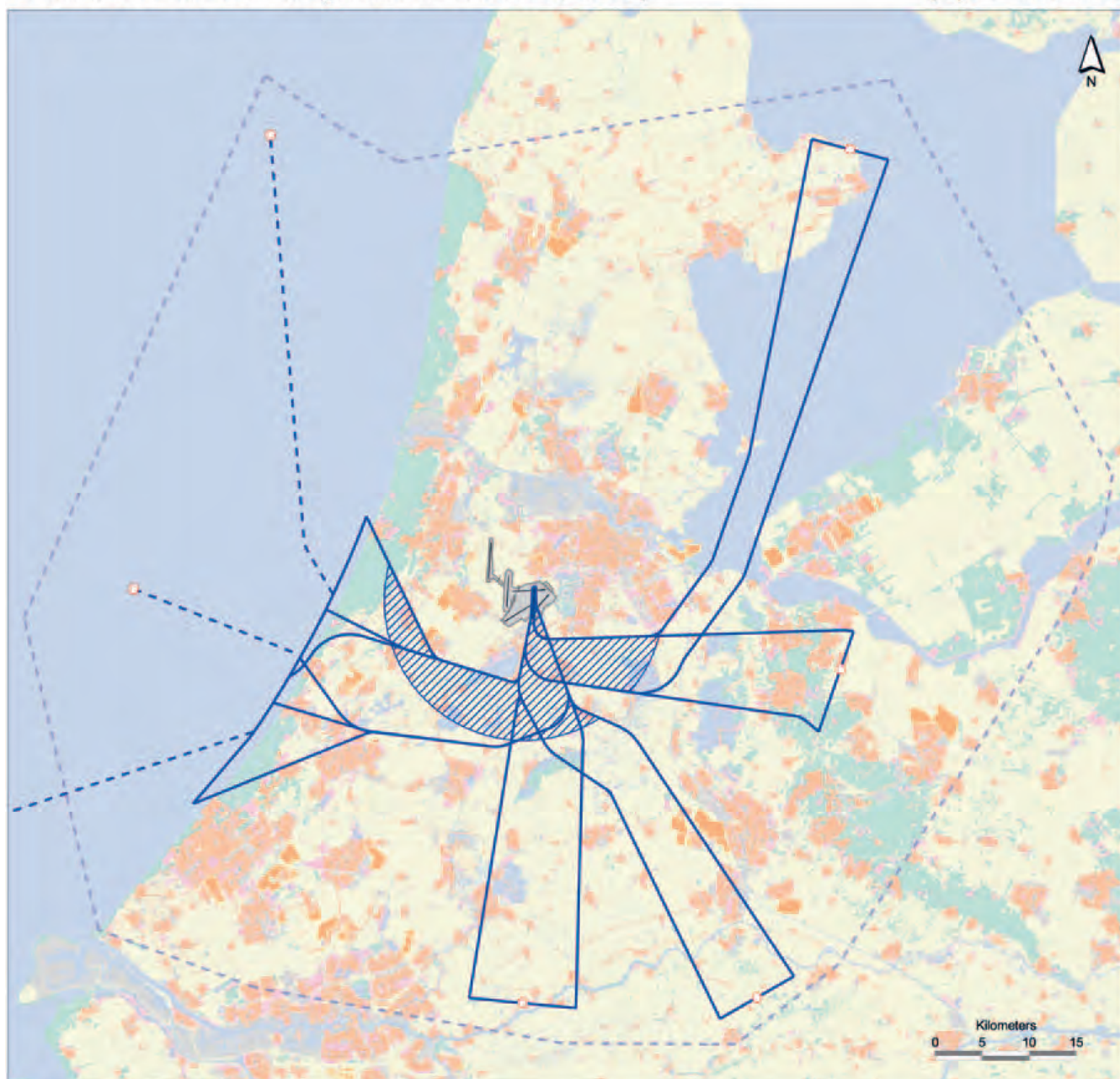
Hoogte 1500 voet

TMA exit points

Begrenzing TMA Schiphol

Luchtverkeerswegen

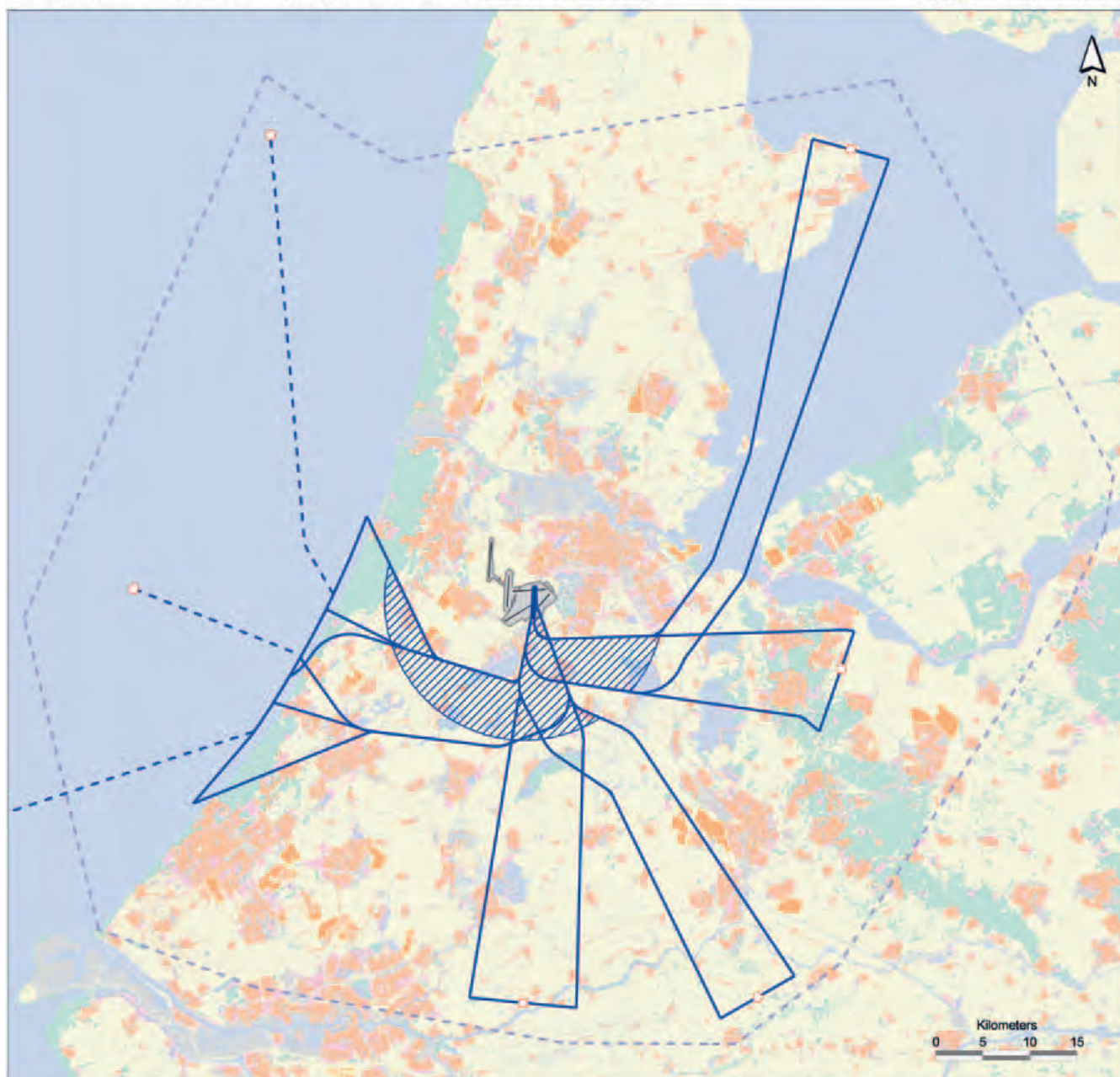
Vertrekkend verkeer baan 18L (periode van 06.00 tot 23.00 uur)



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

Luchtverkeerwegen

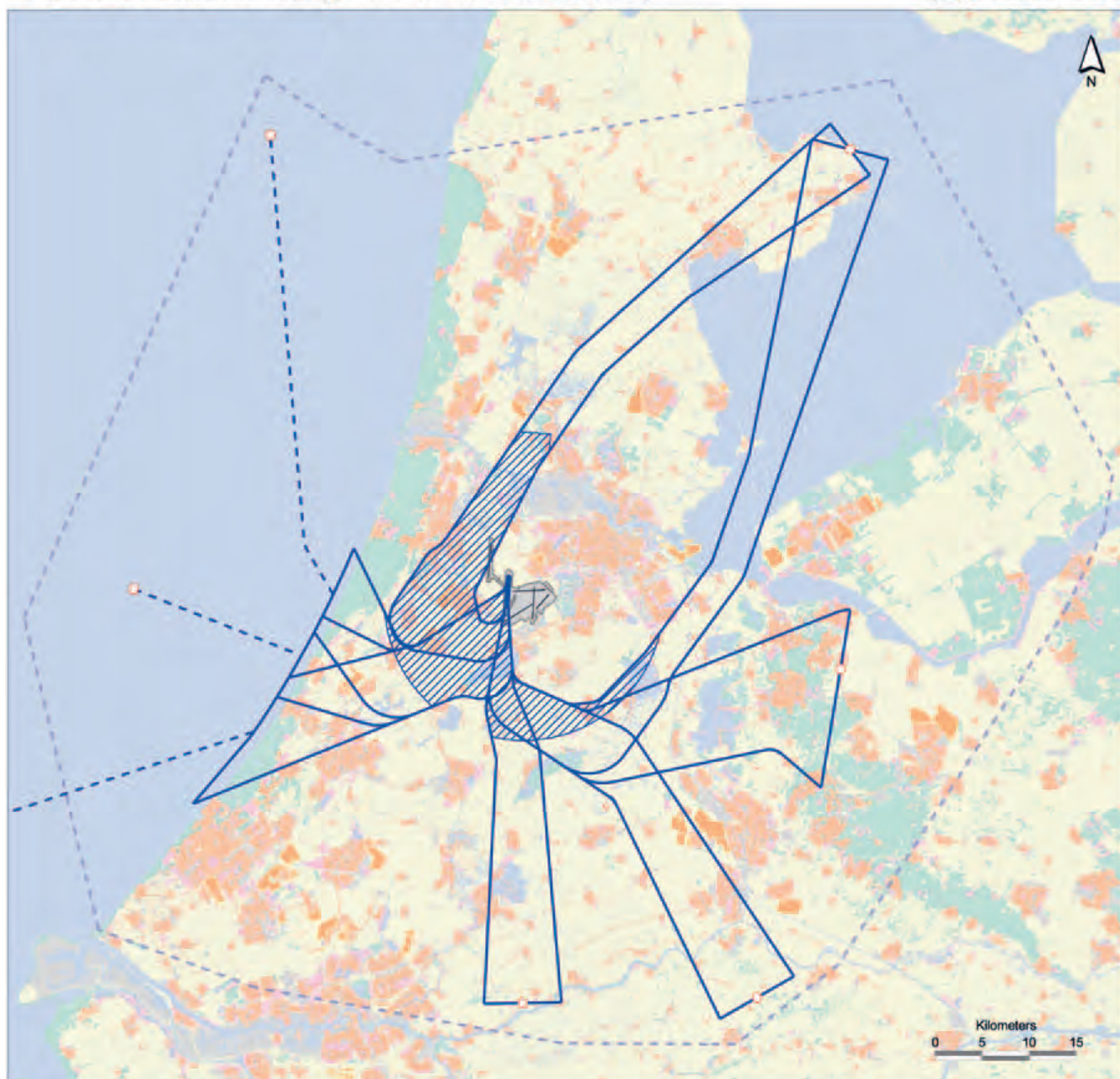
Vertrekkend verkeer baan 18L (periode van 23.00 tot 06.00 uur)



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

Luchtverkeerswegen

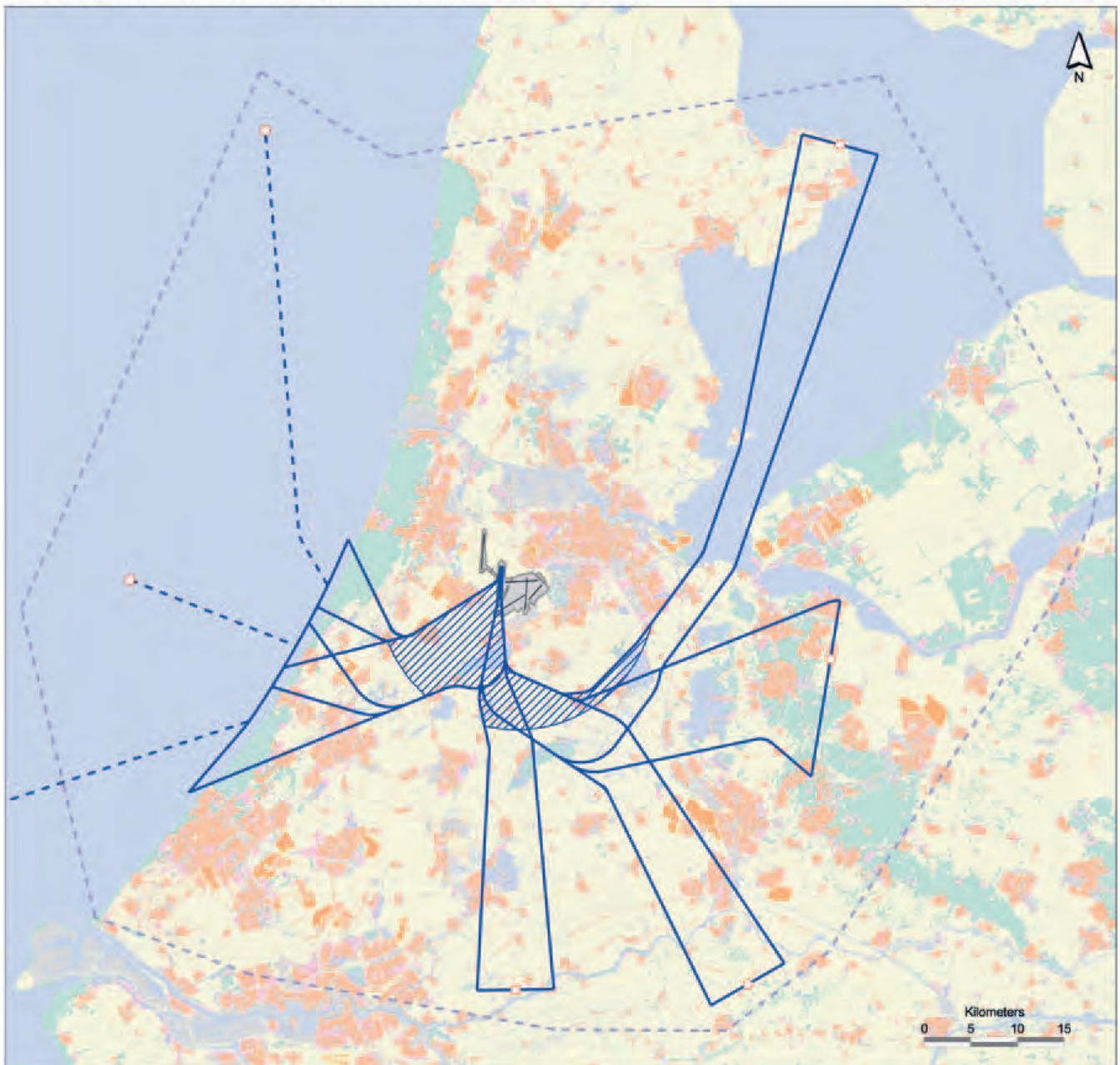
Vertrekkend verkeer baan 18C (periode van 06.00 tot 23.00 uur)



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

Luchtverkeerswegen

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



Banenstelsel

Begrenzing Luchthavengebied

Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)

Vinex2001 (bron: RPD)

Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan oplopend met een stijging van 3.3%

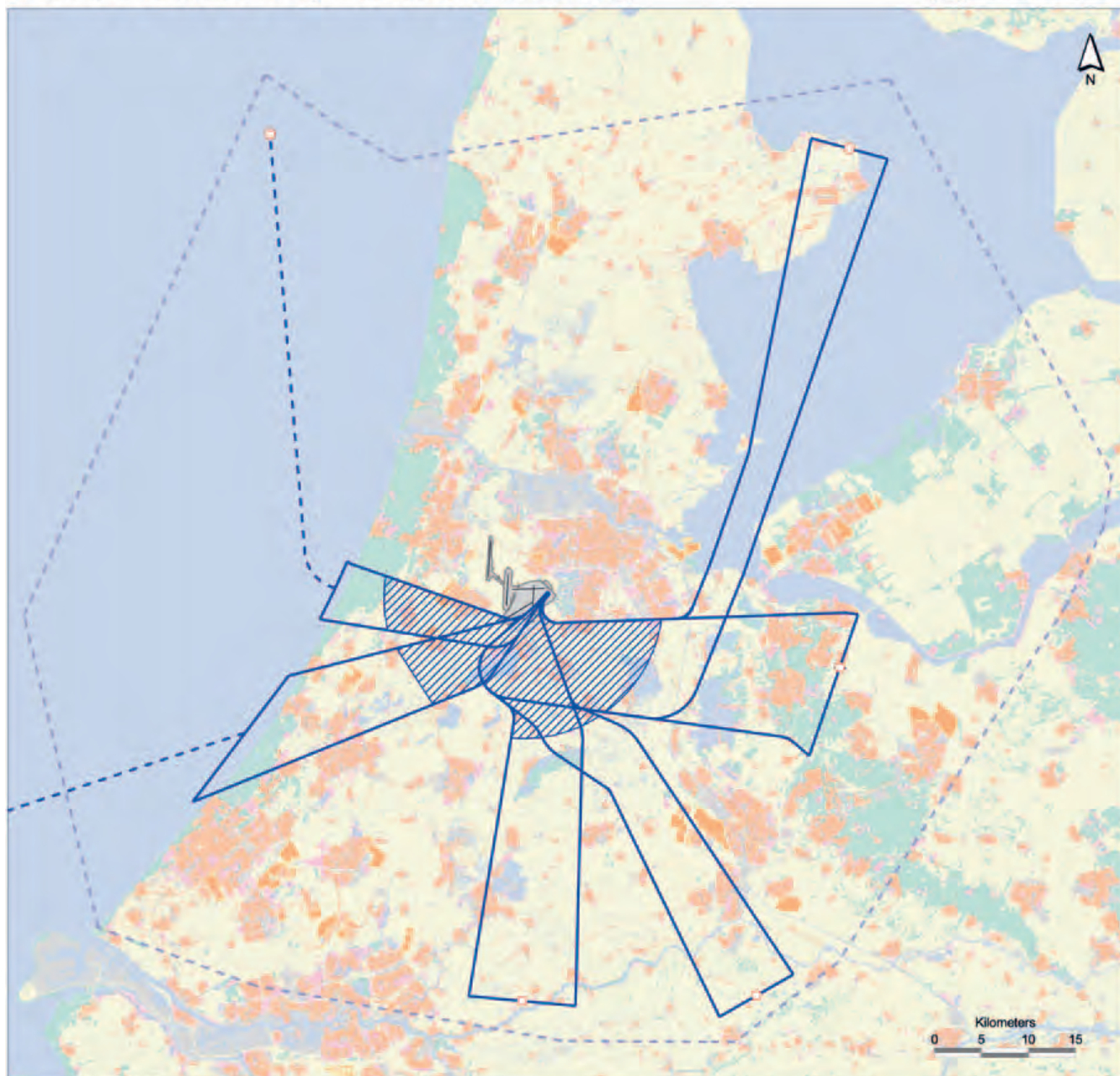
Hoogte 1500 voet

TMA exit points

Begrenzing TMA Schiphol

Luchtverkeerwegen

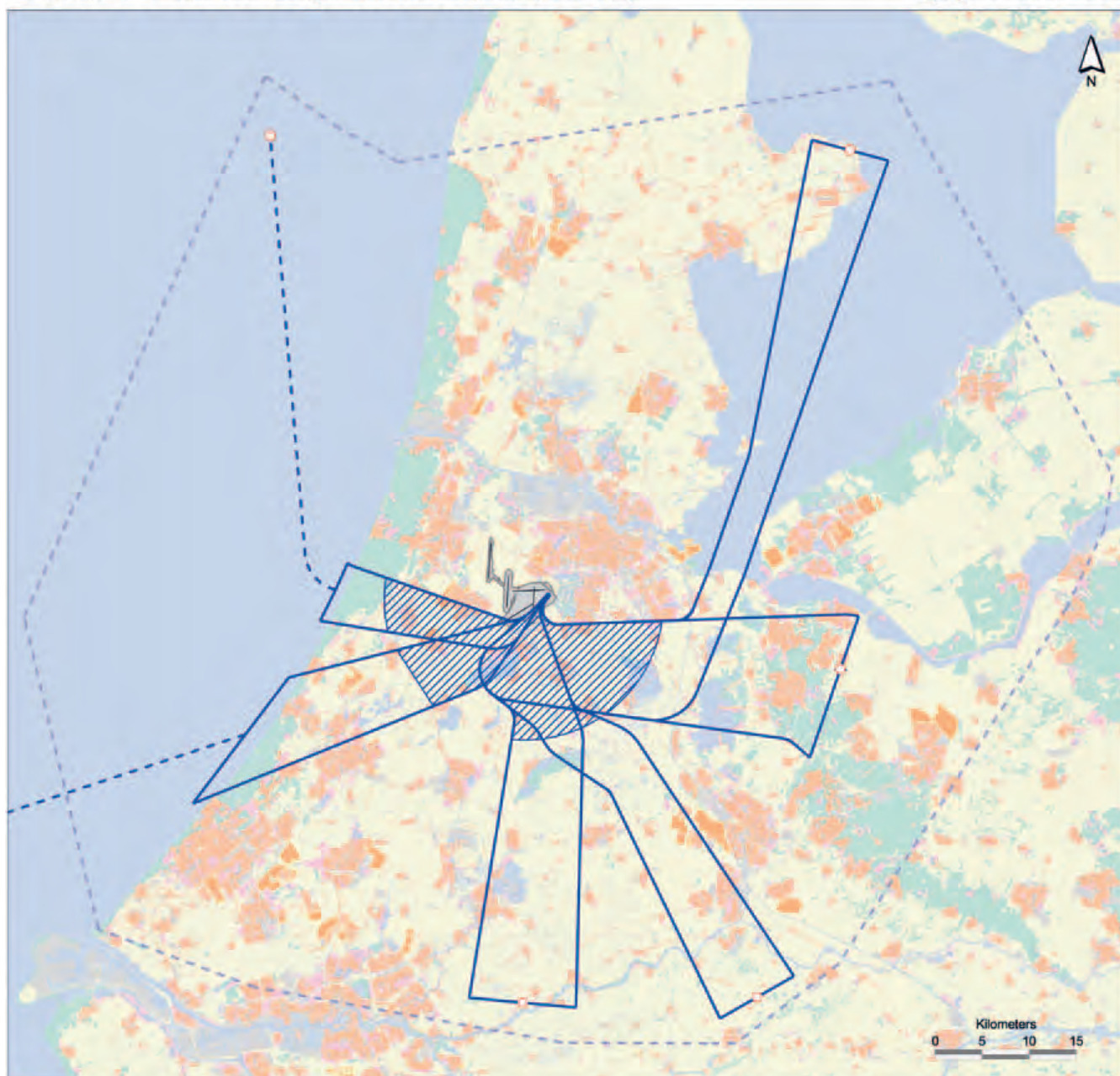
Vertrekkend verkeer baan 22 (periode van 06.00 tot 23.00 uur)



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

Luchtverkeerwegen

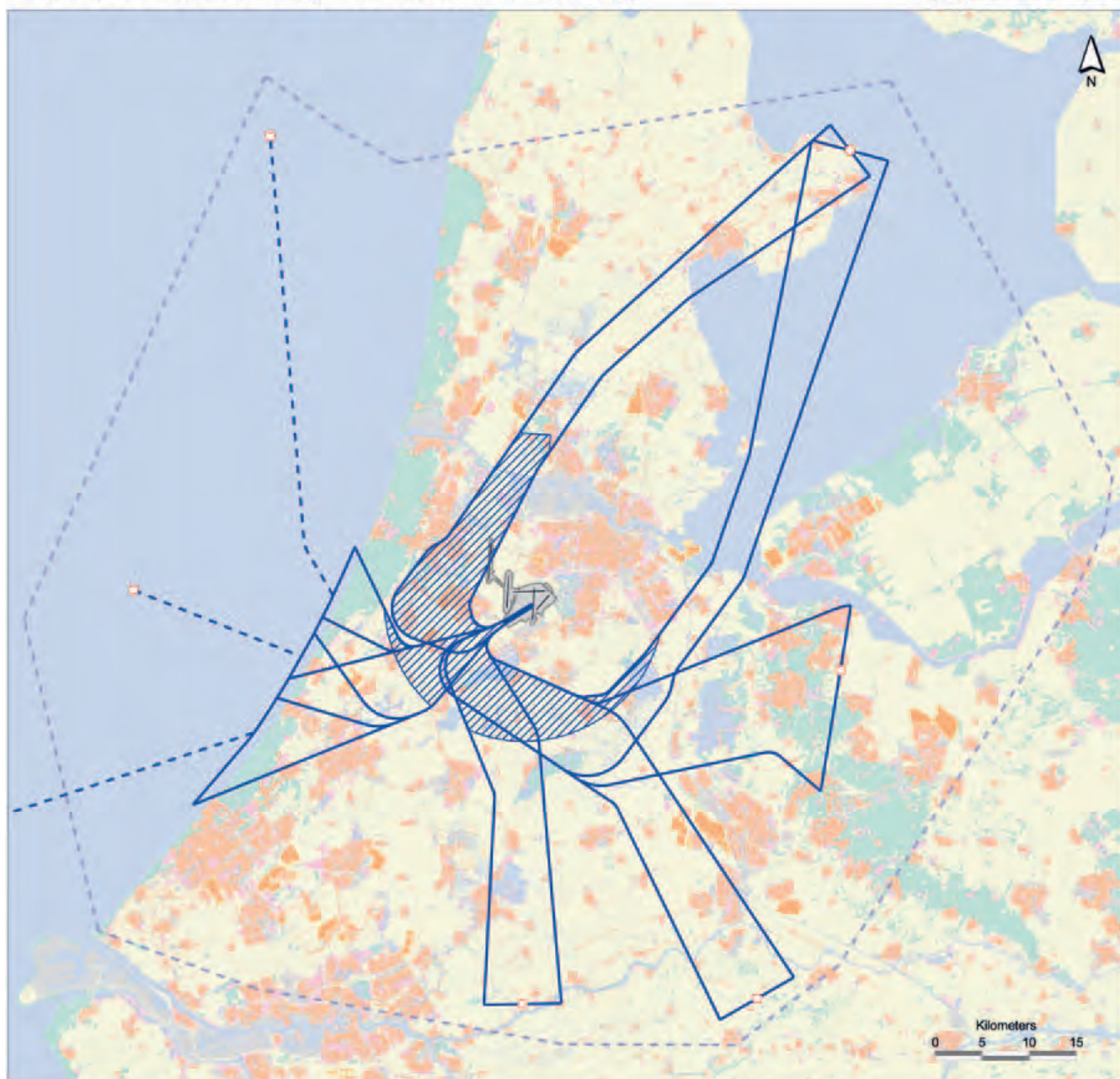
Vertrekkend verkeer baan 22 (periode van 23.00 tot 06.00 uur)



	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

Luchtverkeerswegen

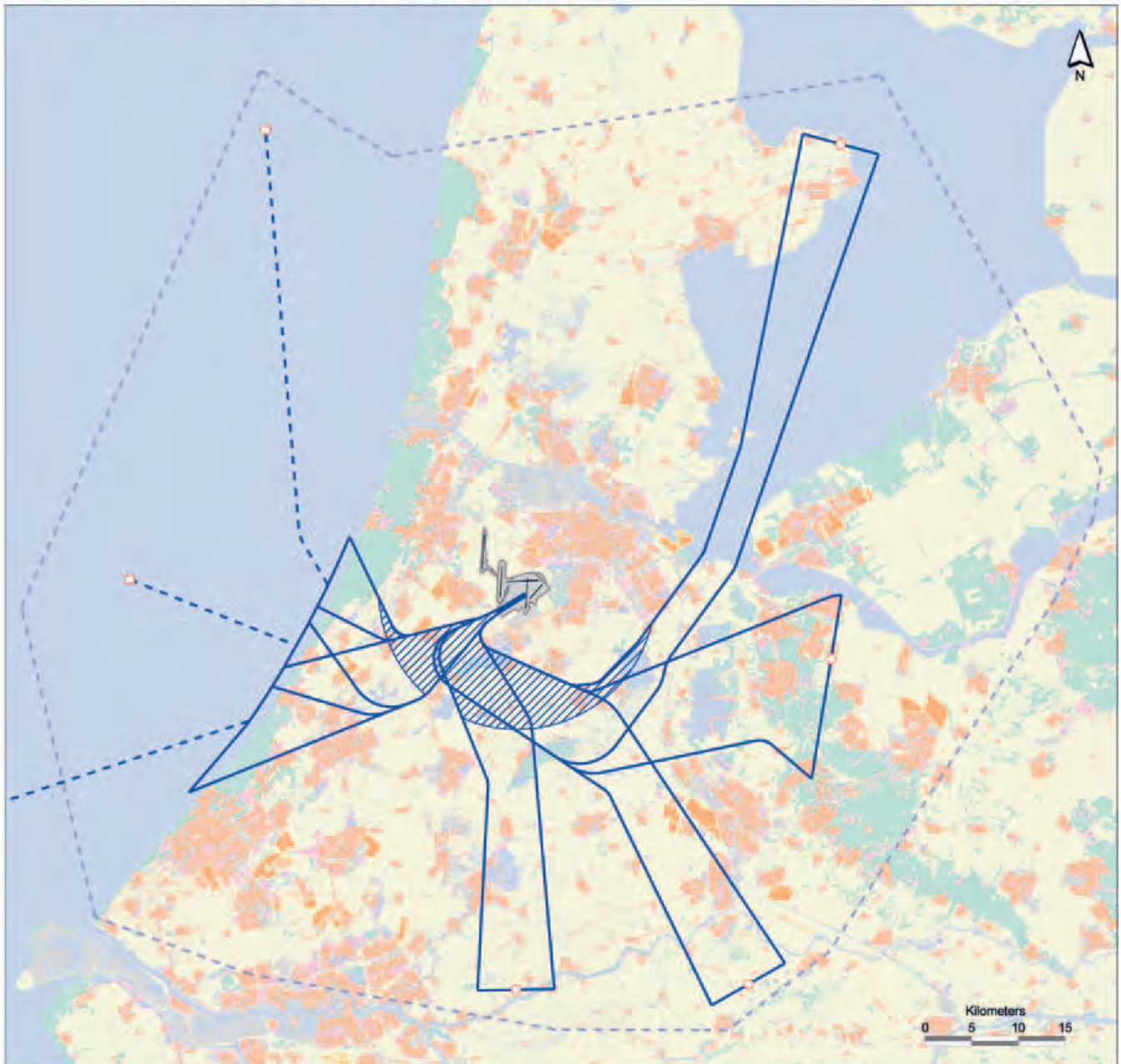
Vertrekkend verkeer baan 24 (periode van 06.00 tot 23.00 uur)



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

Luchtverkeerwegen

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



Banenstelsel

Begrenzing Luchthavengebied

Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)

Vinex2001 (bron: RPD)

Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan oplopend met een stijging van 3.3%

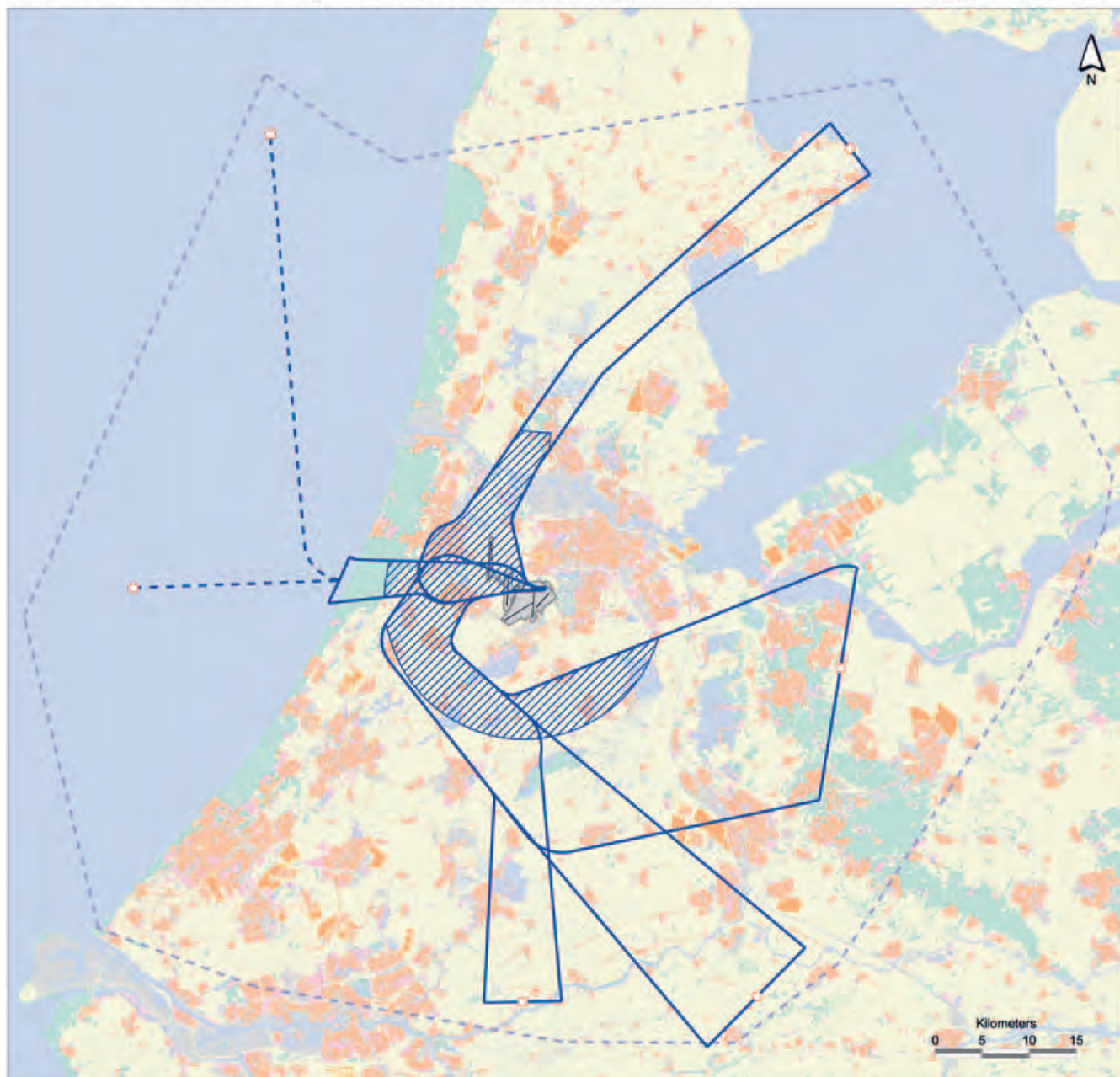
Hoogte 1500 voet

TMA exit points

Begrenzing TMA Schiphol

Luchtverkeerswegen

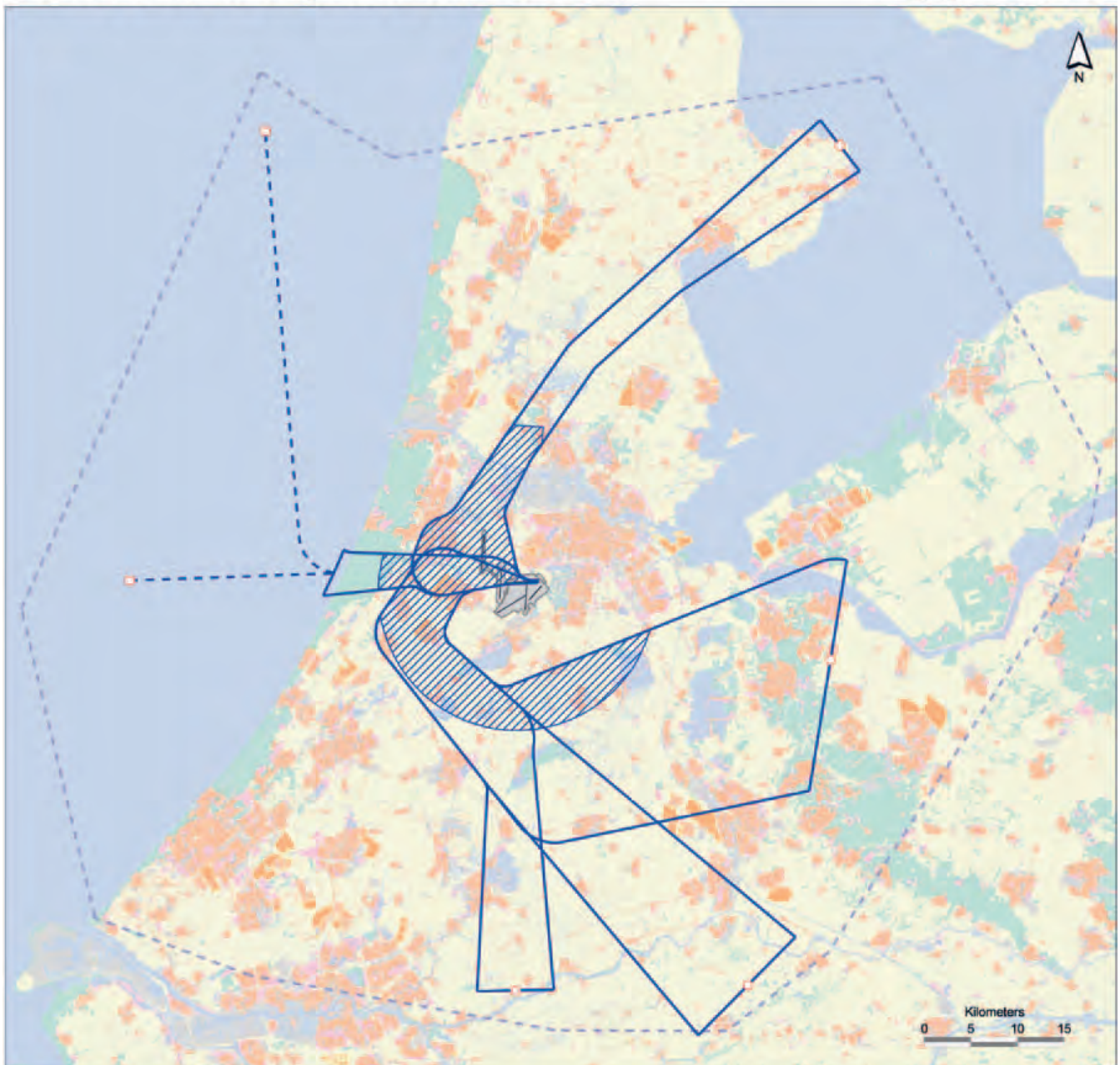
Vertrekkend verkeer baan 27 (periode van 06.00 tot 23.00 uur)



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

Luchtverkeerswegen

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



Banenstelsel

Begrenzing Luchthavengebied

Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)

Vinex2001 (bron: RPD)

Hoogte 0 voet vanaf het einde van de startbaan olopend met een stijging van 3.3%

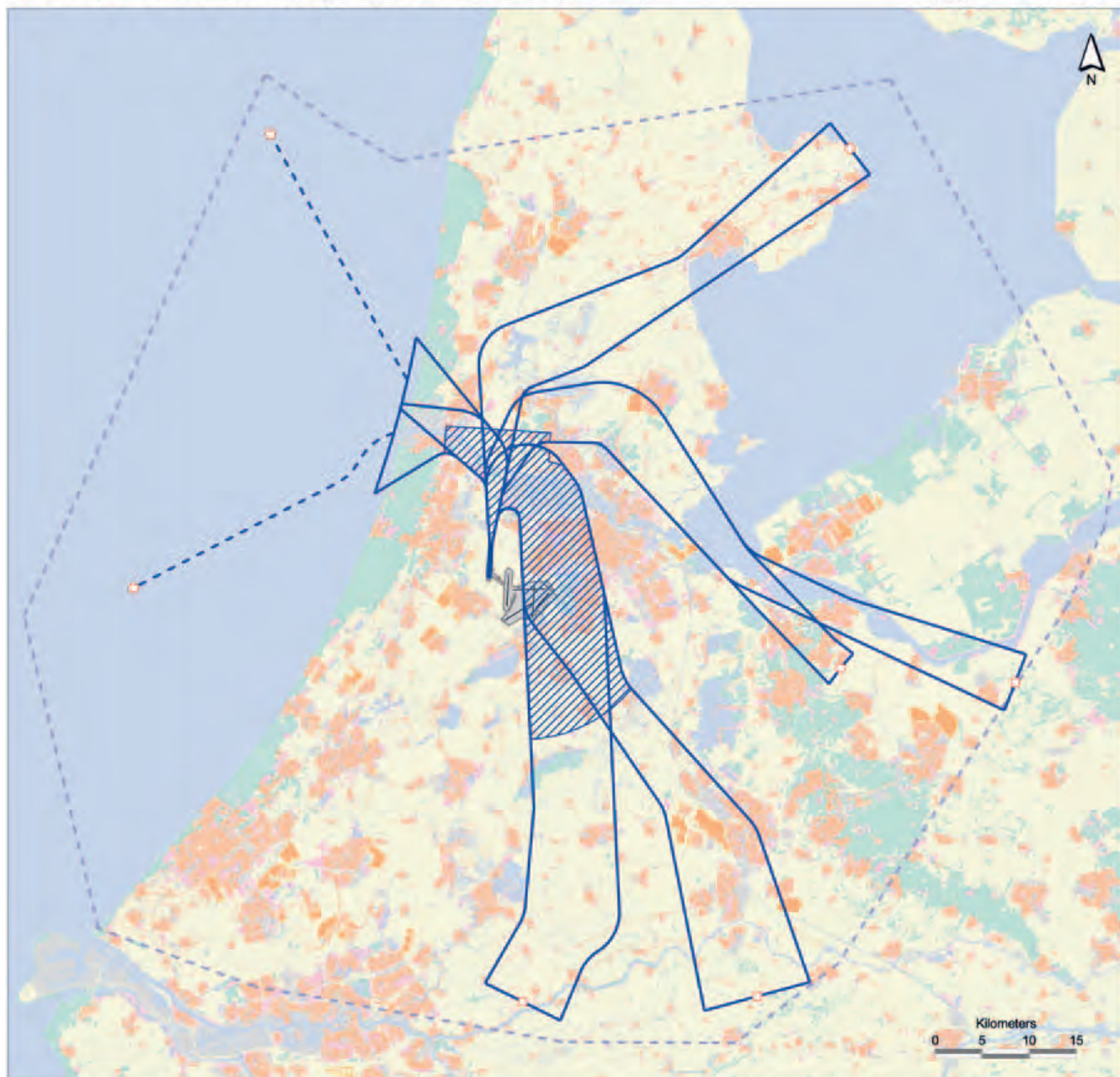
Hoogte 1500 voet

TMA exit points

Begrenzing TMA Schiphol

Luchtverkeerwegen

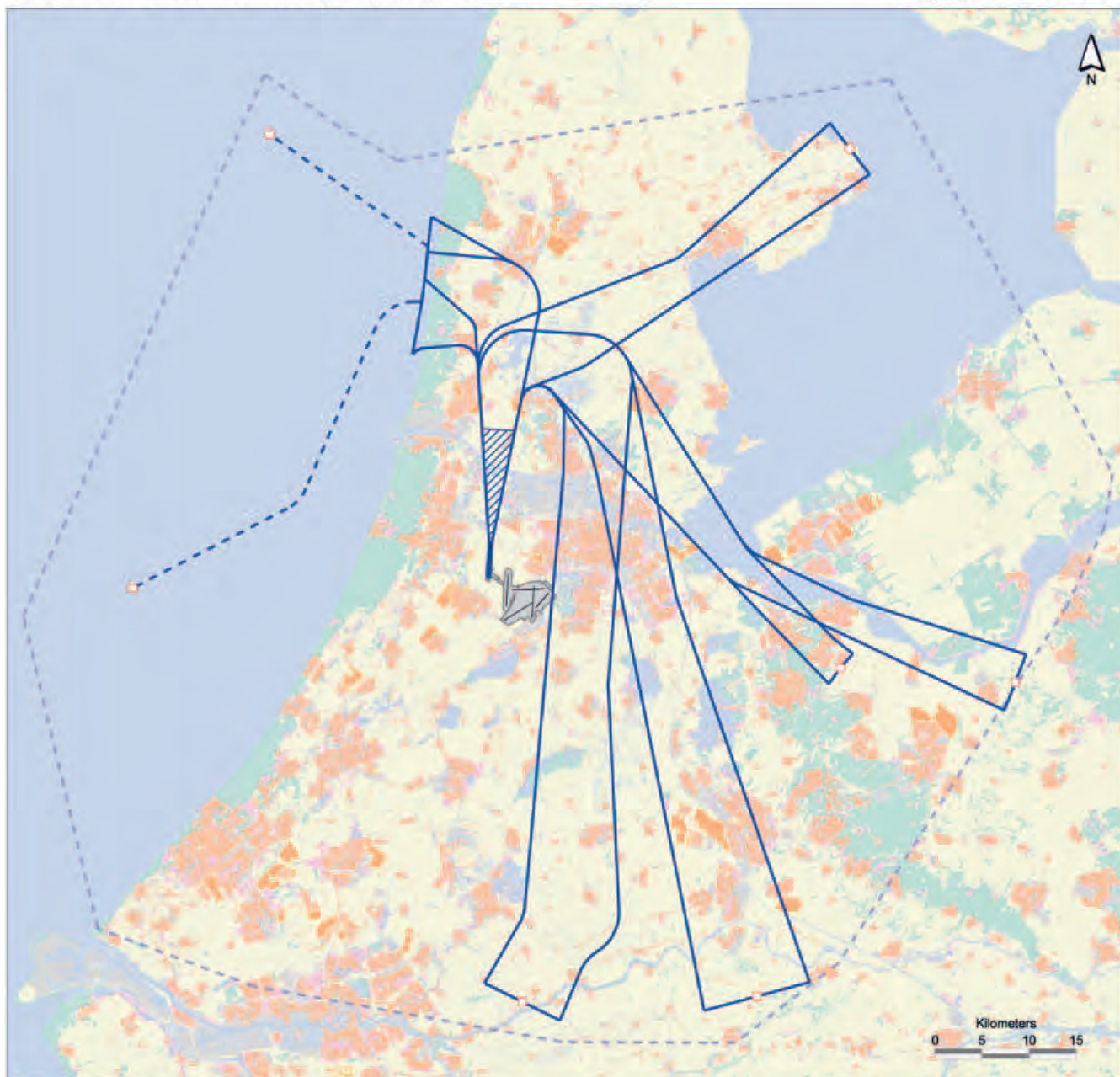
Vertrekkend verkeer baan 36L (periode van 06.00 tot 23.00 uur)



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

Luchtverkeerswegen

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



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

Nota van toelichting

Algemeen deel

1 Inleiding

Het onderhavige besluit (verder te noemen “dit besluit”) wijzigt het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB), zoals dat met ingang van maart 2010 is gewijzigd. Dit in verband met wijziging van een aantal uitvliegroutes vanaf de Schiphol-Oostbaan, de Polderbaan, de Kaagbaan en de Buitenveldertbaan in 2009 (Stb 2010,...). Dit LVB wordt verder aangehaald als het LVB 2010.

Dit besluit wijzigt de ligging van een aantal luchtverkeerswegen voor startend verkeer met een oostelijke bestemming vanaf de Polderbaan, de Zwanenburgbaan, de Kaagbaan, de Aalsmeerbaan, de Buitenveldertbaan en de Schiphol-Oostbaan als gevolg van herindeling luchtruim Amsterdam-Ruhrgebied-Frankfurt (AMRUFRA). AMRUFRA heeft tot doel de verkeersstromen van en naar Amsterdam en Frankfurt te optimaliseren door het verleggen van enkele verkeersstromen.

De aanpassing van de luchtverkeerswegen heeft geen invloed op de grenswaarden in de handhavingspunten voor geluid.

2 Totstandkoming van het besluit

2.1 Kader, Luchtvaartnota

Internationale bereikbaarheid

In het Coalitieakkoord (2007) heeft het kabinet een duidelijke visie neergelegd op de ontwikkeling van Nederland. Deze visie is gericht op een innovatieve, concurrerende en ondernemende economie en op een duurzame leefomgeving. Een dergelijke economie is nodig om onze welvaart ook bij toenemende concurrentie te waarborgen. Om deze ambities waar te maken is **de internationale bereikbaarheid van ons land een belangrijke voorwaarde**. Daarbij is de kwaliteit van het internationale verbindingennetwerk voor het vliegverkeer essentieel. Het moet een netwerk zijn, dat met zijn bestemmingen en frequentie aansluit bij de behoeften van de Nederlandse economie. Dit netwerk, in combinatie met een concurrerende en duurzame luchtvaart, staat centraal in de in april 2009 uitgebrachte Luchtvaartnota.

Herindeling van het luchtruim

Zoals in de Luchtvaartnota is aangegeven vraagt het creëren van een optimale internationale bereikbaarheid om een weloverwogen herindeling en aanpassing van het luchtruim(-gebruik). Een internationale oriëntatie van het luchtruim en van de luchtverkeersleiding zijn hierbij noodzakelijk. Internationale luchtwegen eindigen niet bij de grens. Daarom worden nieuwe routes in internationaal overleg ontworpen. Optimale benutting van de beschikbare capaciteit vereist een grensoverschrijdende beheersbaarheid van de verkeersstromen. Capaciteitsvergroting vergt flexibel gebruik van het luchtruim in combinatie met een onder meer grensoverschrijdend militair oefengebied. Beperking van het brandstofgebruik wordt bereikt door minder omvliegen, waarvoor een defragmentatie van het Europese luchtruim nodig is. Kortom, doelstellingen ten aanzien van kostenefficiëntie, vermindering van de milieu-impact van vliegroutes (zowel CO₂-uitstoot als hinder) en capaciteitsvergroting kunnen het meest effectief in nauwe samenwerking met andere landen worden gerealiseerd.

Met het oog op deze doelstellingen wordt in Europees

verband gewerkt aan de vorming van Single European Sky (SES) en de onderdelen hierbinnen (FABEC¹ en SESAR²).

Een nieuwe route naar het zuidoosten

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

Om belangrijke (civiele) vervoersstromen te kunnen faciliteren is een optimale benutting van het luchtruim nodig. In het Nederlandse luchtruim gaat het dan met name om een extra luchtroute naar het zuidoosten. Voor het creëren van deze route dient een militair oefengebied te worden verplaatst naar een voor de civiele luchtvaart minder druk gebied. Om tevens te voorzien in de trainingsbehoeften van de opvolger van de F16 zet het kabinet in op een grensoverschrijdend militair oefengebied boven Oost-Nederland en Duitsland. Het kabinet zet zich in om, in het licht van de FABEC doelstellingen, hiervoor in overleg met de Duitse overheid en de Duitse luchtverkeersleidingorganisatie, een oplossing te vinden.

De extra luchtroute naar het zuidoosten zal pas in definitieve

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

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

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

De wijziging van de luchtverkeerwegen beoogt mede de capaciteit van het luchtruim te vergroten. De capaciteit van Schiphol verandert daarmee echter niet (de maximum capaciteit van Schiphol tot en met 2020 is vastgelegd in het zogenoemde Aldersakkoord van 1 oktober 2008, overgenomen in de Luchtvaartnota). Die wordt bepaald door de gelijkwaardigheidscriteria en de grenswaarden in de handhavingpunten voor geluid (zie paragraaf 2.4).

2.2. AMRUFRA

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

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

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

De wijziging houdt het volgende in.

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

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

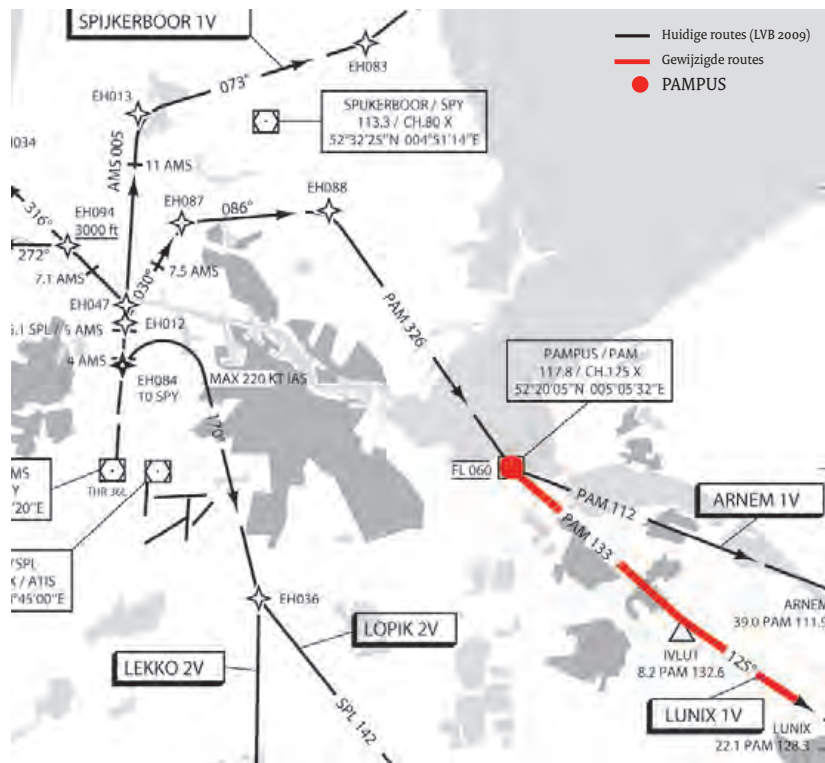
- De huidige PAMPUS 1V route wordt gesplitst in de ARNEM 1V route en de LUNIX 1V route (zie figuur 1a). De ARNEM 1V is daarbij identiek aan de huidige PAMPUS 1V.
- De huidige PAMPUS 1Z route wordt gesplitst in de ARNEM 1Z route en de LUNIX 1Z route (zie figuur 1b). De ARNEM 1Z is identiek aan de huidige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

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

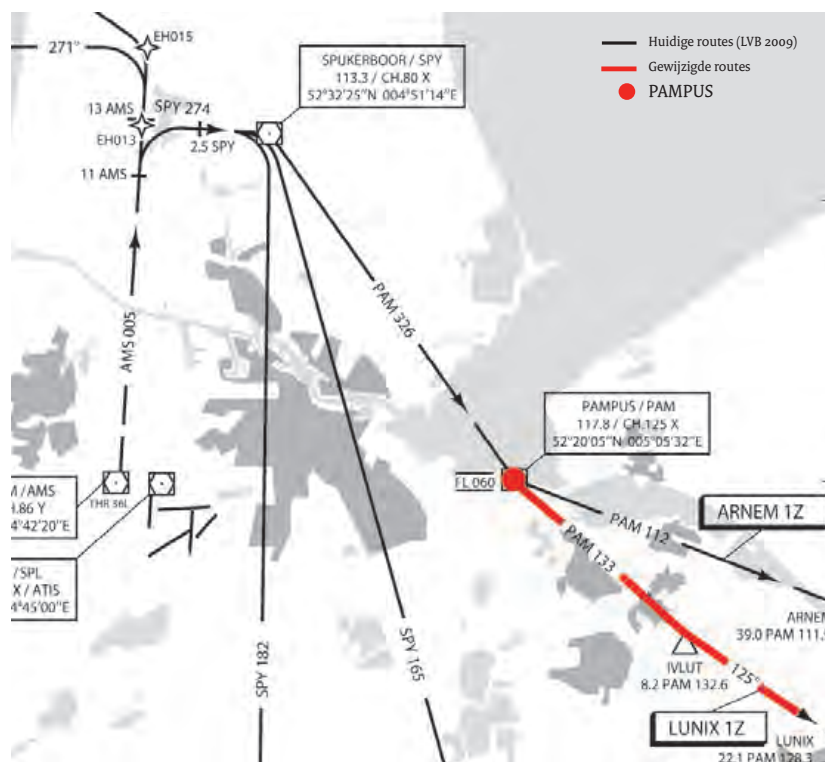
De huidige NYKER 1W route wordt gesplitst in de NYKER 2W route en de IVLUT 1W route (zie figuur 2). De NYKER 2W is identiek aan de huidige NYKER 1W.

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

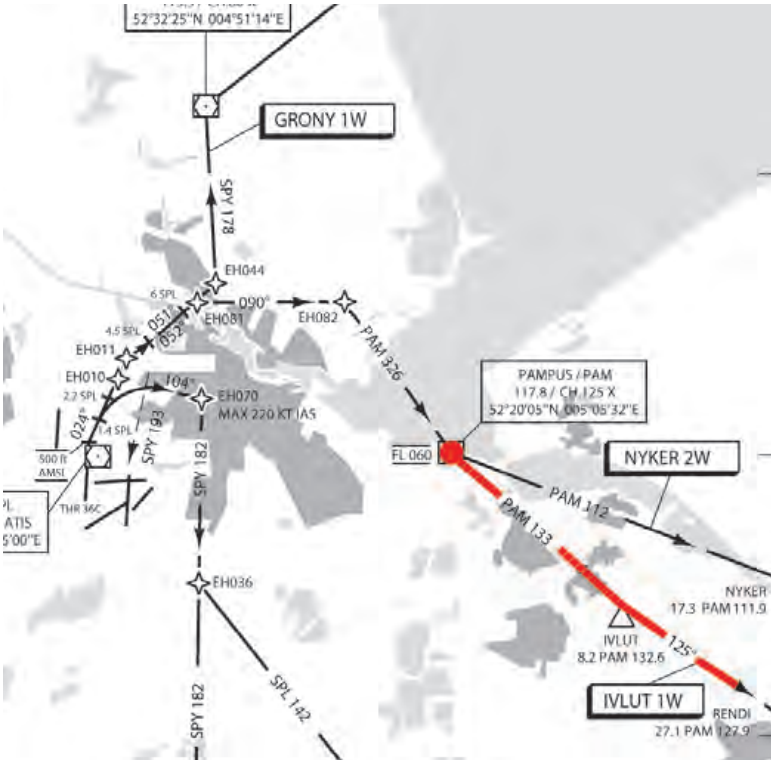
Figuur 1a. Wijziging van de route PAMPUS 1V.



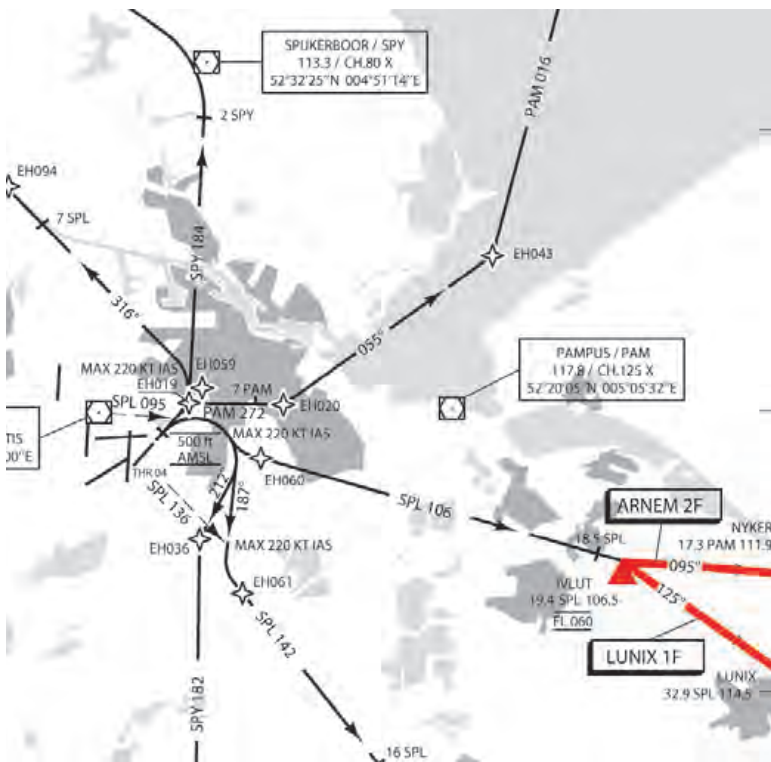
Figuur 1b. Wijziging van de route PAMPUS 1Z.



Figuur 2. Wijziging van de routes NYKER 1W.



Figuur 3. Voorbeeld van routewijziging ter hoogte van IVLUT.

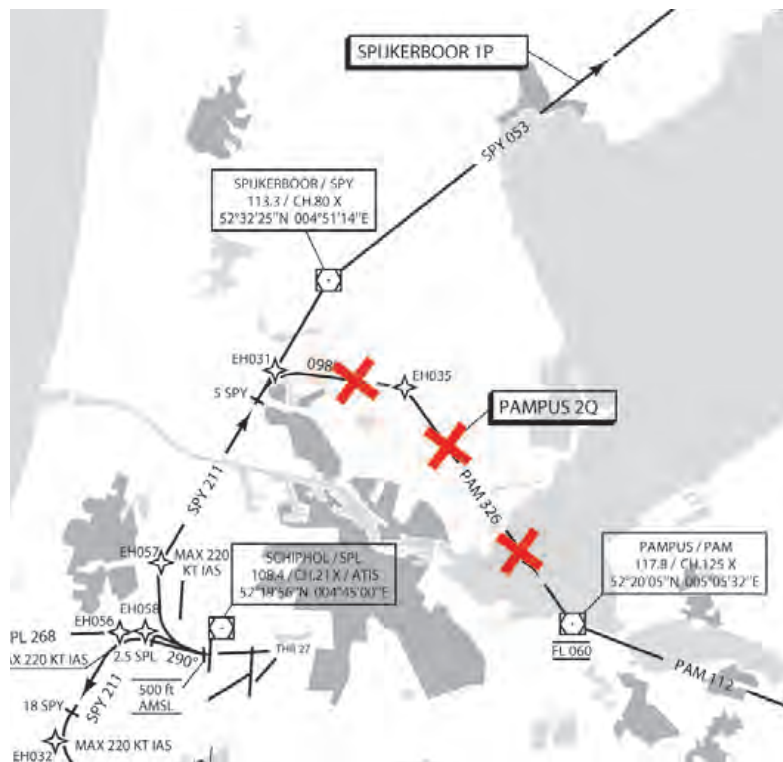


2. Wijzigingen met een splitsing van de luchtverkeerweg ter hoogte van IVLUT.

De beoogde wijzigingen met een splitsing ter hoogte van IVLUT (rode driehoek in figuur 3) hebben betrekking op de routes naar het oosten vanaf de Schiphol-Oostbaan, de Aalsmeerbaan, de Zwanenburgbaan, de Buitenveldertbaan en de Kaagbaan. In figuur 3 is hiervan een voorbeeld gegeven: de huidige ARNEM 1F route wordt gesplitst in de ARNEM 2F route en de LUNIX 1F route. Elke luchtverkeerweg die over IVLUT loopt is gewijzigd. De locatie van de wijzigingen van de routes vanaf IVLUT ligt op ruime afstand van de, vanuit het wettelijke kader, relevante geluidcontouren (48 dB(A)_{Lden}, ook wel buitengebied genomen en 40 dB(A)_{Lnight} contour). Om die reden is de wijziging van deze luchtverkeerwegen niet nader onderzocht. De vliegtuigen bevinden zich ter hoogte van IVLUT gemiddeld op een vlieghoogte die ruim boven 6.000 ft ligt.

3. De huidige PAMPUS 2Q route vanaf de Buitenveldertbaan wordt geschrapt (zie figuur 4). Aangezien deze route in de afgelopen jaren niet of nauwelijks meer is gebruikt (het gaat om enkele tientallen vliegtuigbewegingen per jaar) is het effect van het schrappen van deze route op bijvoorbeeld de geluidbelasting in de omgeving verwaarloosbaar klein. Deze effecten zijn dan ook niet onderzocht³. Voor de afhandeling van het vliegverkeer is een alternatieve route vanaf de Buitenveldertbaan beschikbaar.

Figuur 4. Ligging van de PAMPUS 2Q route die vervalt.



³ Het niet of nauwelijks gebruiken van de PAMPUS 2Q route blijkt ook uit het feit dat er in de berekeningen voor het milieueffectrapport dat gemaakt is in het kader van het LVB 2010 uitgegaan is van nul vliegtuigbewegingen op deze route.

2.3. Procedurele aspecten

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

2.4 Gelijkwaardige of betere bescherming

Volgens de Wet luchtvaart (artikel 8.17, zevende lid) dient elk besluit, volgend op het eerste luchthavenverkeerbesluit een beschermingsniveau ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging te bieden dat voor ieder van deze aspecten, gemiddeld op jaarbasis vastgesteld, per saldo *gelijkwaardig* is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit. Of sprake is van een gelijkwaardig beschermingsniveau wordt beoordeeld aan de hand van criteria die gebaseerd zijn op het totaal aantal woningen of mensen die aan een bepaalde geluidbelasting of een bepaald extern risico worden blootgesteld. Deze criteria zijn voor het eerst vastgelegd in de 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).

Tabel 1. Criteria voor gelijkwaardigheid

	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 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 tabel 1 genoemde criteria⁴. Op basis van deze toets wordt vastgesteld of voldaan wordt aan de wettelijke eis om een gelijkwaardig beschermingsniveau te bieden.

⁴ De toets op een gelijkwaardige luchtkwaliteit is inmiddels door het opnemen van de Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit in de Wet milieubeheer zeker gesteld.

3 De gevolgen in beeld

Voor de onderbouwing van dit besluit is een milieurapport gemaakt. In dat rapport (Effect van wijzigen oostelijke luchtverkeerwegen, To70, februari 2010) is onderzocht wat de effecten op geluid en ruimtelijke ordening zijn. Voor de effecten op lucht en externe veiligheid was op voorhand al duidelijk dat de wijziging van de luchtverkeerwegen op die aspecten geen effect hebben. Onderstaand wordt dit toegelicht. Verder is het onderzoek beperkt tot de route-wijzigingen ter hoogte van PAMPUS. Zoals al is aangegeven in paragraaf 2.2 liggen de wijzigingen ter hoogte van IVLUT ruim buiten de voor geluid relevante geluidcontouren en wordt er ter hoogte van IVLUT gemiddeld op een hoogte gevlogen die ruim boven 6.000 ft ligt. De effecten van de wijzigingen ter hoogte van IVLUT treden dus op buiten het gebied waar significante effecten kunnen optreden en vallen daarmee buiten de scope van het onderzoek.

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

3.1. Geluid

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

Totaal Volume Geluid

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

Woningen en ernstig gehinderden / slaapverstoorden

Tabel 2. Overzicht van de effecten voor geluid met betrekking tot aantallen woningen en ernstig gehinderden / slaapverstoorden.

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

Uit de tabel 2 blijkt in de eerste plaats dat wordt voldaan aan de gelijkwaardigheidscriteria. Het aantal woningen dat binnen 58 dB(A) L_{den}-contour en de 48 dB(A) L_{night}-contour ligt verandert in het geheel niet. Het aantal ernstig gehinderden en het aantal ernstig slaapverstoorden verandert wel enigszins, maar de verandering is beperkt tot minder dan 0,1% ten opzichte van de uitkomsten voor het LVB 2010.

⁵ Berekend met gemodelleerde routes

3.2. Externe veiligheidsrisico

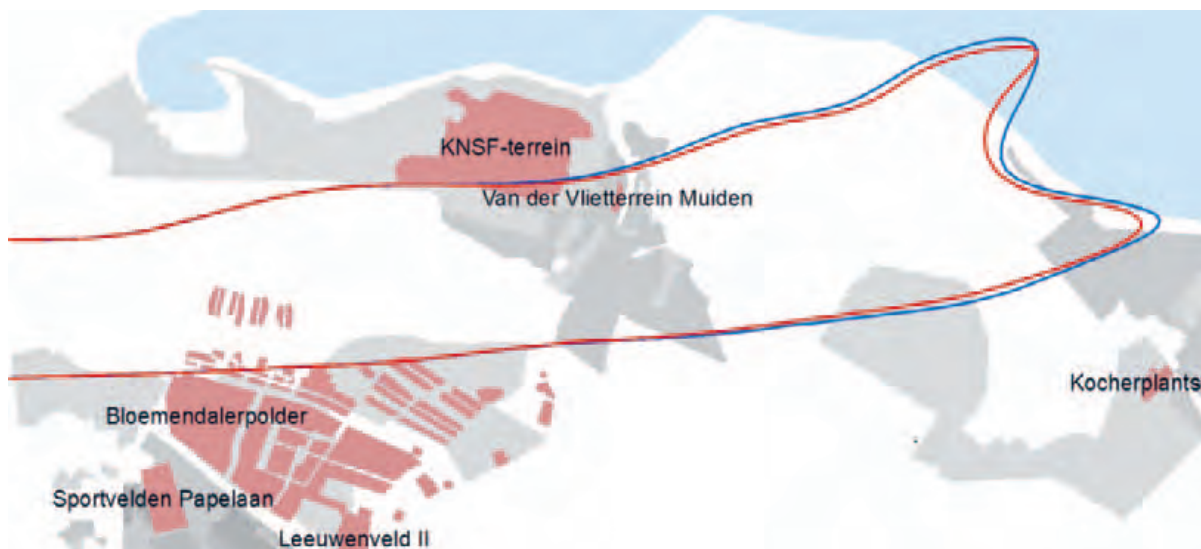
De wijzigingen van de luchtverkeerweg vindt plaats ver buiten de delen van de 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren die door het startende verkeer worden gedomineerd. Hierdoor zijn de 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren gelijk aan die van het planalternatief uit het milieueffectrapport (MER) "Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio voor de korte termijn" (MER KT). Als gevolg hiervan zijn ook de aantallen woningen en bedrijven/inrichtingen binnen de betreffende contouren voor de pakketten gelijk aan de aantallen voor het planalternatief uit het MER KT. Ook voor externe veiligheid wordt aan de gelijkwaardigheidstoets voldaan.

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

3.3. Ruimtelijke effecten

Om na te gaan of de wijziging van de luchtverkeerwegen ruimtelijke effecten heeft, is de ligging van de 20 Ke contour bepaald. Ten opzichte van de 20 Ke contour die bij het LVB 2010 hoort is sprake van een kleine verandering. In figuur 5 wordt dit zichtbaar gemaakt. Hieruit blijkt dat de 20 Ke contour nauwelijks wijzigt. De verandering van deze geluidcontour bevindt zich buiten het gebied met beperkingen aan woningbouw uit de Nota Ruimte, deel 4 uit 2006. De verandering geeft geen aanleiding om dit beperkingengebied aan te passen. Overigens is in het advies van de Alderstafel (Kamerstukken II 2008/09 29665, nr. 108) een evaluatie van alle beperkingengebieden afgesproken. De minister van VROM voert deze evaluatie in 2010 en 2011 uit.

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



3.4. Uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken

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

3.5. Klimaatgassen

De wijziging van de luchtverkeerwegen wordt doorgevoerd in het kader van FABEC. Eén van de doelen van FABEC is het creëren van kortere routes: zo veel mogelijk in een rechte lijn vliegen van A naar B. Met de realisatie van FABEC kan op dit punt een grote efficiëncyslag worden gemaakt. Kortere routes tussen start- en landingspunt leiden niet alleen tot besparingen op brandstof en dus tot minder CO_2 -emissies, maar ook tot kostenbesparing. Veranderingen op dit gebied worden stapsgewijs doorgevoerd, rekeninghoudend met en/of gebruikmakend van Europese ontwikkelingen in het kader van SESAR en FABEC. Verwacht wordt met de realisering hiervan een reductie van de CO_2 -emissie te bereiken in de orde van grootte van 5-10% per vlucht. Dit besluit levert hieraan een proportionele bijdrage.

4 Milieueffectentoets en bedrijfseffectentoets

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

4.1 Milieueffectentoets (MET)

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

Energiegebruik en de mobiliteit

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

Verbruik en beheer van grondstofvoorraden

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

Afvalstromen, emissies naar de lucht, bodem en het oppervlaktewater

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

Fysieke ruimte

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

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

Categorieën bedrijven waarvoor het LVB gevolgen heeft

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

Aard en omvang van de kosten en baten van het LVB

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

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

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

Regelgeving in de meest relevante concurrerende landen en concurrentiepositie

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

Gevolgen voor de marktwerking

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

Sociaal-economische effecten

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

Administratieve lasten

De voorgenomen regelgeving bevat geen informatieverplichtingen en heeft derhalve geen (wijziging van) 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 wordt gewijzigd om het luchtverkeer richting Duitsland en verder efficiënter te kunnen afwikkelen.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings

Colofon

Ontwerp wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol is een uitgave van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken.

Meer informatie kunt u vinden op:
www.verkeerenwaterstaat.nl

Uitgegeven door	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Informatie	www.postbus51.nl , T 0800-8051
Opmaak	Mijs Cartografie en Vormgeving, Rotterdam
Druk	VIJFKERBLAUW/Servicepunt VenW
Datum	februari 2010

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Postbus 20906 | 2500 EX Den Haag
T 070 - 351 6171
www.verkeerenwaterstaat.nl

Meer informatie
T 0800 - 8051
www.postbus51.nl

Februari 2010 | AM