



# Ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Verlenging van de gebruiksduur van de nachtelijke  
vertrek- en naderingsprocedures





# Ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Verlenging van de gebruiksduur van de nachtelijke  
vertrek- en naderingsprocedures



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 het bieden van de mogelijkheid tot verlenging van de gebruiksduur van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van, nr. IenM/BSK-2011/77272, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken i.o.; Gelet op artikel 8.15 van de Wet luchtvaart; De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr. ); Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van, nr. IenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

## ARTIKEL I

**A** Het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol wordt als volgt gewijzigd:

In artikel 3.1.3 wordt onder vernummering van het tweede en derde lid tot derde en vierde lid een lid ingevoegd luidende:

2. In afwijking van het eerste lid kan de LVNL dagelijks in de periode tussen 06.00 uur en 06.45 uur luchtverkeersleiding geven die ertoe strekt dat het straalvliegtuig blijft:
  - a. binnen een luchtverkeersweg die is aangewezen op de kaarten 6/21, 16/21, of 20/21, in plaats van de kaarten 5/21, 15/21 respectievelijk 19/21 of op kaart 21/21 van bijlage 1;
  - b. bij nadering van een straalvliegtuig buiten de op kaart 21/21 van bijlage 1 bedoelde gevallen, in afwijking van artikel 3.1.2, derde lid, van de grens Schiphol TMA tot de eindnadering op of boven de vlieghoogte van 3000 voet.

**B** In artikel 3.1.3, vierde lid (nieuw) wordt “tweede lid” vervangen door: derde lid.

## 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 wordt geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

# Nota van toelichting

Algemeen deel

# 1 Inleiding

Het onderhavige besluit (verder te noemen “dit besluit”) wijzigt het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) zoals dat luidt na de wijziging van 24 juli 2010 (Stb. 2010, 329, inwerkingtreding 4 september 2010) 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 de herindeling luchtruim Amsterdam-Ruhrgebied-Frankfurt (AMRUFRA).

Dit besluit biedt de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) de mogelijkheid om als het verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden dat toelaten de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures nog tot uiterlijk 06.45 uur te gebruiken teneinde een gunstig effect op de hinderbeleving te bewerkstelligen. Het besluit heeft geen invloed op de grenswaarden in de handhavingspunten geluid, deze wijzigen niet.





## 2 Totstandkoming van het besluit

### 2.1 Alderstafel

In december 2006 is de zogenoemde 'Alderstafel' ingesteld, het overleg over Schiphol en de regio, door de toenmalige Staatssecretarissen van Verkeer en Waterstaat (VenW) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). De deelnemers aan dit overleg zijn Schiphol, LVNL, KLM, betrokken bestuurders van gemeenten en provincies verenigd in de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), bewoners-vertegenwoordigers en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, onder voorzitterschap van de heer J.G.M. Alders.

### 2.2 Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol korte termijn

De Alderstafel heeft in juni 2007 advies uitgebracht over de mogelijkheden om voor de korte termijn tot 2010 de milieuruimte van de luchthaven beter te benutten in combinatie met hinderbeperkende maatregelen en maatregelen die de leefbaarheid bevorderen. De Alderstafel heeft geadviseerd tot aanpassing van het LVB (Kamerstukken II 2006/07, 29665, nr. 48). Hiermee wordt een groei mogelijk gemaakt tot 480.000 vliegtuigbewegingen. Tevens zijn ten aanzien van hinderbeperkende maatregelen en leefbaarheid afspraken gemaakt, die zijn neergelegd in het Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol en het Convenant leefbaarheid. Voor een aantal van deze hinderbeperkende maatregelen geldt dat een tijdelijke afwijking verwacht wordt van de in het LVB

vastgelegde grenswaarden voor geluid in de handhavingspunten of de hierin vastgelegde luchtverkeerwegen. Deze maatregelen worden uitgevoerd als experiment zoals bedoeld in artikel 8.23a van de Wet luchtvaart. Eén van de hinderbeperkende maatregelen uit het convenant heeft betrekking op het verlengen van de gebruiksduur van nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures (zgn. maatregel 17).

In vervolg op deze afspraken voor de korte termijn, hebben de toenmalige ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de heer Alders gevraagd een advies uit te brengen over de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol voor de middellange termijn tot 2020. Op 1 oktober 2008 heeft de heer Alders zijn advies uitgebracht aan beide ministers. Het advies omvat een één en ondeelbaar geheel van gezamenlijke afspraken van de partijen aan de Alderstafel. Deze afspraken maken de groei mogelijk tot 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol in 2020. Daarbij zijn afspraken gemaakt over hinderbeperkende maatregelen en leefbaarheid voor de omgeving Schiphol. Deze afspraken zijn wederom vastgelegd in convenanten.

Het Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol voor de korte termijn (2010) is beëindigd met de inwerkingtreding van het Convenant hinderbeperking en ontwikkeling van Schiphol middellange termijn (2020). In het Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol middellange termijn zijn maatregelen vastgelegd die als doel hebben de geluidhinder van het vliegverkeer voor

omwonenden te beperken. Overigens zijn enkele met succes uitgevoerde experimenten inmiddels vastgelegd in het LVB met 18.000 minder ernstig geluidgehinderden tot gevolg (Stcrt. 2010, 4599).

## 2.3 Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn

In het Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn is door alle partijen aan de Alderstafel afgesproken dat de hinderbeperkende maatregel 'Verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures' tot eind oktober 2010 zou worden voortgezet en daarna onvoorwaardelijk zou eindigen. Daarbij is tevens afgesproken dat in 2010 het besluit zou worden genomen hoe met ingang van het gebruiksjaar 2011 verder wordt gegaan met een maatregel die qua effect een soortgelijke hinderbeperkende werking heeft en die geen schade toebrengt aan het mainportgebonden verkeer op de luchthaven Schiphol. De sectorpartijen hebben hierbij in eerste instantie gezocht naar het synchroniseren van de dag- en nachtprocedures met de maatregel voor geluidarme naderingen (zogenaamde continuous descent approaches, CDA's).

In 2010 is door de luchtvaartpartijen gewerkt aan de ontwikkeling van een nieuw operationeel concept op basis van vaste naderingsroutes en CDA's. De ontwikkeling hiervan blijkt in de praktijk complexer dan verwacht waardoor deze maatregel niet conform de afgesproken tijdslijn uit bovengenoemd convenant kan worden gerealiseerd. Dit heeft ook consequenties voor de implementatie van een alternatief voor de huidige maatregel verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures. Op verzoek van de Alderstafel is door de sectorpartijen gezocht naar alternatieven die losstaan van de ontwikkeling van een nieuw operationeel concept en die op korte termijn kunnen worden gerealiseerd.

Vervolgens is aan de Alderstafel geconcludeerd dat geen alternatieve maatregelen op korte termijn realiseerbaar zijn. Vanwege het belang van de huidige maatregel voor de hinderbeperking in de vroege ochtend voor de omgeving van Schiphol is besloten de maatregel met een half jaar te verlengen tot 4 mei 2011. De ministeriële experimenteerregeling op grond van artikel 8.23a van de Wet luchtvaart tot wijziging van de in 2009 vastgestelde ministeriële experimenteerregeling diende ertoe dit te bewerkstelligen<sup>1</sup>.

In de tussentijdse periode is door de sectorpartijen verder gewerkt aan het ontwikkelen van een nieuw operationeel concept en een alternatief voor de huidige maatregel.

De luchtvaartsector heeft op 3 maart 2011 aan de Alderstafel gerapporteerd dat er momenteel geen alternatief voorhanden is met een gelijk effect qua hinderbeperking en die geen schade toebrengt aan het mainportgebonden verkeer op Schiphol. Hierop is door alle partijen aan de Alderstafel besloten om het toepassen van verlengde gebruiksduur van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures voort te zetten na 4 mei 2011.

Met ingang van de zomerdienstregeling wordt op de dag van uitvoering op basis van het actuele verkeersaanbod door de operatie vastgesteld op welk tijdstip tussen 06.00 en 06.45 uur wordt overgegaan naar de dagprocedures. Hierbij zal de luchtvaartsector zich inspannen om tot minimaal 06.30 uur (richttijd) te vliegen volgens de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures. Op basis van het verwachte toenemende verkeersaanbod in de vroege ochtend is de verwachting dat LVNL in de toekomst vaker een beroep zal doen op de mogelijkheid om eerder dan 06.30 uur (maar niet voor 06.00 uur) over te gaan op de dagprocedures.

Onder vertrekprocedure wordt verstaan het door een vlieger vanaf de start volgen van een SID. Een SID is een Standard Instrument Departure, een vertrekprocedure die de piloot volgt vanaf de startbaan, ook wel: uitvliegroute. De SID's die overdag worden gevlogen verschillen van de SID's die in de nacht worden gevlogen. 's Nachts wordt een SID langer en tot een grotere hoogte doorgevlogen dan overdag. Onder nachtelijke aankomstprocedure wordt verstaan het volgen van een vaste naderingsroute of het van grotere hoogte aanvliegen van Schiphol. Gedurende de nacht worden zowel bij landingen als bij starts in principe twee banen ingezet, de Polderbaan en de Kaagbaan. Alleen deze twee banen kennen daarom verschil in nacht- en dagroutes; bovendien bestaan alleen bij deze banen vaste naderingsroutes in de nachtprocedure.

Naast het gebruik van een andere route, blijven in de nachtelijke procedure straalvliegtuigen ook langer op hun vertekroute, namelijk tot minimaal 9000 ft. (2700 m.), in plaats van de minimaal 3000 ft. (900 m.). Een vergelijkbaar verschil geldt voor alle banen die geen vaste naderingsroute specifiek voor de nacht kennen, zij hebben 's nachts een grotere aanvlieghoogte (3000 ft. in plaats van 2000 ft). Deze banen worden echter zelden 's nachts gebruikt.

<sup>1</sup> Stcrt. 2009, 16778 en Stcrt. 2010, 16511

Afhankelijk van het actuele verkeersaanbod moet het volgen van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures kunnen worden beëindigd tussen 06.00 uur en 06.45 uur. Zoals reeds eerder genoemd is 06.30 uur de richttijd. Er wordt een buffer van 15 minuten (tot 06.45 uur) gehanteerd voor het geval het verkeersaanbod of andere operationele omstandigheden het langer doorvliegen van de nachtroutes toelaten. Deze beslissing wordt genomen door de operationele supervisors van de LVNL.

De huidige ministeriële experimenteerregeling voor maatregel 17 is op 4 mei 2011 geëxpireerd. Aangezien het experiment al een keer met een half jaar is verlengd en artikel 8.23a, vijfde lid, Wet luchtvaart verlenging slechts eenmaal toestaat, kan de regeling niet meer worden verlengd.

Om de voortzetting van de maatregel ook juridisch mogelijk te maken is de onderhavige wijziging van het LVB vastgesteld. Aan artikel 3.1.3 wordt een lid toegevoegd inhoudende dat de LVNL de mogelijkheid heeft om, teneinde een gunstig effect op de hinderbeleving te bewerkstelligen, af te wijken van de voorgeschreven vertrek- en naderingsprocedures voor de dag en de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures nog tot uiterlijk 06.45 uur te gebruiken.

## 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).

De grenswaarden in de handhavingspunten 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. Dit 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.

De toetsing gebeurt voor geluid en externe veiligheid voor elk van de vijf in tabel 1 genoemde criteria. Op basis van deze toets wordt vastgesteld of voldaan wordt aan de wettelijke eis om een gelijkwaardig beschermingsniveau te bieden.

Tabel 1. Criteria voor gelijkwaardigheid

Gelijkwaardigheid	
Aspect	Criterium (max. aantal)
Woningen binnen 58 dB(A) L <sub>den</sub> -contour	12.300
Ernstig gehinderden binnen 48 dB(A) L <sub>den</sub> -contour	239.500
Woningen binnen 48 dB(A) L <sub>night</sub> -contour	11.700
Ernstig slaapverstoorden binnen 40 dB(A) L <sub>night</sub> -contour	66.500
Woningen binnen 10 <sup>-6</sup> plaatsgebonden risicocontour	3.000



# 3 De gevolgen in beeld

Voor de onderbouwing van dit besluit is een milieुरapport gemaakt. In dat rapport (Milieueffecten verlenging nachtprocedures, To70, mei 2011) is onderzocht wat de effecten voor de geluidbelasting en de ruimtelijke ordening zijn. Een wijziging in vertrek- en naderingsroutes zonder een wijziging van grenswaarden van geluid of beperkingengebieden is volgens het Besluit mer niet mer (beoordelings) plichtig.

Het besluit biedt de mogelijkheid de gebruiksduur van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures te verlengen tot na 06.00 uur. Afhankelijk van het actuele verkeersaanbod moet het volgen van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures kunnen worden beëindigd tussen 06.00 uur en 06.45 uur met de richttijd van 06.30 uur. Hiermee schetst het besluit geen eenduidig scenario waarvoor de milieueffecten bepaald kunnen worden. Daarnaast vindt het vaststellen van het baan- en rotegebruik in Daisy (rekenmodel van Frontier) plaats per twintig minuten, startend op het hele uur. To70 heeft om deze redenen drie scenario's opgesteld waarvoor de milieueffecten bepaald kunnen worden. De milieueffecten worden inzichtelijk gemaakt bij het vliegen van de nachtelijke vertrek en aankomst procedures tot:

1. 06.00 uur (LVB 2010 scenario)
2. 06.20 uur
3. 06.40 uur

De verwachting is dat als de verkeersvolumes toenemen, de toepassing van de verlengde gebruiksduur van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures na 06.00 uur steeds minder lang kan worden voortgezet. Uitgaande van groei van het verkeer zijn de gepresenteerde effecten van het scenario voor 06.40 uur en voor 06.20 uur daarmee dus tijdelijk.

## 3.1 Geluid

### Grenswaarden in handhavingspunten

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

### Totaal Volume Geluid

De wijziging van het LVB heeft geen significante invloed op het Totaal Volume Geluid (TVG). De grenswaarden voor TVG (etmaal en nacht) veranderen daarmee niet ten opzichte van het LVB zoals dat luidde na de laatste wijziging in 2010.

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

Gelijkwaardigheid		Referentie	Delta Uitkomsten	
Aspect	Criterium (max. aantal)	LVB 2010 06.00	Scenario 06.20	Scenario 06.40
Woningen binnen 58 dB(A) $L_{den}$	12.300	12.022	-55	-75
Ernstig gehinderden binnen 48 dB(A) $L_{den}$	239.500	208.900	-1.392	-2.034
Woningen binnen 48 dB(A) $L_{night}$	11.700	10.738	+6	+82
Ernstig slaapverstoorden binnen 40 dB(A) $L_{night}$	66.500	40.058	-4.961	-5.528

### Woningen en ernstig gehinderden en slaapverstoorden

Uit tabel 2 blijkt dat wordt voldaan aan de criteria voor gelijkwaardigheid en hiermee wordt dus voldaan aan de wettelijke eis om een gelijkwaardig beschermingsniveau te bieden.

Het aantal woningen dat binnen de 58 dB(A)  $L_{den}$ -contour en de 48 dB(A)  $L_{night}$ -contour ligt verandert licht. Het aantal ernstig gehinderden en het aantal slaapverstoorden neemt op basis van de gehanteerde scenario's (scenario LVB KT 480.000 vliegtuigbewegingen) per saldo fors af.

Op 8 september 2008 is het rapport 'Evaluatie experimenten, Hinderbeperkende maatregelen Schiphol' uitgebracht door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In dit rapport zijn de effecten van de tot dan toe uitgevoerde hinderbeperkende maatregelen beschreven, waaronder de effecten van maatregel 17. Hieruit blijkt dat de geluidbelasting enigszins toeneemt onder de nachtroutes ten gunste van andere gebieden zoals onder meer Amsterdam en Zaanstad.

Zoals eerder is gesteld is de verwachting dat als de verkeersvolumes toenemen, de toepassing van de verlengde gebruiksduur van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures na 06.00 uur steeds minder lang kan worden voortgezet. Uitgaande van groei van het verkeer, zijn de gepresenteerde effecten van het scenario voor 06.40 uur en 06.20 uur daarmee dus van tijdelijke aard.

### 3.2 Externe veiligheidsrisico's

Het besluit heeft geen gevolgen voor de ligging van de risicocontouren voor externe veiligheid en grenswaarde voor het Totaal Risico Gewicht (TRG). Dit komt omdat wijzigingen in het gebruik van vliegprocedures plaats vinden buiten het  $10^{-6}$  en  $10^{-5}$  plaatsgebonden risicogebied.

Hierdoor zijn de  $10^{-6}$  en  $10^{-5}$  plaatsgebonden risicocontouren gelijk aan die van het planalternatief uit het milieueffectrapport '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 desbetreffende contouren voor de pakketten gelijk aan de aantallen voor het planalternatief uit het MER KT. Ook voor externe veiligheid wordt aan de gelijkwaardigheids-criteria voldaan.

De TRG verandert niet omdat de samenstelling van de vloot niet verandert door de verlengde gebruiksduur van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures.

### 3.3 Ruimtelijk effecten

Om na te gaan of de verlengde gebruiksduur van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures ruimtelijke effecten heeft, is de ligging van de 20 Ke contour bepaald. Ten opzichte van de 20Ke contour die bij het LVB 2010 hoort, wijzigt de 20 Ke contour nauwelijks.

Ook hierbij geldt de verwachting dat als de verkeersvolumes toenemen, de toepassing van de verlengde gebruiksduur van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures na 06.00 uur steeds minder lang kan worden voortgezet. Uitgaande van groei van het verkeer, zijn de effecten op de 20 Ke contour daarmee ook van tijdelijke aard. De verandering geeft op basis hiervan dan ook geen aanleiding om het 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 staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voert deze evaluatie momenteel uit.

### 3.4 Uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken

De lokale luchtkwaliteit wordt beïnvloed door de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door luchtverkeer dat op vlieghoogtes tot circa 350 meter (ongeveer 1.000 ft) vliegt. Wijzigingen in gebruik van vliegprocedures vinden plaats boven deze hoogtes. Op grond daarvan heeft het besluit geen invloed op de lokale luchtkwaliteit.

### 3.5 Klimaatgassen

De in het LVB voorgeschreven emissieberekenningsmethodiek is ongevoelig voor het gebruik van een andere vliegprocedures. Het besluit heeft dan ook geen effect op de LTO-emissies (Landing & Take-Off cycle) zoals begrensd in het LVB.

Het besluit leidt enerzijds tot meer uitstoot van klimaatgassen door langere vliegduur als gevolg van het gebruik van langere vliegroutes. Anderzijds zal door toepassing van een beter dalprofiel de uitstoot afnemen. De verwachting is dat per saldo de CO<sub>2</sub>-uitstoot binnen de Schiphol TMA met minder dan 0,2% toeneemt ten opzichte van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot als gevolg van het vliegverkeer op Schiphol.





# 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 Infrastructuur en Milieu uitgevoerd. De bedrijfseffectentoets is door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu uitgevoerd en vervolgens getoetst 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 het onderzoeksbureau To70 onderzocht wat de effecten op geluid en ruimtelijke ordening zijn. Voor de effecten op de luchtkwaliteit en externe veiligheid is gebleken dat het besluit op die aspecten geen effect heeft.

### Energiegebruik en de mobiliteit

Uit het milieurapport blijkt dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot niet of nauwelijks wijzigt ten gevolge van dit besluit. Er zijn geen effecten te verwachten op het energiegebruik. De automobiliteit 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

Het besluit heeft geen invloed op het gebruik en beheer van grondstofvoorraden.

### Afalstromen, emissies naar de lucht, bodem en het oppervlaktewater

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

### Fysieke ruimte

Het besluit 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

Door het verlengen van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures neemt per saldo het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden af in de omgeving van de luchthaven Schiphol.

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

Het besluit brengt geen additionele kosten met zich mee voor vliegtuigmaatschappijen waardoor de draagkracht van het betrokken bedrijfsleven niet negatief wordt beïnvloed.

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

Het vliegverkeer wordt in andere landen op een gelijke manier geleid door de luchtverkeersleiding. De concurrentiepositie van de luchthaven Schiphol verandert niet door dit besluit. Ook brengt het geen additionele kosten met zich mee voor luchtvaartmaatschappijen.

**Gevolgen voor de marktwerking**

Ten opzichte van het LVB 2010 zijn geen gevolgen voor de marktwerking te verwachten.

**Sociaal-economische effecten**

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

**Administratieve lasten**

De voorgenomen regelgeving bevat geen nieuwe informatieverplichtingen en heeft derhalve geen (wijziging van) administratieve lasten voor burgers of bedrijven tot gevolg. Op basis van deze constatering is besloten geen administratieve lasten en regeldruktoets te laten uitvoeren door Actal.

# Artikelsgewijze toelichting

## Artikel I

### Onderdelen A en B

Aan artikel 3.1.3. wordt een nieuw tweede lid toegevoegd. Dit artikellid biedt de LVNL de mogelijkheid om, als het verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden dat toelaten, de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures nog tot uiterlijk 06.45 uur te gebruiken teneinde een gunstig effect op de hinderbeleving te bewerkstelligen. Daarbij is de richttijd voor beëindiging van de nachtprocedures 06.30 uur.

## Artikel II

Het besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst. Hiermee wordt afgeweken van de vaste veranderingen per jaar die voor algemene maatregelen van bestuur zijn vastgesteld, t.w. 1 juli en 1 januari. Dit is mogelijk omdat het hier gaat om reparatieregelgeving. De regeling experiment verlenging gebruiksduur nachtelijk vertrek- en naderingsprocedures is op 4 mei 2011 geëxpireerd. Om uitvoering van maatregel 17 te kunnen continueren is het juridisch noodzakelijk het LVB zo spoedig mogelijk aan te passen en is het niet mogelijk het eerstvolgende vaste verandermoment af te wachten.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Joop Atsma



## Colofon

Ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol is een uitgave van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken.

Meer informatie kunt u vinden op:  
[www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl)

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Informatie	<a href="http://www.postbus51.nl">www.postbus51.nl</a> , T 0800-8051
Opmaak	Mijs Cartografie en Vormgeving, Rotterdam
Druk	VIJFKEERBLAUW
Datum	juni 2011

Dit is een uitgave van het

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag

T 070 - 456 7000

[www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl)

Meer informatie

T 0800 - 8051

[www.postbus51.nl](http://www.postbus51.nl)

juni 2011 | AM