

591-166

# Aanwijzing luchtvaartterrein Schiphol

**Hoofdrapport**



# **Aanwijzing**

## **Luchtvaartterrein Schiphol**

**Aanwijzing ex artikel 27 jo. artikel 24 Luchtvaartwet van het  
luchtvaartterrein Schiphol**

**Aanwijzingen ex artikel 26 Luchtvaartwet jo.  
artikel 37 Wet op de Ruimtelijke Ordening**

# Inhoud

<b>Aanwijzing ex artikel 27 jo. artikel 24 Luchtvaartwet van het luchtvaartterrein Schiphol</b>	<b>5</b>
Besluit	7
Toelichting Algemeen	15
1 <i>Het besluit</i>	17
2 <i>Achtergronden</i>	21
3 <i>Uitbreiding van het luchtvaartterrein</i>	23
4 <i>Gebruik van het luchtvaartterrein</i>	27
5 <i>Handhaving</i>	31
6 <i>Milieu-overwegingen</i>	37
Toelichting Artikelsgewijs	53
Bijlage bij de toelichting	63
<b>Aanwijzingen ex artikel 26 Luchtvaartwet jo. artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening</b>	<b>87</b>
Besluit	89
Toelichting Algemeen	97
1 <i>Algemeen</i>	99
2 <i>Wettelijk kader</i>	101
3 <i>Zones</i>	103
4 <i>Isolatie</i>	107
Toelichting Artikelsgewijs	106
Bijlage bij de toelichting	119

**Aanwijzing ex artikel 27 jo.  
artikel 24 Luchtvaartwet van  
het luchtvaartterrein  
Schiphol**

# **Aanwijzing ex artikel 27 jo. artikel 24 Luchtvaartwet van het luchtvaartterrein Schiphol**

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Gelezen de volgende brieven van de NV Luchthaven Schiphol met betrekking tot de aanwijzing van het luchtvaartterrein Schiphol:

- verzoek tot aanleg en gebruik van het vierbanenstelsel met Zwanenburgbaan (O1L/19R) geschikt voor starts en landingen vanuit zuidelijke richting en een in zuidwestelijke richting met 250 meter tot 3491 meter verlengde Kaagbaan (06/24) (brief d.d. 5 oktober 1993);
- verzoek tot uitbreiding van het luchtvaartterrein met het gebied Rijk-Noord (brief d.d. 31 augustus 1993). Inmiddels wordt dit gebied aangeduid als Schiphol-Zuidoost eerste fase;
- verzoek tot aanwijzing als luchtvaartterrein van Schiphol-Zuidoost tweede fase (brief d.d. 31 maart 1995);
- verzoek tot aanwijzing als luchtvaartterrein van Schiphol-Noord (brief d.d. 31 maart 1995);
- verzoek tot aanwijzing als luchtvaartterrein van Schiphol-Noordwest (brief d.d. 31 maart 1995);
- verzoek tot aanwijzing als luchtvaartterrein van het gebied Vijfde Baan en het satellietgebied (brief d.d. 31 maart 1995);
- verzoek tot aanwijzing als luchtvaartterrein van Schiphol-Zuid (brief d.d. 31 maart 1995).

Gelet op artikel VII van de Wet van 7 juni 1978 (Stb. 1978, 354), de artikelen 24 en 27 van de Luchtvaartwet en de artikelen 2, 3, 4 en 5 van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen;

Gezien het advies van de Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie van 24 april 1995;

Gezien het advies van de commissie als bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet van 19 februari 1996;

Gezien de adviezen van de Commissie voor de milieu-effectrapportage van 23 augustus 1994, 30 januari 1995 en 20 december 1995;



# Besluit:

## Paragraaf 1: Algemene bepalingen

### Artikel 1

1. Aangewezen wordt het luchtvaartterrein Schiphol, gelegen in de gemeente Haarlemmermeer, ten behoeve van de NV Luchthaven Schiphol, hierna te noemen exploitant.
2. Tot het luchtvaartterrein Schiphol behoren de percelen en perceelsgedeelten, die met opgave van kadastrale aanduidingen als bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder a, van de Luchtvaartwet, zijn aangegeven op de kaart, opgenomen in bijlage A, behorende bij dit besluit. De grens van het luchtvaartterrein is op deze kaart aangegeven in coördinaten volgens het stelsel van de Rijksdriehoekmeting.
3. De in het tweede lid bedoelde percelen en perceelsgedeelten zijn onder vermelding van de gegevens bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder b en c, van de Luchtvaartwet, aangegeven op de lijsten, opgenomen in bijlage B, behorende bij dit besluit.

### Artikel 2

1. Deze aanwijzing heeft betrekking op het openbare nationale en internationale verkeer met burgervliegtuigen met een toegelaten totaal massa van 3.000 kg of meer met dien verstande dat voor het verkeer met hetschroefvliegtuigen alsmede voor het verkeer met vliegtuigen van de Luchtvaartpolitie van het Korps Landelijke Politiediensten geen gewichtsbeperking geldt.
2. Op het luchtvaartterrein wordt slechts zo veel verkeer toegelaten dat per gebruiksplanjaar niet meer dan 44 miljoen luchtpassagiers van het luchtvaartterrein gebruikmaken.
3. Op het luchtvaartterrein wordt voorts slechts zo veel verkeer toegelaten dat per gebruiksplanjaar niet meer dan 3,3 miljoen ton vracht op het luchtvaartterrein wordt afgehandeld.

### Artikel 3

1. De exploitant stelt ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat, onverminderd het recht op vergoeding van kosten, ruimten ter beschikking, indien deze nodig worden geacht voor de van rijkswege uit te oefenen diensten ten behoeve van de veiligheid, de regelmaat en de doelmatigheid van het luchtverkeer, alsmede in verband met de handhaving van de geluidszones.
2. De exploitant stelt ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat kosteloos grond op het luchtvaartterrein ter beschikking voor de plaatsing en instandhouding van hulpmiddelen ten behoeve van de veilige uitvoering van het luchtverkeer, alsmede voor hulpmiddelen ten behoeve van de handhaving van de geluidszones.
3. De exploitant biedt ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat voldoende gelegenheid voor het afhandelen van vliegtuigen, luchtpassagiers, goederen en post, onverminderd het recht op vergoeding van kosten, te betalen door degenen die de afhandeling verzorgen.

#### Artikel 4

1. Vanaf het tijdstip dat de in artikel 5, tweede lid, onder a, bedoelde baan volledig in gebruik is genomen, geldt paragraaf 2. Op dat tijdstip vervalt paragraaf 3.
2. De in het eerste lid bedoelde baan wordt geacht volledig in gebruik te zijn genomen wanneer deze is uitgerust met een volledig werkend instrumentlandingsstelsel.

### **Paragraaf 2: Situatie op en rond het luchtvaartterrein en het daarbij behorende gebruik van het luchtvaartterrein vanaf ingebruikname van baan 18/36**

#### **Paragraaf 2.1: Situatie op en rond het luchtvaartterrein**

#### Artikel 5

1. Het plan in hoofdzaak, bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder d, van de Luchtvaartwet, omvat het bepaalde in het tweede tot en met zesde lid.
2. In het landingsterrein zijn de volgende verharde banen gelegen:
  - a. baan 18/36, gelegen in de geografische richting 003° - 183°, met een lengte van 3800 meter en een breedte van 45 meter;
  - b. baan 01L/19R, gelegen ten oosten van de onder a bedoelde baan in de geografische richting 003° - 183°, met een lengte van 3299 meter en een breedte van 45 meter;
  - c. baan 01R/19L, gelegen ten oosten van de onder b bedoelde baan in de geografische richting 003° - 183°, met een lengte van 3399 meter en een breedte van 45 meter;
  - d. baan 06/24, gelegen in de geografische richting 058° - 238°, met een lengte van 3491 meter en een breedte van 45 meter;
  - e. baan 09/27, gelegen in de geografische richting 086° - 266°, met een lengte van 3452 meter en een breedte van 45 meter;
  - f. baan 04/22, gelegen in de geografische richting 041° - 221°, met een lengte van 2023 meter en een breedte van 45 meter.
3. Het in het tweede lid bedoelde banenstelsel is voor het luchtverkeer ingedeeld onder codenummer 4 en codeletter E, bedoeld in bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (hierna te noemen: Verdrag van Chicago). Het banenstelsel is met de daarbij behorende verharde rijbanen aangegeven op de kaart, opgenomen in bijlage A, behorende bij dit besluit.
4. In het landingsterrein is ter hoogte van de kruising van baan 04/22 met de meest noordoostelijk gelegen aansluitende rijbanen een start- en landingsplaats voor het gebruik door hefschroefvliegtuigen. Deze is eveneens aangegeven op de kaart, opgenomen in bijlage A, behorende bij dit besluit.
5. De bij de in het tweede lid bedoelde banen behorende aan- en uitvliegroutes welke ten grondslag hebben gelegen aan de berekening van de geluidszones, zijn aangegeven op de kaarten, opgenomen in bijlage C, behorende bij dit besluit.
6. De beschrijving van de verwachte ontwikkelingen naar aard en omvang van het luchtverkeer op het luchtvaartterrein Schiphol en de daarmee samenhangende geluidsbelasting door luchtvaartuigen is opgenomen in bijlage D, behorende bij dit besluit. In bijlage D zijn tevens opgenomen de toegepaste luchtverkeersgegevens voor de berekening van de geluidsbelastingscontouren, die ten grondslag liggen aan de in artikel 6 bedoelde geluidszones.

#### Artikel 6

1. Rond het luchtvaartterrein gelden de volgende geluidszones:
  - a. een geluidszone voor luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 25, eerste lid, onder a, van de Luchtvaartwet met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de maximale waarden 40, 45, 55 en 65 Ke. Deze geluidszone is aangegeven op een topografische kaart, opgenomen in bijlage E1, behorende bij dit besluit. Op deze kaart is tevens de geluidscontour met een waarde van 50 Ke aangegeven;



- b. een geluidszone voor structureel uitgevoerd nachtelijk vliegverkeer met een grenswaarde van LAeq 26 dB(A). Deze geluidszone is aangegeven op een topografische kaart, opgenomen in bijlage E2, behorende bij dit besluit.
2. De nachtelijke periode, bedoeld in artikel 25, vierde lid, van de Luchtvaartwet, beslaat de periode van 23.00 uur tot 06.00 uur plaatselijke tijd.

## **Paragraaf 2.2: Voorschriften voor het gebruik van het luchtvaartterrein**

### **Artikel 7**

1. De exploitant laat op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe, voor zover de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting buiten de in artikel 6, eerste lid, onder a en b, bedoelde geluidszones de vastgestelde grenswaarden niet overschrijdt.
2. Indien, ondanks het bepaalde in het eerste lid, een zodanig feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein plaatsvindt dat een overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de in het eerste lid bedoelde geluidszones dreigt, is de exploitant gehouden die maatregelen te nemen die binnen zijn vermogen liggen om overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszones te voorkomen.
3. Van een dreigende overschrijding als bedoeld in het tweede lid is sprake indien de geluidsbelasting behorende bij het feitelijk gebruik in een periode van één maand of langer vanaf de ingangsdatum van het geldende gebruiksplan, gevoegd bij de volgens het gebruiksplan voorziene geluidsbelasting in het resterende deel van de lopende gebruiksplanperiode, de vastgestelde grenswaarden buiten de in artikel 6, eerste lid, onder a en b, bedoelde geluidszones overschrijdt.

### **Artikel 8**

1. De exploitant doet noch laat door vliegtuigen gebruiken:
  - a. baan 18/36 voor starts in en landingen vanuit zuidelijke richting;
  - b. in de periode van 23.00 uur tot 06.00 uur plaatselijke tijd baan 01L/19R voor starts in noordelijke richting;
  - c. in de periode van 23.00 uur tot 06.00 uur plaatselijke tijd baan 01L/19R voor landingen vanuit noordelijke richting;
  - d. in de periode van 23.00 uur tot 06.00 uur plaatselijke tijd baan 01R/19L;
  - e. in de periode van 23.00 uur tot 06.00 uur plaatselijke tijd baan 09/27.
2. De bepalingen in het eerste lid gelden niet voor vliegtuigen die in nood verkeren of ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening zijn ingezet, indien een onmiddellijke start of landing is vereist en de beschikbare banen hiervoor niet kunnen worden gebruikt.
3. De bepaling in het eerste lid, aanhef en onder e, geldt niet indien toepassing ervan onder omstandigheden ertoe zou leiden dat geen starts of landingen meer op het luchtvaartterrein kunnen plaatsvinden.
4. De bepaling in het eerste lid, aanhef en onder b, geldt niet indien toepassing ervan onder omstandigheden ertoe zou leiden dat geen starts meer op het luchtvaartterrein kunnen plaatsvinden.
5. De bepaling in het eerste lid, aanhef en onder c, geldt niet indien baan 18/36 ten gevolge van groot onderhoud, een ongeval of een ander bijzonder voorval niet kan worden gebruikt voor landingen vanuit noordelijke richting en toepassing ervan onder omstandigheden ertoe zou leiden dat geen landingen meer op het luchtvaartterrein kunnen plaatsvinden.

### **Artikel 9**

1. De gezagvoerder voert de aan hem door de luchtverkeersleidingsdienst opgedragen standaard-instrument-vertrekprocedure uit binnen het voor die standaard-instrument-vertrekprocedure vastgestelde tolerantiegebied, opgenomen in bijlage F, behorende bij dit besluit.
2. Van het in het eerste lid bepaalde mag niet worden afgeweken, tenzij daartoe opdracht is gegeven door de luchtverkeersleidingsdienst.

#### *Artikel 10*

1. De gezagvoerder voert circuitvluchten ten behoeve van het oefenen of het lesgeven in starten, landen of uitvoeren van oefennaderingen slechts uit in de periode van maandag tot en met vrijdag tussen 07.00 uur en 22.00 uur plaatselijke tijd. Hij voert deze vluchten niet uit op officiële feestdagen.
2. De exploitant stelt mede ter beperking van de geluidhinder door vliegtuigen een regeling op met betrekking tot duur en frequentie van de in het eerste lid bedoelde vluchten.

### **Paragraaf 3: Situatie op en rond het luchtvaartterrein en het daarbij behorende gebruik van het luchtvaartterrein tot ingebruikname van baan 18/36**

#### ***Paragraaf 3.1: Situatie op en rond het luchtvaartterrein***

#### *Artikel 11*

1. Het plan in hoofdzaak, bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder d, van de Luchtvaartwet, omvat het bepaalde in het tweede tot en met zesde lid.
2. In het landingsterrein zijn de volgende verharde banen gelegen:
  - a. baan 01L/19R, gelegen in de geografische richting 003° - 183°, met een lengte van 3299 meter en een breedte van 45 meter;
  - b. baan 01R/19L, gelegen ten oosten van de onder a bedoelde baan in de geografische richting 003° - 183°, met een lengte van 3399 meter en een breedte van 45 meter;
  - c. baan 06/24, gelegen in de geografische richting 058° - 238°, met een lengte van 3491 meter en een breedte van 45 meter;
  - d. baan 09/27, gelegen in de geografische richting 086° - 266°, met een lengte van 3452 meter en een breedte van 45 meter;
  - e. baan 04/22, gelegen in de geografische richting 041° - 221°, met een lengte van 2023 meter en een breedte van 45 meter.
3. Het in het tweede lid bedoelde banenstelsel is voor het luchtverkeer ingedeeld onder codenummer 4 en codeletter E, bedoeld in bijlage 14 van het Verdrag van Chicago. Het banenstelsel is met de daarbij behorende verharde rijbanen aangegeven op de kaart opgenomen in bijlage A, behorende bij dit besluit.
4. In het landingsterrein is ter hoogte van de kruising van baan 04/22 met de meest noordoostelijk gelegen rijbanen een start- en landingsplaats voor het gebruik door hefschroefvliegtuigen. Deze is eveneens aangegeven op de kaart opgenomen in bijlage A, behorende bij dit besluit.
5. De bij de in het tweede lid bedoelde banen behorende aan- en uitvliegroutes welke ten grondslag hebben gelegen aan de berekening van de geluidszones, zijn aangegeven op de kaarten, opgenomen in bijlage C, behorende bij dit besluit.
6. De beschrijving van de verwachte ontwikkelingen naar aard en omvang van het luchtverkeer op het luchtvaartterrein Schiphol en de daarmee samenhangende geluidsbelasting door luchtvaartuigen is opgenomen in bijlage D, behorende bij dit besluit. In bijlage D zijn tevens opgenomen de toegepaste luchtverkeersgegevens voor de berekening van de geluidsbelastingscontouren, die ten grondslag liggen aan de in artikel 12 bedoelde geluidszones.

#### *Artikel 12*

1. Rond het luchtvaartterrein gelden voor een periode van 8 jaar, te rekenen vanaf het tijdstip waarop de terinzagelegging, bedoeld in artikel 24b, derde lid, van de Luchtvaartwet heeft plaatsgevonden, de volgende tijdelijke geluidszones:
  - a. een geluidszone voor luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 25, eerste lid, onder a, van de Luchtvaartwet met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de maximale waarden 40, 45, 55 en 65 Ke. Deze geluidszone is aangegeven op een topografische kaart opgenomen in bijlage E3, behorende bij dit besluit. Op deze kaart is tevens de geluidscontour met een waarde van 50 Ke aangegeven;

- b. een geluidszone voor structureel uitgevoerd nachtelijk vliegverkeer met een grenswaarde van LAeq 26 dB(A). Deze geluidszone is aangegeven op een topografische kaart, opgenomen in bijlage E4, behorende bij dit besluit.
2. De nachtelijke periode als bedoeld in artikel 25, vierde lid, van de Luchtvaartwet, beslaat de periode van 23.00 uur tot 06.00 uur plaatselijke tijd.

### **Paragraaf 3.2: Voorschriften voor het gebruik van het luchtvaartterrein**

#### **Artikel 13**

1. De exploitant laat op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe, voor zover de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting buiten de in artikel 12, eerste lid, onder a en b, bedoelde geluidszones de vastgestelde grenswaarden niet overschrijdt.
2. Indien, ondanks het bepaalde in het eerste lid, een zodanig feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein plaatsvindt dat een overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de in het eerste lid bedoelde geluidszones dreigt, is de exploitant gehouden die maatregelen te nemen die binnen zijn vermogen liggen om overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszones te voorkomen.
3. Van een dreigende overschrijding als bedoeld in het tweede lid is sprake indien de geluidsbelasting behorende bij het feitelijk gebruik in een periode van één maand of langer vanaf de ingangsdatum van het geldende gebruiksplan, gevoegd bij de volgens het gebruiksplan voorziene geluidsbelasting in het resterende deel van de lopende gebruiksplanperiode, de vastgestelde grenswaarden buiten de in artikel 12, eerste lid, onder a en b, bedoelde geluidszones overschrijdt.

#### **Artikel 14**

1. De exploitant doet noch laat door vliegtuigen gebruiken:
  - a. in de periode van 23.00 uur tot 06.00 uur plaatselijke tijd baan 01R/19L voor starts in en landingen vanuit noordelijke richting;
  - b. in de periode van 23.00 uur tot 06.00 uur plaatselijke tijd baan 01R/19L voor starts in en landingen vanuit zuidelijke richting vanaf het tijdstip dat van baan 01L/19R voor starts in en landingen vanuit zuidelijke richting gebruik kan worden gemaakt;
  - c. in de periode van 23.00 uur tot 06.00 uur plaatselijke tijd baan 09/27.
2. De bepalingen in het eerste lid gelden niet voor vliegtuigen die in nood verkeren of ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening zijn ingezet, indien een onmiddellijke start of landing is vereist en de beschikbare banen hiervoor niet kunnen worden gebruikt.
3. De bepalingen in het eerste lid gelden niet indien toepassing ervan onder omstandigheden ertoe zou leiden dat geen starts of landingen meer op het luchtvaartterrein kunnen plaatsvinden.
4. Tot 8 januari 1999 gelden de bepalingen in het eerste tot en met derde lid eveneens in de periode van 06.00 uur tot 07.00 uur plaatselijke tijd.

#### **Artikel 15**

1. De gezagvoerder voert de aan hem door de luchtverkeersleidingsdienst opgedragen standaard-instrument-vertrekprocedure uit binnen het voor die standaard-instrument-vertrekprocedure vastgestelde tolerantiegebied, opgenomen in bijlage F, behorende bij dit besluit.
2. Van het in het eerste lid bepaalde mag niet worden afgeweken, tenzij daartoe opdracht is gegeven door de luchtverkeersleidingsdienst.

#### **Artikel 16**

1. De gezagvoerder voert circuitvluchten ten behoeve van het oefenen of het lesgeven in starten, landen of uitvoeren van oefennaderingen slechts uit in de periode van maandag tot en met vrijdag tussen 07.00 uur en 22.00 uur plaatselijke tijd. Hij voert deze vluchten niet uit op officiële feestdagen.
2. De exploitant stelt mede ter beperking van de geluidhinder door vliegtuigen een regeling op met betrekking tot duur en frequentie van de in het eerste lid bedoelde vluchten.

#### **Paragraaf 4: Nadere voorschriften in verband met de handhaving van de geluidszones**

##### *Artikel 17*

Ten behoeve van het toezicht op de naleving van de geluidszones en de naleving van de in dit besluit opgenomen voorschriften doet de exploitant binnen twee weken na afloop van iedere maand aan de Minister van Verkeer en Waterstaat opgave van het aantal vliegtuigbewegingen dat in de betreffende maand is uitgevoerd, alsmede van het type vliegtuig en de aard en het tijdstip van de vlucht.

##### *Artikel 18*

De exploitant is verplicht ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat:

- a. een stelsel van meetpunten te installeren ter bepaling van de geluidsniveaus op de grond in de omgeving van het luchtvaartterrein;
- b. ervoor zorg te dragen dat het onder a genoemde stelsel in goede staat van onderhoud verkeert.

##### *Artikel 19*

Het gebruiksplan, bedoeld in artikel 30b van de Luchtvaartwet, betreft de periode van 1 januari van enig jaar tot 1 januari van het daarop volgende jaar.

#### **Paragraaf 5: Slotbepalingen**

##### *Artikel 20*

Evaluatie van de milieu-effecten van dit besluit als bedoeld in artikel 7.39 van de Wet milieubeheer zal plaatsvinden als omschreven in bijlage G, behorende bij dit besluit.

##### *Artikel 21*

1. Aan degene die door dit besluit schade lijdt of zal lijden wordt op verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toegekend, voor zover die schade redelijkerwijze niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende door aankoop, onteigening of anderszins is verzekerd.
2. Op de behandeling van het verzoek is het bepaalde in de Regeling nadeelcompensatie Rijkswaterstaat van overeenkomstige toepassing.
3. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan terzake van het beslissen op het in het eerste lid bedoelde verzoek mandaat verlenen aan het bestuursorgaan dat, voor zover het de onderhavige aanwijzing van het luchtvaartterrein Schiphol betreft, bevoegd is te beslissen op een verzoek om vergoeding van schade als bedoeld in artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

##### *Artikel 22*

Tot drie maanden na het tijdstip van inwerkingtreding van deze aanwijzing heeft deze aanwijzing mede betrekking op het openbare nationale en internationale verkeer met burgervliegtuigen met een toegelaten totaal massa van 390 kg tot 3.000 kg.

##### *Artikel 23*

De besluiten van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 17 augustus 1962, nr. LT/13917 (Stcr 1962, 169) en van 17 september 1965, nr. Jur/14822 (Stcr 1965, 199) worden hierbij ingetrokken.

's-Gravenhage, 23 oktober 1996  
De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
w.g. A. Jorritsma-Lebbink

# Bijlagen bij de aanwijzing:

- A. Kaart van de aanwijzingsgrens van het luchtvaartterrein met inrichting luchtvaartterrein vijfbanenstelsel
- B. Lijst met kadastrale gegevens en gegevens als bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder b en c, van de Luchtvaartwet
- C. Kaarten met aan- en uitvliegroutes
- D. Beschrijving van de verwachte ontwikkelingen van het luchtverkeer, alsmede de toegepaste luchtverkeersgegevens
- E. Kaarten met geluidszones
- F. Tolerantiegebieden standaard-instrument-vertrekprocedures
- G. Evaluatieprogramma
- H. Kaart plus invoergegevens Bkl-geluidszone

Deze bijlagen zijn in het bijlagenboek opgenomen.



# **Toelichting Algemeen**





# 1. Het besluit

## 1.1 Inleiding

Het voorliggende besluit op grond van de artikelen 27 en 24 van de Luchtvaartwet vormt een wijziging van het aanwijzingsbesluit ten aanzien van het luchtvaartterrein Schiphol d.d. 17 augustus 1962 (Stcrt 169)<sup>1</sup>. Laatstgenoemd besluit omvatte alleen de aanwijzing van het luchtvaartterrein met kadastrale gegevens, omdat de Luchtvaartwet indertijd nog geen regeling voor het vaststellen van geluidszones bevatte.

Dit wijzigingsbesluit regelt de uitbreiding, aanleg en het gebruik van het aangewezen luchtvaartterrein, zowel in de situatie met het vierbanenstelsel als in de situatie met het toekomstige vijfbanenstelsel (zie de in bijlage A opgenomen kaarten). Tevens omvat het besluit de vaststelling van de ingevolge de Luchtvaartwet vereiste geluidszones (etmaal en nacht) behorend bij het vier- en vijfbanenstelsel.

Voor de periode dat het vierbanenstelsel in gebruik is (zie par. 4) gaat het om beslissingen met betrekking tot:

- het gebruik van het luchtvaartterrein in de situatie met een in zuidwestelijke richting met 250 meter tot 3491 meter verlengde Kaagbaan (06/24) en met een Zwanenburgbaan (01L/19R) die geschikt is gemaakt voor starts in en landingen vanuit zuidelijke richting;
- de vaststelling van een geluidszone met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de waarden 40, 45, 50, 55 en 65 Ke. Deze geluidszone is aangegeven op een topografische kaart, opgenomen in bijlage E3, behorende bij dit besluit;
- de vaststelling van een geluidszone met een grenswaarde van LAeq 26 dB(A). Deze geluidszone is aangegeven op een topografische kaart, opgenomen in bijlage E4, behorende bij dit besluit.

De geluidszones behorend bij het vierbanenstelsel vervallen op het moment dat het vijfbanenstelsel volledig in gebruik wordt genomen. Vanaf dat moment gelden de geluidszones behorend bij het vijfbanenstelsel.

Ten aanzien van het vijfbanenstelsel (zie par. 4) betreft het beslissingen met betrekking tot:

- de ligging en lengte van de parallelle vijfde baan (18/36<sup>2</sup>);
- het gebruik van het luchtvaartterrein in de situatie met het vijfbanenstelsel;
- de vaststelling van een geluidszone met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de waarden 40, 45, 50, 55 en 65 Ke. Deze geluidszone is aangegeven op een topografische kaart, opgenomen in bijlage E1, behorende bij dit besluit;
- de vaststelling van een geluidszone met een grenswaarde van LAeq 26 dB(A). Deze geluidszone is aangegeven op een topografische kaart, opgenomen in bijlage E2, behorende bij dit besluit.

In dit besluit zijn tevens beslissingen genomen op de aanvragen van de NV Luchthaven Schiphol (hierna te noemen: NVLS) met betrekking tot:

- verzoek tot uitbreiding van het luchtvaartterrein met het gebied Rijk-Noord (brief d.d. 31 augustus 1993). Inmiddels wordt dit gebied aangeduid als Schiphol-Zuidoost eerste fase;

<sup>1</sup> Zoals gewijzigd bij besluit van 17 september 1965 (Stcrt 199)

<sup>2</sup> voorheen 01LL/19RR; zie artikelsgewijze toelichting artikel 5

- verzoek tot aanwijzing als luchtvaartterrein van Schiphol-Zuidoost tweede fase (brief d.d. 31 maart 1995);
- verzoek tot aanwijzing als luchtvaartterrein van Schiphol-Noord (brief d.d. 31 maart 1995);
- verzoek tot aanwijzing als luchtvaartterrein van Schiphol-Noordwest (brief d.d. 31 maart 1995);
- verzoek tot aanwijzing als luchtvaartterrein van het gebied Vijfde Baan en het satellietgebied (brief d.d. 31 maart 1995);
- verzoek tot aanwijzing als luchtvaartterrein van Schiphol-Zuid (brief d.d. 31 maart 1995).

Het verzoek van de NVLS met betrekking tot de eerdergenoemde aanleg en het gebruik van het vierbanenstelsel met Zwanenburgbaan (01L/19R) die geschikt is gemaakt voor starts in en landingen vanuit zuidelijke richting en een in zuidwestelijke richting met 250 meter tot 3491 meter verlengde Kaagbaan (06/24) is gedaan bij brief van 5 oktober 1993.

## 1.2 Plaatsbepaling en motivering van het besluit

Op grond van artikel 18, eerste lid, van de Luchtvaartwet moet het aan te wijzen luchtvaartterrein overeenstemmen met een van kracht zijnd plan als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening ten aanzien van het nationaal ruimtelijk beleid inzake luchtvaartterreinen. Het onderhavige besluit is in **overeenstemming met de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving (hierna te noemen: de PKB), zoals op 29 november 1995 goedgekeurd door de Staten-Generaal.**

In de PKB zijn beslissingen genomen ten aanzien van de versterking van de mainportfunctie van Schiphol en de verbetering van de milieukwaliteit in de omgeving van de luchthaven (zie hierna, onder par. 2). De PKB-beslissingen zijn genomen op basis van onderzoek naar de economische- en de milieu-effecten en op basis van de resultaten van inspraak en advisering met betrekking tot de PKB en de onderbouwende rapporten de Inventarisatie Economische Effecten (IEE) en het Integraal Milieu-Effect Rapport (IMER), inclusief het aanvullend MER (AMER).

De PKB-beslissingen dienen te worden onderscheiden van de beslissingen in het kader **van het voorliggende besluit. Het beleid ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol is neergelegd in de PKB. Na goedkeuring van de PKB staan deze beslissingen niet meer ter discussie. In het onderhavige besluit wordt overeenkomstig de Luchtvaartwet uitwerking gegeven aan dit beleid. Zo is de keuze voor een vijfbanenstelsel met een parallelle vijfde baan in het kader van de PKB gemaakt hetgeen een vaststaand gegeven vormt waarvan in deze aanwijzing zonder meer wordt uitgegaan.**

In het kader van deze aanwijzing worden nadere beslissingen genomen over **de exacte ligging en lengte van de vijfde baan (18/36), de omvang en begrenzing van het luchtvaartterrein en de definitieve geluidszones.**

De motivering van het onderhavige besluit wordt in **deze toelichting** gegeven. Dit betreft **de hiervoor, onder par. 1.1, genoemde beslissingen.**

Voor de onderbouwing van dit besluit zijn voorts met name van belang de aan het besluit ten grondslag liggende Uitvoerings Milieu-Effectrapporten voor de uitbreiding, aanleg en het gebruik van het luchtvaartterrein, zowel in de situatie met het vierbanenstelsel (UMER-S4S2, incl. aanvullingen zoals opgenomen in het AMER) als in de situatie met het vijfbanenstelsel (UMER-5P). Ook het IMER/AMER, hoewel primair van belang als onderbouwing van de PKB, bevat informatie die **mede dient ter onderbouwing van dit besluit (onder meer met betrekking tot de effecten van het nachtelijk vliegverkeer).** Waar in het navolgende wordt ingegaan op de verwachte milieu-effecten als gevolg van de activiteiten, waarop dit besluit betrekking heeft, zij hier in algemene zin verwezen naar de genoemde milieu-effectrapporten.

De motivering van het besluit, zoals bedoeld in de artikelen 4.6 en 7.37 van de Wet milieubeheer, is opgenomen in de **milieuparagraaf van deze toelichting (par. 6). Ook hier geldt dat uitsluitend wordt ingegaan op die milieu-effecten en -maatregelen die zijn terug te voeren op dit besluit en de activiteit waarop het betrekking heeft.**

Het evaluatieprogramma behorend bij dit besluit (bijlage G) beschrijft op welke wijze overeenkomstig de Wet milieubeheer de werkelijk optredende milieu- en overige effecten als gevolg van de ontwikkeling van Schiphol zullen worden geëvalueerd.

### **1.3 Systematiek aanwijzingsbesluit**

De systematiek van de aanwijzing is als volgt.

Dit wijzigingsbesluit regelt de uitbreiding, aanleg en het gebruik van het aangewezen luchtvaartterrein, zowel in de situatie met het vierbanenstelsel als in de situatie met het toekomstige vijfbanenstelsel. Tevens omvat het de vaststelling van de geluidszones (etmaal en nacht) behorend bij het vier- en vijfbanenstelsel.

De geluidszones zijn gebaseerd op het plan in hoofdzaak (PIH), zoals bedoeld in artikel 20, tweede lid, sub d, Luchtvaartwet en de milieuvoorwaarden van de PKB. Het PIH is verwerkt in de artikelen 5 en 11 van dit besluit en omvat alle gegevens betreffende het gebruik van het aangewezen luchtvaartterrein, die voor de berekening van de geluidszones van belang zijn. In het PIH is aangegeven:

- a. de ligging van de banen met de daarbij behorende aan- en uitvliegroutes (zie ook par. 4 van deze toelichting);
- b. een beschrijving van de te verwachten ontwikkelingen naar aard en omvang van het luchtverkeer op het luchtvaartterrein en de daarmee samenhangende geluidsbelasting door luchtvaartuigen (zie ook par. 2 van deze toelichting);
- c. de toegepaste luchtverkeersgegevens voor de berekeningen van de geluidsbelastingscontouren die ten grondslag liggen aan de in deze aanwijzing opgenomen kaarten, zoals bedoeld in artikel 20, tweede lid, sub e en f, Luchtvaartwet.

De geluidszones zijn met behulp van het berekeningsvoorschrift berekend op basis van de gegevens van het PIH. Zie ook de bijlage D voor een overzicht van de toegepaste invoergegevens.

Deze aanwijzing omvat voorts voorschriften voor het gebruik van het luchtvaartterrein, voor de handhaving van de geluidszones en de beperking van vermijdbare hinder als gevolg van het vliegverkeer. Zie daarvoor de handhavingsparagraaf (par. 5) van deze toelichting alsmede de artikelsgewijze toelichting.

### **1.4 Voorbereidingsprocedure**

Het bestuurlijk overleg over de voorontwerp-aanwijzing heeft plaats gevonden op:

- 20 januari 1993;
- 10 februari 1994;
- 4 april 1995.

De RPC/RMC heeft op 24 april 1995 advies uitgebracht over de ontwerp-aanwijzing.

Van 23 augustus 1995 tot en met 24 november 1995 heeft de ontwerp-aanwijzing ter inzage gelegen. In deze periode bestond voor een ieder de gelegenheid zienswijzen in te brengen bij het hiervoor ingestelde Centraal Punt Inspraak.

Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen is door de commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet - de zogenaamde Commissie ZOALS - op 19 februari 1996 advies uitgebracht. Het advies van de commissie had zowel betrekking op onderwerpen in als op onderwerpen buiten de aanwijzing. In de reactie op het advies is op alle onderwerpen ingegaan. Voor zover mogelijk is het advies in de aanwijzing verwerkt. De reactie op het advies is (met aanbiedingsbrief aan de voorzitter van de Commissie ZOALS) als bijlage 1 bij deze toelichting opgenomen. Op de zienswijzen is niet meer afzonderlijk ingegaan. Gebleken is dat zowel de schriftelijk als de mondeling ingebrachte zienswijzen bij het advies zijn betrokken.

Door de Commissie voor de m.e.r. zijn adviezen uitgebracht op 23 augustus 1994 (over het IMER en UMER-S4S2), 30 januari 1995 (over het AMER) en op 20 december 1995 (over het UMER-5P). Deze adviezen zijn verwerkt in paragraaf 6 (Milieu-overwegingen).



## 2. Achtergronden

### 2.1 Ontwikkeling luchthaven en omgeving

Schiphol heeft zich met name in de afgelopen decennia ontwikkeld tot een luchthaven van internationale betekenis voor zowel personen- als vrachtvervoer. Daarnaast is sprake van een toenemende verstedelijking in de omgeving van de luchthaven, waardoor in de loop der tijd steeds meer woningen binnen de invloedssfeer van Schiphol zijn gebouwd.

Vanwege de relatief autonoom verlopende ontwikkeling van de luchthaven enerzijds en van de woningbouw in de omgeving van de luchthaven anderzijds is een toenemende spanning ontstaan tussen de functies van de luchthaven en die van haar omgeving. In de PKB Schiphol en Omgeving zijn deze ontwikkelingen en functies integraal afgewogen en op elkaar afgestemd, waardoor de verdere ontwikkeling van de luchthaven en van haar omgeving evenwichtig en beheersbaar zal kunnen plaatsvinden.

### 2.2 SBL

Voorheen was het beleid ten aanzien van Schiphol en omgeving vastgelegd in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL, 1988). In het SBL waren onder meer de doelstellingen voor het luchtvaartbeleid, de functie van de luchthaven, de ligging van het banenstelsel, de omvang van het luchtvaartterrein en de omvang van het vliegverkeer op de luchthaven vastgelegd. Ook was voor Schiphol een indicatieve geluidszone aangegeven. Echter nog voordat de in het SBL aangegeven indicatieve geluidszone rond de luchthaven kon worden vastgesteld, werden in het Masterplan 2003 van de NVLS en in de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (Extra) nieuwe ideeën ontvouwd over de gewenste ontwikkeling van Schiphol.

In het Plan van Aanpak voor Schiphol en omgeving (PASO) zijn deze ideeën uitgewerkt. Hierin is een samenhangende visie ontwikkeld ten aanzien van de versterking van de mainportfunctie<sup>3</sup> van Schiphol en de verhoging van de kwaliteit van het leefmilieu in de omgeving van de luchthaven.

Deze samenhangende visie is vervolgens vertaald voor het pakket van maatregelen zoals neergelegd in de PKB (zie hierna, par. 2.3). Ten behoeve van besluitvorming over het pakket van maatregelen in het kader van de PKB zijn de eerdergenoemde effectrapporten IEE en IMER/AMER opgesteld.

### 2.3 PKB Schiphol en Omgeving

De PKB Schiphol en Omgeving vormt een partiële herziening van het SBL voor wat betreft het luchtvaartterrein Schiphol. De PKB bevat een totaalpakket aan maatregelen waarbinnen versterking van de mainportfunctie van de luchthaven Schiphol en verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu in de omgeving van de luchthaven mogelijk is. Schiphol krijgt hierbij de mogelijkheid zich te ontwikkelen tot mainport. Ten aanzien van het leefmilieu mag in de omgeving van Schiphol de situatie vanaf 2003 ten opzichte van 1990 niet verslechteren voor de parameters stank, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid en moet de situatie verbeteren voor luchtvaartgeluid. Binnen de gestelde milieurandvoorwaarden is een ontwikkeling van de luchthaven mogelijk tot juist boven de mainportdrempel, zoals beschreven in de PKB.

Hiertoe wordt het banenstelsel van Schiphol ten eerste aangepast door het

<sup>3</sup> Een 'mainport' wordt in de PKB gedefinieerd als 'een luchthaven die functioneert als de thuisbasis en centrale luchthaven in Europa voor tenminste één van de toekomstige dominerende luchtvaartmaatschappijen en waar de wisselwerking tussen luchthaven en vestigingsplaatsfactoren maximaal is'.

geschikt maken van de Zwanenburgbaan (01L/19R) voor starts in en landingen vanuit zuidelijke richting en door een verlenging van de Kaagbaan (06/24) met 250 meter (tot 3491 meter) in zuidwestelijke richting en ten tweede uitgebreid met een vijfde start- en landingsbaan (18/36), parallel aan en ten noord-westen van de Zwanenburgbaan. Het banenstelsel 5P voldoet hierbij het best van alle alternatieven aan de mainportdoelstelling en voldoet - met aanvullende inspanningen - tevens aan de milieudoelstelling. Bovendien biedt dit banenstelsel goede condities voor ruimtelijke kwaliteit en is realisatie ervan mogelijk tegen aanvaardbare kosten.

De PKB bevat daarnaast bepalingen ten aanzien van het baangebruik, zowel overdag als 's nachts. Tevens zijn in de PKB indicatieve geluidszones opgenomen (etmaal en nacht), gebaseerd op de prognoses ten aanzien van baangebruik en vlootsamenstelling. Hierbij is bepaald dat de Ke-geluidszone voor het vierbanenstelsel 15.100 woningen omvat (op basis van het woningbestand 1990). De Ke-geluidszone voor het vijfbanenstelsel omvat 10.000 woningen (eveneens op basis van het woningbestand 1990).

Tevens is in de PKB in de uitbreiding van het luchtvaartterrein voorzien.

Om de noodzakelijke condities te kunnen bieden voor het handhaven of realiseren van ruimtelijke kwaliteit en ter verbetering van de milieukwaliteit is de rijksbufferzone Spaarnwoude uitgebreid tot de rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem en wordt een vrijwaringsbeleid geïntroduceerd in een ruim gebied rond de luchthaven.

Het jaar 2015 wordt in de PKB als planhorizon gehanteerd (de geluidszones echter gelden ook voor de periode daarna). Tot 2015 worden twee planperiodes onderscheiden. De eerste planperiode (tot 2003) is gericht op maatregelen met betrekking tot het huidige vierbanenstelsel. De tweede planperiode (2003-2015) start bij het operationeel worden van de vijfde start- en landingsbaan van de luchthaven.

## 3. Uitbreiding van het luchtvaartterrein

### 3.1 Algemeen

In het kader van de PKB is besloten het luchtvaartterrein uit te breiden. Dit betreft:

- het vrachtareaal in Schiphol-Zuidoost eerste fase (Rijk-Noord);
- het vrachtareaal in Schiphol-Zuidoost tweede fase (Rijk-Zuid);
- het gebied Schiphol-Noordwest (driehoek Post Sloten);
- het gebied Schiphol-Zuid;
- het gebied Schiphol-Noord;
- het gebied ten westen van de rijksweg A4 ten behoeve van de vijfde baan (18/36) met taxibanen en ten behoeve van de uitbreiding van het overslaggebied met één of een beperkt aantal satellieten, aangesloten op de terminal op Schiphol-Centrum alsmede met enkele secundaire functies.

Door middel van het voorliggende besluit wordt het aangewezen luchtvaartterrein uitgebreid met deze terreingedeelten, overeenkomstig de in bijlage A opgenomen kaart.

### 3.2 De begrenzing van het luchtvaartterrein

De begrenzing van het luchtvaartterrein wordt bepaald door de ligging en lengte van de vijfde baan, de ligging van de taxibanen en de in de toekomst benodigde ruimte ten behoeve van de overslag van passagiers en vracht en ten behoeve van secundaire functies (zie de in bijlage A genomen kaart).

Bij het bepalen van de begrenzingen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd.

#### *Weg- en waterverbindingen*

Bestaande of toekomstige weg- en waterverbindingen (zoals de Hoofdvaart, A4 enz.), die het luchtvaartterrein doorkruisen, behoren niet tot het aangewezen luchtvaartterrein.

Ook de beneden het maaiveld en binnen de begrenzingen van het luchtvaartterrein gelegen (spoor)wegverbindingen, zoals de NS-railverbindingen en de Schipholtunnel (A4), maken geen deel uit van het aangewezen luchtvaartterrein.

In die gevallen waar taxibanen door middel van een viaduct de rijksweg A4 kruisen (en, in de toekomst, de Verlengde Westrandweg), maken deze viaducten met de daarop gelegen taxibanen deel uit van het aangewezen luchtvaartterrein. De onder deze viaducten gelegen weggedeelten behoren weer niet tot het aangewezen luchtvaartterrein.

#### *De begrenzing van het satellietgebied*

Bij de begrenzing van het zoekgebied voor de satellieten wordt uitgegaan van de in de PKB beschreven inrichting van dit gebied.

#### *De begrenzing bij de zuidelijke baankop 5P*

De begrenzing ten zuiden van de vijfde baan wordt bepaald door de vijfde baan (18/36) met een lengte van 3800 meter.

#### ***RESA's luchtvaartterrein***

Anticiperend op het toekomstige beleid inzake de instelling van Runway-End Safety-Areas (RESA) worden deze RESA's nu reeds aangeduid als luchtvaartterrein. Dit beleid geldt alleen voor nieuwe situaties (baan 18/36) en moet nog een wettelijke basis krijgen in de Luchtvaartwet. De RESA's zullen in het geval van de vijfde baan de externe veiligheidszone in engere zin voor een groot deel overlappen.

Ten aanzien van de RESA's is een tweedeling gemaakt. Met de NVLS is overeengekomen dat de eerste 300 meter aansluitend aan de baan binnen de begrenzing (aanwijzingsgrens) van het luchtvaartterrein zal komen te liggen. Op de grens van dit gebied mag dan ook - mits van een breekbare constructie - het periferiehek worden geplaatst. De lengte van 300 meter is gekozen omdat dit naar verwachting de toekomstige minimumeis van ICAO zal gaan worden. Daarnaast is de huidige layout van het veld reeds zodanig dat ook voor de koppen van de overige banen al een gebied van ca. 300 meter binnen de aanwijzingsgrens ligt.

De rest van de RESA mag buiten de aanwijzingsgrens liggen. Wel geldt voor dit gebied dat er zodanige maatregelen dienen te worden genomen dat het gebied zoveel mogelijk obstakelvrij wordt ingericht en gehouden - dit geldt ook voor negatieve obstakels als sloten en greppels - dan wel dat obstakels breekbaar worden gemaakt. Overeengekomen is dat bestaande wegen die door deze gebieden lopen, mits aangepast aan de geldende criteria, worden toegelaten. De NVLS en de gemeente Haarlemmermeer zullen nadere afspraken moeten maken over de verwijdering van huidige obstakels en de toekomstige beheersing van obstakels binnen deze RESA's.

#### ***Begrenzing ten noorden van de noordelijke taxibaan***

De begrenzing direct ten noorden van de noordelijke taxibaan wordt bepaald door operationeel-technische randvoorwaarden. De begrenzing is vanuit de eis van obstakelvrije vlakken gebaseerd op een baandrempeilverplaatsing van landingsbaan 19R van 450 meter.

#### ***Begrenzing van het gebied Schiphol-Zuidoost tweede fase (Rijk- Zuid)***

De grens ligt ten noorden van de 'Beech-avenue' (dit is de langs het bedrijventerrein Chipshol gelegen weg).

#### ***Begrenzing van Schiphol-Noord***

De grens loopt langs het Ibis-terrein.

#### ***Begrenzing van het gebied Schiphol Noord-West (Driehoek Post Sloten)***

De begrenzing van Driehoek Post Sloten wordt bepaald door de eigendoms-grens van de NVLS; tevens wordt bij de begrenzing rekening gehouden met de bufferzone en met de kavelstructuur (geen grens dwars door een kavel).

### **3.3 Functies deelgebieden luchtvaartterrein**

#### ***Vrachtarealen***

Het luchtvaartterrein wordt uitgebreid met de terreingedeelten voor de vrachtarealen Schiphol-Zuidoost eerste en tweede fase. Ook het reeds bestaande vrachtareaal Schiphol-Zuid wordt in deze aanwijzing als luchtvaartterrein aangewezen (dit terreingedeelte was tot dusver op basis van ontheffingen krachtens artikel 14 van de Luchtvaartwet in gebruik; deze ontheffingen zullen na het onherroepelijk worden van dit besluit worden ingetrokken).

Vrachtafhandeling op de terreingedeelten Schiphol-Zuidoost eerste en tweede fase is noodzakelijk omdat de bestaande capaciteitsgrenzen van Schiphol met betrekking tot de afhandeling van luchtvracht in zicht komen.

Het terreingedeelte Schiphol-Zuidoost eerste fase (Rijk-Noord) is bestemd voor de afhandeling van vracht. In het gebied worden opstelplaatsen gerealiseerd voor de afhandeling van vrachtvliegtuigen. In de loodsen gelegen aan het platform en de tweede linie hierachter wordt de vracht overgeslagen. Het betreft



zowel de door de lucht alsmede over de weg aan- en afgevoerde goederen. Voorts worden in het gebied ondersteunende functies, alsmede kantoren in samenhang hiermee, gealloceerd. Circa 40.000 m<sup>2</sup> platformloods wordt in 1997 in gebruik genomen. Behalve uitbreiding betreft het ook ten dele vervanging van de huidige faciliteiten op Schiphol-Centrum. Voor luchtvrachtexpeditie is het gebied reeds in gebruik genomen.

Het terreingedeelte Schiphol-Zuidoost tweede fase (Rijk-Zuid) wordt evenals het gebied Schiphol-Zuidoost eerste fase bestemd voor de afhandeling van vracht. In principe worden in dit gebied met Schiphol-Zuidoost eerste fase vergelijkbare functies gealloceerd.

Tevens wordt rekening gehouden met het kunnen voorzien in loodsen voor de afhandeling van bepaalde categorieën goederen die een specifieke afhandeling vergen.

Qua fasering wordt ingebruikname van de eerste-linie-loodsen in 1998 voorzien. Het min of meer tegelijkertijd ontwikkelen van Schiphol-Zuidoost eerste en tweede fase is noodzakelijk in verband met een optimale planning van de uitbreiding met eerste-linie-loodsen. Gedacht wordt aan een ten dele gelijktijdige ontwikkeling van de eerste en tweede fase aan weerszijden van de tunnel naar Schiphol-Centrum. Van hieruit kunnen de eerste-linie-loodsen onafhankelijk van elkaar naar behoefte respectievelijk in zuidelijke en noordelijke richting uitbreiden en kunnen 'versnijdingsverliezen' zoveel mogelijk voorkomen worden. Het gebied Schiphol-Zuidoost tweede fase biedt in de eindfase voldoende ruimte om de voorziene groei van de luchtvracht tot 2015 te kunnen accommoderen. De ruimte is nodig voor het accommoderen van de volgende functies:

- vliegtuigopstelplaatsen;
- vrachtloodsen met de daarbij horende kantoorruimten die een directe relatie hebben met het platform (eerste linie vracht);
- tweede linie-vrachtloodsen met ondersteunende activiteiten die toeleverend zijn aan de eerste linie;
- centrale functies ten behoeve van voornoemde bedrijven, zoals dienstverlening en nutsvoorzieningen;
- landzijdige infrastructuur voor de aansluiting op Schiphol-Centrum en Zuid. Daarnaast moet extra ruimte beschikbaar zijn voor specifieke toekomstige voorzieningen, zoals:
  - voorzieningen ten behoeve van de mogelijke aan- en afvoer van goederen per trein;
  - voorzieningen voor categorieën goederen die een specifieke afhandeling vergen, zoals bijvoorbeeld koelfaciliteiten en ruimten voor veterinaire controles.

#### ***Gebied vijfde baan en satellietuitbreiding***

Dit gebied wordt bestemd voor de aanleg van de parallelle vijfde baan (18/36) met het daarbij behorende taxibanenstelsel. Daarnaast wordt het zuidelijke gedeelte van deze westelijke uitbreiding bestemd voor de overslag van passagiers. Hiertoe wordt één of een beperkt aantal satellieten gerealiseerd, dat via een intern transportsysteem in directe verbinding staat met de terminal op Schiphol-Centrum. Een satelliet bestaat uit vliegtuigopstelplaatsen, waarbij passagiers zich kunnen bewegen van de opstelplaatsen via een people-mover naar het centrale areaal en vice versa, alsmede een reservering voor een aansluiting op de Westelijke Bypass (HST). Naar verwachting zal de ontwikkeling van het satellietgebied pas nodig zijn na 2003 als het centrale areaal en het J-gebied volledig uitgenut zijn. Het terreingedeelte tussen de zuidelijke en noordelijke taxibaan wordt luchtvaartterrein met een agrarische functie.

#### ***Terreingedeelten Schiphol-Noord en Schiphol-Noordwest***

Het terreingedeelte Schiphol-Noord is bestemd voor secundaire luchthavengebonden functies en bedrijven en is voor een gedeelte reeds sinds 1992 als zodanig in gebruik. Momenteel zijn er twee cateringbedrijven gevestigd.

Het gebied Schiphol-Noordwest (Driehoek Post Sloten) is bedoeld voor secundaire (ondersteunende) luchthavengebonden functies zoals een brandweerpost, onderhoud terreinen, werkterrein voor luchthavenwerken, ondersteuning openbaar vervoer, autoparkeren en cateringactiviteiten. Mede als gevolg van de veiligheidszones zijn de capaciteitsgrenzen voor dit soort functies vrijwel bereikt. Deze secundaire functies zijn bovendien niet essentieel voor de passagiers- of vrachtafhandeling en behoeven daarom niet noodzakelijkerwijs op het centrale areaal gevestigd te worden. Tenminste 18 ha. van het gebied Schiphol-Noordwest zal een groene bufferfunctie krijgen.

De NVLS zal in overleg met de gemeente Haarlemmermeer en de provincie Noord-Holland inrichting en ruimtelijke inpassing in het groene overgangsgebied tussen de luchthaven en Badhoevedorp nader uitwerken. De ontsluiting van het gebied zal in ieder geval door middel van een ongelijkvloerse kruising met de A4 gerealiseerd worden. De kavelstructuur wordt zoveel mogelijk gerespecteerd.

## 4. Gebruik van het luchtvaartterrein

### 4.1 Algemeen

#### *Geluidszones en milieu-randvoorwaarden*

De in dit besluit vastgestelde definitieve geluidszones (etmaal: Ke en nacht: LAeq) zijn gebaseerd op de prognoses van het PIH en op de milieu-randvoorwaarden van de PKB. Bij de geluidszones behorend bij het vierbanenstelsel zijn dit de prognoses van de NVLS voor het - qua geluidsbelasting meest kritische - jaar 1997. De geluidszones voor het vijfbanenstelsel zijn gebaseerd op de ramingen van het in de IEE onderzochte scenario 'European Renaissance/European Liberalisation' voor 2015, waarvan in de PKB wordt uitgegaan.

De maximale ruimte voor Schiphol met betrekking tot luchtvaartgeluid wordt weergegeven door de in deze aanwijzingen vastgestelde Ke- en LAeq-zones. De geluidszones zijn berekend op basis van de genoemde prognoses en inschattingen van het PIH omtrent de vervoersomvang (aantallen passagiers en tonnen vracht) en daaruit afgeleid de verkeersomvang (aantal vliegtuigbewegingen), de aard van het verkeer (soorten vliegtuigen en daarmee samenhangend de geluidsproductie) alsmede de verdeling van het verkeer over het etmaal en de diverse bestemmingen.

Voorts is de verdeling van het verkeer over de diverse vliegroutes en de start- en landingsbanen ingeschat. Voor dit laatste zijn bovendien onzekerheidsmarges ten aanzien van de meteorologische condities gehanteerd. Met deze invoergegevens is met behulp van het berekeningsvoorschrift de geluidsbelasting berekend en daarmee de geluidszones bepaald. Zie voor de gehanteerde invoergegevens de bijlage D.

In de PKB staat dat in beginsel de (definitieve) geluidszones niet meer dan 2 Ke respectievelijk 2 dB(A) mogen afwijken van de in de PKB opgenomen (indicatieve) geluids- respectievelijk nachtzones. Uit de zones zoals opgenomen in de bijlage E blijkt dat op sommige plaatsen de zones toch meer dan 2 Ke resp. 2 dB(A) afwijken van de indicatieve zones uit de PKB. Dit wordt ten eerste veroorzaakt door het gebruik van nieuwe routes. Het proces van optimalisatie van de uitvliegroutes is uiteengezet in hoofdstuk 1, paragraaf 2 van de reactie op het advies van de Commissie 21. Bij het ontwerp van de nieuwe routes is rekening gehouden met de ligging van de aaneengesloten woonbebouwing. De routes volgen zo lang mogelijk een gemeenschappelijk pad tot ze uitwaaiëren naar de diverse luchtwegen. Hierdoor zullen de vliegroutes elkaar ook minder onderling beïnvloeden. De geluidszones zijn op die plaatsen waar de startroutes uitwaaiëren langer en smaller geworden. Met de huidige stand van de techniek en kennis zijn aan de hand van de hiervoor geschetste randvoorwaarden de best mogelijke geoptimaliseerde uitvliegroutes ontworpen.

Voor het vierbanenstelsel is de meest ingrijpende wijziging de nieuwe definitie van de dagroutes voor de Kaagbaan in zuidwestelijke richting. De routes zijn dusdanig vrij van de bebouwing gelegd dat het niet meer nodig was voor deze baan aparte nachtroutes te definiëren. Dit leidt tot een kortere nachtzone richting

Leiden en een vergroting van de nachtzone tussen Rijsenhout en Leimuiden, boven een dunbevolkt gebied. Op die plaatsen wijken zowel de Ke-geluidszone als de nachtzone meer dan resp. 2 Ke en 2 dB(A) af van de indicatieve zones in de PKB. Ditzelfde geldt in grote lijnen voor het vijfbanenstelsel, waar én de geluidszone én de nachtzone in de richting Leiden korter worden en ten westen van Roelofarendsveen en tussen Leimuiden en Rijsenhout groter. Andere plaatsen waar de geluidszone beïnvloed wordt door een wijziging in de uitvliegroutes is ten noorden van de Zwanenburgbaan (voor beide banenstelsels). Hier is het verschil ook meer dan 2 Ke, waarbij de contouren vooral langer en smaller worden. Ten noorden van Uithoorn wijzigen de beide geluidszones ook met meer dan 2 Ke, omdat daar de uitvliegroutes ook verlegd zijn. De invloed van de routewijzigingen levert per saldo in de lager geluidsbelaste gebieden een verbetering op ten opzichte van de PKB. In deze gebieden worden aanzienlijk minder woningen belast. Dit zijn voornamelijk gebieden binnen de 20 Ke-contouren, als Amsterdam Zuid-Oost, Aalsmeer, Amstelveen, Ouder Amstel, Haarlem, Nieuw Vennep en Uithoorn.

Een tweede reden voor een wijziging van de geluidszones is het toepassen van een andere vlootsamenstelling voor het vierbanenstelsel (S4S2), conform het PIH. Dit is gedaan omdat uit het proefdraaien met de handhaving is gebleken dat de huidige vlootsamenstelling sterk afweek van de vlootsamenstelling die in de prognose was gebruikt. De invloed hiervan is vooral te merken in de landingscontouren, die door de nieuwe vlootsamenstelling wat langer zijn geworden (meer overeenkomstig de werkelijkheid). De afwijking van meer dan 2 Ke die hierdoor veroorzaakt wordt, treedt op bij naderingen voor de Kaagbaan en de Zwanenburgbaan aan de noordzijde.

Voor het vijfbanenstelsel (5P) is de afwijking van de 2 Ke respectievelijk 2 dB(A), buiten de eerder genoemde gebieden, minimaal en komt alleen voor buiten woongebieden.

De definitieve geluidszones voldoen wel volledig aan de in de PKB vastgestelde voorwaarden met betrekking tot de aantallen woningen binnen de 35 Ke. Na het vaststellen van de geluidszones mag ingevolge de Luchtvaartwet de feitelijk optredende geluidsbelasting nergens hoger zijn dan de zones aangeven. Binnen de vastgestelde geluidszones is tot op zekere hoogte een flexibel gebruik van het luchtvaartterrein mogelijk, zolang het vliegverkeer geen hogere geluidsbelasting veroorzaakt dan de zones aangeven, mits overeenkomstig de PKB de geluidsbelasting in het punt K binnen de gemeente Aalsmeer 49 Ke niet overschrijdt (zie paragraaf 5) en mits blijkt dat voor de andere milieufactoren 'standstill' niet wordt overschreden.

Niet alleen de geluidszones stellen derhalve grenzen aan het vliegverkeer, ook de overige milieucriteria zijn daarvoor van belang. Het aantal passagiers en het daarmee samenhangende vliegverkeer dat binnen de milieu-eisen kan worden geaccommodeerd wordt mede bepaald door de in de PKB gestelde doelen ten aanzien van 'stand still' voor lokale luchtverontreiniging, stank en externe veiligheid. Met het vaststellen van de geluidszones rond Schiphol, het daarbinnen geldende planologisch regime en de daarop aansluitende handhaving van deze zones wordt duidelijkheid geboden naar de luchthaven over de voor de ontwikkeling tot mainport beschikbare ruimte en wordt voldoende zekerheid geboden aan de omgeving van de luchthaven dat de in de geluidszones vastgelegde grenzen niet zullen worden overschreden. De in dit besluit vastgestelde geluidszones (etmaal en nacht) zijn derhalve harde grenzen voor de geluidsbelasting die het gevolg is van het luchtverkeer.

#### *Nachtperiode*

Voor wat betreft de in verband met de vaststelling van de LAeq-geluidszone te hanteren nachtelijke periode schrijft de Luchtvaartwet voor, dat deze bij de aanwijzing moet worden vastgesteld en dat deze een periode beslaat van zeven aaneengesloten uren tussen 23.00 uur en 07.00 uur plaatselijke tijd (artikel 25, vierde lid, Luchtvaartwet). Voor Schiphol is gekozen voor de periode 23.00 uur - 06.00 uur plaatselijke tijd, om de volgende redenen.

Voor de nachtelijke periode gelden speciale nachtregelingen, zoals de regeling van de baanbeschikbaarstelling, speciale standaard aan- en uitvliegroutes en -procedures, dwars- en staartwindlimieten en baanpreferenties (zie ook het PIH). Deze hebben tot doel het zo veel mogelijk beperken van de (nachtelijke) geluidsoverlast en kunnen bij het beperkte verkeersaanbod tijdens de nachtelijke uren worden gebruikt zonder dat vertragingen (en extra brandstofverbruik door het 'holden') als gevolg daarvan optreden.

Het verkeersaanbod in de periode 06.00 uur - 07.00 uur is substantieel hoger dan het aanbod in de nachtelijke uren. In principe zou (ook tot 2015) het verkeer tussen 06.00 uur en 07.00 uur op twee banen (conform de nachtregeling) kunnen worden afgewikkeld. Dit zou echter kans op vertragingen geven. (Zie echter in dit verband artikelsgewijze toelichting op artikel 14.)

Als gevolg van de verwachte ontwikkelingen in het luchtverkeer zullen veel vluchten (met name intercontinentale lijnen vanuit Zuid-Azië) steeds vroeger aankomen, hetgeen een extra druk zal geven op de periode van 06.00 uur tot 07.00 uur. Een eventuele tussen 06.00 uur en 07.00 uur opgebouwde vertraging werkt tevens door in de periode daarna. Vertragingen kunnen nadelig zijn voor de mainportontwikkeling, omdat op termijn niet voldaan kan worden aan de eisen ten aanzien van punctualiteit.

## **4.2 Gebruik van het luchtvaartterrein in de situatie met het vierbanenstelsel**

Schiphol maakt sinds 1967 gebruik van een vierbanenstelsel. Het bestaande gebruik van dit banenstelsel wordt S4S1 genoemd.

In de PKB is besloten om, in afwijking van het bestaande gebruik, de Zwanenburgbaan (01L/19R) geschikt te maken voor starts in en landingen vanuit zuidelijke richting en de Kaagbaan (06/24) in zuidwestelijke richting met 250 meter te verlengen (tot 3491 meter) zodat zwaar luchtverkeer zonder restricties van deze baan kan vertrekken. Dit baangebruik wordt S4S2 genoemd. De wijzigingen in het gebruik van het vierbanenstelsel (inclusief verlenging Kaagbaan) zijn noodzakelijk om op korte termijn een aantal operationele knelpunten op te lossen en leiden tevens tot een beperking van de nadelige milieueffecten van het luchtverkeer. De aanpassingen van het vierbanenstelsel vormen ook een eerste stap op weg naar de beoogde uitgroei tot mainport.

De eerste wijziging in het baangebruik betreft het geschikt maken van de Zwanenburgbaan (01L/19R) voor starts in en landingen vanuit zuidelijke richting. Het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan leidt op korte termijn tot de opheffing van een aantal operationele knelpunten en tot een verbetering van de operationele kwaliteit (met name in nu al optredende probleemsituaties waarin sprake is van een combinatie van bepaalde slecht-weersomstandigheden en zeer drukke landingspieken). Tevens leidt dit gebruik tot een beperking van de nadelige milieueffecten van het luchtverkeer, vanwege de daardoor ontstane mogelijkheid van nachtelijke sluiting van de Aalsmeerbaan (01R/19L). Zie voor een verdere toelichting de milieuparagraaf en het UMER-S4S2.

De tweede wijziging betreft een verlenging van de Kaagbaan (06/24) met 250 meter in zuidwestelijke richting tot in totaal 3491 meter. De Kaagbaan wordt daarmee circa 40 meter langer dan de nu langste baan, de Buitenveldertbaan (09/27) en biedt dan voor starts van zwaar vliegverkeer een alternatief voor deze baan. Voordeel vanuit milieu-oogpunt is dat de belasting van Hoofddorp en in mindere mate Amstelveen/Buitenveldert met geluid afkomstig van zware vliegtuigen kan worden verminderd.

In het kader van het UMER-S4S2 en AMER zijn ook andere alternatieven dan de baanverlenging met 250 meter in zuidwestelijke richting onderzocht. Voor deze alternatieven is niet gekozen om de in de milieuparagraaf en het UMER-S4S2/AMER vermelde redenen (kort samengevat: tegenover geen of marginale milieuvoordelen staan belangrijke nadelen op het gebied van veiligheid, ruimte en kosten).

De bij deze aanwijzing vastgestelde geluidszones voor het vierbanenstelsel (S4S2) zijn gebaseerd op de prognoses voor 1997. Voor het referentiejaar 1997 is gekozen omdat blijkens de prognoses van de NVLS de voor dat jaar te verwachten geluidsbelasting het meest kritisch is ten aanzien van het aantal van 15.100 woningen (op basis van het woningbestand 1990) dat binnen de Ke-zone een geluidsbelasting van meer dan 35 Ke mag ondervinden. Door de aanpassingen van het vierbanenstelsel, de verdere optimalisatie van het baan-gebruik en de afname van het gebruik van hoofdstuk 2-vliegtuigen, zal een toename van het aantal bewegingen na 1997 binnen deze zone moeten worden opgevangen. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar de milieuparagraaf, de bijlage D met invoergegevens en het UMER-S4S2.

### **4.3 Gebruik van het luchtvaartterrein in de situatie met het vijfbanenstelsel**

In de PKB is gekozen voor een stelsel met een nieuwe vijfde baan (18/36) parallel aan en ten noordwesten van de Zwanenburgbaan, omdat dit banenstelsel van alle onderzochte opties het best voldoet aan de dubbeldoelstelling.

Bij het gebruik van het luchtvaartterrein op basis van het banenstelsel 5P wordt, ondanks de groei van het vliegverkeer, een vermindering van het aantal woningen binnen de 35 Ke-geluidszone en de ondervonden ernstige hinder binnen de 20 Ke- contour bereikt. Het aantal woningen (op basis van het woningbestand 1990) dat een geluidsbelasting van meer dan 35 Ke ondervindt daalt van circa 15.100 in 1990 naar maximaal 10.000 op het moment van ingebruikneming van de vijfde baan.

In verband met de toekomstige accommodatie van wide-body-vliegtuigen met een startgewicht van meer dan 600 ton is een baanlengte van 3800 meter voor de vijfde baan noodzakelijk.

De exacte ligging van deze baan is aangegeven op de kaart van het luchtvaartterrein voor het vijfbanenstelsel (bijlage A).

## 5. Handhaving

### 5.1 Inleiding

In artikel 25a Luchtvaartwet (LVW) is bepaald dat bij de aanwijzing van een luchtvaartterrein rond dat terrein een geluidszone wordt vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen de vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden. Overschrijding van de grenswaarde is uitsluitend toegestaan indien overeenkomstig artikel 25f LVW een ontheffing van dat verbod is verleend. Het doel van de handhaving zoals dat in de LVW is opgenomen is het voorkomen van overschrijding van vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszone, alsmede het beperken van vermijdbare hinder. In de onderhavige aanwijzing zijn in verband hiermee voorschriften (paragrafen 2.2 en 3.2 van de aanwijzing) opgenomen. In de artikelsgewijze toelichting zal op deze voorschriften nader worden ingegaan. Voor een goed begrip van deze voorschriften zal hierna - in de paragrafen 5.2 tot en met 5.5 - het handhavingssysteem op grond van de LVW kort worden uiteengezet.

Voorafgaand hieraan wordt het volgende opgemerkt. Met de wijziging van de LVW, die in augustus 1994 in werking is getreden, is de regeling met betrekking tot de handhaving van geluidszones aanzienlijk verbeterd. De handhaving zoals geformuleerd in de (gewijzigde) LVW is erop gericht - door een combinatie van preventieve en repressieve instrumenten - te voorkomen dat overschrijding van vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszones plaatsvindt.

Met de geluidszones in de aanwijzing is vastgesteld wat, berekend over een jaar, de maximaal toegestane geluidsbelasting mag zijn die veroorzaakt wordt door landende en opstijgende luchtvaartuigen. Gekoppeld aan een stringent handhavingssysteem is hiermee in feite bepaald wat de geluidsruimte is voor het luchtverkeer dat van het luchtvaartterrein gebruik maakt.

Bij de uitwerking van de LVW blijkt de huidige wettelijke handhavingssystematiek nog niet geheel sluitend te zijn. Het geheel wordt sluitend gemaakt door middel van afspraken over het gebruiksplan en aanvullende afspraken tussen de exploitant en de Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie (LVB) alsmede tussen de LVB en de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het aldus samengestelde systeem legt - in verband met de te maken afspraken - de nadruk op de zelfregulerende capaciteit van de actoren. De noodzakelijke geloofwaardigheid wordt bereikt door formele voorschriften in aanwijzingsbesluit en handhavingvoorschrift.

Dit handhavingssysteem staat aan het begin van een ontwikkelingsfase. Via het aanwijzingsbesluit - aangevuld met gebruiksplan en overeenkomsten - wordt het systeem voor de luchthaven Schiphol operationeel. Via praktijkervaringen, een onafhankelijke audit en een wettelijk systeem van evaluatie zal het systeem verder vorm worden gegeven. Jaarlijks zal worden gerapporteerd over de werking van het handhavingvoorschrift. De rapportages zijn openbaar. Ook de commissie ex artikel 28 LVW is hierbij betrokken. Op grond van dit systeem van voortdurende evaluatie zijn ook aanpassingen van de luchtvaartregelgeving niet onmogelijk.

### 5.2 Handhavingssystematiek Luchtvaartwet

In het handhavingssysteem van de LVW ligt de nadruk op de *preventieve handhaving*. In artikel 30b LVW is voor de exploitant van het luchtvaartterrein de verplichting opgenomen om bij de Minister van Verkeer en Waterstaat een voorstel in te dienen voor het gebruik van het luchtvaartterrein gedurende een periode van twaalf maanden. Het gebruiksplan bevat onder meer een voorstel voor de wijze waarop het luchtvaartterrein naar verwachting het komende jaar

zal worden gebruikt. Het zal een reële indicatie moeten zijn, waarbij de exploitant zich baseert op zijn bedrijfsgegevens (geprognoseerd verkeer) en andere gegevens, zoals bijvoorbeeld die betreffende baan- en routegebruik.

Het gebruiksplan wordt vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat na overleg met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en nadat de commissie ex artikel 28 LVW is gehoord. Vaststelling van het gebruiksplan vindt plaats indien - kort gezegd - de prognose van het gebruik past binnen de vastgestelde geluidszone. Voor vaststelling van het gebruiksplan is tevens noodzakelijk dat blijkt dat de gestelde voorschriften in de aanwijzing of op andere wijze gestelde voorschriften en maatregelen ter voorkoming of bestrijding van geluidhinder in acht zijn genomen. Ook het nakomen van de afspraken met betrekking tot het niveau van 49 Ke in punt K in de gemeente Aalsmeer zal via het gebruiksplan worden getoetst. Het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein wordt vervolgens in de twaalf maanden waarop het gebruiksplan betrekking heeft eens per maand door de Luchtvaartinspectie getoetst aan het gebruiksplan.

Wordt het gebruiksplan niet vastgesteld - bijvoorbeeld omdat het niet voldoet aan de gestelde eisen of omdat uit het plan blijkt dat de geluidszone wel zou worden overschreden - dan dient de exploitant, overeenkomstig artikel 30b, vierde lid, LVW het laatste wel vastgestelde gebruiksplan te hanteren. Dit betekent overigens niet dat het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein in overeenstemming moet worden gebracht met het laatste wel vastgestelde gebruiksplan. Wel geschiedt de toetsing van het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein dan aan dat laatst vastgestelde gebruiksplan.

Indien het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein gaat afwijken van het gebruiksplan, wordt door de exploitant een voorstel tot wijziging van het gebruiksplan ingediend. De wijziging wordt vastgesteld als blijkt dat ook het gewijzigde gebruik past binnen de vastgestelde geluidszone. Indien uit toetsing van het feitelijk gebruik aan het gebruiksplan zou blijken dat ongewijzigd voortgezet gebruik van het luchtvaartterrein op enig moment gedurende de periode van het gebruiksplan zou leiden tot overschrijding van de grenswaarde, worden in overleg met de exploitant maatregelen genomen teneinde overschrijding te voorkomen. De hierbedoelde toetsing vindt plaats door op een willekeurig moment gedurende de periode waarop het gebruiksplan betrekking heeft het feitelijk gebruik op te tellen bij het verwachte gebruik gedurende de rest van de periode van het gebruiksplan. De inhoud van het gebruiksplan als zodanig wordt overigens niet gehandhaafd.

Zoals hiervoor al aangegeven geeft de exploitant in het gebruiksplan een prognose van het luchtverkeer en het baangebruik voor de komende twaalf maanden waarmee de geluidsbelasting kan worden bepaald en getoetst aan de vastgestelde geluidszone. Ook het groot baanonderhoud dient in dit plan te worden opgenomen. Indien het groot onderhoud van een van de banen zou leiden tot een plaatselijke zone-overschrijding dan dient op basis van artikel 25f LVW een ontheffing te worden aangevraagd. Vaststelling van een gebruiksplan met een plaatselijke zone-overschrijding kan alleen plaatsvinden indien een dergelijke ontheffing is verleend. Aan een dergelijke ontheffing zullen nadere voorschriften worden verbonden met als doel te waarborgen dat de werkelijk optredende geluidsbelasting nergens hoger is dan de op basis van de ontheffing tijdelijk toegestane extra geluidsbelasting.

De repressieve handhaving van de geluidszone is in de LVW als volgt geregeld. Op grond van artikel 25a mag de geluidsbelasting door van het luchtvaartterrein startende en daarop landende luchtvaartuigen de grenswaarde buiten de geluidszone niet overschrijden. De veroorzaakte geluidsbelasting wordt beïnvloed door handelingen van de verschillende bij het gebruik van het luchtvaartterrein betrokken actoren, te weten exploitant, LVB, luchtvaartmaatschappijen en overheid. In verband hiermee is er in de LVW voor gekozen om handhaving van het verbod tot overschrijding van de grenswaarde te bewerkstelligen door handhaving van de voorschriften zoals deze in de aanwijzing zijn opgenomen. In artikel 24, derde lid, LVW is de bepaling opgenomen dat in de aanwijzing in ieder geval voorschriften moeten worden opgenomen teneinde te voorkomen dat buiten de geluidszone een hogere



geluidsbelasting optreedt dan de vastgestelde grenswaarde. Deze voorschriften dienen betrekking te hebben op elementen die voor de berekening van de geluidszone van belang zijn, zoals baangebruik en tijdstip van uitvoering van de vlucht. De handhaving van de geluidszone vindt dus plaats door middel van de handhaving van de voorschriften, die zijn opgenomen in de aanwijzing. Daarnaast moeten, gelet op artikel 20, tweede lid, onder i, LVW in de aanwijzing voorschriften worden opgenomen ter beperking van de geluidhinder. Een voorbeeld hiervan vormen de tolerantiegebieden met betrekking tot de uitvliegroutes. Hierop zal nader worden ingegaan in de artikelsgewijze toelichting. Overigens: de voorschriften ter voorkoming van overschrijding van de geluidszone zullen vaak tevens dienen ter beperking van de geluidhinder. Overtreding van de voorschriften in de aanwijzing is strafbaar op grond van de artikelen 33 en 34 juncto 62 LVW. Daarnaast is in de artikelen 73c en volgende LVW een dwangsomregeling opgenomen. Op basis van artikel 35 LVW is de uitoefening van bestuursdwang - tijdelijke gehele of gedeeltelijke sluiting van het luchtvaartterrein - mogelijk indien de voorschriften in de aanwijzing niet worden nageleefd.

Op grond van artikel 25h LVW wordt het toezicht op de naleving van de voorschriften uitgeoefend door de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Overtreding van het verbod tot overschrijding van de grenswaarde is in de LVW als zodanig niet strafbaar gesteld. Op grond van artikel 35 LVW kan echter als uiterste middel in geval van overschrijding van de grenswaarde in de loop van de periode waarop het gebruiksplan betrekking heeft, het luchtvaartterrein tijdelijk geheel of gedeeltelijk gesloten worden verklaard (bestuursdwang).

### **5.3 Voorschriften ter voorkoming van overschrijding grenswaarde en ter beperking van geluidhinder**

Zoals in paragraaf 5.2 al is aangegeven wordt de geluidszone indirect repressief gehandhaafd door middel van voorschriften in de aanwijzing. Een voorschrift in de aanwijzing richt zich tot een bepaalde actor en betreft een voor de berekening van de geluidszone van belang zijnd element, waarop die actor ook daadwerkelijk invloed kan uitoefenen. Gelet op de artikelen 33 en 34 LVW kunnen in de aanwijzing voorschriften worden opgenomen gericht tot de exploitant, de gezagvoerder en de eigenaar, bezitter of houder van een luchtvaartuig. De LVB valt echter onder de Wet Luchtverkeer. In verband daarmee kunnen in de aanwijzing op grond van de LVW geen voorschriften worden opgenomen die gericht zijn tot de LVB. Bovendien heeft de LVB op grond van de Wet Luchtverkeer de veilige afwikkeling van het luchtverkeer tot taak. Hoewel de LVB bij haar operationele praktijk ook milieu-aspecten betreft, heeft deze milieutaak geen formele verankering. Omdat het wel noodzakelijk is dat de LVB - naast de wettelijke taak betreffende de veilige afwikkeling van het verkeer - ook een formele milieutaak krijgt, zal een wetsvoorstel tot wijziging van de Wet Luchtverkeer worden voorbereid waarin deze taak zal worden opgenomen. Vooruitlopend op dit wetsvoorstel zijn door de Minister van Verkeer en Waterstaat met de LVB afspraken gemaakt omtrent baangebruik in het kader van de uitvoering van het preferentieel baangebruikstelsel en gebruik van aan- en uitvliegroutes, waarop in de artikelsgewijze toelichting nader zal worden ingegaan. Ook zijn afspraken gemaakt met betrekking tot de speciale nachtprocedures en de wijze waarop toezicht zal worden uitgeoefend op het nakomen van de gemaakte afspraken. Een en ander is vastgelegd in de 'Overeenkomst LVB-taak geluidshinder Schiphol', die tegelijkertijd met de aanwijzing is gepubliceerd.

Wat betreft de speciale nachtprocedures zijn de volgende afspraken gemaakt. In de nachtre regime-periode (23.00 tot 07.00 uur plaatselijke tijd) wordt geen aanvullende instructie op de Standaard-Instrument-Vertrekprocedure gegeven die tot gevolg heeft dat het straalvliegtuig buiten het tolerantiegebied raakt, tenzij de veiligheid van het luchtverkeer een dergelijke instructie noodzakelijk maakt. Voor deze periode geldt bovendien dat - waar beschikbaar - Speciale SID's ('nachtroutes') worden verstrekt die minder hinder veroorzaken, maar als consequentie hebben dat vliegtuigen moeten omvliegen. Voorts is ook

verandering naar - vanuit geluidhinder optiek - minder gewenste baan-preferenties beperkt, doordat is voorzien dat voor de nachtrekime-periode hogere dwarswindlimieten van toepassing zijn (nl. 25 knopen in plaats van 15 knopen overdag). Voorts geldt dat 's nachts de nadering wordt ingezet op 3000 ft (in plaats van 2000 ft overdag) en dat het gebruik van straalomkeerders (als extra rem bij de landing) niet is toegestaan behoudens in verband met veiligheid.

In de aanwijzing is een aantal voorschriften opgenomen ter voorkoming van overschrijding van de grenswaarde en ter beperking van geluidhinder. Het gaat dan met name om de voorschriften met betrekking tot tolerantiegebieden, circuitvluchten en baangebruik. In de artikelsgewijze toelichting wordt hierop nader ingegaan. Daarnaast zijn afspraken gemaakt tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de LVB. Indien uit onderzoek - bijvoorbeeld het onderzoek met betrekking tot vertrek- en naderingsprocedures - zou blijken dat verdere maatregelen nodig en mogelijk zijn dan zal vervolgens moeten worden nagegaan op welke wijze deze maatregelen kunnen worden ingevoerd. In het kader van de vraag of verdere maatregelen nodig en mogelijk zijn vindt een afweging plaats aan de hand van veiligheids-, milieu- en economische aspecten. Afhankelijk van het type maatregel zal een bepaalde procedure moeten worden doorlopen. Het is op dit moment niet mogelijk om hiervoor één standaardprocedure te beschrijven. Gelet op artikel 28 van de Luchtvaartwet zullen maatregelen en voorschriften met gevolg voor de geluidsbelasting in elk geval voor advies worden voorgelegd aan de Commissie Geluidhinder Schiphol. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat er sprake is van aanpassingen van vertrek- en naderingsprocedures. In het kader van de RAND aanbevelingen<sup>4</sup> is besloten om het proces van afweging van (externe) veiligheid, milieu en economische aspecten van veranderingen in vliegprocedures meer expliciet zichtbaar te maken. Wat betreft de veiligheid betreft de afweging zowel de luchtverkeersbeveiligings- als de vliegtechnische aspecten.

Vastgesteld is dat de Minister van Verkeer en Waterstaat, op basis van de Wet Luchtverkeer, als luchtverkeersbeveiligingsautoriteit verantwoordelijk is voor de vaststelling van vliegprocedures. Naar aanleiding van de hierbedoelde aanbevelingen is besloten om over te gaan tot de instelling van een afwegingsgroep. De afwegingsgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de Luchtvaartinspectie (LI), de Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie (LVB), de Luchthaven Schiphol als vaste leden en een vertegenwoordiger van de KLM als adviseur. Het voorzitterschap van de afwegingsgroep berust bij de LI.

Wijziging van routes of procedures komt langs de volgende lijn tot stand:

1. verzoek tot wijziging door de LI, de LVB of de luchthaven aan de afwegingsgroep;
2. (management) overleg voor de afweging van veiligheid, milieu en economie in de afwegingsgroep;
3. opdrachtformulering en kaderstelling door de afwegingsgroep;
4. uitwerking van nieuwe routes of procedures en toetsing aan de ICAO-veiligheidscriteria;
5. formele bevestiging cq vaststelling nieuwe route of procedure door de directeur LI.

Indien noodzakelijk vanwege invloed op de geluidhindersituatie draagt de RLD en/of LVB zorg voor advies van de CGS (periodiek overleg).

Ook is mogelijk dat maatregelen in voorschriften in de aanwijzing worden opgenomen. In dit verband is van belang of deze maatregelen een vergroting van de geluidszone tot gevolg hebben. Zo ja, dan moet voor de wijziging van de aanwijzing de volledige aanwijzingsprocedure worden doorlopen, inclusief bestuurlijk overleg en tervisielegging. Zo nee, dan kan de aanwijzing op eenvoudige wijze worden gewijzigd. Publicatie van het door de betrokken ministers genomen wijzigingsbesluit is dan voldoende.

Daarnaast is het mogelijk dat aanvullende afspraken worden opgenomen in de eerdergenoemde overeenkomst tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de LVB betreffende de taak van de LVB op het gebied van beperking van geluidhinder met betrekking tot baan- en routegebruik op Schiphol. Uiteraard zal dat gebeuren in overleg met de NVLS en de CGS.

<sup>4</sup> Eindrapport Werkgroep Actieplan Rand, Veiligheidsstudie Schiphol, 15 oktober 1993, aanbeveling nr. 8

### **Handhaving punt K**

In het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving is opgenomen dat de geluidsbelasting in punt K in de gemeente Aalsmeer in het jaar 2003 zal zijn teruggebracht tot een niveau van 49 Ke (Maatregel 23). In de PKB is het bereiken van dit niveau in punt K gekoppeld aan de ingebruikneming van de vijfde baan. Door de exploitant zijn in het kader van het UMER voor het vijfbanenstelsel onder meer de volgende maatregelen voorgesteld, waardoor dat niveau zal worden bereikt:

1. buiten de piekperioden zuidelijk gebruik Zwanenburgbaan in plaats van de Aalsmeerbaan;
2. gedeeltelijke segmentatie gedurende de piekperioden;
3. beperkt verplaatsen van landingen van de Aalsmeerbaan naar de Buitenveldertbaan;
4. beperkt zuidelijk gebruik van baan 04/22.

De hierbedoelde maatregelen lenen zich niet voor opname in de aanwijzing. Teneinde de uitvoering van PASO-maatregel 23 te garanderen, heeft de exploitant bij brief van 7 augustus 1996 hiertoe een resultaatsverplichting op zich genomen. Een dreigende niet-structurele overschrijding van de geluidsbelasting in punt K zal door maatregelen - op te nemen in een wijziging van het gebruiksplan - moeten worden voorkomen. Als er sprake is van een dreigende structurele overschrijding van de geluidsbelasting in punt K zal de geluidszone opnieuw worden vastgesteld op zodanige wijze dat het niveau van maximaal 49 Ke in punt K wel wordt bereikt.

In paragraaf 5.2 is al aangegeven dat via het gebruiksplan zal worden getoetst of de afspraken met betrekking tot punt K zullen worden nagekomen.

## **5.4 Uitvoering van de handhaving**

De wijze waarop het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein door de Luchtvaartinspectie wordt getoetst aan het geprognoseerde gebruik wordt vastgelegd in het handhavingsvoorschrift, dat op basis van artikel 30a LVW per luchtvaartterrein moet worden vastgesteld. Dit handhavingsvoorschrift, dat wordt vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer nadat de commissie ex artikel 28 LVW is gehoord, bevat tevens de hoofdlijnen van de wijze waarop door de Luchtvaartinspectie toezicht zal worden uitgeoefend op de naleving van de voorschriften in de aanwijzing.

Ten aanzien van de maatregelen die de exploitant kan nemen in geval van dreigende zone-overschrijding wordt verwezen naar de toelichting op de artikelen 7 en 14.

## **5.5 Evaluatie**

In artikel 30a, vierde lid, LVW is bepaald dat over de werking van het handhavingsvoorschrift jaarlijks een evaluatierapport wordt uitgebracht aan de commissie ex artikel 28 LVW. In het rapport kunnen eventueel voorstellen worden gedaan ter verbetering van het handhavingsvoorschrift.

Voorts zal op grond van de PKB het systeem van de handhaving periodiek worden doorgelicht teneinde de verstrekking van gegevens, de effectiviteit van de regelgeving en de rol en positie van de diverse actoren in het kader van de handhaving te toetsen. De opdracht hiertoe zal - vooralsnog eens per drie jaar - worden gegeven aan een onafhankelijke instantie. In dit verband zal gekeken worden naar de inhoud van de handhaving, de praktijk van het toepassen van de sanctiemiddelen en de informatieverstrekking. De eerste doorlichting van het handhavingssysteem vindt plaats in de vorm van een tussenrapportage, één jaar nadat de aanwijzing is vastgesteld. Zowel het tussenrapport als de driejaarlijkse rapportages worden openbaar gemaakt. Ook in het kader van het evaluatieprogramma (bijlage G) komen gegevens beschikbaar die van belang zijn voor de evaluatie van de handhaving.



## 6. Milieu-overwegingen

### 6.1 Inleiding

#### 6.1.1 Wet milieubeheer

Ten aanzien van het voorliggende besluit tot wijziging van de aanwijzing Schiphol gelden de navolgende verplichtingen ingevolge de Wet milieubeheer.

In de eerste plaats is het besluit mer-plichtig op grond van artikel 7.2, eerste lid, van de Wet milieubeheer juncto artikel 2, eerste lid, van het besluit milieu-effectrapportage<sup>5</sup>.

Op grond van deze verplichting zijn in verband met dit besluit opgesteld:

- het milieu-effectrapport op uitvoeringsniveau voor het vierbanenstelsel (UMER-S4S2),
- het milieu-effectrapport op uitvoeringsniveau voor het vijfbanenstelsel (UMER-5P) en
- het milieu-effectrapport met aanvullingen op onder meer het UMER-S4S2 (AMER) (zie ook het algemeen deel van de toelichting).

In de tweede plaats dient op grond van artikel 7.37 van de Wet milieubeheer te worden gemotiveerd:

- de gronden waarop het besluit berust;
- de overwegingen betreffende de inspraak en adviezen ten aanzien van bovengenoemde milieu-effectrapporten (par. 6.1.5);
- de overwegingen betreffende de in de milieu-effectrapporten beschreven alternatieven (par. 6.2);
- de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen voor het milieu van de activiteit waarop het besluit betrekking heeft (par. 6.4).

In de derde plaats dient op grond van artikel 4.6 van de Wet milieubeheer bij het nemen van dit besluit rekening te worden gehouden met het geldende nationale milieubeleidsplan, i.c. het Tweede Nationaal Milieubeleidsplan (NMP 2).

In deze paragraaf wordt aangegeven op welke wijze in dit besluit wordt omgegaan met bovengenoemde eisen ingevolge de Wet milieubeheer.

#### 6.1.2 Opbouw milieuparagraaf

In het navolgende zal eerst kort worden ingegaan op de milieu-effectrapporten die ten behoeve van dit besluit zijn opgesteld. Deze omvatten de onderzochte alternatieven (en milieu-effecten) op uitvoeringsniveau betreffende de aanleg en het gebruik van het luchtvaartterrein, zowel in de situatie met het vierbanenstelsel (S4S2) als in de situatie met het vijfbanenstelsel 5P (op basis van de in de PKB gemaakte hoofdkeuzen voor een parallelle vijfde baan en een gewijzigd gebruik van het vierbanenstelsel).

Waarom gekozen is voor de in dit besluit vastgelegde uitvoeringsvarianten S4S2 en 5P wordt in paragraaf 6.2 verantwoord.

Aan de hand van de in paragraaf 6.3 omschreven milieu-parameters en de daarvoor geldende doelstellingen (zoals verwoord in de PKB), wordt in paragraaf 6.4 aangegeven op welke wijze in dit besluit rekening is gehouden met de gevolgen voor het milieu. Daarbij wordt ingegaan op de onderzochte milieu-effecten en de daarop betrekking hebbende maatregelen.

In paragraaf 6.1.4 wordt ingegaan op de inspraakreacties en adviezen ten aanzien van de milieu-effectrapporten en dit besluit.

In paragraaf 6.1.5 wordt gemotiveerd op welke wijze bij het nemen van dit besluit rekening is gehouden met het geldende NMP.

<sup>5</sup> Besluit milieu-effectrapportage van 4 juli 1994 (Stb. 540), bijlage onderdeel c, activiteiten 6.2 en 6.3

### 6.1.3 Milieu-effectrapporten

De voor dit besluit vereiste milieu-informatie is beschreven in het UMER-S4S2, het UMER-5P en voor een deel in het AMER. Het banenstelsel dat op uitvoeringsniveau is uitgewerkt in het UMER-S4S2 is, overeenkomstig het IMER, het alternatief met een Zwanenburgbaan (01L/19R) die geschikt is gemaakt voor starts in en landingen vanuit zuidelijke richting en een Kaagbaan (06/24) die in zuidwestelijke richting verlengd is met 250 meter (S4S2). Daarnaast is in het UMER-S4S2 ook een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) uitgewerkt (zie par. 6.2.1).

In het AMER is op advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cie m.e.r.) in aanvulling op de in het UMER-S4S2 onderzochte varianten een alternatief uitgewerkt dat, naast een Zwanenburgbaan die geschikt is gemaakt voor starts in en landingen vanuit zuidelijke richting en een in zuidwestelijke richting verlengde Kaagbaan, tevens een noordoostelijke verlenging van de Kaagbaan omvat (zie par. 6.2.1).

Het UMER-5P beschrijft de milieu-effecten op uitvoeringsniveau van het in het IMER onderzochte planalternatief (5P) met een vijfde baan (18/36), parallel aan en ten noordwesten van de Zwanenburgbaan. Daarnaast is een uitvoeringsvariant op het planalternatief 5P uitgewerkt waarbij is uitgegaan van een baanlengte van 3800 meter i.p.v. 3600 meter en een MMA met een baanlengte van 4000 meter (zie par. 6.2.2).

### 6.1.4 Inspraak en advies

Het toetsingsadvies van de Cie m.e.r. over het IMER en UMER-S4S2 d.d. 23 augustus 1994 heeft geleid tot het Aanvullend Milieu-effectrapport Schiphol en Omgeving (AMER). Aanvullingen op het IMER, die ook golden voor het UMER-S4S2, betroffen concreet de berekeningen van de geluideffecten en de beschrijving van de effecten voor de recreatiegebieden. Aanvullingen op het UMER-S4S2 betroffen met name de geluidberekeningen op basis van de nacht-grenswaarde van LAeq 26 dB(A) en daarmee samenhangende aspecten, alsmede een uitwerking van een noordoostelijke verlenging van de Kaagbaan. In haar toetsingsadvies d.d. 30 januari 1995 ten aanzien van het AMER heeft de Cie m.e.r. geconcludeerd dat het IMER, UMER-S4S2 en AMER te samen voldoende informatie bevatten om de verschillende besluiten te kunnen nemen. Met betrekking tot het UMER-5P heeft de Commissie in haar advies van 20 december 1995 geconcludeerd dat het UMER voldoende informatie bevat voor de besluitvorming over de wijziging van het aanwijzingsbesluit. Daarnaast is een aantal aanbevelingen van de Commissie in het Evaluatie- en Monitoring-programma opgenomen (zie bijlage G).

Op 19 februari 1996 heeft de Commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet (Cie ZOALS) haar advies uitgebracht op basis van de ingebrachte zienswijzen inzake de ontwerp-aanwijzing. Naar aanleiding van dit advies heeft er o.a. een optimalisatie van de uitvliegroutes plaatsgevonden. Als gevolg hiervan zijn de aantallen woningen binnen de 35 Ke- en 26 LAeq-zone voor beide banenstelsels gewijzigd ten opzichte van de ontwerp-aanwijzing. Dit geldt ook voor de externe veiligheidszones.

De reactie op het advies van de Commissie 21 is als bijlage opgenomen bij de toelichting op de aanwijzing ex artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet.

### 6.1.5 Tweede Nationaal Milieubeleidsplan

Het Tweede Nationaal Milieubeleidsplan bevat de strategie voor het milieubeleid voor de middellange termijn, 1995-1998. Een deel van dit milieubeleid heeft betrekking op luchtvaart en de luchthaven Schiphol. Ten aanzien van de belangrijkste maatregel van het NMP 2, t.w. substitutie van vliegverkeer door railverkeer, zijn in de PKB Schiphol en Omgeving reeds beleidskeuzen neergelegd met een bijbehorend pakket van maatregelen ten behoeve van de uitvoering daarvan.

Een aantal maatregelen uit het NMP 2 is reeds van een wettelijke basis voorzien (waaronder de landelijke geluidnormering voor nachtelijk vliegverkeer).

De overige maatregelen uit het NMP 2 hebben voornamelijk betrekking op het beperken van de geluidhinder en het externe veiligheidsaspect. In de PKB is het externe veiligheidsbeleid uitvoerig aan de orde gekomen. In het kader van dit besluit gaat het om de vaststelling en handhaving van de geluidszones.

## 6.2 Waarom de alternatieven S4S2 en 5P

### 6.2.1 Vierbanenstelsel (S4S2)

In het UMER-S4S2 is onderzocht of er naast het planalternatief ook andere alternatieven in aanmerking kwamen voor een volledige uitwerking. Het planalternatief wordt gekenmerkt door een Zwanenburgbaan die geschikt is gemaakt voor starts in en landingen vanuit zuidelijke richting en een Kaagbaan die in zuidwestelijke richting verlengd is met 250 meter. De alternatieven die naast het planalternatief in beschouwing zijn genomen, hebben voornamelijk betrekking op de grootte van het te verlengen deel van de Kaagbaan, de richting waarin verlengd dient te worden (noordoost of zuidwest) en op een ont koppeling van het voornemen ten aanzien van de Zwanenburgbaan en het voornemen ten aanzien van de Kaagbaan (alternatieven 1 tot en met 5). Daarnaast is in het AMER een variant op het planalternatief als volwaardig alternatief uitgewerkt. Deze variant betreft een noordoostelijke verlenging van de Kaagbaan tot een totale baanlengte van 5150 meter (alternatief 6). In het navolgende zullen deze alternatieven kort besproken worden. Voor een uitvoeriger toelichting wordt verwezen naar het UMER-S4S2 en het AMER.

#### *Alternatieven*

1. Het verlengen van andere banen dan de Kaagbaan.  
De Kaagbaan is in het huidige (en toekomstige) stelsel de milieupreferente baan (de baan die in het gebruik de minste geluidhinder veroorzaakt voor de omgeving) en is hierdoor dus de baan die als eerste in aanmerking komt als het gaat om verlenging ten behoeve van zwaar startend verkeer. Aangezien het hier gaat om een verlenging ten behoeve van zware starts, is het verlengen van andere banen dan de Kaagbaan niet zinvol.
2. Het verlengen van de Kaagbaan in noordoostelijke richting met 250 meter.  
Dit alternatief levert weliswaar een marginaal milieuvoordeel op (globaal gezien gaat het om een milieuwinst van ongeveer 90 woningen minder binnen de 35 Ke-geluidszone ten opzichte van het planalternatief S4S2), maar is uit veiligheidsoogpunt niet aanvaardbaar omdat de vanaf de Kaagbaan startende vliegtuigen de Aalsmeerbaan twee keer moeten kruisen. Daarnaast kleven er aan dit alternatief operationele en financiële nadelen.
3. Het verlengen van de Kaagbaan in noordoostelijke richting met meer dan 250 meter.  
Hiervoor geldt hetzelfde als voor alternatief 2. Alhoewel een extra lange (landings)baan ook milieuvoordelen zou kunnen hebben, in verband met het eventueel invoeren van maatregelen als 'continuous descent approach' en 'reduced flaps' of landingsbaanverplaatsing, kan op basis van de informatie in het UMER-S4S2 niet geconcludeerd worden dat dit meer milieuvoordeel oplevert dan het verplaatsen van landingsdrempels (als alternatief). Deze maatregel voor de Kaagbaan zou bovendien alleen in aanmerking kunnen komen wanneer de Aalsmeerbaan buiten gebruik zou worden gesteld, hetgeen alleen het geval is wanneer voor de tweede planperiode gekozen zou worden voor uitwerking van een van de MMA's zoals beschreven in het IMER.
4. Verlenging van de Kaagbaan zonder het zuidelijk aanvliegbaar maken van de Zwanenburgbaan.  
Bij de uitvoering van dit alternatief zou tijdens de werkzaamheden aan de Kaagbaan (de baan met de hoogste milieupreferentie) het overgrote deel van het verkeer gebruik moeten maken van de Aalsmeerbaan. Dit zou tot gevolg hebben dat Aalsmeer extra geluidsbelasting ondervindt, hetgeen in strijd zou zijn met de geluidhinderdoelstellingen ten aanzien van Aalsmeer.
5. Uitvoering van de voorzieningen aan de Zwanenburgbaan zonder verlenging van de Kaagbaan.  
Wanneer de Kaagbaan niet verlengd zou worden, zou de Buitenveldertbaan de langste baan blijven. Dit betekent dat zwaar beladen vliegtuigen van de Buitenveldertbaan gebruik zouden moeten blijven maken, hetgeen extra geluidsoverlast voor Amstelveen en Buitenveldert tot gevolg zou hebben.
6. Verlenging van de Kaagbaan in noordoostelijke richting (naast verlenging aan zuidwestzijde) tot een totale baanlengte van 5150 meter en gebruik van

'reverse thrust' alleen uit veiligheidsoogpunt. (Dit laatste in tegenstelling tot het planalternatief waarbij ook om operationele redenen gebruik van 'reverse thrust' wordt toegelaten.)

Uit het onderzoek verricht in het kader van het AMER blijkt dat de milieueffecten van deze variant niet of slechts marginaal beter zijn dan bij het planalternatief S4S2.

Het aantal woningen binnen de 35 Ke-geluidszone behorend bij het planalternatief S4S2 is 12.800 en bij dit alternatief 12.600. Voor het aantal woningen binnen de 26 LAeq-geluidszone is dit 5700 respectievelijk 5400. Het aantal ernstig gehinderden is bij beide alternatieven 53.000. Het aantal mensen dat vaak bij slaap gestoord wordt is voor beide alternatieven 21.000.

Bovendien worden de positieve milieueffecten verminderd doordat in de praktijk intensiever gebruik moet worden gemaakt van banen die uit milieuoogpunt minder gunstig zijn. Daarnaast leidt deze variant tot een grotere druk op ruimtelijke ontwikkelingen en geeft het grote operationele (veiligheids)problemen.

Er is voor gekozen de alternatieven 1, 4 en 5 niet als planalternatief uit te werken omdat deze geen betere of slechts nadeliger milieueffecten hebben ten opzichte van het planalternatief S4S2. De alternatieven 2, 3 en 6 hebben slechts marginale milieuvoordelen ten opzichte van het planalternatief en brengen daarnaast substantiële veiligheids- en operationele problemen met zich mee. Daarnaast brengt de uitvoering van deze alternatieven aanzienlijk hogere kosten met zich mee dan het planalternatief. Van een uitwerking op inrichtingsniveau van één van deze alternatieven is derhalve afgezien.

#### **Subvarianten**

Naast bovengenoemde alternatieven is in het kader van het planalternatief een tweetal subvarianten onderzocht ten behoeve van de verdere optimalisatie van de geluidszone, waarbij is uitgegaan van een enigszins verschillend baangebruik. Het gaat hierbij om varianten die een reductie van de geluidszone in Amstelveen-Noord en Buitenveldert beogen. Beide subvarianten scoren op de parameters geluidhinder en externe veiligheid slechts marginaal gunstiger of zelfs slechter dan het planalternatief en zijn daarom niet op uitvoeringsniveau uitgewerkt.

#### **Meest milieuvriendelijk alternatief**

Ten slotte is conform de Wet milieubeheer (art. 7.10, derde lid) en de concretisering daarvan in de Richtlijnen voor het UMER-S4S2 een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) uitgewerkt. Het MMA is een alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu zoveel mogelijk worden beperkt. Een en ander met inachtneming van de randvoorwaarden voor de dubbeldoelstelling. Uit het UMER-S4S2 blijkt dat er ten aanzien van de te treffen fysieke voorzieningen wat betreft de eindsituatie geen verschil is tussen het planalternatief en het MMA. Wel onderscheidend ten opzichte van het planalternatief zijn de in het MMA opgenomen maatregelen die tijdens de aanlegfase de nadelige milieueffecten zo veel mogelijk dienen te beperken. Deze extra maatregelen die pas in de concrete uitvoeringsfase nader bekeken kunnen worden, zullen zo veel mogelijk in het planalternatief S4S2 meegenomen worden.

#### **Conclusie**

Uit het bovenstaande blijkt dat de alternatieven c.q. varianten slechts marginale of geen milieuvoordelen opleveren ten opzichte van het planalternatief waartegenover staat een substantiële vermindering van de veiligheid en van de operationele kwaliteit van de luchthaven. Tevens brengen deze alternatieven aanzienlijk hogere kosten met zich mee. Dit alles overwogen hebbende is in dit besluit gekozen voor het planalternatief S4S2.

#### **6.2.2 Vijfbanenstelsel (5P)**

Zoals reeds is geconstateerd in het algemene deel van de toelichting heeft het aanvullend onderzoek betreffende alternatieve banenstelsels, verricht in het



kader van het AMER, geen aanleiding gegeven om voor een ander banenstelsel dan het banenstelsel 5P te kiezen. Voor de motivering hiervan wordt verwezen naar de PKB.

In het UMER-5P is naast het planalternatief en het MMA, zoals beschreven in het IMER, nog een variant op dit planalternatief uitgewerkt. Deze variant onderscheidt zich van het planalternatief conform het IMER door een aantal aanvullende maatregelen ter beperking van de geluidsbelasting in Aalsmeer en door de lengte van de vijfde baan (3800 meter in plaats van 3600 meter). Hierdoor is deze variant enigszins gunstiger voor het milieu dan het IMER-planalternatief en is deze gekozen als uit te werken planalternatief op inrichtingsniveau. Daarnaast is er een MMA uitgewerkt waarin naast de maatregelen uit het UMER-planalternatief nog extra maatregelen zijn opgenomen. Het MMA is niet als planalternatief uitgewerkt omdat de verschillen tussen het UMER-planalternatief en het MMA zo marginaal zijn dat de geringe extra milieuvoordelen die het MMA oplevert niet opwegen tegen de hoge investerings- en beheersinspanningen.

In verband met de toekomstige noodzakelijke accommodatie van wide-body-vliegtuigen wordt een baanlengte van 3800 meter in plaats van de in het IMER gehanteerde 3600 meter voor de vijfde baan noodzakelijk geacht. Ook het feit dat de vijfde baan de milieupreferente baan wordt en dus bij hogere staartwindlimieten gebruikt moet kunnen worden, maakt een langere baan noodzakelijk. Uit het UMER-5P blijkt dat de 3800 meter-baan ten opzichte van de 3600 meter-baan uit het IMER geen significante additionele milieu-effecten met zich meebrengt. Een verschil in ligging van de contouren is niet waarneembaar. Binnen de 35 Ke-contour bij een baan van 3600 meter liggen ongeveer 50 woningen minder dan bij de contour behorende bij de 3800 meter-baan. Daarnaast heeft een langere baan als voordeel dat er minder gebruik van 'reverse thrust' gemaakt hoeft te worden. De 3800 meter-baan heeft geen gevolgen voor de geluidscontouren en levert ten aanzien van de externe veiligheid een lichte verbetering op in het aan- en uitvlieggebied van de vijfde baan. Derhalve is in dit besluit gekozen voor de realisatie van een vijfde baan met een lengte van 3800 meter.

## **6.3 Milieuparameters**

### **6.3.1 Doelstellingen**

De kwaliteit van het leefmilieu is een belangrijk thema in het rijksbeleid. Uitgangspunt van het kabinetsbeleid betreffende de ontwikkeling van Schiphol is, naast een versterking van de mainportfunctie, de verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu in de omgeving van de luchthaven (dubbeldoelstelling). Het streven naar een duurzame ontwikkeling staat hierbij centraal. Het vliegverkeer van en naar Schiphol en de daarmee samenhangende activiteiten brengen, naast economische voordelen, verschillende milieu-problemen met zich mee. Door haar ligging in een sterk verstedelijkte omgeving treedt in deze omgeving verstoring van het woon- en leefmilieu op. Vanwege het streven naar een duurzame ontwikkeling dient er een verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu plaats te vinden. Van een dergelijke verbetering is sprake indien de situatie in de omgeving van Schiphol vanaf het jaar 2003 ten opzichte van 1990 niet verslechtert voor de parameters externe veiligheid (individueel risico), lokale luchtverontreiniging en geurhinder en indien de situatie verbetert voor de parameter geluidhinder door luchtverkeer. Daarnaast gelden voor de laatstgenoemde parameter nog absolute criteria met betrekking tot het aantal woningen binnen de 35 Ke-geluidscontour en de geluidsbelasting in het punt K te Aalsmeer. Dit besluit voldoet aan de milieuraandvoorwaarden die in de PKB zijn vastgelegd.

### **6.3.2 De parameters**

In het UMER-S4S2, UMER-5P en (deels) AMER zijn de milieu-effecten van de uitvoering van het voorliggende besluit beschreven aan de hand van de volgende parameters (conform de Richtlijnen voor het IMER):

- geluidhinder door luchtverkeer
- externe veiligheid
- lokale luchtverontreiniging
- geurhinder
- bodem en water
- geluidhinder door industrie, weg- en railverkeer
- gezondheidsaspecten

Als toetsingscriteria voor de verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu worden de parameters geluidhinder, externe veiligheid, lokale luchtverontreiniging en geurhinder gehanteerd.

Het aspect ruimtelijke kwaliteit wordt hier niet nader besproken, omdat de hoofdlijnen van dit beleid in de PKB zijn vastgelegd en dit via andere instrumenten dan dit besluit wordt uitgewerkt.

In het navolgende wordt aan de hand van de te bespreken parameters op de betreffende doelstellingen ingegaan voor de in paragraaf 6.2 gekozen planalternatieven.

#### ***Geluidhinder door luchtverkeer***

De in de milieu-effectrapporten beschreven effecten door luchtvaartgeluid hebben betrekking op geluidhinder en op verstoring van de slaap door nachtvluchten. Op de omvang van deze effecten en de genomen maatregelen wordt voor het vier- en vijfbanenstelsel ingegaan in paragraaf 6.4.1 respectievelijk 6.4.2.

Op grond van de Luchtvaartwet worden in de aanwijzing Schiphol Ke- en LAeq-geluidszones voor het banenstelsel S4S2 en het banenstelsel 5P vastgesteld (zie algemeen deel toelichting). Onderstaande doelstellingen en criteria gelden voor de situatie na ingebruikneming van de vijfde baan tenzij anders vermeld. De Ke-geluidszone voor het vierbanenstelsel omvat 15.100 woningen op basis van het woningbestand 1990. Voor het vijfbanenstelsel wordt een Ke-geluidszone vastgesteld met 10.000 woningen op basis van het woningbestand 1990. Op de handhaving van de verschillende geluidszones is reeds in paragraaf 5 van de toelichting ingegaan.

#### ***De geluidszonering heeft drie hoofdfuncties:***

- Met betrekking tot het vliegverkeer:** het vastleggen van de maximale geluidsbelasting.  
Het vliegverkeer mag geen geluidsbelasting veroorzaken die hoger is dan de geluidszones aangeven; dit wordt door middel van een handhavingsbeleid verzekerd (zie paragraaf 5 Handhaving).
- Met betrekking tot de isolatie:** het aangeven welke woningen voor isolatie in aanmerking komen.  
Binnen de 40 Ke-contour behorende bij de 35 Ke-zone worden bestaande woningen en andere geluidgevoelige objecten geïsoleerd. Binnen de 26 LAeq-geluidszone worden alleen de slaapkamers geïsoleerd.
- Met betrekking tot de ruimtelijke beperkingen:** het aangeven waar geen nieuwbouw mag plaatsvinden.  
Binnen de 35 Ke-zonegrens is (tenzij met toestemming van de minister van VROM) geen nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen (waaronder woningen) toegelaten.

#### **ad a. Maximale geluidsbelasting**

In paragraaf 5 (Handhaving) van deze toelichting is beschreven hoe wordt voorkomen dat overschrijding van de grenswaarde buiten de geluidszone plaatsvindt. Daarnaast geldt voor de luchthaven Schiphol sinds de jaren zeventig een geluidpreferent baangebruik. Dat wil zeggen dat naast de windrichting, de herkomst of bestemming ook de in de omgeving van de luchthaven optredende geluidhinder wordt meegewogen bij het beschikbaar stellen van start- en landingsbanen. Uitgangspunt is dat de voor de omgeving minst hinderlijke banen bij voorkeur worden gebruikt. De baan die in het gebruik de minste hinder voor de omgeving veroorzaakt heeft met andere woorden de eerste preferentie. Voorwaarde voor het zuidelijk aanvliegbaar maken van de Zwanenburgbaan en

de verlenging van de Kaagbaan is dat (nadat deze maatregelen operationeel zijn) het gebruik van de Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan buiten de piekuren wordt beperkt, voor zover de weersomstandigheden dit toelaten. Voor de specifieke preferenties van het baangebruik wordt verwezen naar bijlage D.

#### **ad b. Isolatie**

De isolatie wordt uitgevoerd conform de Regeling geluidwerende voorzieningen. Naast bovengenoemde doelstellingen wordt door handhaving gegarandeerd dat de feitelijke geluidsbelasting in punt K te Aalsmeer op jaarbasis niet hoger zal zijn dan 49 Ke. De wijze waarop dit zal geschieden is reeds in paragraaf 5 (Handhaving) besproken.

De geluidsberekeningen in het UMER-5P zijn niet alleen berekend op basis van het spreidingssysteem zoals gebruikt in het IMER maar ook op basis van een ander, meer recent, systeem voor horizontale spreiding. In het IMER zijn de berekeningen uitgevoerd op basis van de toenmalige stand van zaken (1992) wat het spreidingssysteem betreft, te weten het zogenoemde verbeterde horizontale spreidingsmodel (VHS). Begin 1994 bleek het mogelijk om op basis van de werkelijke spreiding een jaarberekening voor 1993 te maken. Hieruit bleek dat de werkelijk gevlogen routes op een aantal punten (symmetrie, lengte en breedte) afweken van de resultaten zoals berekend met VHS. Om de berekeningen die in het kader van het AMER zijn gemaakt vergelijkbaar te kunnen houden met die uit het IMER, zijn ook daar de berekeningen op basis van het VHS-model gemaakt. Ook de berekeningen betreffende de alternatieven in het UMER-5P zijn daarom met het VHS-model berekend. Parallel aan de berekeningen ten behoeve van het UMER-5P is een rekenmethode ontwikkeld (nieuw horizontaal spreidingsmodel, NHS) die het mogelijk maakt om zoneberekeningen te maken op basis van een spreiding die meer overeenkomt met de werkelijkheid. De jaarberekeningen worden, met behulp van FANOMOS, gebaseerd op de werkelijke spreiding. Daarbij is gekozen om gebruik te maken van de spreiding gebaseerd op de tolerantiegebieden zoals die in deze aanwijzing zijn opgenomen. Met deze spreiding zijn de definitieve zones ten behoeve van de aanwijzing berekend. In het IMER, UMER-S4S2 en het UMER-5P is uitgegaan van een vlootsamenstelling conform het 'Europese' scenario met ca. 432.000 vliegtuigbewegingen in 2015. De geluidzone zoals opgenomen in de aanwijzing is gebaseerd op 442.200 vliegtuigbewegingen in 2015. In bijlage D zijn de gegevens opgenomen zoals die gehanteerd zijn bij het berekenen van de geluidzones.

#### **Externe veiligheid**

Op dit moment ontbreekt een wettelijk of beleidsmatig beoordelingskader voor externe veiligheid bij luchthavens. Zoals aangekondigd in het Tweede Nationale Milieubeleidsplan zal binnen afzienbare tijd een dergelijk kader worden ontwikkeld (Algemene Beoordelingskader Externe veiligheid Luchthavens, ABEL). Voor Schiphol is hierop vooruitlopend in de PKB specifiek beleid ten aanzien van het individueel en groepsrisico vastgelegd. Het individueel risico-beleid omvat het vaststellen van een aantal zones waarvoor op hoofdlijnen het volgende geldt:

- een veiligheidszone in ruime zin (individueel risico-contour  $10^{-5}$ ) waarbinnen een bouwverbod geldt.
- een veiligheidszone in engere zin (contour  $5 \times 10^{-5}$ ) waarbinnen een bouwverbod geldt en waarbinnen bestaande woningen geamoveerd dienen te worden.
- een vrijwaringszone waarbinnen in principe geen nieuwe woningen mogen worden toegelaten.

De veiligheidszones in ruime en engere zin zullen overeenkomstig het gestelde in de PKB, worden opgenomen in de bestemmingsplannen van de betreffende gemeenten.

Voor een gedetailleerde uitwerking van deze zones wordt verwezen naar de PKB.

Belangrijke uitgangspunten voor het externe veiligheidsbeleid rond Schiphol zijn, conform de PKB:

- het stand-still beginsel, hetgeen betekent geen toename van onveiligheid, wat zal worden afgemeten aan de ontwikkeling van het gesommeerd gewogen risico zowel binnen de veiligheidszone in ruime zin (contour  $10^{-5}$ ) als binnen het toetsingsgebied (contour  $10^{-6}$ );
- in de doorwerking van het externe veiligheidsbeleid op bestemmings- en streekplanniveau wordt in de vrijwaringszone gestreefd naar lage woningdichtheden en naar zo weinig mogelijk bestemmingen met een groot aantal personen per vloeroppervlak. Hierdoor wordt voorkomen dat door het aanwezig zijn van veel mensen op één locatie de kans op een ongeval met grote maatschappelijke gevolgen toeneemt.

Het externe veiligheidsbeleid voor Schiphol houdt onder meer in de amovering van woningen rond de baankoppen en het op afstand houden van bestemmingen met een groot aantal mensen op een beperkt oppervlak door een vestigingsbeleid in de veiligheids- en vrijwaringszones.

De definitieve in de bestemmingsplannen op te nemen externe veiligheidszones kunnen enigszins afwijken van de in de PKB opgenomen zones en zullen tijdig aan de betreffende gemeenten worden bekend gemaakt.

#### ***Lokale luchtverontreiniging en geurhinder***

Onderzocht is het relatieve aandeel van Schiphol betreffende de emissiebronnen CO<sub>2</sub>, CO, NO<sub>x</sub>, VOS, SO<sub>2</sub> en zwarte rook op mondiaal, nationaal en lokaal niveau. Het gaat om wegverkeer, industrie, land- en tuinbouw en ruimteverwarming. Voor de verschillende woonkernen rondom Schiphol zijn de concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), koolmonoxide (CO), benzeen, zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>) en zwarte rook berekend.

Ten aanzien van lokale luchtverontreiniging en geurhinder wordt het stand-still beginsel gehanteerd.

#### ***Bodem en water***

Doelstelling is om de activiteiten zo veel mogelijk effect-neutraal te laten plaatsvinden. Hierbij wordt o.a. gekeken naar de belasting van bodem, grond- en oppervlaktewater met milieubelastende stoffen afkomstig van o.a. depositie, platforms, start-, landings- en taxibanen. Ook de ecologische effecten zijn in de onderzoeken meegenomen.

#### ***Geluid door weg-, railverkeer en industrie***

De van deze aan de luchthaven gerelateerde bronnen ondervonden hinder is gering ten opzichte van luchtvaartlawaai. Bovendien is niet te verwachten dat het aantal gehinderden vanwege deze bronnen significant zal wijzigen. Overigens blijkt het voor wegverkeer moeilijk en voor industrie praktisch onmogelijk om de Schipholgebonden activiteiten te onderscheiden. Gezien de naar verwachting marginale effecten zal deze parameter hier verder niet aan de orde komen.

#### ***Gezondheidsaspecten***

In het IMER is onderzocht of de milieubelasting veroorzaakt door de luchthaven van invloed kan zijn op de gezondheid van omwonenden. Omdat ten tijde van het IMER geschikte dosis-effect-relaties ontbraken kon er slechts een inschatting gegeven worden van de huidige gezondheidstoestand.

In het kader van het evaluatieprogramma (bijlage G) wordt onderzoek gedaan naar de huidige gezondheidstoestand gericht op slaapverstoring, prestatie en hinder (een nulmeting) gecombineerd met metingen naar geluid en luchtverontreiniging en de ontwikkeling van een monitoringsysteem.

In de milieuparagraaf komt dit aspect derhalve verder niet aan de orde.

NB: Voor de periode tot de ingebruikneming van de vijfde baan zijn met betrekking tot deze parameters geen concrete milieudoelstellingen opgenomen, met uitzondering van het aantal woningen in de 35 Ke-geluidszone. Uitgangspunt voor deze periode is het zoveel als mogelijk beperken van de nadelige milieu-effecten.

## 6.4 Besluiten

In deze paragraaf zal aan de hand van de verschillende activiteiten die voortvloeien uit dit besluit aangegeven worden op welke wijze rekening is gehouden met de milieu-effecten. De luchthavengebonden maatregelen die in de PKB-bijlage zijn opgenomen en de maatregelen uit het Beheersplan van de NVLS worden hier niet meer apart genoemd.

### 6.4.1 Het vierbanenstelsel

Bij het besluit ten behoeve van de realisatie en gebruik van S4S2 gaat het om:

- het gebruik van het luchtvaartterrein in de situatie met een in zuid-westelijke richting met 250 meter verlengde Kaagbaan en een Zwanenburgbaan die geschikt is gemaakt voor starts in en landingen vanuit zuidelijke richting;
- de vaststelling van een geluidszone met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de waarden 40, 45, 50, 55 en 65 Ke;
- de vaststelling van een geluidszone met een grenswaarde van LAeq 26 dB(A).

#### Geluidhinder

##### Geconstateerde effecten

In de milieu-effectrapporten zijn als gevolg van het vliegverkeer de volgende effecten gevonden:

##### Referentie-situatie 1990, banenstelsel S4S1

###### Ke

- het aantal woningen binnen de 35 Ke-contour: 15.000
- het aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt (20 Ke-contour): 92.000

###### LAeq-nachtcontouren

- het aantal woningen binnen de LAeq 26 dB(A)-contour: 30.000
- het aantal mensen dat vaak bij slapen gestoord wordt (20 dB(A)-contour): 134.000

Bij de berekening van de geluidszone S4S2 is rekening gehouden met de afspraken over het baangebruik van 06.00 tot 07.00 uur (conform artikel 14, vierde lid in het aanwijzingsbesluit). De gegevens over het aantal gehinderden en de woningaantallen wijken daarom af van de gegevens uit het UMER-S4S2 (zie verder bijlage D).

##### 2003, banenstelsel S4S2

Naar aanleiding van het advies van de Commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet zijn er nieuwe geluids- en externe veiligheidsberekeningen uitgevoerd voor het vierbanenstelsel S4S2 (zie bijlage 1 bij deze toelichting). Er is o.a. met nieuwe uitvliegroutes en een gewijzigde vlootsamenstelling gewerkt (zie bijlage D). De aantallen woningen en gehinderden binnen de Ke- en LAeq-contouren wijken derhalve af van de aantallen uit de milieu-effectrapporten.

###### Ke

- het aantal woningen binnen de 35 Ke-contour: 15.100
- het aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt (20 Ke-contour): 70.400

###### LAeq-nachtcontouren

- het aantal woningen binnen de LAeq 26 dB(A)-contour: 8.750
- het aantal mensen dat vaak bij slapen gestoord wordt (20 dB(A)-contour): 29.000

Bij de bepaling van deze aantallen is al rekening gehouden met de wettelijk verplichte isolatie ingevolge de zoneringswetgeving, zowel op basis van de Ke-norm als op basis van de LAeq-norm.

### **Maatregelen**

De bovengenoemde na isolatie resterende effecten worden, gelet op het feit dat dit een verbetering ten opzichte van 1990 betekent, aanvaardbaar geacht. Verdere maatregelen dan op grond van de zoneringswetgeving zijn voorgeschreven, worden niet genomen.

### **Externe veiligheid**

#### **Geconstateerde effecten**

In de milieu-effectrapporten zijn als gevolg van het vliegverkeer de volgende effecten geconstateerd.

#### **Referentie-situatie 1990, banenstelsel S4S1**

- het aantal inwoners binnen de individueel risico-contour  $10^{-5}$ : 230
- het aantal inwoners binnen de individueel risico-contour  $10^{-6}$ : 7.400

Met betrekking tot het groepsrisico wordt geconstateerd dat de kans dat er een vliegtuigongeval plaatsvindt met 10 of meer dodelijke slachtoffers 1:400 per jaar is. De kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers is 1:10.000 per jaar.

#### **2003, banenstelsel S4S2**

- het aantal inwoners binnen de individueel risico-contour  $10^{-5}$ : 550
- het aantal inwoners binnen de individueel risico-contour  $10^{-6}$ : 8.700

Voor het groepsrisico wordt geconstateerd dat de kans dat er een vliegtuigongeval plaatsvindt met 10 of meer dodelijke slachtoffers 1:320 per jaar is. De kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers is 1:6.800 per jaar.

Alhoewel het aantal inwoners binnen de beide individueel risico-contouren toeneemt, worden er voor de periode tot de ingebruikneming van de vijfde baan geen specifieke maatregelen getroffen. Het externe veiligheidsbeleid zoals vastgesteld in de PKB is van meet af aan gericht op de te bereiken eindsituatie. (Zie verder par. 6.4.2).

### **Lokale luchtverontreiniging en geurhinder**

#### **Geconstateerde effecten**

#### **Referentie-situatie 1990, banenstelsel S4S1**

Met betrekking tot lokale luchtverontreiniging kan het volgende worden geconstateerd: Op lokaal niveau zijn de emissies van Schiphol 3 tot 12% ten opzichte van de totale emissies in het studiegebied.

Voor de verschillende woonkernen rondom Schiphol worden de grenswaarden van de concentraties  $\text{NO}_2$ , CO, benzeen,  $\text{SO}_2$  en zwarte rook niet overschreden.

Met betrekking tot het aantal inwoners binnen de contour van 1 geureenheid van 98 en 99,5 percentiel geldt het volgende:

Aantal inwoners binnen geurcontour 98 percentiel: 84.400

Aantal inwoners binnen geurcontour 99,5 percentiel: 480.500

#### **2003, banenstelsel S4S2**

Voor de lokale luchtverontreiniging geldt dat de Schipholgebonden emissies de geldende normen niet overschrijden.

Voor de geurhinder kan worden geconstateerd dat dankzij een afname van de emissie van vluchtige organische stoffen (VOS) per vliegtuigbeweging het aantal inwoners binnen de contouren ongeveer een factor 4 lager is dan in 1990.

De afname van de bijdrage van het wegverkeer zorgt ervoor dat de groei van het luchtverkeer niet leidt tot problemen. Aangezien aan de gestelde doelstelling voor luchtkwaliteit wordt voldaan, worden er voor de periode tot ingebruikneming van de vijfde baan geen extra maatregelen genomen.

## **Bodem en water**

### **Geconstateerde effecten**

In de milieu-effectrapporten is het volgende geconstateerd.

#### **Aanlegfase**

Bij de aanleg van de nieuwe afritten en de verlenging van de rijbaan in noordelijke richting zal op een aantal plaatsen de aanwezige drainage langs de verharding worden verstoord.

De aanleg van aanvullende riolering zal een iets verhoogde stroming van grondwater naar de randsloot kunnen veroorzaken.

Door de aanleg van nieuwe afritten en de verlenging van de rijbaan zal het verhard oppervlak toenemen. Hierdoor zal ook het gebruik van sneeuw- en gladheidsbestrijdingsmiddelen toenemen.

#### **Gebruiksfase**

De depositie van verontreinigende stoffen uit de lucht is voor het overgrote deel afkomstig van andere bronnen dan de luchtvaart. Met betrekking tot de depositie wordt er geen toename verwacht.

#### **Maatregelen**

Onder de nieuwe verhardingen wordt geen verticale drainage toegepast zodat de grondwaterhuishouding niet wordt verstoord. Doordat voor het aanbrengen van de verharding een gering zandpakket wordt gebruikt zullen optredende zettingen zeer gering zijn. In de toestand van bodem en water, voor zover deze zou kunnen worden beïnvloed door de te treffen voorzieningen, treden tot 2003 geen veranderingen van enige betekenis op. Mocht tijdens de uitvoering blijken dat er toch effecten moeten worden verwacht dan wel feitelijk optreden, dan zullen alsnog effectneutraliserende maatregelen worden uitgevoerd.

De verwachting is dat door het tijdig treffen van maatregelen de uitbreiding van de luchthaven effectneutraal kan worden gerealiseerd.

In het kader van het evaluatieprogramma zal een monitoringprogramma worden uitgevoerd ter verifiëring van de onderzoeksresultaten met betrekking tot depositie van verontreinigende stoffen.

### **6.4.2 Het vijfbanenstelsel**

Bij het besluit ten behoeve van de realisatie en gebruik van S5P gaat het om:

- de exacte positie en lengte van de parallelle vijfde baan;
- het gebruik van het luchtvaartterrein in de situatie met het vijfbanenstelsel;
- de vaststelling van een geluidszone met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de waarden 40, 45, 50, 55 en 65 Ke;
- de vaststelling van een geluidszone met een grenswaarde van LAeq 26 dB(A).

## **Geluidhinder**

### **Geconstateerde effecten**

In de milieu-effectrapporten zijn ten gevolge van het vliegverkeer de volgende effecten geconstateerd:

#### **Referentie-situatie 1990, banenstelsel S4S1**

##### **Ke**

- het aantal woningen binnen de 35 Ke-contour: 15.000
- het aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt (20 Ke-contour): 92.000

##### **LAeq- nachtcontouren**

- het aantal woningen binnen de LAeq 26 dB(A)-contour: 30.000
- het aantal mensen dat vaak bij slapen gestoord wordt (20 dB(A)-contour): 134.000

#### *Nachtelijke piekwaardecontouren*

- het aantal woningen binnen de 55 dB(A) LAmax-contour: 855.000
- het aantal woningen binnen de 60 dB(A) LAmax-contour: 510.000
- het aantal woningen binnen de 65 dB(A) LAmax-contour: 230.000
- het aantal woningen binnen de 70 dB(A) LAmax-contour: 54.000

#### *Laeq-etmaalwaardecontour 45 dB(A)*

- het aantal mensen dat hinder ondervindt: 396.000
- waarvan het aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt: 130.000

#### **2015, banenstelsel 5P**

Zoals reeds in paragraaf 6.3.2 is aangegeven is er voor de geluidsberekeningen voor het vijfbanenstelsel deels van andere aannames uitgegaan dan die gebruikt voor het UMER-5P. Daarnaast zijn er naar aanleiding van de inspraakreacties nieuwe geluids- en externe veiligheidsberekeningen gemaakt. De geluidszones voor het vijfbanenstelsel zijn berekend conform de invoergegevens opgenomen in bijlage D. Het aantal gehinderden en het aantal woningen binnen de 35 Ke-contour en de 26 LAeq nachtzone wijken daarom af van de gegevens uit het UMER-5P.

#### *Ke*

- het aantal woningen binnen de 35 Ke-contour: 10.000
- het aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt (20 Ke-contour): 39.900

#### *LAeq-nachtcontouren*

- het aantal woningen binnen de LAeq 26 dB(A)-contour: 6.500
- het aantal mensen dat vaak bij slapen gestoord wordt (20 dB(A)-contour): 31.100

#### *Nachtelijke piekwaardecontouren*

- het aantal woningen binnen de 55 dB(A) LAmax-contour: 332.000
- het aantal woningen binnen de 60 dB(A) LAmax-contour: 162.000
- het aantal woningen binnen de 65 dB(A) LAmax-contour: 60.000
- het aantal woningen binnen de 70 dB(A) LAmax-contour: 9.000

#### *Laeq-etmaalwaardecontour 45 dB(A)*

- het aantal mensen dat hinder ondervindt: 342.000
- waarvan het aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt: 107.000

Bij de bepaling van deze aantallen is al rekening gehouden met de wettelijk verplichte isolatie ingevolge de zoneringwetgeving, zowel op basis van de Ke-norm als op basis van de LAeq-nachtnorm.

#### *Recreatie*

Door het gebruik van de vijfde baan neemt de geluidsbelasting in het landelijke gebied toe. Vooral in het recreatiegebied Spaarnwoude is sprake van een verslechtering. Daar staat echter een vermindering van de geluidsbelasting in het Amsterdamse bos tegenover.

#### *Taxigeluid*

Het taxiën van vliegtuigen levert geen relevante bijdrage aan de geluidsbelasting van de omgeving. Lokaal is het geluid van taxiënde vliegtuigen van grote invloed op de begraafplaatsen aan de Vijfhuizerweg. De geluidsbelasting bij de begraafplaatsen als gevolg van taxiënde vliegtuigen bedraagt ongeveer 65 dB(A) LAeq-etmaal. Ten opzichte van 1990 betekent dit een verslechtering.

#### **Maatregelen**

De bovengenoemde na isolatie resterende effecten met betrekking tot de verschillende contouren worden, gelet op het feit dat er sprake is van een (soms aanzienlijke) verbetering ten opzichte van 1990, aanvaardbaar geacht. Verdere maatregelen dan op grond van de zoneringwetgeving zijn voorgeschreven, worden niet genomen.



### **Recreatie**

In het Structuurschema Groene Ruimte is bepaald dat voor het verlies aan recreatiemogelijkheden in het groen- en recreatiegebied Spaarnwoude compensatie zal worden geboden.

### **Taxigeluid**

Door de aanleg van een geluidwal/scherm zal de geluidsbelasting op de begraafplaatsen met 4 tot 6 dB(A) afnemen.

### **Punt K Aalsmeer**

Teneinde aan de doelstelling 49 Ke in punt K in Aalsmeer te kunnen voldoen, zullen maatregelen worden genomen. In paragraaf 5.3 (Handhaving) zijn de in aanmerking komende maatregelen beschreven en wordt tevens aangegeven op welke wijze hiermee wordt omgegaan.

## **Externe veiligheid**

### **Geconstateerde effecten**

In de milieu-effectrapporten wordt het volgende geconstateerd:

#### **Referentie-situatie 1990, banenstelsel S4S1**

- het aantal inwoners binnen de individueel risico-contour  $10^{-5}$ : 230
- het aantal inwoners binnen de individueel risico-contour  $10^{-6}$ : 7.400

Met betrekking tot het groepsrisico wordt geconstateerd dat de kans dat een vliegtuigongeval plaatsvindt met 10 of meer dodelijke slachtoffers 1:400 per jaar is. De kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers is 1:10.000 per jaar.

#### **2015, banenstelsel 5P**

- het aantal inwoners binnen de individueel risico-contour  $10^{-5}$ : 880
- het aantal inwoners binnen de individueel risico-contour  $10^{-6}$ : 7.300

Met betrekking tot het groepsrisico wordt geconstateerd dat de kans dat een vliegtuigongeval plaatsvindt met 10 of meer dodelijke slachtoffers 1: 250 per jaar is. De kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers is 1: 8.300 per jaar.

Naar aanleiding van de inspraakreacties op de ontwerp-aanwijzing zijn de uitvliegroutes gewijzigd. Deze gewijzigde uitvliegroutes zijn meegenomen in de berekening van de definitieve geluidszones die in de aanwijzing zijn opgenomen. Ook de externe veiligheidszones worden in verband met de gewijzigde routes opnieuw berekend. Het is niet onmogelijk dat de hiervoor genoemde cijfers met betrekking tot de individueel risico-contouren hierdoor wijzigen. Naar verwachting zal over de definitieve cijfers in de loop van 1996 duidelijkheid bestaan. Hetzelfde geldt uiteraard voor de in paragraaf 6.4.1 genoemde cijfers met betrekking tot de individueel risico-contouren ten aanzien van het banenstelsel S4S2. Op de aanwijzing is dit overigens niet van invloed. Het in de PKB opgenomen beleid met betrekking tot externe veiligheid - zoals beschreven in paragraaf 6.3.2 wijzigt niet.

De veiligheidszones worden niet in de aanwijzing opgenomen maar in de bestemmingsplannen van de desbetreffende gemeenten.

### **Maatregelen**

Eind 1992 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat opdracht gegeven om de veiligheidsketen op Schiphol door te lichten. Dit heeft geleid tot een rapportage van RAND-Corporation waarin een aantal aanbevelingen is opgenomen. Deze aanbevelingen zijn omgezet in een actieplan dat beoogt de veiligheid van Schiphol, ondanks de groei van de luchtvaart, te waarborgen. Maatregelen in deze sfeer hebben direct en indirect gevolgen voor de externe veiligheid. Het actieplan voorziet er ook in dat in internationaal verband actie wordt ondernomen om te komen tot handhaving van en verdere verhoging van de vliegveiligheid.

Het effectgericht beleid vindt zijn weerslag in de instelling van de veiligheidszones en de vrijwaringszone en de bijbehorende ruimtelijke orderings- en volkshuisvestingsmaatregelen.

Van de betrokken overheden wordt verwacht dat in streek- en bestemmingsplannen het externe veiligheidsbeleid zoals is opgenomen in de PKB in de verschillende contouren wordt uitgewerkt op detailniveau.

In het kader van het evaluatieprogramma zullen kwantitatieve risico-analyses uitgevoerd worden ten aanzien van de individueel risico-contouren en het groepsrisico voor het peiljaar 1999 en het toetsjaar 2015. Op basis hiervan zullen de ontwikkelingen in het aantal woningen en in bewonersaantallen in de relevante individueel risico-contouren en het groepsrisico worden geëvalueerd. In combinatie daarmee zal een vijfjaarlijks kwalitatief veiligheidsonderzoek naar het luchtverkeer op en rondom de luchthaven verricht worden.

### **Lokale luchtverontreiniging en geurhinder**

#### **Geconstateerde effecten**

Met betrekking tot lokale luchtverontreiniging wordt het volgende geconstateerd.

#### **Referentie-situatie 1990, banenstelsel S4S1**

Op lokaal niveau zijn de emissies van Schiphol 3 tot 12% ten opzichte van de totale emissies in het studiegebied.

Voor de verschillende woonkernen rondom Schiphol worden de grenswaarden van de concentraties NO<sub>2</sub>, CO, benzeen, SO<sub>2</sub> en zwarte rook niet overschreden.

Met betrekking tot het aantal inwoners binnen de contour van 1 geureenheid van 98 en 99,5 percentiel geldt het volgende:

Aantal inwoners binnen geurcontour 98 percentiel: 84.400

Aantal inwoners binnen geurcontour 99,5 percentiel: 480.500

#### **2015, banenstelsel 5P**

Met betrekking tot de lokale luchtverontreiniging blijkt uit de milieueffectrapporten dat de berekende concentraties van de stoffen NO<sub>2</sub>, CO, benzeen, SO<sub>2</sub> en zwarte rook voor het jaar 2015 lager zijn dan de geldende (1993) norm. Baanligging en -gebruik en vliegroutes hebben geen relevante invloed op de immissie-karakteristiek in de omgeving van de luchthaven.

Met betrekking tot de inwoners binnen de geurcontouren inclusief het taxiën geldt dat het aantal ruim binnen de in de PKB vastgestelde norm blijft van standstill ten opzichte van 1990.

De taxi-emissies bedragen ongeveer 35% van de totale geuremissie.

Hoewel de situatie ten aanzien van lokale luchtverontreiniging en geurhinder aanzienlijk verbeterd ten opzichte van 1990, zullen er toch maatregelen genomen worden teneinde de emissies verder te beperken.

#### **Maatregelen**

- Beperking van emissies door middel van substitutie van vliegverkeer op korte afstanden naar hoge snelheidstrein (netwerk van hoge snelheids-railverbindingen);
- In de nota Luchtverontreiniging door Luchtvaart zijn voorstellen geformuleerd om (de effecten van) luchtverontreiniging door de luchtvaart op duurzame wijze te beheersen. Het gaat hierbij zowel om maatregelen op nationaal niveau (lokale luchtverontreiniging) als op internationaal niveau (mondiale luchtverontreiniging);
- De luchthavengebonden maatregelen zoals opgenomen in de betreffende bijlage bij de PKB;
- In het kader van het evaluatie- en monitoringprogramma wordt er nader onderzoek verricht naar de relatie tussen geurhinder en de concentratie van

'Schipholgeur'. Tevens zal er voor en na ingebruikneming van de vijfde baan het aantal inwoners binnen het 98 en 99,5 percentiel van 1 Ge/m<sup>3</sup> bepaald worden.

## **Bodem en water**

### **Geconstateerde effecten**

Uit het uitvoeringsmilieu-effectrapport blijken ten aanzien van de aanleg- en gebruiksfase de volgende milieu-effecten te kunnen optreden.

#### **Aanlegfase**

- beïnvloeding van de waterhuishouding en grondwaterstroming;
- de aantasting van aanwezige drainage;
- het doorsnijden van lokaties met bodemverontreiniging;
- ontstaan van zettingen;
- verontreiniging;
- kortsluiting tussen watervoerende pakketten.

#### **Gebruiksfase**

Ten aanzien van bodem, grondwater, oppervlaktewater en waterbodem is in het uitvoeringsmilieu-effectrapport het volgende geconstateerd.

**Bodem:** De concentraties van de in beschouwing genomen stoffen zijn voor de onderzochte bodemsoorten (zand, veen en klei) gering, hetgeen wil zeggen dat de MILBOWA-streefwaarden voor deze stoffen niet worden overschreden.

**Grondwater:** Bij realisering van het planalternatief blijken de concentraties van verontreinigingen in het grondwater zeer gering en blijven ver onder de streefwaarde.

**Oppervlaktewater:** De hydrologie van het landelijke gebied is overeenkomstig de autonome situatie, met andere woorden er treedt geen verslechtering op. Ten opzichte van de huidige situatie zijn de concentraties in de watergangen lager door ingebruikneming van een nieuw gemaal.

**Waterbodem:** Ten opzichte van de autonome ontwikkeling is er sprake van een verbetering wat betreft de gehalten van de onderzochte stoffen in het middengebied (gebied 5P-baan en het gebied tussen 5P en de Hoofdvaart).

Geconcludeerd kan worden dat het aandeel van depositie van het vliegverkeer in de kwaliteitsontwikkeling van bodem, grondwater, oppervlaktewater en waterbodem gering is en dat het treffen van extra maatregelen derhalve niet noodzakelijk is.

#### **Maatregelen tijdens aanlegfase**

Door het treffen van effect-neutraliserende maatregelen zal de invloed op bodem en water in de aanlegfase zoveel mogelijk beperkt worden.

Gedacht wordt aan de volgende maatregelen:

- gebruik van ontzilt zeezand;
- gebruik van onderwaterbeton bij constructies dieper dan NAP -6,5 meter;
- geboorde tunnels;
- paalfundering met gladde palen;
- bij archeologische vondsten zullen de uitvoeringsplannen zoveel mogelijk aangepast worden.

In het kader van het evaluatieprogramma zal een meetstrategie opgesteld en uitgevoerd worden ten behoeve van een kleinschalig onderzoek naar het relatieve aandeel van Schiphol in de luchtverontreiniging. Naar aanleiding van de verkregen resultaten zal een vervolgstrategie bepaald worden. Daarnaast zal nader onderzoek verricht worden naar de invloed van de mainportontwikkeling op de kwaliteit van het oppervlaktewater.

### **6.4.3. Uitbreiding van het luchtvaartterrein**

Bij het besluit ten behoeve van de uitbreiding van het luchtvaartterrein gaat het om:

- het vrachtareaal in Schiphol-Zuidoost eerste fase (Rijk-Noord);
- het vrachtareaal in Schiphol-Zuidoost tweede fase (Rijk-Zuid);
- de terreingedeelten Schiphol-Noordwest (Driehoek Post Sloten), Schiphol-Zuid en Schiphol-Noord;
- het terreingedeelte ten behoeve van de aanleg van de vijfde start- en landingsbaan ten noordwesten van en parallel aan de huidige Zwanenburgbaan, inclusief taxibanen, alsmede ten behoeve van de uitbreiding en verplaatsing van enkele secundaire functies en de realisatie van een beperkt aantal satellieten, aangesloten op de terminal op Schiphol-Centrum.

De milieu-effecten van deze uitbreidingen (wat neerkomt op vergroting van de afhandelingscapaciteit) zijn reeds meegenomen in de beschrijvingen betreffende het gebruik van het luchtvaartterrein (4.2 en 4.3).

In het UMER-5P is uitgegaan van de ligging van taxibanen ten behoeve van de vijfde baan langs de noordelijke en zuidelijke grens van het luchtvaartterrein. Daardoor zijn de voor de omgeving meest ongunstige milieu-effecten beschreven. Indien bij de nadere uitwerking van de inrichting van het luchtvaartterrein de taxibanen anders komen te liggen, zal dit geen verslechtering voor het milieu opleveren.

# **Toelichting Artikelsgewijs**



#### **Artikelen 2 en 22**

Op grond van het eerste lid van artikel 2 zijn vliegtuigen lichter dan 3.000 kg - met uitzondering van hefschroefvliegtuigen en politievliegtuigen - op Schiphol niet toegelaten. Deze bepaling is met name in de aanwijzing opgenomen als uitvloeisel van de rapportage van de RAND Corporation van 1993 betreffende externe veiligheid.

In artikel 22 is een overgangstermijn van drie maanden opgenomen. Dit om te voorkomen dat het verkeer tot 3.000 kg - dat op het moment van vaststelling van de aanwijzing nog van Schiphol gebruik maakt - van de ene op de andere dag moet verdwijnen.

In artikel 2 (tweede en derde lid) is op verzoek van de Tweede Kamer (Algemeen overleg Schiphol d.d. 11 september 1996) het maximum aantal passagiers opgenomen dat per gebruiksplanjaar van het luchtvaartterrein gebruik mag maken alsmede de maximale hoeveelheid vracht die op het luchtvaartterrein mag worden afgehandeld. De genoemde getallen zijn in de PKB Schiphol en Omgeving opgenomen als beslissing van wezenlijk belang. Dat betekent dat een overschrijding niet is toegestaan zonder een wijziging van de PKB. De in het derde lid genoemde 3,3 miljoen ton vracht is - gelet op de PKB - inclusief het vervoer van luchtvracht over de weg.

De in het tweede en derde lid van artikel 2 opgenomen bepalingen zijn niet strafrechtelijk handhaafbaar. Hiervoor is noodzakelijk dat één actor wordt aangewezen die voor de naleving van die bepalingen verantwoordelijk is. Dat is in dit geval niet mogelijk omdat voor de toelating van verkeer ten behoeve van het vervoer van passagiers of vracht vele actoren gezamenlijk verantwoordelijk zijn. De nadruk ligt daarom bij de preventieve handhaving door middel van het gebruiksplan. In het jaarlijkse gebruiksplan van de exploitant moet een prognose van het aantal passagiers en de hoeveelheid vracht worden opgenomen. Een gebruiksplan wordt alleen vastgesteld als - naast de andere gestelde eisen - ook aan het bepaalde in artikel 2, tweede en derde lid, wordt voldaan. Via de maandelijkse toetsing van het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein aan het gebruiksplan kan vervolgens worden nagegaan of in de loop van het gebruiksplanjaar een overschrijding zal optreden. Ingeval van een dreigende overschrijding zullen in overleg met alle betrokken partijen maatregelen moeten worden getroffen. Uiteraard laat artikel 2 onverlet het in artikel 25a van de Luchtvaartwet opgenomen verbod dat buiten een zone een hogere geluidsbelasting dan de grenswaarde optreedt.

#### **Artikelen 4 en 12**

Zoals in het algemene deel van de toelichting al uitvoerig is uiteengezet heeft het onderhavige besluit betrekking op de aanwijzing en zonering van zowel het vier- als het vijfbanenstelsel. In paragraaf 3 van de aanwijzing is beschreven hoe het gebruik van het luchtvaartterrein plaatsvindt totdat de vijfde baan (baan 18/36) volledig in gebruik is genomen. Paragraaf 2 van de aanwijzing beschrijft het gebruik van het luchtvaartterrein met de vijfde baan. Zodra de vijfde baan volledig in gebruik is genomen, vervalt het bepaalde in paragraaf 3.

De vijfde baan wordt geacht volledig in gebruik genomen te zijn wanneer deze is uitgerust met een volledig werkend instrumentlandingsstelsel. Hiermee wordt bedoeld dat de baan uitgerust moet zijn met zodanige instrumenten en middelen dat er onder geen enkele (weers)omstandigheid aanleiding bestaat aan die baan vanuit veiligheidsoogpunt een lagere dan de beoogde preferentie toe te kennen. Zolang het instrumentlandingsstelsel voor de vijfde baan zich in een testfase bevindt kan er derhalve geen sprake zijn van volledige ingebruikneming van die baan.

In artikel 12, eerste lid, van de aanwijzing zijn tijdelijke Ke- en LAeq-geluidszones opgenomen. Deze geluidszones gelden voor een periode van 8 jaar te rekenen vanaf het tijdstip waarop de terinzagelegging van het onderhavige aanwijzingsbesluit heeft plaatsgevonden. Wat betreft de volledige ingebruikneming van de vijfde baan zijn verschillende situaties denkbaar:

- a. de vijfde baan is al vóór afloop van de in artikel 12 genoemde periode volledig in gebruik genomen. In dat geval vervalt, gelet op artikel 4 van de aanwijzing, paragraaf 3 (en daarmee dus artikel 12) en is paragraaf 2 van toepassing;
- b. na het verstrijken van de in artikel 12 genoemde periode is de vijfde baan nog

niet of nog niet volledig in gebruik genomen. In dat geval kan deze periode overeenkomstig artikel 25c, tweede lid, van de Luchtvaartwet, eenmaal worden verlengd met een periode van maximaal 2 jaar;

- c. ook na verlenging van de in artikel 12 genoemde periode is de vijfde baan nog niet of nog niet volledig in gebruik genomen. Gelet op artikel 25c, derde lid, van de Luchtvaartwet, vervallen formeel gezien de tijdelijke geluidszones na het verstrijken van deze periode. De rechten en verplichtingen die uit de tijdelijke geluidszones voortvloeiden blijven in dat geval echter bestaan. Wat betreft het gebruik van het luchtvaarterrein verandert er derhalve materieel gezien niets. Overeenkomstig artikel 4 van de aanwijzing blijft paragraaf 3 van toepassing totdat de vijfde baan volledig in gebruik is genomen.

#### **Artikelen 5 en 11**

In deze artikelen is het PIH voor het vijf- en vierbanenstelsel opgenomen. Het PIH bestaat uit verschillende onderdelen, die in artikel 20, tweede lid, van de Luchtvaartwet (overigens niet limitatief) zijn opgesomd. Het plan bevat alle gegevens betreffende het gebruik van het luchtvaarterrein, die voor de berekening van de geluidszones van belang zijn. Op het PIH is ook in het algemene deel van de toelichting al ingegaan.

In het tweede lid van artikel 5 is het vijfbanenstelsel beschreven. De in onderdeel a genoemde baan is de nieuw aan te leggen vijfde baan. De onder b tot en met e genoemde banen betreffen het reeds bestaande vierbanenstelsel op Schiphol-centrum, terwijl de onder f genoemde baan de eveneens reeds bestaande baan op Schiphol-oost betreft. Bij laatstgenoemde baan bevindt zich tevens de landingsplaats voor helicopters (artikel 5, vierde lid). In voorgaande publicaties is voor de vijfde baan de nummering 01LL/19RR gebruikt. In het onderhavige aanwijzingsbesluit is deze nummering gewijzigd in 18/36. Dit is om de volgende redenen gebeurd. Formeel zou, gezien de huidige richting, de vijfde baan het operationele nummer 01L/19R moeten krijgen. De in het tweede lid, onder b, genoemde baan zou in dit geval omgenummerd moeten worden naar baan 01C/19C. Door de jaarlijkse wijziging van de magnetische variatie zou rond het jaar 2002/2003 de formele richting van de drie parallelle banen (tweede lid, onder a, b en c) 18/36 worden. Om de kans op vergissingen te verkleinen en om te voorkomen dat alle kabellabels (onder de grond) voor de in het tweede lid, onder b en c genoemde banen (Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan) moeten worden vervangen, is besloten om - in afwijking van ICAO Annex 14 - de huidige nummering van de Zwanenburgbaan en de Aalsmeerbaan te handhaven (ondanks de wijziging van de magnetische variatie) en om de vijfde baan het nummer 18/36 te geven. Ook op andere luchthavens in de wereld worden overigens dergelijke afwijkende nummeringsystemen gebruikt. Het tweede lid van artikel 11 betreft het vierbanenstelsel tot ingebruikneming van het vijfbanenstelsel. De in de aanwijzing aangegeven baanlengten betreffen de totale lengte van de verharding, dat wil zeggen dat met de plaats van baandrempels geen rekening is gehouden.

Het banenstelsel is, zoals opgenomen in het derde lid van de artikelen 5 en 11, voor het luchtverkeer ingedeeld onder codenummer 4 en codeletter E volgens bijlage 14 bij het Verdrag van Chicago (Annex 14, volume I, van ICAO). Bijlage 14 vormt de basis voor de inrichting van luchtvaarterreinen. Dit document, inclusief het daaraan gekoppelde Aerodrome Design Manual (Runways), geeft internationaal vastgestelde richtlijnen en aanbevelingen omtrent de inrichting. Het element dat de basis vormt voor de inrichting van luchtvaarterreinen is de zogenaamde luchtvaarterrein-referentie-code (Aerodrome Reference Code). Op deze codering is de gehele maatvoering van baan-, rijbaan- en platform-configuratie van een luchtvaarterrein gebaseerd. Doel van het toepassen van deze codering is te voorzien in een handzame methode die een relatie legt tussen de specificaties van een luchtvaarterrein en de eisen met betrekking tot de noodzakelijke voorzieningen voor het gebruik met de vliegtuigen waarvoor het betreffende luchtvaarterrein is bedoeld.

Voor elk infrastructureel onderdeel van een luchtvaarterrein waarvan vliegtuigen gebruik maken kan een codering worden vastgesteld. Deze codering bestaat uit



een codecijfer dat is gerelateerd aan de vliegtuigprestatiekenmerken of een codeletter gerelateerd aan de vliegtuigafmetingen dan wel een combinatie van deze twee code-elementen.

Voor het vaststellen van de gebruiksmogelijkheden van een baan wordt een code-specificatie vastgesteld die bestaat uit de relatie tussen de twee code-elementen. Het codecijfer en de codeletter die worden vastgesteld zijn gerelateerd aan de karakteristieken van het meest kritische vliegtuig waarvoor de betreffende baan of het banenstelsel is bedoeld, alsmede de beschikbare baanlengte die hiermee een directe relatie heeft. Het is hierbij uiteraard mogelijk om voor het maatgevende vliegtuig een vliegtuig te kiezen, dat naar verwachting in de toekomst van het luchtvaartterrein gebruik zal gaan maken.

In het vijfde lid van de artikelen 5 en 11 wordt verwezen naar de kaarten opgenomen in bijlage C, waarop de verschillende aan- en uitvliegroutes zijn aangegeven. Hoewel de benaming wellicht anders doet vermoeden geven de hier bedoelde aan- en uitvliegroutes niet de exacte lijn aan waarlangs door het landende en startende verkeer wordt gevlogen. Het aan- en uitvliegen geschiedt aan de hand van verkeersleidingsprocedures waarvan een groot aantal bestaat uit standaardinstructies (standaard-instrument-vertrek- en naderingsprocedures). De vaststelling van de standaard-instrument-vertrek- en naderingsprocedures vindt plaats op grond van artikel 10 van het Luchtverkeersreglement, dat is gebaseerd op de Wet Luchtverkeer. Zie ook de toelichting op de artikelen 9 en 15 van de aanwijzing. De (resulterende) route die naar aanleiding van deze standaardinstructies wordt gevolgd is, ook indien dezelfde instructies worden gegeven, verschillend voor de verschillende vliegtuigtypen. De lijnen op de kaarten in bijlage C geven een gemiddelde aan van de routes zoals deze door de diverse vliegtuigtypen aan de hand van de desbetreffende instructies van de Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie (LVB) worden gevolgd (geprojecteerde gemiddelde grondpaden).

De hier bedoelde aan- en uitvliegroutes liggen ten grondslag aan de berekening van de geluidszones. Het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), dat de berekening van de geluidszones uitvoert, gaat bij die berekening uit van spreidingsgebieden rond de verschillende aan- en uitvliegroutes.

De in het zesde lid van artikel 5 bedoelde beschrijving van de verwachte ontwikkelingen van het luchtverkeer betreft de prognose van het verkeer voor de jaren 2003 tot 2015. Het gaat hierbij om aantallen, vliegtuigtypen, geluidsproductie e.d. Met andere woorden gegevens die voor de berekening van de geluidsbelasting van belang zijn. De beschrijving van de verwachte ontwikkeling van het luchtverkeer in artikel 11, zesde lid, betreft de prognose van het verkeer tot 2003. De in het zesde lid van de artikelen 5 en 11 bedoelde toegepaste luchtverkeersgegevens betreffen onder meer het baangebruik (inclusief meteomarge) en de al genoemde spreidingsgebieden met betrekking tot aan- en uitvliegroutes. Alle gegevens die voor de berekening van de geluidszones van belang zijn, zijn opgenomen in bijlage D.

#### **Artikelen 6 en 12**

In het eerste lid van artikel 6 zijn de geluidszones opgenomen die rond het vijfbanenstelsel worden vastgesteld. In het algemene deel van de toelichting is hierop al ingegaan. Tevens zijn, overeenkomstig artikel 25d van de Luchtvaartwet, binnen de Ke-geluidszones de geluidscontouren behorende bij de maximale waarden 40, 45, 55 en 65 Ke vastgesteld. Deze maximale waarden zijn, evenals de grenswaarde 35 Ke, opgenomen in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen (BGGL). De Regeling geluidwerende voorzieningen (RGV) gaat naast de genoemde maximale waarden ook uit van de waarde 50 Ke. In verband hiermee is ook de 50 Ke-contour vastgesteld. De grenswaarde LAeq 26 dB(A) voor de nachtgeluidszone is opgenomen in artikel 25, vierde lid, van de Luchtvaartwet. Boven deze grenswaarde zijn geen maximale waarden vastgesteld.

In verband met de nachtgeluidszone is in het tweede lid van artikel 6 de nachtelijke periode opgenomen die, gelet op artikel 25, vierde lid, van de Luchtvaartwet een periode moet beslaan van zeven aaneengesloten uren binnen

de periode van 23.00 tot 07.00 uur plaatselijke tijd. De hierbedoelde nachtelijke periode is de periode die voor de berekening van de geluidszone wordt gehanteerd. Voor Schiphol is gekozen voor de periode van 23.00 tot 06.00 uur plaatselijke tijd. Hiervoor is met name gekozen in verband met het economische belang voor Schiphol van het uur van 06.00 tot 07.00 uur. In het algemene deel van de toelichting is hierop al ingegaan.

Op grond van de RGV moeten in principe aan binnen de in het eerste lid, onder a, van de artikelen 6 en 12 genoemde zones liggende woningen vanaf 40 Ke geluidwerende voorzieningen worden aangebracht. Aan slaapkamers binnen woningen, gelegen binnen de LAeq-zones, wordt op basis van de nachtnorm (extra) isolatie aangebracht. De isolatie-eisen in verband met de LAeq-norm zijn eveneens geregeld in de RGV.

Artikel 12, eerste lid, bevat de geluidszones rond het vierbanenstelsel. Rond het vierbanenstelsel wordt een Ke- en een LAeq-geluidszone vastgesteld. Het gaat hier om tijdelijke geluidszones, omdat deze na volledige ingebruikneming van het vijfbanenstelsel worden vervangen door de geluidszones in het eerste lid van artikel 6. Van de mogelijkheid om binnen de tijdelijke geluidszones niet dan wel niet conform de RGV te isoleren, opgenomen in artikel 25c, eerste lid, jo. 25b, vijfde lid, van de Luchtvaartwet wordt geen gebruik gemaakt.

In artikel 25, tweede lid, van de Luchtvaartwet is bepaald dat de vaststelling van de Bkl-zone achterwege kan blijven indien deze zone geheel valt binnen de Ke-zone. Uit bijgaande kaart plus invoergegevens blijkt dat dat laatste het geval is (zie bijlage H). Naar verwachting zal het kleine verkeer op Schiphol in de toekomst alleen nog maar afnemen, zodat ook in de toekomst geen Bkl-geluidszone zal hoeven te worden vastgesteld.

#### **Artikelen 7 en 13**

In het eerste lid van de artikelen 7 en 13 van de aanwijzing is voor de exploitant de verplichting opgenomen op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe te laten voor zover daardoor de vastgestelde geluidszones niet worden overschreden. Ingeval er sprake is van een dreigende overschrijding van de geluidszone, dient de exploitant, gelet op het tweede lid van de genoemde artikelen, maatregelen te nemen die binnen zijn vermogen liggen. In dit verband is van belang dat de exploitant op grond van artikel 32 van de Luchtvaartwet in principe verplicht is alle luchtverkeer op het luchtvaartterrein toe te laten. Wat betreft de door de exploitant te nemen maatregelen dient het volgende te worden opgemerkt.

**In de eerste plaats moeten de op grond van het tweede lid te nemen maatregelen worden genomen met inachtneming van internationale verdragsverplichtingen.**

**Het is een taak voor de overheid om ervoor te zorgen dat de internationale verdragsverplichtingen niet zo groot worden dat om die reden door de exploitant niet aan de in het eerste lid opgenomen verplichting kan worden voldaan.**

**In de tweede plaats is het de vraag welke maatregelen binnen het vermogen van de exploitant liggen. Op grond van de luchtvaartwetgeving heeft de exploitant de volgende mogelijkheden:**

- maatregelen op het gebied van de baanbeschikbaarstelling;
- tariefmaatregelen.

Maatregelen op het gebied van de baanbeschikbaarstelling bieden de exploitant met name een mogelijkheid om een lokale overschrijding (gevolg van afwijkend baangebruik) van de geluidszone te voorkomen. Het voorkomen van een generale overschrijding (gevolg van groter verkeersvolume) zou eventueel kunnen worden bereikt via door de exploitant te nemen tariefmaatregelen. Hierbij is het natuurlijk altijd de vraag of deze maatregelen het beoogde effect zullen sorteren. Het is vanzelfsprekend dat de voordelen van de te treffen tariefmaatregelen worden afgewogen tegen de nadelen (verslechtering concurrentiepositie), dit ter beoordeling van de exploitant. De hier genoemde maatregelen zijn maatregelen in de zin van het tweede lid van de artikelen 7 en 13 van de aanwijzing.

In aanvulling op deze maatregelen kan de exploitant proberen met de betrokken luchtvaartmaatschappijen afspraken te maken, bijvoorbeeld met betrekking tot het gebruik van Hoofdstuk 2-vliegtuigen.

In de reactie op het advies van de Commissie ZOALS (zie bijlage) is overleg aangekondigd over eventuele aanvullende bevoegdheden voor de exploitant. In dit kader kan tevens worden bezien op welke wijze overschrijding van het in artikel 2 genoemde aantal luchtpassagiers en de in dat artikel genoemde hoeveelheid vracht kan worden voorkomen. Tevens zal worden bezien of eventuele aanvullende bevoegdheden een wijziging vereisen van het handhavingsvoorschrift en/of de onderhavige aanwijzing.

#### **Artikelen 8 en 14**

In het eerste lid van de artikelen 8 en 14 is voor de exploitant de verplichting opgenomen bepaalde banen gedurende bepaalde perioden niet beschikbaar te stellen. In deze bepalingen zijn de afspraken verwerkt die hieromtrent zijn opgenomen in het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving (PASO).

In het derde, vierde en vijfde lid van artikel 8 en in het derde lid van artikel 14 is bepaald dat van de bepalingen in het eerste lid kan worden afgeweken indien toepassing ervan onder omstandigheden ertoe zou leiden dat geen starts of landingen meer op het luchtvaartterrein kunnen plaatsvinden. Het is uiteraard de bedoeling dat van deze mogelijkheid uitsluitend gebruik wordt gemaakt als dat werkelijk noodzakelijk is. Met name ten aanzien van de Buitenveldertbaan (baan 09/27) doet zich de vraag voor wat moet worden verstaan onder het begrip 'onder omstandigheden' in het derde lid. In het PASO is ten aanzien van de Buitenveldertbaan besloten dat deze 's nachts gesloten is 'tenzij om veiligheidsredenen baanbeschikbaarstelling geboden is' (Maatregel 27).

De omstandigheden waaronder 's nachts van de Buitenveldertbaan gebruik mag worden gemaakt betreffen derhalve veiligheidsredenen. Van de veiligheidsredenen die aanleiding geven tot het gebruik van de Buitenveldertbaan is sprake indien de meteo-limieten voor alle in het preferentieel baangebruikstelsel genoemde baancombinaties, met uitzondering van de combinaties landen 27, starten 24 of landen 06, starten 09, overschreden worden voor zowel startend als landend verkeer, alsmede onder omstandigheden zoals (onweers)buien in het aan- of uitvlieggebied.

De meteo-limieten worden conform de luchtvaartgids op dit moment (uiteraard kan de luchtvaartgids op dit punt worden aangepast) voor de nachtre regimeperiode als volgt gedefinieerd:

a) Voor waarden van horizontaal zicht  $\geq 2000$  meter en een wolkenbasis  $\geq 300$  voet:

bij wrijvingscoëfficiënt  $\geq 0,5$ :

maximale dwarswind 25 knopen, maximale staartwind 5 knopen

bij wrijvingscoëfficiënt  $< 0,5$ :

maximale dwarswind 5 knopen, maximale staartwind 0 knopen

b) Voor waarden van horizontaal zicht  $< 2000$  meter en een wolkenbasis  $< 300$  voet geldt dat de hoogste waarden voor horizontaal zicht of waarden voor 'Runway Visual Range' gemeten per baan, bepalend zijn voor de te gebruiken baan.

Daarnaast gelden tevens de volgende windlimieten:

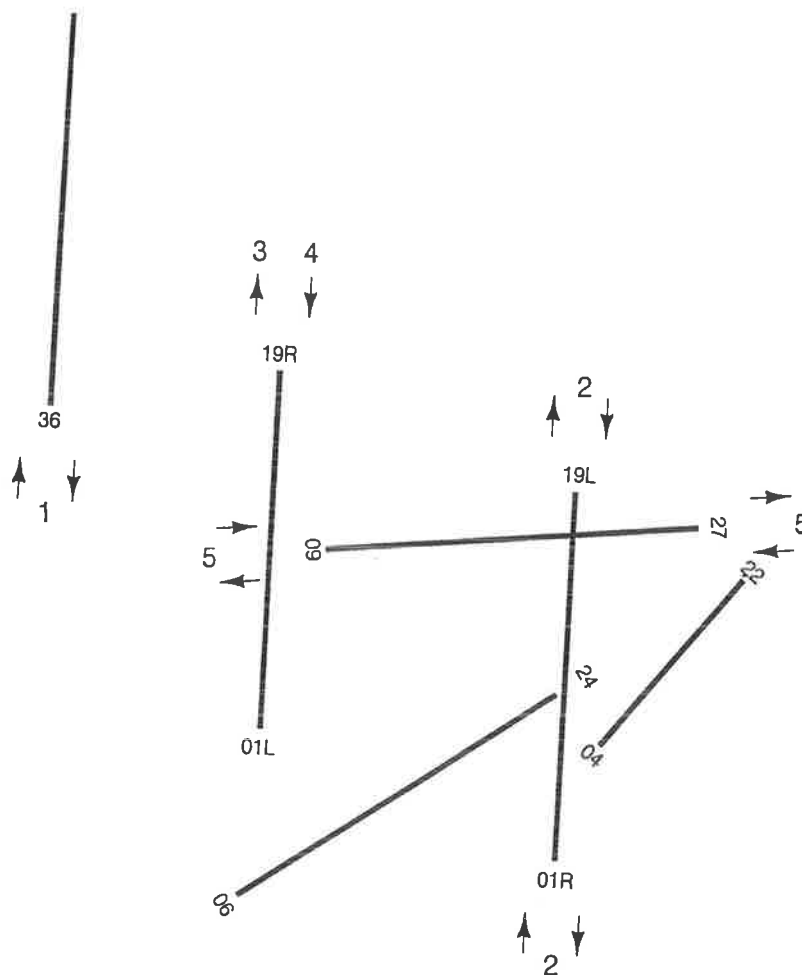
- bij droge banen

maximale dwarswind 15 knopen, maximale staartwind 5 knopen

- bij natte banen

maximale dwarswind 5 knopen, maximale staartwind 0 knopen

Het gestelde onder punt b geldt overigens ook gedurende de dagperiode. Ook het begrip 'onder omstandigheden' in het vierde en vijfde lid van artikel 8 en in het derde lid van artikel 14 wordt vertaald in meteo-limieten. De exploitant en de LVB hebben afgesproken dat de exploitant een verzoek van de LVB om met een beroep op het derde, vierde of vijfde lid van artikel 8 of het derde lid van artikel 14 's nachts van de betreffende banen gebruik te mogen maken, zal honoreren. De LVB zal in dat geval achteraf aan de Luchtvaartinspectie rapporteren over de omstandigheden die tot dat gebruik aanleiding gaven.



**Welke banen mogen worden gebruikt:**

- 1. nooit (artikel 8, lid 1, onder a)
  - 2. 's nachts nooit (artikel 8, lid 1, onder d)
  - 3. 's nachts niet, tenzij hierdoor luchtvaartterrein gesloten zou zijn (artikel 8, lid 4)
  - 4. 's nachts niet, tenzij SP dicht door groot onderhoud, ongeval of ander bijzonder voorval, en geen andere banen voor landingen mogelijk zijn (artikel 8, lid 5)
  - 5. 's nachts niet, tenzij hierdoor luchtvaartterrein gesloten zou zijn (artikel 8, lid 3)
- Overige banen/tijden: preferentieel baangebruik in gebruiksplan NVLS

In het vierde lid van artikel 14 is bepaald dat tot 8 januari 1999 de in het eerste tot en met het derde lid opgenomen beperkingen ook gelden in de periode tussen 06.00 uur en 07.00 uur. Deze bepaling vloeit voort uit de PKB Schiphol en Omgeving waarin is opgenomen dat de regering een onderzoek zal uitvoeren naar de gezondheidseffecten van geluidhinder veroorzaakt door vluchten in de periode tussen 06.00 uur en 07.00 uur. Tevens zal een onderzoek worden gedaan naar de effecten op de positie van Schiphol als mainport wanneer blijvend het nachtregime zal gelden tussen 06.00 uur en 07.00 uur. Genoemde onderzoeken zullen binnen drie jaar afgerond worden, waarna de regering aan het Parlement over de uitkomsten ervan zal rapporteren. Aan de hand van de resultaten van het onderzoek zal moeten worden bepaald hoe het gebruik van de luchthaven na 8 januari 1999 in de periode tussen 06.00 uur en 07.00 uur zal plaatsvinden. Met uitzondering van de in het eerste lid van de artikelen 8 en 14 genoemde gevallen kan de exploitant in principe alle banen - overeenkomstig de in het PIH opgenomen mogelijkheden - aan de LVB beschikbaar stellen. In dit verband is het preferentieel baangebruikstelsel van belang. Dit stelsel vormt één van de invoergegevens voor de berekening van de geluidszones en moet daarom in het door de exploitant op grond van artikel 30b van de Luchtvaartwet op te stellen gebruiksplan worden opgenomen. Het preferentieel baangebruikstelsel is tevens een belangrijk middel ter beperking van vermijdbare hinder voor de omgeving. In de tussentijd tussen de exploitant en de LVB gesloten samenwerkings-

overeenkomst d.d. 23 januari 1995 is afgesproken dat de exploitant jaarlijks ten behoeve van het gebruiksplan het preferentieel baangebruikstelsel vaststelt na overleg met de LVB. Ook over de wijze waarop het stelsel wordt gehanteerd zijn tussen exploitant en LVB afspraken gemaakt in genoemde samenwerkingsovereenkomst: de exploitant stelt alle technisch bruikbare banen beschikbaar/de LVB bepaalt welke banen worden gebruikt. Door toetsing van het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein aan het in het gebruiksplan opgenomen geprognosticeerde gebruik kan onder meer worden nagegaan of het preferentieel baangebruikstelsel op jaarbasis op de juiste wijze is toegepast. Indien voortgaande toepassing van het vastgestelde stelsel tot een lokale overschrijding van de geluidszone zou leiden, wordt de preferentie tijdelijk aangepast. Zoals in de toelichting op de artikelen 7 en 13 al is aangegeven is dit één van de maatregelen die de exploitant ter voorkoming van overschrijding van de geluidszones kan nemen.

#### **Artikelen 9 en 15**

Artikel 11 van de Wet Luchtverkeer (WLV) regelt de relatie tussen de gezagvoerder en de luchtverkeersleiding. Ingevolge artikel 11, tweede en derde lid, WLV moet, alvorens een vlucht waaraan luchtverkeersleiding wordt gegeven, wordt aangevraagd of een gedeelte daarvan wordt uitgevoerd, een desbetreffende klaring zijn aangevraagd en verkregen. De gezagvoerder komt de door de LVB gegeven voorwaarden van de klaring - waaronder de standaard-instrument-vertrekprocedure (Standard Instrument Departure (SID)) - na. Van deze voorwaarden mag slechts worden afgeweken indien de omstandigheden dit in het belang van de veiligheid dringend noodzakelijk maken. Op grond van artikel 47 WLV is degene die handelt in strijd met artikel 11 WLV strafbaar. De standaard-instrument-vertrekprocedures worden vastgesteld op basis van artikel 10 van het op de Wet Luchtverkeer gebaseerde Luchtverkeersreglement en worden gepubliceerd in de luchtvaartgids.

In het eerste lid van de artikelen 9 en 15 is bepaald dat de gezagvoerder de standaard-instrument-vertrekprocedure - als onderdeel van de klaring - binnen het voor die standaard-instrument-vertrekprocedure vastgestelde tolerantiegebied moet uitvoeren. Hij mag alleen buiten het tolerantiegebied komen indien de verkeersleiding hem een van de standaard-instrument-vertrekprocedure afwijkende instructie geeft. Dit is in het tweede lid van de betreffende artikelen geregeld. Het onderhavige voorschrift is met name bedoeld om de door vliegtuigen veroorzaakte geluidhinder te beperken. De tolerantiegebieden zijn zo vastgesteld dat de gezagvoerder die zich aan de instructie met betrekking tot de standaard-instrument-vertrekprocedure van de LVB houdt, binnen het tolerantiegebied blijft, ongeacht het vliegtuigtype waarmee hij vliegt. De luchtvaartmaatschappijen zullen door de Luchtvaartinspectie regelmatig worden geïnformeerd over de wijze waarop de betrokken gezagvoerders de standaard-instrument-vertrekprocedures binnen de tolerantiegebieden uitvoeren. Dit zal met name gebeuren indien de standaard-instrument-vertrekprocedures regelmatig aan de grenzen van de tolerantiegebieden worden uitgevoerd. Het is uiteraard niet de bedoeling met de artikelen 9 en 15 te treden in de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de LVB. Dit komt met name tot uitdrukking in het tweede lid.

#### **Artikelen 10 en 16**

De hiergenoemde bepalingen zijn met name opgenomen ter beperking van de vermijdbare hinder voor de omgeving. Onder circuitvluchten wordt in dit verband verstaan vluchten uitgevoerd door luchtvaartterreinverkeer, tijdens welke herhaaldelijk een luchtverkeerscircuit wordt gevolgd. Circuitvluchten zijn in de luchtvaartregelgeving niet gedefinieerd. De begrippen luchtvaartterreinverkeer en luchtverkeerscircuit zijn gedefinieerd in het op de Wet Luchtverkeer gebaseerde Luchtverkeersreglement.

#### **Artikel 17**

Alle gegevens die voor de berekening van de geluidszones van belang zijn moeten in principe door de exploitant beschikbaar worden gesteld. In de praktijk zullen de meeste gegevens via FANOMOS (Flight track and Aircraft Noise

Monitoring System) worden aangeleverd en zal van de exploitant alleen aanvullende informatie worden gevraagd.

#### **Artikel 18**

Bij de berekening van de geluidszones is voor wat betreft de geluidsniveaus van de vliegtuigen, die van het luchtvaartterrein gebruik maken, uitgegaan van de certificatiegegevens. Het door de exploitant te installeren stelsel van meetpunten is met name bedoeld voor de validatie van deze certificatiegegevens. In het meetvoorschrift, dat op grond van artikel 25g van de Luchtvaartwet moet worden vastgesteld, zal worden aangegeven op welke wijze deze validatie zal plaatsvinden.

#### **Artikel 19**

In artikel 30b van de Luchtvaartwet is bepaald dat het voorstel voor het gebruiksplan dat de exploitant bij de Minister van Verkeer en Waterstaat moet indienen een periode van 12 achtereenvolgende maanden beslaat. Deze periode moet overeenkomstig het bepaalde in artikel 30b tussen minister en exploitant worden overeengekomen. Met de NV Luchthaven Schiphol is overeengekomen dat de periode, waarop het gebruiksplan voor de Luchthaven Schiphol betrekking heeft, loopt van 1 januari tot 1 januari. In de memorie van antwoord met betrekking tot het wetsvoorstel tot wijziging van de Luchtvaartwet (Kamerstukken II, 1992/93, 22 570, nr 7) is aan de Tweede Kamer gemeld dat de overeengekomen periode in het aanwijzingsbesluit zal worden opgenomen.

#### **Artikel 21**

In de Luchtvaartwet is de bepaling opgenomen dat in de aanwijzingen van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer kan worden aangegeven hoe met de kosten ten gevolge van uitvoering van de in overeenstemming met de aanwijzingen (in verband met de geluidszones) gebrachte bestemmingsplannen zal worden omgegaan. Deze zogenaamde planschade komt, gelet op de Luchtvaartwet, voor rekening van het Rijk met dien verstande dat door de luchtvaartmaatschappijen een vergoeding is verschuldigd ter bestrijding van die kosten (onderdeel van de geluidheffing waaruit ook de isolatiekosten worden betaald). Voor de hierbedoelde planschade is een regeling opgenomen in de aanwijzingen ex artikel 26 van de Luchtvaartwet van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, die als bijlage bij het onderhavige aanwijzingsbesluit zijn gevoegd.

Voorts is in de Algemene wet bestuursrecht bepaald dat de nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Het is mogelijk dat er op grond van deze bepaling in de Algemene wet bestuursrecht, naast de hiervoor genoemde planschade, nadeelcompensatie is verschuldigd. De eventuele nadeelcompensatie moet door het Rijk worden betaald en kan niet op de luchtvaartmaatschappijen worden verhaald. Artikel 21 van de aanwijzing beoogt een regeling te bieden voor de behandeling van de nadeelcompensatieclaims.

Deze regeling ligt in het verlengde van artikel 3:4, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht en is gericht op resultaten die met deze bepaling in overeenstemming zijn.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
w.g. A. Jorritsma-Lebbink

## **Bijlage bij de toelichting**





# **Reactie op het advies van de Commissie 21**





Aan  
Provincie Noord-Holland  
de voorzitter van de Commissie  
ZOALS  
de heer J. van der Vlist  
Postbus 3007  
2001 DA Haarlem

Contactpersoon  
Mw mr P.J.H.M. Alberts  
Datum  
14 juni 1996  
Ons kenmerk  
DGRDL/VI/L96.004300

Doorkiesnummer  
070-3516718  
Bijlage(n)  
1  
Uw kenmerk  
WEB PBS96-06

Onderwerp  
Reactie op het advies over de zienswijzen inzake de ontwerp-aanwijzing  
Schiphol

Geachte heer van der Vlist,

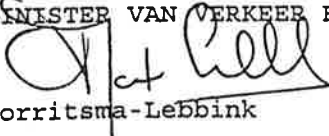
Mede namens mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer dank ik u voor het advies dat uw commissie op 19 februari jl. heeft uitgebracht naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen over de ontwerp-aanwijzingen voor Schiphol. De snelle en gedegen wijze waarop de commissie haar werk heeft gedaan wordt zeer gewaardeerd.

In de bijgevoegde reactie op het advies is aangegeven op welke wijze het advies in de ontwerp-aanwijzingen zal worden verwerkt. Zoals u in de aanbiedingsbrief bij het advies heeft aangegeven, bevat het advies ook onderdelen die buiten de aanwijzing om gaan. Ook op deze onderdelen is een reactie gegeven.

De reactie is tesamen met uw advies heden aan de voorzitter van de Tweede Kamer aangeboden.

Naar aanleiding van het advies is onder meer een nieuwe routestructuur (uitvliegroutes) voor Schiphol vastgesteld. Op dit moment vinden de berekeningen plaats van de in de aanwijzingen op te nemen geluidszones, waarin de nieuwe uitvliegroutes worden verwerkt. Het is de bedoeling de aanwijzingen ex artikelen 26 van de Luchtvaartwet en 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening overeenkomstig de Wet op de Ruimtelijke Ordening in augustus aan de Tweede Kamer voor te leggen. Ter informatie zal daarbij de aanwijzing ex artikelen 24 en 27 van de Luchtvaartwet worden gevoegd.

Hoogachtend,  
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

  
A. Jorritsma-Lebbink

Postadres postbus 90771, 2509 LT Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 Den Haag

Telefoon + 31 70 3516954  
Telefax + 31 70 3516895 Telex 31435 rld nl



# Hoofdstuk I

## Adviezen op hoofdpunten

### 1. **Onteigening, schaderegeling en nadeelcompensatie**

De commissie heeft een aantal adviezen gegeven op het gebied van schadevergoeding. In de eerste plaats verzoekt de commissie te bevorderen dat zo veel mogelijk schadegevallen in een vroeg stadium in der minne geschikt worden. Voorts doet de commissie een beroep op de luchthaven alsmede op de betrokken overheidsinstanties om vroegtijdig over te gaan tot aankoop van panden en gronden die daarvoor in aanmerking komen. Aan deze verzoeken wordt uiteraard - binnen de grenzen van wet- en regelgeving - gehoor gegeven. Het is in het belang van alle betrokken partijen om langdurige procedures te voorkomen.

#### *De procedure*

De commissie dringt aan op een goed toegankelijke procedure voor de schaderegeling, waaronder duidelijkheid over het loket waar degenen die schade lijden terecht kunnen. Ook geeft de commissie in overweging een bureau voor de schadeafhandeling in de gemeente Haarlemmermeer in te stellen.

De commissie adviseert voorts voorstellen uit te werken voor de instelling van één loket waar alle schadeclaims (dus ook de claims in verband met de aanleg van wegen en spoorwegen) voortvloeiend uit de uitbreiding van de luchthaven, kunnen worden ingediend. Naar aanleiding van deze adviezen wordt op dit moment onderzocht in hoeverre deze kunnen worden overgenomen. In het aanwijzingsbesluit is wel alvast een bepaling opgenomen die de instelling mogelijk maakt van één loket voor de afhandeling van schadeclaims die voortvloeien uit de aanwijzing.

Het advies van de commissie over een schaderegeling voor huurders en pachters zal in het kader van het bovengenoemde onderzoek worden meegenomen.

#### *Bijzondere situaties*

De commissie geeft twee adviezen met betrekking tot het 'Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen' (BGGL). Ten eerste adviseert de commissie om een keuzemogelijkheid te creëren tussen geluidsisolatie en herhuisvesting in alle gebieden tussen 55 en 65 Ke. Dit advies doelt op het onderscheid dat in het huidige BGGL wordt gemaakt tussen enerzijds de gebieden waarin de geluidsbelasting op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone reeds hoger is dan 40 Ke (hierna te noemen: bestaande geluidsbelastingssituaties), en anderzijds de gebieden waarin de geluidsbelasting op dat tijdstip nog niet hoger is dan 40 Ke (hierna te noemen: toekomstige geluidsbelastingssituaties). Volgens het huidige BGGL hoeven bestaande woningen in bestaande geluidsbelastingssituaties pas wegbestemd te worden als de geluidsbelasting (volgens de zone) hoger is dan 65 Ke. Woningen met een lagere geluidsbelasting worden in beginsel voorzien van extra geluidsisolatie. De eigenaar of bewoner van zo'n woning krijgt alleen een aanbod tot aankoop wanneer de woning niet-isoleerbaar blijkt. In toekomstige geluidsbelastingssituaties vindt volgens het huidige BGGL wegbestemming

plaats vanaf 55 Ke. Het huidige BGGL bevat derhalve geen mogelijkheid voor handhaving van de bestemming van dergelijke woningen indien geluidsisolatie plaatsvindt. Het voornemen bestaat echter om het BGGL op dit laatste punt te wijzigen. Die wijziging houdt in dat de bestemming in zo'n geval alleen gehandhaafd kan blijven als de woning op schriftelijk verzoek van de eigenaar of bewoner wordt geïsoleerd met toepassing van de Regeling geluidwerende voorzieningen. In zo'n geval krijgt de eigenaar of bewoner dus de keuze tussen isolatie of aankoop. Naar verwachting zal het desbetreffende advies van de commissie in zoverre dan ook worden overgenomen.

Ten tweede adviseert de commissie om de verplaatsingsregeling niet alleen toe te passen op woonwagens, maar ook op woonschepen. Dit advies wordt niet overgenomen. De keuze om aan de aanwezigheid van geluidhinder al dan niet gevolgen te verbinden voor de planologische toelaatbaarheid van woonschepen, behoort tot nu toe tot de verantwoordelijkheid van provincies en gemeenten. Ook bij of krachtens de Wet geluidhinder worden geen regels gesteld voor de planologische toelaatbaarheid van woonschepen. Blijkens overleg met vertegenwoordigers van het Interprovinciaal Overleg en van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten is deze situatie naar tevredenheid van de betrokken overheden en is er onvoldoende aanleiding dit nu te wijzigen.

De commissie adviseert mogelijk te maken dat bewoners binnen de in de PKB genoemde veiligheidszone in engere zin hun woning op een door hen gewenst tijdstip kunnen verkopen tegen een vergoeding op onteigeningsbasis. Dit advies wordt niet volledig overgenomen. De veiligheidszones worden berekend mede aan de hand van invoergegevens voor de berekening van de geluidszones. De invoergegevens voor de definitieve geluidszones wijzigen met name door de invoering van een nieuwe routestructuur. Ook de definitieve veiligheidszones zullen daarom nog wijzigen ten opzichte van de indicatieve zones in de PKB.

Zodra de definitieve veiligheidszones zijn berekend zullen deze aan de gemeenten worden toegestuurd teneinde te kunnen worden opgenomen in de bestemmingsplannen. In verband met het voorgaande zullen woningen niet vóór opnemering van de veiligheidszones in de bestemmingsplannen tegen een vergoeding op onteigeningsbasis worden aangekocht. Dit brengt overigens met zich mee dat het wel mogelijk is dat woningen ruim vóór 2015 worden aangekocht.

De adviezen van de commissie betreffende de mogelijkheid van herhuisvesting in a. gebieden met een geluidsbelasting tussen 40 en 65 Ke die bovendien in de veiligheidszone in ruime zin liggen en b. gebieden die door de uitbreiding van het luchtvaartterrein zeer moeilijk bereikbaar worden, worden niet overgenomen. Ten aanzien van deze gebieden zijn de op het BGGL en de PKB gebaseerde regels met betrekking tot de eventuele aankoop van woningen niet van toepassing. Het ligt ook niet in de bedoeling de regels tot deze gebieden uit te breiden. Overigens kunnen de bewoners in deze gebieden een claim tot schadevergoeding indienen.

Hetzelfde standpunt wordt ingenomen ten aanzien van het advies van de commissie betreffende een door de luchthaven aan te bieden compensatie aan bewoners in gebieden die door de uitbreiding van het luchtvaartterrein zeer dicht genaderd worden en waar de geluidsbelasting tussen de 35 en 55 Ke zal bedragen. Het staat de luchthaven uiteraard vrij een compensatie aan te bieden, maar hier zal van overheidszijde niet op worden aangedrongen.

## **2. Operationele procedures ter regulering van het luchtverkeer**

### *De procedures in het algemeen*

De commissie adviseert in de toelichting bij de aanwijzing uiteen te zetten welke procedure na de vaststelling van de aanwijzing gevolgd zal worden voor de invoering van verdere maatregelen ter vermindering van 'vermijdbare hinder'. Indien uit onderzoek - bijvoorbeeld het onderzoek met betrekking tot vertrek- en

naderingsprocedures - zou blijken dat verdere maatregelen nodig en mogelijk zijn dan zal vervolgens moeten worden nagegaan op welke wijze deze maatregelen kunnen worden ingevoerd. In het kader van de vraag of verdere maatregelen nodig en mogelijk zijn vindt een afweging plaats aan de hand van veiligheids-, milieu- en economische aspecten. Afhankelijk van het type maatregel zal een bepaalde procedure moeten worden doorlopen. Het is op dit moment niet mogelijk om hiervoor één standaardprocedure te beschrijven. Gelet op artikel 28 van de Luchtvaartwet zullen maatregelen en voorschriften met gevolg voor de geluidsbelasting in elk geval voor advies worden voorgelegd aan de Commissie Geluidhinder Schiphol.

<sup>1</sup> Eindrapport Werkgroep Actieplan Rand, Veiligheidsstudie Schiphol, 15 oktober 1993, aanbeveling nr. 8

Het is bijvoorbeeld mogelijk dat er sprake is van aanpassingen van vertrek- en naderingsprocedures. In het kader van de RAND aanbevelingen<sup>1</sup> is besloten om het proces van afweging van (externe) veiligheid, milieu en economische aspecten van veranderingen in vliegprocedures meer expliciet zichtbaar te maken. Wat betreft de veiligheid betreft de afweging zowel de luchtverkeersbeveiligings- als de vliegtechnische aspecten. Vastgesteld is dat de Minister van Verkeer en Waterstaat, op basis van de Wet Luchtverkeer, als luchtverkeersbeveiligingsautoriteit verantwoordelijk is voor de vaststelling van vliegprocedures. Naar aanleiding van de hierbedoelde aanbevelingen is besloten om over te gaan tot de instelling van een afwegingsgroep. De afwegingsgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de Luchtvaartinspectie (LI), de Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie (LVB), de Luchthaven Schiphol als vaste leden en een vertegenwoordiger van de KLM als adviseur. Het voorzitterschap van de afwegingsgroep berust bij de LI.

Wijziging van routes of procedures komt langs de volgende lijn tot stand:

1. verzoek tot wijziging door de LI, de LVB of de luchthaven aan de afwegingsgroep;
2. (management) overleg voor de afweging van veiligheid, milieu en economie in de afwegingsgroep;
3. opdrachtformulering en kaderstelling door de afwegingsgroep;
4. uitwerking van nieuwe routes of procedures en toetsing aan de ICAO-veiligheidscriteria;
5. formele bevestiging cq vaststelling nieuwe route of procedure door de directeur LI.

Indien noodzakelijk vanwege invloed op de geluidhindersituatie draagt de RLD en/of LVB zorg voor advies van de CGS (periodiek overleg).

Ook is mogelijk dat maatregelen in voorschriften in de aanwijzing worden opgenomen. In dit verband is van belang of deze maatregelen een vergroting van de geluidszone tot gevolg hebben. Zo ja, dan moet voor de wijziging van de aanwijzing de volledige aanwijzingsprocedure worden doorlopen, inclusief bestuurlijk overleg en tervisielegging. Zo nee, dan kan de aanwijzing op eenvoudige wijze worden gewijzigd. Publicatie van het door de betrokken ministers genomen wijzigingsbesluit is dan voldoende.

Wellicht ten overvloede wordt erop gewezen dat in de aanwijzing de op dit moment mogelijke maatregelen ter vermindering van 'vermijdbare hinder' al zijn opgenomen. Het gaat dan met name om de voorschriften met betrekking tot tolerantiegebieden, circuitvluchten en baangebruik.

Daarnaast is het mogelijk dat aanvullende afspraken worden opgenomen in de overeenkomst tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de LVB betreffende de taak van de LVB op het gebied van beperking van geluidhinder met betrekking tot baan- en routegebruik op Schiphol.

In de toelichting van de aanwijzing zal een passage worden opgenomen met dezelfde strekking als het hiervoor gestelde.

Het advies van de commissie om in de toelichting bij de aanwijzing op te nemen dat gedurende de nacht beperking van de geluidsoverlast een hogere prioriteit heeft dan de efficiëntie van het luchtverkeer wordt overgenomen.

In de overeenkomst die tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de LVB-

organisatie zal worden gesloten is voorzien dat in de nachtrechtperiode (23.00 tot 07.00 uur plaatselijke tijd) geen aanvullende instructie op de Standaard Instrument Vertrekprocedure wordt gegeven die tot gevolg heeft dat het straalvliegtuig buiten het tolerantiegebied raakt tenzij de veiligheid van luchtverkeer zich daartegen verzet. Voor deze periode geldt bovendien dat - waar beschikbaar - Speciale SID's ('nachtroutes') worden verstrekt die minder hinder veroorzaken, maar als consequentie hebben dat vliegtuigen moeten omvliegen. Voorts is ook verandering naar - vanuit geluidshinder optiek - minder gewenste baanpreferenties beperkt, doordat is voorzien dat voor de nachtrechtperiode hogere dwarswindlimieten van toepassing zijn (nl. 25 knopen in plaats van 15 knopen overdag). Voorts geldt dat 's nachts de nadering wordt ingezet op 3000 ft (in plaats van 2000 ft overdag) en dat het gebruik van straalomkeerders (als extra rem bij de landing) niet is toegestaan behoudens in verband met veiligheid.

In de toelichting behorende bij deze overeenkomst worden deze nachtelijke gedragslijnen expliciet opgenomen. Hiermede is voor de nachtrechtperiode de prioriteit van het milieu verzekerd ten opzichte van de dienstregelmaat van het vliegverkeer.

Een passage met deze strekking wordt in de toelichting bij de aanwijzing opgenomen.

Aan het verzoek van de commissie om een expliciete afweging te maken tussen efficiëntie en milieubelangen gedurende de dagperiode wordt voldaan.

Dit geschiedt in de eerdergenoemde afwegingsgroep welke is opgericht naar aanleiding van het advies van RAND met betrekking tot de externe veiligheid. Het is de taak van de afwegingsgroep om de afweging tussen milieu, veiligheid en economie bij wijzigingen in vliegprocedures expliciet herkenbaar te maken.

#### ***De uitvliegroutes***

Het advies van de commissie om de uitvliegroutes te optimaliseren met behulp van de beste nu beschikbare informatie en ze zo spoedig mogelijk in te voeren, wordt overgenomen.

De optimalisatie van de uitvliegroutestructuur is ingegeven door een aantal inspraakreacties op de ontwerp-aanwijzing luchtvaartterrein Schiphol welke deels pleitten voor vermindering van de geluidshinder in bepaalde woonkernen anderzijds vroegen om nauwkeuriger vliegen van routes. Daarnaast is in de optimalisatie tevens meegenomen een vereenvoudiging van de routestructuur. De laatste twee verzoeken zijn hoofdzakelijk gehonoreerd door consequente invoering van navigatie-technieken en de daarmee samenhangende methodiek van routebeschrijving gebaseerd op de zgn. Flight Management Systemen (FMS) waarmee inmiddels ca. 70% van de vliegtuigen zijn uitgerust. De vliegtuigen zonder deze navigatie-hulpmiddelen kunnen deze routes vliegen met dezelfde nauwkeurigheid waarmee zij bestaande routes vliegen en welke lager is dan met FMS.

De gehanteerde uitgangspunten zijn:

1. Het zo veel mogelijk ontzien van de hindergebieden Spaarndam, Amsterdam Centrum, Amsterdam Zuid-oost, Uithoorn en Hillegom/Lisse.
2. Het zo veel mogelijk voorkomen dat nieuwe hindergebieden ontstaan ten opzichte van de in de ontwerp-aanwijzing opgenomen routes.
3. Als er toch nieuwe hindergebieden ontstaan of bestaande hindergebieden worden uitgebreid, moet de daardoor ontstane verslechtering aanzienlijk geringer zijn dan de winst elders (geen nieuwe hinder voor oude, tenzij het onvermijdelijk is en per saldo een aanzienlijke verbetering is).
4. Zodanige route-definities dat de route zo nauwkeurig mogelijk gevlogen kan worden, zowel met FMS als met de hand. Als gevolg daarvan zo klein mogelijke tolerantiegebieden.
5. Zo eenvoudig mogelijk stelsel van routes, mogelijkerwijs minder routes, en in ieder geval minder onderlinge beïnvloeding van gelijktijdig te gebruiken routes dan in het routestelsel van de ontwerp-aanwijzing het geval zou zijn.
6. Een goede, expliciete afweging van milieu, veiligheid en economische aspecten bij de keuze van de routes.



Het proces van de optimalisatie is in nauwe samenwerking met de luchtvaartbelanghebbenden en het klachtenbureau van de CGS uitgevoerd. De voorstellen en verdere optimalisaties daarop zijn uitvoerig in de CGS besproken, hetgeen heeft geresulteerd in een positief advies van de CGS. De voorstellen zijn per 1 april 1996 vastgesteld. De LVB werkt inmiddels aan de programmering in het verkeersleidingssysteem en zal alsmede zorgdragen voor de publicatie via de daarvoor bestemde kanalen. Dit proces zal leiden tot daadwerkelijke toepassing van de gewijzigde routestructuur op 10 oktober 1996. De gewijzigde routestructuur en de bijbehorende tolerantiegebieden zijn weergegeven in bijlage F van de aanwijzing.

#### ***De aanvliegeroutes***

Aan het verzoek van de commissie om het onderzoek naar de mogelijkheid van vaste, geluidhinderbeperkende naderingsprocedures te versnellen teneinde de resultaten hiervan mee te nemen bij de herziening van de Luchtvaartwet kan niet tegemoet gekomen worden. De commissie adviseert voorts de aanvlieghoogten bij het hierbedoelde onderzoek te betrekken.

In verband met dit onderzoek wordt het volgende opgemerkt. Bij handhaving in het verticale vlak zal alleen worden gekeken naar een ondergrens qua hoogte. Als algemeen uitgangspunt geldt dat het huidige pakket regels als basis wordt gebruikt voor de handhaving. Een eventuele aanscherping ervan is alleen mogelijk nadat de consequenties van zo'n aanscherping volledig zijn onderzocht en geaccepteerd door de betrokken partijen.

Veel klachten gaan over vermeend 'te laag' vliegen. Een betere voorlichting over wat wel en niet is toegestaan zal via de Commissie Geluidhinder Schiphol worden gegeven.

Handhaving in het verticale vlak van starts betreft het reduceren van vermijdbare hinder. Bij de handhaving van de zone worden immers dezelfde geluid- en prestatiegegevens gebruikt als bij de zoneberekening zelf.

Bij landingen spelen - in het verticale en horizontale vlak - zowel de vermijdbare hinder als ook zone-bewaking mee door de bij de berekening gehanteerde uitgangspunten.

Voor zowel starts als landingen zullen de consequenties moeten worden uitgewerkt voor

1. veiligheid: met name human factors aspecten bij zowel vliegers als verkeersleiders;
2. economie: capaciteit, brandstofverbruik, motoronderhoudsschema's/-kosten, en eventuele invloed op beladingslimieten, slijtage van banden en remmen;
3. milieu: geluid en eventueel emissie. Bij geluid zal moeten worden bepaald welk criterium relevant wordt geacht.

Bij onderzoek naar de mogelijkheden zullen ook de beperkingen voor wat betreft de handhaafbaarheid moeten worden meegenomen.

De commissie adviseert de resultaten van het hierboven besproken onderzoek in te brengen bij de herziening van de Luchtvaartwet. Waarschijnlijk doelt de commissie hierbij op de integrale herziening van de Luchtvaartwet (en inbouw van deze wet in de Wet Luchtverkeer) waarvan inmiddels een eerste tranche is ingediend bij de Tweede Kamer (kamerstukken II 1995/96, 24513, nr. 1-3). Mochten de resultaten van een eventueel onderzoek aanleiding geven tot wijziging van de regelgeving, dan zal hiervoor geen wijziging van de Luchtvaartwet nodig zijn, maar zal volstaan kunnen worden met wijziging van een of meer uitvoeringsregelingen.

De suggestie van de commissie om de aanvliegeroutes te verleggen naar de Noordzee respectievelijk de dunbevolkte gebieden in de omgeving van Schiphol is in het kader van de mainportdoelstelling niet wenselijk. Een luchtruimtestructuur waarbij het verkeer wordt geconcentreerd boven de Noordzee, waar het vervolgens in volgorde wordt gebracht en over dunbevolkte gebieden naar de luchthaven Schiphol wordt geleid, is sterk afwijkend van de

gangbare en de mede door internationale regelgeving ontwikkelde luchtruimtestructuur. Een dergelijke luchtruimtestructuur dient daarom als niet realistisch te worden gekenmerkt. Het zou daarenboven ingrijpende wijzigingen vergen van het militaire luchtruimtegebruik. Het capaciteits- en punctualiteitsbeeld (vertragingen) dat hierbij gedurende piekuren zou horen - zeker indien dezelfde methodiek voor startend verkeer (hogere geluidsniveaus) zou worden nagestreefd, hetgeen gezien de verhouding in ondervonden hinder een logisch gevolg zou zijn - is dermate ongunstig dat nauwelijks van een mainport kan worden gesproken.

### **3. Uitbreiding van het luchtvaartterrein**

Het advies van de commissie om zo spoedig mogelijk te bepalen wanneer welke taxibanen zullen worden aangelegd en dat vast te leggen in de aanwijzing kan niet worden overgenomen.

De aanwijzing heeft onder andere tot doel om het banenstelsel en de grenzen van het luchtvaartterrein vast te leggen. Het is echter niet gebruikelijk om in de aanwijzing ook tracé's en lokaties van de overige infrastructuur, zoals taxibanen en satellieten vast te leggen. Over de precieze ligging van taxibanen en satellieten bestaat bovendien nog onzekerheid mede in verband met andere variabelen als (toevoer)wegen- en spoorweginfrastructuur.

De PKB Schiphol en omgeving, waarmee de aanwijzing in overeenstemming dient te zijn, bestrijkt de planperiode tot 2015. Daarbij is rekening gehouden met de aanleg van de zuidelijke taxibaan gelijktijdig met de aanleg van de vijfde baan en de aanleg van de noordelijke taxibaan op basis van de huidige inzichten in de periode 2003-2015.

Ook het advies van de commissie om duidelijkheid te geven over de invulling van het zoekgebied voor de satellieten kan niet in de aanwijzing opgenomen worden.

Voor de bepaling van de grenzen van het luchtvaartterrein zijn de indicatieve zoekgebieden voor taxibanen en satellieten uit de al van kracht zijnde PKB gebruikt. Het betreft hier reserveringen voor de langere termijn. Het zoekgebied voor satellieten dat in het noordwesten begrensd wordt door de Hoofdvaart betreft een reservering voor benodigde overslagcapaciteit binnen de gehele planperiode waarop de PKB betrekking heeft.

De motivering van de overige gronden benodigd voor de uitbreiding van het luchtvaartterrein is reeds in de aanwijzing opgenomen.

Het advies van de commissie om de strook tussen het tracé van de verlengde Westrandweg en de Zwanenburgbaan aan te wijzen als luchtvaartterrein wordt overgenomen.

De motivering voor de uitbreiding Post Sloten en Schiphol-Zuidoost waar de commissie om vraagt is de volgende.

Het gebied Schiphol-Noordwest (driehoek Post Sloten) is bedoeld voor secundaire (ondersteunende) luchthavengebonden functies zoals een brandweerpost, onderhoud terreinen, werkterrein voor luchthavenwerken, ondersteuning openbaar vervoer, autoparkeren en cateringactiviteiten. Mede als gevolg van de veiligheidszones zijn de capaciteitsgrenzen voor dit soort functies vrijwel bereikt. Deze secundaire functies zijn bovendien niet essentieel voor de passagiers- of vrachtafhandeling en behoeven daarom niet noodzakelijkerwijs op het centrale areaal gevestigd te worden. Tenminste 18 ha van het gebied Schiphol-Noordwest zal een groene bufferfunctie krijgen.

Het gebied Schiphol-Zuidoost tweede fase wordt evenals de eerste fase van Schiphol-Zuidoost, bestemd en ingericht voor de afhandeling van luchtvracht. Het gebied biedt voldoende ruimte om de voorziene groei van luchtvracht tot 2015 te kunnen accommoderen. De ruimte is nodig voor het accommoderen van de volgende functies:

- vliegtuigopstelplaatsen;
- vrachtloodsen met de daarbij horende kantoorruimten die een directe relatie hebben met het platform (eerste linie vracht);
- tweede linie-vrachtloodsen met ondersteunend activiteiten die toeleverend zijn aan de eerste linie;
- centrale functies ten behoeve van voornoemde bedrijven, zoals dienstverlening en nutsvoorzieningen;
- landzijdige infrastructuur voor de aansluiting op Schiphol-Centrum en Zuid.

Daarnaast moet extra ruimte beschikbaar zijn voor specifieke toekomstige voorzieningen, zoals:

- voorzieningen ten behoeve van de mogelijke aan- en afvoer van goederen per trein;
- voorzieningen voor categorieën goederen die een specifieke afhandeling vergen, zoals bijvoorbeeld koelfaciliteiten en ruimtes voor veterinaire controles.

Deze nadere motivering wordt in de toelichting bij de aanwijzing opgenomen.

De commissie acht het, gelet op artikel 18 van de Luchtvaartwet, gerechtvaardigd dat het betrokken gemeentebestuur verplicht wordt het aangewezen luchtvaartterrein in zijn bestemmingsplannen op te nemen. Artikel 24a van de oude Luchtvaartwet kende de expliciete verplichting voor de gemeenteraden om binnen een jaar nadat de aanwijzing van het luchtvaartterrein onherroepelijk was geworden het terrein met een dienovereenkomstige bestemming in het bestemmingsplan op te nemen. Bij de wijziging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in 1985, waarbij de rechtstreekse ministeriële aanwijzing is geïntroduceerd, is dit artikel komen te vervallen. Indien mocht blijken dat de gemeente het luchtvaartterrein, zoals aangewezen in de op de artikelen 24 en 27 van de Luchtvaartwet gebaseerde aanwijzing, niet als zodanig in het bestemmingsplan wil opnemen, dan zal de Minister van VROM daartoe alsnog een aanwijzing geven ex artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

#### **4. Handhaving**

Het advies van de commissie om bij de eerste doorlichting van het handhavingssysteem nadruk te leggen op het toetsen van de effectiviteit en de begrijpelijkheid voor bewoners wordt overgenomen. In dit verband kan ook worden gezien of en in hoeverre het handhavingssysteem kan worden vereenvoudigd.

Het advies van de commissie om te laten onderzoeken op welke wijze limieten voor de geluidimmissie op de grond kunnen worden ingesteld en gehandhaafd en om de resultaten van het onderzoek vervolgens te betrekken bij de herziening van de Luchtvaartwet, wordt niet overgenomen.

Op basis van de Luchtvaartwet geldt het systeem van geluidszonering en de daaraan gekoppelde wijze van handhaving. De wijze waarop de handhaving van de geluidszones plaatsvindt is beschreven in het voor elk luchtvaartterrein ontwikkelde handhavingvoorschrift. In dit verband spelen de gebruiksregels in de aanwijzing en in de overeenkomst tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de LVB een rol, alsmede het gebruiksplan. Uitgangspunt voor de handhaving is dat in laatste instantie de feitelijk opgetreden geluidsbelasting, zoals berekend overeenkomstig het berekeningsvoorschrift, die wordt veroorzaakt door alle vliegtuigen gezamenlijk die van Schiphol gebruik maken, maatgevend is voor de vraag of de zone al dan niet wordt overschreden. Hierdoor is niet één bepaald vliegtuig aansprakelijk indien een overschrijding van de geluidszones plaatsvindt.

Het naast de systematiek van geluidszonering nog hanteren van limieten voor de geluidsniveaus van afzonderlijke vliegtuigen op locaties waar geluidmeetposten van het meetnet van de luchthaven (NOMOS-meetnet) staan, doorkruist deze systematiek en doet tevens onrecht aan het gegeven dat geluidsbelasting bij

meetposten wordt veroorzaakt door veel meer factoren dan alleen het geluid van afzonderlijke vliegtuigen. Bovendien is bekend dat indien de geluidmeetposten bij de gezagvoerders bekend zijn, juist daar een 'geluidvriendelijk' gedrag wordt vertoond of wordt getracht gebieden waar dergelijke geluidmeetposten staan opgesteld te mijden. Hierdoor zullen mogelijk onveilige situaties ontstaan en zal bovendien geluidhinder op andere plaatsen optreden.

Het is overigens bekend dat op sommige vliegvelden in het buitenland wel dergelijke geluidslimieten voor afzonderlijke vliegtuigen worden gehanteerd. In die gevallen geldt echter geen met Schiphol vergelijkbaar handhavingsregime voor geluidszones, zo daar al geluidszones van kracht zijn.

Het advies van de commissie om op korte termijn de geluidmetingen met het NOMOS-systeem en de in het FANOMOS-systeem geregistreerde vliegbewegingen te gebruiken voor de controle van de geluidberekeningen en de systemen daar waar nodig uit te breiden wordt deels overgenomen. Daarbij dient tevens een relatie gelegd te worden met de klachten over geluidhinder.

FANOMOS is het systeem (Flight track and Aircraft NOise MOnitoring System) dat door de Luchtvaartinspectie gebruikt wordt voor het registreren en controleren van individuele vliegbanen en het berekenen van de geluidsbelasting (Ke en LAeq) op basis van deze vliegbanen.

Het NOMOS systeem (NOise MOnitoring System) is het geluidmeetsysteem van de Luchthaven Schiphol. Dit systeem wordt voornamelijk gebruikt om ter plaatse van de geluidmeetposten de geluidniveaus van individuele vliegtuigen te meten, waarbij de resultaten van deze metingen o.a. gebruikt worden voor het analyseren van klachten.

Er bestaat een koppeling tussen beide systemen, die het mogelijk maakt om een gemeten geluidsniveau in een bepaalde NOMOS-metpost te relateren aan een vliegtuig waarvan de vliegbaan door FANOMOS bepaald is.

Zoals in het evaluatie- en monitoringprogramma al aangekondigd is, zullen - met het NOMOS systeem of op andere wijze - geluidmetingen verricht worden. Deze geluidmetingen zullen gebruikt worden voor het controleren en valideren van de geluidniveaus zoals die nu berekend worden. Hierbij worden de meetgegevens van een individuele vliegtuigpassage vergeleken met de geluidniveaus zoals die berekend zouden worden ten behoeve van de geluidsbelastingberekeningen. Hoe metingen concreet uitgevoerd moeten worden, zal nader omschreven worden in het nog op te stellen meetvoorschrift vliegtuigeluid.

De realisatie van de adviezen van de commissie omtrent het gebruik van geluidmetingen uit NOMOS en vliegbaanmetingen uit FANOMOS bestaat dus uit het onderwerp dat reeds in het evaluatie- en monitoringprogramma is voorzien. Voor wat betreft de relatie tussen klachten en Ke-contouren wordt reeds overleg gevoerd met de Commissie Geluidhinder Schiphol (het Klachtenbureau). Over de relatie tussen klachten en geluidszones is inmiddels een eerste analyse verschenen. Deze analyse is uitgevoerd door het RIVM in opdracht van het Ministerie van VROM.

Het Isermann-rapport is een eerste aanzet in de richting van een dergelijk programma. Ook in dit rapport worden gemeten geluidniveaus vergeleken met berekende geluidniveaus, waarna een aantal conclusies zijn getrokken omtrent de gehanteerde gegevens van een aantal vliegtuigtypes. Deze conclusies zullen zeker bij een volgend onderzoek worden betrokken, waarmee aan de wens van de commissie tegemoet gekomen wordt.

#### *Preventieve handhaving*

De commissie bepleit dat de NVLS alle benodigde instrumenten krijgt om zijn wettelijke verantwoordelijkheid voor het voor-kómen van zone-overschrijdingen te kunnen waarmaken.

Op dit moment kan de exploitant in de eerste plaats aansturen door middel van de havengeldtarifiering. Wijziging van de havengelden kunnen jaarlijks door de exploitant worden doorgevoerd na goedkeuring door de Minister van Verkeer en

Waterstaat. Deze wijziging dient, overeenkomstig het Verdrag van Chicago non-discriminatoir te zijn. De mogelijkheid om hiermee het verkeersvolume te reguleren is minimaal. Daarnaast heeft de exploitant de mogelijkheid om via zijn commercieel beleid invloed uit te oefenen. Tenslotte heeft de exploitant een aantal maatregelen ingevoerd met betrekking tot hoofdstuk-2 vliegtuigen of zal hij deze invoeren. Het gaat in dit verband om:

- toeslagen op de verschuldigde havengelden voor hoofdstuk-2 vliegtuigen;
- geen landingen gedurende de nacht voor hoofdstuk-2 vliegtuigen met ingang van 1 april 1996;
- geen starts gedurende de nacht voor hoofdstuk-2 vliegtuigen met ingang van 1 november 1996.

De Minister van Verkeer en Waterstaat zal op korte termijn met de NVLS in overleg treden om na te gaan welke aanvullende instrumenten de NVLS nodig heeft en welke hem - eventueel na wetwijziging - ter beschikking gesteld kunnen worden. Er moet wel op worden gewezen dat het uiteraard niet mogelijk zal zijn om alle instrumenten ter voorkoming van zone-overschrijding in handen van de exploitant te leggen. In dit verband spelen ook andere actoren een rol.

Het advies van de commissie betreffende de vaststelling van een sanctie op overschrijding van een of meer geluidszones wordt niet overgenomen. In de Luchtvaartwet is ervoor gekozen overschrijding van de geluidszone niet strafbaar te stellen. De geluidsbelasting wordt veroorzaakt door handelingen van de verschillende actoren die bij het gebruik van het luchtvaartterrein zijn betrokken. Het is derhalve niet mogelijk om één van die actoren verantwoordelijk te stellen voor overschrijding van de zone. Handhaving van het verbod de geluidszone te overschrijden moet op grond van de Luchtvaartwet daarom worden bewerkstelligd door handhaving van tot de verschillende actoren gerichte voorschriften in de aanwijzing. In dit kader worden voor de LVB voorschriften met betrekking tot baan- en routegebruik opgenomen in de overeenkomst tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de LVB betreffende de taak van de LVB op het gebied van beperking van geluidhinder rond Schiphol.

#### ***Repressieve handhaving***

De commissie wijst er terecht op dat een eenvoudig toepasbaar boetesysteem bij overtredingen van de operationele milieuregels de duidelijkheid voor alle betrokkenen zou kunnen vergroten. De huidige luchtvaartregelgeving biedt weliswaar de mogelijkheid van repressieve handhaving, maar voorziet nog niet in de mogelijkheid van een door het bestuur op te leggen boete. Het onderwerp bestuurlijke boete zal deel uitmaken van het in voorbereiding zijnde wetsvoorstel Vierde tranche van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). In dat kader zal worden bezien in hoeverre het mogelijk en wenselijk is om de in de Awb op te nemen regels voor de bestuurlijke boete ook van toepassing te verklaren op de luchtvaartregelgeving.

Het advies van de commissie met betrekking tot de publicatie van sancties wordt om de volgende reden niet overgenomen. In het kader van de Luchtvaartwet is het opleggen van strafrechtelijke en bestuursrechtelijke sancties mogelijk. Voor het opleggen hiervan geldt een bepaalde procedure die met de nodige waarborgen is omkleed. De bestuursrechtelijke sancties betreffen de mogelijkheid een dwangsom op te leggen en de mogelijkheid tot uitoefening van bestuursdwang. Tegen het besluit betreffende de oplegging van een dwangsom is bezwaar en beroep mogelijk. Een dwangsom kan eventueel op verzoek van een derde worden opgelegd. Een besluit tot uitoefening van bestuursdwang impliceert een of meer maatregelen betreffende het gebruik van het luchtvaartterrein. Dergelijke maatregelen worden via de geëigende kanalen gepubliceerd.

Wat betreft het opleggen van strafrechtelijke sancties wordt erop gewezen dat het eventuele strafproces openbaar is.

In het handhavingsvoorschrift zijn tot de Luchtvaartinspectie gerichte voorschriften opgenomen die betrekking hebben op de wijze waarop de naleving van voorschriften wordt gecontroleerd. Overtredingen - die eventueel tot een bestuursrechtelijke of strafrechtelijke sanctie kunnen leiden - worden gelet

op het handhavingsvoorschrift gerapporteerd aan de Luchtvaartpolitie en aan de CGS.

Het is gelet op het voorgaande niet juist en niet nodig ook nog eens over te gaan tot de publicatie van opgelegde sancties.

## **5. Effecten van het luchtverkeer op de volksgezondheid**

Het advies van de commissie om bij het verdere onderzoek naar slaapverstoring aandacht te besteden aan de effecten van de middelingstijd, wordt overgenomen. In het evaluatieprogramma wordt in het kader van het gezondheidsonderzoek reeds voorzien in voortgezet veldonderzoek naar slaapverstoring door nachtelijk vliegtuiglawaai. Bezien zal worden of het onderzoeksprotocol met betrekking tot dit onderzoek aanvulling behoeft naar aanleiding van het advies van de commissie.

Het advies van de commissie om zo spoedig mogelijk de aangekondigde nulmeting voor het gezondheidkundige onderzoek uit te voeren, wordt overgenomen.

Een deel van de benodigde nulmeting is reeds uitgevoerd (SIG-registratie, klachtenregistratie). Het nog niet uitgevoerde deel van de nulmeting zal naar verwachting in 1996 kunnen worden afgerond. De vertraging waar de commissie op wijst is veroorzaakt door de benodigde voorbereidingstijd van het gezondheidkundige onderzoek, die langer blijkt te zijn dan voorzien.

# **Hoofdstuk II**

## **Overige adviezen en opmerkingen naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen**

### **1. De procedure**

De commissie acht het gewenst dat het aanwijzingsbesluit zo spoedig mogelijk wordt genomen. Uiteraard is het voor alle betrokkenen wenselijk dat er zo spoedig mogelijk duidelijkheid ontstaat. Het ligt in de bedoeling dat het aanwijzingsbesluit in het najaar van 1996 wordt genomen.

De commissie wijst er op dat de uitvoering van de afspraken en de milieu-effecten van de te nemen maatregelen tussentijds worden geëvalueerd. Ze legt hierbij een relatie met de gelijktijdige besluiten over de aanwijzing voor het aanpassen vierbanenstelsel (S4S2) en de aanwijzing voor het vijfbanenstelsel (5P) die voortvloeien uit de PKB. De afspraken uit de PKB zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma Schiphol en omgeving (UPSO). Door middel van het UPSO wordt voorzien in een gemeenschappelijke basis ten behoeve van een permanent inzicht in de uitvoering van de in de PKB opgenomen acties. Het betreft zowel inzicht in de voortgang (planning) als inhoudelijke voortgang. Tevens biedt het een instrument voor het signaleren van eventuele problemen bij de uitvoering en is het de basis van de jaarlijkse voortgangsrapportage aan de Tweede Kamer.

De milieu-effecten worden gemonitord in het kader van het evaluatie en monitoringprogramma. In 1996 zal de uitgangssituatie (nulmeting) worden vastgelegd. In 1997 zal er een proefevaluatie worden uitgevoerd. In 1999 vindt de eerste echte evaluatie plaats, waarna elke vijf jaar op de vastgestelde ijkmomenten opnieuw geëvalueerd wordt.

### **2. Inspraak en voorlichting**

Wat betreft het advies van de commissie betreffende het Hoofdlijnen-rapport van het Centraal Punt Inspraak wordt opgemerkt dat dit inmiddels door de Provincie Noord-Holland aan alle insprekers is toegezonden.

### **3. Kaartmateriaal**

Het verzoek van de commissie om tegelijk met het publiceren van de aanwijzing ook de veiligheidszones en de kaarten met de 20 en 30 Ke-contour beschikbaar te stellen wordt ingewilligd.

In de aanwijzing staan op diverse kaarten (in bijlage E) geluidscontouren aangegeven, ook voor lagere waarden dan de grenswaarden (zonegrenzen). Met het uitkomen van de definitieve aanwijzing zullen de veiligheidszones beschikbaar zijn en zullen ze naar de betreffende gemeenten worden verstuurd om in bestemmingsplannen opgenomen te worden.

Voorts wordt verwezen naar het streekplan voor Haarlemmermeer/Schiphol (partiële herziening van het streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied) dat

op 23 april 1996 door de provincie Noord-Holland is uitgebracht. Bij dit streekplan zijn 2 kaarten toegevoegd waarop voor het vier- en vijfbanenstelsel zowel de 35 Ke, 30 Ke, 20 Ke als de individueel risico-contouren  $10^{-5}$  (in ruime en engere zin) en  $10^{-6}$  zijn weergegeven. Deze kaarten zullen - indien nodig - te zijner tijd in overeenstemming worden gebracht met de definitieve aanwijzing.

#### 4. De begrenzing van het luchtvaartterrein

De commissie adviseert in samenhang met de schaderegeling het bestaande landinrichtingsinstrumentarium van toepassing te verklaren. Het van toepassing verklaren van het landinrichtingsinstrumentarium hoort niet thuis in de Luchtvaartwet-aanwijzingen. In hoofdstuk 5.5 (Infrastructuur) van de PKB Schiphol en Omgeving, deel 3, Nota van Toelichting, heeft het Kabinet aangegeven dat het instrument aanpassingsinrichting uit de Landinrichtingswet goede mogelijkheden biedt om de uitvoering van vele maatregelen in het kader van de aanleg van de Verlengde Westrandweg en met name de realisatie van de vijfde baan te verzekeren. Bij de toepassing van dit instrument speelt de provincie een belangrijke rol. Momenteel vindt tussen de betrokken partijen nog overleg plaats over de toepassing van dit instrument. De besluitvorming daarover is nog niet afgerond.

De commissie is van mening dat de kosten voor het instandhouden van een voldoende onderlinge bereikbaarheid van de woonkernen in Haarlemmermeer-noord gedragen moet worden door de NVLS en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

**Deze kosten dienen te worden afgehandeld overeenkomstig de van toepassing zijnde wettelijke regelingen.**

Het gaat te ver om nu al aan te geven wie deze kosten zullen dragen.

Het advies van de commissie om overleg te voeren met de NVLS en gemeente Haarlemmermeer over het wel of niet aanwijzen van de RESA's (Runway End Safety Area) als luchtvaartterrein, wordt overgenomen.

Hierover zijn reeds de volgende afspraken gemaakt.

Ten aanzien van de RESA's is een tweedeling gemaakt. Met de NVLS is overeengekomen dat de eerste 300 meter aansluitend aan de baan binnen de begrenzing (aanwijzingsgrens) van het luchtvaartterrein zal komen te liggen. Op de grens van dit gebied mag dan ook - mits van een breekbare constructie - het periferiehek worden geplaatst. De lengte van 300 meter is gekozen omdat dit naar verwachting de toekomstige minimumeis van ICAO zal gaan worden. Daarnaast is de huidige layout van het veld reeds zodanig dat ook voor de koppen van de overige banen al een gebied van ca. 300 meter binnen de aanwijzingsgrens ligt.

De rest van de RESA mag buiten de aanwijzing liggen. Wel geldt voor dit gebied dat er zodanige maatregelen dienen te worden genomen dat het gebied zoveel mogelijk obstakelvrij wordt ingericht en gehouden - dit geldt ook voor negatieve obstakels als sloten en greppels - dan wel dat obstakels breekbaar worden gemaakt. Overeengekomen is dat bestaande wegen die door deze gebieden lopen, mits aangepast aan de geldende criteria, worden toegelaten. De NVLS en de gemeente Haarlemmermeer zullen nadere afspraken moeten maken over de verwijdering van huidige obstakels en de toekomstige beheersing van obstakels binnen deze RESA's.

Deze passage zal in de toelichting bij de aanwijzing worden opgenomen.

Het advies van de commissie om tijdig overleg te voeren met het Waterschap Groot-Haarlemmermeer, de PTT en het Energiebedrijf Noord-West over kabels, leidingen en waterstaatkundige infrastructuur, wordt overgenomen. De NVLS en de RWS zullen tijdig overleg voeren.



## 5. De start-/landingsbanen

Het advies om tezamen met de Minister van Landbouw in overleg te treden met de landbouworganisaties over maatregelen ten aanzien van de infrastructuur voor het agrarisch verkeer in verband met de aanleg van de vijfde baan wordt overgenomen.

De commissie is van mening dat de kosten van aanleg van nieuwe begraafplaatsen behoren te worden gedragen door de NVLS. Naar aanleiding hiervan wordt opgemerkt dat allereerst moet worden aangetoond in hoeverre de (uitbreidings)capaciteit van de huidige begraafplaatsen, ook zonder de uitbreiding van het luchtvaartterrein, al niet meer toereikend zou zijn geweest. Het antwoord op deze vraag geeft een belangrijke richting in de discussie over de vraag wie de kosten zal dragen. Het gaat te ver om dit nu al aan te geven.

## 6. De geluidszones

Naar aanleiding van de opmerking van de commissie over (mogelijkheden voor) schadevergoedingen in geval van wijziging van de methode van berekening van de geluidsbelasting wordt het volgende opgemerkt. Indien een dergelijke wijziging aan de orde zou zijn, zou dat inderdaad gevolgen kunnen hebben voor de ligging van de Ke-geluidszones. In dat geval zouden de geluidszones in de aanwijzing opnieuw moeten worden vastgesteld, hetgeen zou betekenen dat de aanwijzingsprocedure opnieuw moet worden doorlopen. Eventuele uit het nieuwe besluit voortvloeiende schadegevallen zullen in elk geval opnieuw moeten worden bekeken.

Het advies van de commissie in het kader van de evaluatie van de handhaving bijzondere aandacht te schenken aan de handhaving van punt K in de gemeente Aalsmeer wordt overgenomen. In de toelichting bij de aanwijzing is er overigens al op gewezen dat de nakoming van de afspraken over punt K met de exploitant zal worden getoetst via het jaarlijks vast te stellen gebruiksplan. De in verband hiermee vast te stellen voorschriften in verband met de handhaving van punt K zullen zeker tijdig in het handhavingsvoorschrift worden opgenomen.

## 7. De gebruiksvoorschriften

### *Het baangebruik*

Aan het advies van de commissie om de criteria voor dubbel baangebruik vast te leggen is reeds tegemoet gekomen.

De criteria die bepalen wanneer dubbel baangebruik mogelijk is, zijn gebaseerd op tijden van de piekperiodes die jaarlijks worden vastgesteld in het gebruiksplan van de exploitant. Dit zijn de enige criteria die worden toegepast.

Het advies van de commissie om in de toelichting bij de aanwijzing op te nemen dat de exploitant in geval van groot baanonderhoud in het gebruiksplan moet aantonen dat de daardoor ontstane geluidhinder wordt geminimaliseerd, wordt overgenomen.

In het gebruiksplan geeft de exploitant een prognose van het luchtverkeer en het baangebruik voor de komende 12 maanden waarmee de geluidsbelasting kan worden bepaald en getoetst aan de vastgestelde geluidzone. Ook het groot baanonderhoud dient in dit plan te worden opgenomen. Indien het groot onderhoud van een van de banen zou leiden tot een plaatselijke zone-overschrijding dan dient op basis van artikel 25f van de Luchtvaartwet een ontheffing te worden aangevraagd. Vaststelling van een gebruiksplan met een plaatselijke zone-overschrijding kan alleen plaatsvinden indien een dergelijke ontheffing is verleend. Aan een dergelijke ontheffing zullen nadere voorschriften worden verbonden met als doel te waarborgen dat de werkelijk optredende

geluidsbelasting nergens hoger is dan de op basis van de ontheffing tijdelijk toegestane extra geluidsbelasting.  
Een passage met deze strekking zal in de toelichting bij de aanwijzing opgenomen worden.

Het advies van de commissie om in artikel 14 van de aanwijzing het nachtelijk gebruik van de Aalsmeerbaan geheel uit te sluiten vanaf het moment dat zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan mogelijk is, wordt niet overgenomen.  
De in artikel 14 onder het tweede en derde lid opgenomen uitzondering zijn noodzakelijk uit vliegveiligheidsoverwegingen. Deze situaties doen zich slechts in uitzonderlijke gevallen voor, waarover gerapporteerd zal worden.

Het advies van de commissie om in de aanwijzing de omstandigheden waaronder de Buitenveldertbaan 's nachts gebruikt mag worden te preciseren, wordt in de toelichting van de aanwijzing opgenomen.  
De in artikel 14, derde lid van de aanwijzing genoemde omstandigheden waaronder geen starts of landingen meer kunnen plaatsvinden, doen zich onder meer voor indien de meteo-limieten voor alle in het preferentieel baangebruik-systeem genoemde baancombinaties, met uitzondering van de combinaties landen 27, starten 24 of landen 06, starten 09, overschreden worden voor landend of startend verkeer, alsmede onder omstandigheden zoals (onweers)buien in het aan- en uitvlieggebied.

De meteo-limieten worden conform de AIP voor de nachtregrime-periode als volgt gedefinieerd:

a) Voor waarden van horizontaal zicht  $\geq 2000$  meter en een wolkenbasis  $\geq 200$  voet:  
wrijvingscoëfficiënt  $\geq 0,5$   
maximale dwarswind 25 knopen, maximale staartwind 5 knopen

wrijvingscoëfficiënt  $< 0,5$   
maximale dwarswind 5 knopen, maximale staartwind 0 knopen

b) Voor waarden van horizontaal zicht  $< 2000$  meter en een wolkenbasis  $< 200$  voet geldt dat de hoogste waarden voor horizontaal zicht of waarden voor 'Runway Visual Range' gemeten per baan, bepalend zijn voor de te gebruiken baan.

Daarnaast gelden tevens de volgende windlimieten:  
bij droge banen  
maximale dwarswind 15 knopen, maximale staartwind 5 knopen

bij natte banen  
maximale dwarswind 5 knopen, maximale staartwind 0 knopen  
Het gestelde onder punt b geldt overigens ook gedurende de dagperiode.  
Een passage met deze strekking zal in de toelichting bij de aanwijzing worden opgenomen.

#### ***De luchtroutes***

Het advies van de commissie om in het kader van de evaluatie van de PKB en de aanwijzing te laten onderzoeken hoe de feitelijke spreiding kan worden beperkt en naar aanleiding van de resultaten eventuele kleinere tolerantiegebieden vast te stellen, wordt overgenomen.

Vanaf oktober 1996 zullen alle aangepaste SID's van Schiphol worden toegepast, waarna voor het eerst met die SID's ervaringen kunnen worden opgedaan.

Die nieuwe SID's zijn afgestemd op de mogelijkheden van FMS. De praktijk zal moeten uitwijzen of alle vliegtuigen dan, meer dan voorheen, ruim binnen de tolerantiegebieden blijven.

Pas dan kan een eventuele aanscherping van horizontale tolerantiegebieden worden overwogen.

Het gebruik van SID's is immers niet voorbehouden aan vliegtuigen die FMS gebruiken en bij de handhaving kan daar ook geen onderscheid in gemaakt worden; de tolerantiegebieden zoals vastgesteld in de aanwijzing zijn altijd van toepassing.

De methode waarmee de tolerantiegebieden bepaald zijn, zal eveneens geëvalueerd worden.

#### ***Het nachtregime***

Het advies van de commissie om nu reeds te bepalen dat het nachtregime blijvend van 23.00 tot 07.00 uur zal gelden, wordt niet overgenomen.

Tijdens de behandeling van de PKB in het parlement, is afgesproken dat een nachtregime van 23.00 tot 07.00 uur vooralsnog zal gelden gedurende drie jaar vanaf het van kracht worden van de PKB. In de berekening van de Ke-zone voor het banenstelsel S4S2 is daarmee dan ook rekening gehouden. In die periode zal nader onderzoek worden gedaan naar de gezondheidsaspecten van vluchten in de periode van 06.00 tot 07.00 uur alsmede naar de effecten op de positie als mainport, wanneer blijvend het nachtregime zal gelden tussen 23.00 tot 07.00 uur. Mede op basis van de resultaten van die onderzoeken zal worden besloten of het nachtregime blijvend zal gelden tussen 23.00 en 07.00 uur of tussen 23.00 en 06.00 uur. Het is onwenselijk nu reeds op de resultaten van dit onderzoek vooruit te lopen.

#### ***Circuit- en lesvluchten***

Het verzoek van de commissie om lesvluchten zoveel mogelijk te laten vervangen door simulatoren stemt overeen met het beleid zoals reeds gevoerd wordt door de betrokken partijen.

Het beleid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de NVLS en de luchtvaartmaatschappijen is erop gericht daadwerkelijke lesvluchten zoveel mogelijk door lesvluchten op simulatoren te vervangen. Simulatoren worden reeds veelvuldig gebruikt voor de opleiding van vliegers, met name bij de grotere vliegtuigtypen. Dit gebruik zal alleen nog maar toenemen, daar de technische mogelijkheden van deze apparatuur steeds groter worden. Zo is het nu in een aantal gevallen (bijvoorbeeld bij training t.b.v. overgang naar andere vliegtuigtypen/modellen) mogelijk, vliegers 'zero flight time' te trainen, d.w.z. dat de vlieger een opleiding krijgt zonder dat hij in het vliegtuig zelf heeft gelest.

Het verzoek van de commissie om te bevorderen dat circuitvluchten in de avonduren worden beperkt tot het strikt noodzakelijke, wordt overgenomen. Afgezien van het verbod dat in artikel 16, eerste lid van de ontwerp-aanwijzing ten aanzien van het uitvoeren van circuitvluchten tussen 22.00 en 7.00 uur is opgenomen, zal met de luchtvaartmaatschappijen in overleg worden getreden om dit type vluchten in de avonduren zoveel mogelijk terug te dringen.

Het advies van de commissie om in de aanwijzing op te nemen dat lesvluchten maximaal anderhalf uur mogen duren, wordt niet overgenomen. Doorgaans zal een lesvlucht minder dan anderhalf uur bedragen. Het verplicht opleggen van zo'n beperking kan echter juist tot een toename van de geluidshinder leiden. Het is namelijk beter om met een enkel extra circuit de training af te maken, dan later weer met een extra inspanning de training te moeten vervolgen. Zoals reeds in de aanwijzing is vermeld (artikel 16, tweede lid), zal de NVLS een regeling opstellen waarin beperkingen met betrekking tot duur en frequentie zijn opgenomen. Deze regeling zal als bijlage bij het gebruiksplan opgenomen worden.

#### ***Schiphol - vliegveld Valkenburg***

Het advies van de commissie om de dubbele geluidsbelasting veroorzaakt door vliegveld Valkenburg en Schiphol in Sassenheim en omgeving mee te nemen in de evaluatie van de aanwijzing, wordt niet overgenomen.

Wel zal nader bezien worden hoe deze problematiek inzichtelijk kan worden gemaakt. De mogelijkheid wordt overwogen om aan het Klachtenbureau van de Commissie Geluidshinder Schiphol te vragen om in het kader van de jaarlijkse klachtenrapportages na te gaan of er een specifiek klachtenpatroon met betrekking tot de geconstateerde problematiek kan worden onderkend en als dat het geval is hierover jaarlijks te rapporteren. Overigens is er geen sprake van overlappende 35 Ke-geluidszones van Schiphol en vliegveld Valkenburg.

## 8. Handhaving

Het advies van de commissie om alleen in ernstige gevallen een aanpassing van het gebruiksplan te vragen, is al onderdeel van de huidige handhavingssystematiek.

De Luchtvaartwet eist een aanpassing van het gebruiksplan in het geval het gebruik van het luchtvaarterrein gaat afwijken van het verwachte gebruik zoals omschreven in het geldend gebruiksplan. Om te voorkomen dat in strijd met de wet zou worden gehandeld als reeds bij een afwijking van 1 vliegtuig een voorstel tot wijziging van het gebruiksplan zou moeten worden ingediend is in het handhavingsvoorschrift een bepaling opgenomen waarin is geregeld wanneer een nieuw gebruiksplan door de exploitant moet worden ingediend. Dit is het geval indien de zich ontwikkelende geluidsbelasting in enige kalendermaand:

- in de eerste helft van de periode waarop het gebruiksplan betrekking heeft, de verwachte geluidsbelasting met meer dan 50% van het verschil tussen de maximaal toelaatbare geluidsbelasting en de verwachte geluidsbelasting heeft overschreden;
- in de tweede helft van de periode waarop het gebruiksplan betrekking heeft, de verwachte geluidsbelasting met meer dan 75% van het verschil tussen de maximale toelaatbare geluidsbelasting en de verwachte geluidsbelasting heeft overschreden.

In deze situaties is dus sprake van een bepaalde mate van onvoorziene toename van de geprognosticeerde geluidsbelasting die bepaalt wanneer een wijziging op het geldend gebruiksplan moet worden ingediend. Door het hanteren van dit criterium wordt voorkomen dat reeds bij een geringe afwijking van het verwachte gebruik een wijziging op het geldend gebruiksplan zou moeten worden ingediend.

Aan het verzoek van de commissie om de voorlichting aan vliegers over de milieuvoorschriften te verbeteren, wordt tegemoet gekomen.

Door middel van een brochure zullen de vliegers van op Schiphol opererende luchtvaartmaatschappijen worden geïnformeerd over het van kracht worden van de aanwijzing en over de tolerantiegebieden die zijn verbonden aan de standaard vertrekroutes (SID : **Standard Instrument Departure**) en de speciale standaard vertrekroutes (**Special SID**) horen. In deze brochure zal tevens een toelichting worden gegeven voor de aanleiding voor de instelling van deze vertrekroutes en daarbij behorende tolerantiegebieden (ontzien geluidgevoelige gebieden).

Bovendien is het voornemen dat luchtvaartmaatschappijen waarvan de vliegtuigen frequent tegen de grens van een tolerantiegebied aan vliegen en de luchtvaartmaatschappijen waarvan de vliegtuigen de (speciale) standaard vertrekroutes nauwkeurig vliegen regelmatig hierover te informeren.

Voorts wordt in de brochure onder meer aandacht geschonken aan het hoe en waarom van het geluidpreferentieel baangebruik en in dat kader de noodzaak om 's nachts hogere dwarswindlimieten te hanteren dan overdag, alsmede aan de gedurende de nachtregrime-periode gehanteerde naderingsprocedures, waarbij de nadering op 3000 ft (in plaats van 2000 ft overdag) wordt ingezet.

## 9. Monitoring

Het advies van de commissie om de resultaten van de controle-metingen van de luchtkwaliteit elk kwartaal te publiceren, wordt niet overgenomen.

De Provincie Noord-Holland bereidt samen met het rijk, de gemeente Haarlemmermeer en met de onderzoekinstanties (RIVM, TNO, GG/GD) het systeem van luchtmetingen op en rond Schiphol voor. Het is de bedoeling is om jaarlijks gezamenlijk een rapportage van de resultaten uit te brengen.

Het advies van de Commissie om informatie over de berekeningswijze van de geluidsbelasting openbaar en voor omwonenden toegankelijk te maken en de

daarbij gemaakte keuzes te motiveren, wordt overgenomen.

Een aanpassing van de berekeningsvoorschriften voor zowel de Ke als de LAeq-contouren is in voorbereiding. Bij die voorschriften behoren uitvoerige toelichtingen, die onder andere motivaties van de in de rekenmodellen gemaakte keuzen bevatten. De berekeningsvoorschriften en bijbehorende toelichtingen zijn openbaar.

Het advies van de commissie om te zijner tijd het aantal geluidmeetpunten van NOMOS aan te passen aan de situatie met de vijfde baan, wordt overgenomen. Geluidmeetposten zijn geïnstalleerd op representatieve lokaties in woongebieden, waar sprake is van significante geluidsbelasting en verhoogde hinderbeleving. Wijziging van deze situatie, zoals bij de ingebruikname van de vijfde baan, zal derhalve aanleiding zijn tot aanpassing van het geluidmeetpostennet.

## 10. Evaluatie

Het advies van de commissie om de effecten van vliegtuiggeluid op recreatiegebieden mee te nemen in het evaluatieprogramma, wordt overgenomen.

In het UMER-5P is voor het meten van effecten van vliegtuiggeluid op recreatiegebieden gebruik gemaakt van een Time Above-contour die inzicht geeft in de tijdsduur (aantal minuten per etmaal) dat vliegtuiglawaai het geluidsniveau van 50 dB(A) in deze gebieden overschrijdt c.q. hinderlijk kan zijn. Deze contouren zullen bij de evaluatieberekeningen worden meegenomen.

## 11. Recreatiegebieden

De commissie adviseert in overleg met de Minister van Landbouw opnieuw te bezien:

- op welke wijze de ondernemers in de recreatiegebieden schadeloos kunnen worden gesteld;
- op welke wijze het verlies aan recreatieve waarde kan worden hersteld.

In dit verband wordt erop gewezen dat het de betreffende ondernemers vrij staat (aanvullende) schadevergoeding te claimen.

## 12. Geluidisolatie

De commissie merkt op dat de zienswijzen betreffende begrenzing en tijdplanning van de woningisolatie zullen worden doorgestuurd naar het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De betreffende brieven zullen vervolgens op de normale wijze worden behandeld.

## 13. Veiligheid van vliegtuigen

Aan het advies van de commissie om via internationale samenwerking de verdere verbetering van veiligheidscontroles te bevorderen, is reeds uitwerking gegeven.

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft hierover een brief aan de Voorzitter van de Tweede Kamer gezonden (DGR/LD/VI/L95.008406, d.d. 10 november 1995). De bijlage behorende bij deze brief vermeldt dat er in internationaal kader programma's ontwikkeld zijn waarbij de totale wijze van opereren van luchtvaartmaatschappijen centraal staat. Hierbij wordt gestreefd naar het verbeteren van het toezicht door en op ondersteuning van de luchtvaartautoriteiten van de landen die moeite hebben te voldoen aan de ICAO-regelgeving. Nederland speelt in deze programma's een actieve rol. Voorts wordt nationaal beleid ontwikkeld en uitgevoerd, passend bij de initiatieven die door Nederland terzake zijn genomen.



**Aanwijzingen ex artikel 26  
Luchtvaartwet jo. artikel 37  
Wet op de Ruimtelijke  
Ordening**





# Besluit

Aanwijzingen ex artikel 26 Luchtvaartwet jo. artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening inzake de geluidszones rond het luchtvaartterrein Schiphol behorende bij het aanwijzingsbesluit voor Schiphol ex artikel 27 jo. artikel 24 Luchtvaartwet

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat;

Gelet op artikel VII van de Wet van 7 juni 1978, Stb. 354, houdende wijziging van de Luchtvaartwet met betrekking tot de aanwijzing van luchtvaartterreinen, op artikel 26, eerste lid, van de Luchtvaartwet jo. artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening;

Gelet op het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen;

Gehoord de Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie (advies d.d. 24 april 1995);

Besluit

de raden van de gemeenten Aalsmeer, Akersloot, Alkemade, Amstelveen, Amsterdam, Beverwijk, Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlemmermeer, Heemskerk, Jacobswoude, Lisse, Ouder-Amstel, Sassenheim, Uitgeest, Uithoorn, Velsen, Warmond en Zaanstad de volgende aanwijzingen te geven:



### **Artikel 1**

In dit besluit wordt verstaan onder:

- de Minister: de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;
- de Wet: de Wet op de Ruimtelijke Ordening;
- LVW: de Luchtvaartwet;
- BGGL: het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen.

### **Aanwijzingen met betrekking tot bestemmingsplannen**

#### **Artikel 2**

1. De gemeenteraden zijn overeenkomstig het hieromtrent bepaalde in artikel 37, zevende lid van de Wet verplicht binnen een jaar na dagtekening van dit besluit bestemmingsplannen vast te stellen of te herzien voor de gronden, gelegen binnen de op de kaarten E1, E2, E3 en E4 weergegeven geluidszones, zoals opgenomen in bijlage E (eveneens behorende bij het aanwijzingsbesluit ex artikel 27 jo. artikel 24 LVW):  
E1: de definitieve Ke-geluidszone;  
E3: de tijdelijke Ke-geluidszone;  
E4: de tijdelijke LAeq-nachtzone;  
E2: de definitieve LAeq-nachtzone.
2. Overeenkomstig het bepaalde in artikel 38, eerste lid, van de Wet besluit de gemeenteraad zo spoedig mogelijk, doch in ieder geval binnen zes weken na het ontstaan van eerdergenoemde verplichting, omtrent medewerking aan de opgedragen vaststelling of herziening van de bestemmingsplannen. Indien tegen dit besluit of het bijbehorende besluit ex artikel 27 jo. artikel 24 LVW van de Minister van Verkeer en Waterstaat binnen de termijn voor het indienen van een bezwaarschrift bij de Voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State een verzoek om schorsing en voorlopige voorziening is gedaan, vangt vorengenoemde verplichting tot vaststelling of herziening van bestemmingsplannen in elk geval niet aan voordat op dat verzoek is beslist.
3. Bij de vaststelling of herziening van de bestemmingsplannen dienen de geluidsbelastinglijnen (contouren), die blijkens de in de bijlage E opgenomen kaarten de plangebieden doorlopen, op de bestemmingsplankaarten te worden aangegeven en dient de inhoud van dit besluit in acht te worden genomen bij het vaststellen van de bestemmingsregelingen.

#### **Artikel 3**

1. Ten aanzien van gronden die volgens de plankaart op basis van de in artikel 2 genoemde kaarten E1 en E3 een geluidsbelasting ondervinden van:
  - a. meer dan 65 Ke, mogen geen bestemmingsregelingen worden opgenomen, die woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of woonwagenstandplaatsen toelaten;
  - b. meer dan 55, doch niet meer dan 65 Ke, mogen geen bestemmingsregelingen worden opgenomen, die woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of woonwagenstandplaatsen toelaten, behoudens die gevallen waarvoor de Minister een hogere waarde voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting heeft vastgesteld als bedoeld in artikel 5, tweede lid respectievelijk artikel 7, eerste lid van het BGGL;
  - c. meer dan 45, doch niet meer dan 55 Ke, mogen geen bestemmingsregelingen worden opgenomen, die woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of woonwagenstandplaatsen toelaten, behoudens die gevallen waarvoor de Minister een waarde heeft vastgesteld als bedoeld in artikel 4, tweede lid of artikel 7, eerste lid, van het BGGL, onverminderd het bepaalde in artikel 5, eerste lid van dat besluit;
  - d. meer dan 35, doch niet meer dan 45 Ke, mogen geen bestemmingsregelingen worden opgenomen, die woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of woonwagenstandplaatsen toelaten, behoudens in die gevallen waarin de Minister een waarde heeft vastgesteld als bedoeld in artikel 3, tweede of derde lid, artikel 4, tweede lid, artikel 6, tweede lid, of artikel 7, eerste lid van het BGGL, onverminderd het bepaalde in artikel 4, eerste lid, artikel 5, eerste lid en artikel 7, tweede lid van dat besluit.

2. Ten aanzien van gronden die zowel voorkomen op de plankaart op basis van de kaart E2 als op de plankaart op basis van de kaart E3 wordt voor de toepassing van het eerste lid uitgegaan van de hoogste geluidsbelastingswaarde.
3. Het in het eerste en tweede lid bepaalde met betrekking tot kaart E3 is van toepassing tot het tijdstip dat baan 18/36 (vijfde baan) volledig in gebruik is genomen.

#### **Artikel 4**

1. Bestemmingsregelingen die woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen toelaten, kunnen worden gehandhaafd, indien de Minister ten aanzien van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen gelegen op gronden als bedoeld in artikel 3, onder b, een hogere waarde dan de maximaal toelaatbare geluidsbelasting heeft vastgesteld als bedoeld in artikel 5, tweede lid, of artikel 7, eerste lid, van het BGGL.
2. Bestaande bestemmingsregelingen, die woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen toelaten, worden zodanig herzien dat deze niet meer zijn toegelaten en waar mogelijk worden zodanige andere bestemmingsregelingen opgenomen dat de bestaande gebouwen geheel of grotendeels kunnen worden gehandhaafd, indien de Minister ten aanzien van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen gelegen op gronden als bedoeld in artikel 3, onder b, geen hogere waarde voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting heeft vastgesteld.

#### **Aanwijzingen met betrekking tot de wijze waarop aan de bestemmingsplannen uitvoering dient te worden gegeven**

#### **Artikel 5**

1. Beëindiging van het gebruik of de bewoning van gebouwen als bedoeld in artikel 3, eerste lid, onder a en b, kan niet worden gevergd van degene, die op het tijdstip van het van kracht worden van het besluit, als bedoeld in artikel 24, eerste lid, van de LVW, gebruiker of bewoner was.
2. Een besluit tot onteigening van gebouwen ten aanzien waarvan de in het eerste lid bedoelde bepaling van toepassing is, wordt niet genomen dan nadat de bewoning of het gebruik is gestaakt door degenen die op het in dat artikel-onderdeel bedoelde tijdstip bewoner of gebruiker zijn.
3. Voor woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen die wegvallen of zijn weggevallen door calamiteit, amovering - anders dan ter uitvoering van de bestemmingsregelingen, bedoeld in de artikelen 3 en 4 - of verval, kan met inachtneming van de artikelen 8a en 8b van het BGGL vervangende nieuwbouw in de plaats worden gesteld.

#### **Aanwijzingen omtrent de wijze en het tijdstip waarop geldelijke steun uit 's Rijks kas wordt verleend**

#### **Artikel 6**

1. Indien om uitvoering te kunnen geven aan het bepaalde in artikel 4, tweede lid, woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen door de gemeente op een andere wijze dan door onteigening worden verworven dient de Minister van Verkeer en Waterstaat vooraf in te stemmen met de benoeming van een taxateur of, indien hij dat wenselijk oordeelt, een voor hem optredende taxateur te benoemen, die zonedig samen met de door of vanwege de eigenaar aan te wijzen taxateur een derde taxateur benoemt. De met de verwerving gemoeide kosten worden aan de gemeente vergoed tot het bedrag waarmee de Minister van Verkeer en Waterstaat vooraf heeft ingestemd.
2. In het geval dat verwerving van gronden door middel van onteigening plaatsvindt, worden de daarmee voor de gemeente gemoeide kosten, waaronder begrepen de kosten verbonden aan het toekennen van een onteigeningsvergoeding en de procedurele kosten, door de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de gemeente volledig vergoed op een wijze die nader zal worden bekend gemaakt.

3. Indien na verwerving van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen amovering daarvan plaatsvindt teneinde de in artikel 4, tweede lid, bedoelde bestemming te realiseren worden de met amovering gemoeide kosten door de Minister van Verkeer en Waterstaat op een nader vast te stellen wijze vergoed.

#### **Artikel 7**

Indien, om uitvoering te kunnen geven aan het bepaalde in artikel 4, tweede lid, een vervangende niet geluidsgevoelige bestemming wordt gerealiseerd die het mogelijk maakt dat een gebouw geheel of grotendeels wordt gehandhaafd, kan in de daarmee gemoeide kosten door de Minister van Verkeer en Waterstaat een bijdrage worden verstrekt, met dien verstande dat de som van die bijdrage en de in het vorige artikel bedoelde vergoeding niet meer zal bedragen dan de kosten die gemoeid zijn met eventuele verwerving en daaropvolgende amovering.

#### **Artikel 8**

De kosten die zijn gemoeid met het tot stand brengen van een bestemmingsplan(-herziening) als bedoeld in artikel 2 komen ten laste van de gemeente.

#### **Artikel 9**

1. Op een nader aan te geven wijze vergoedt de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de gemeente de koopsommen van grondverwerving alsmede de kosten van bouwrijp maken, welke ter verwezenlijking van bestaande bestemmingen zijn betaald voor 16 april 1991 (ondertekening PASO) voor zover deze bedragen vergeefs blijken te zijn uitgegeven, alsmede de waardevermindering die de eigendommen en zakelijke rechten van de gemeente ondergaan, doordat bestaande bestemmingen als gevolg van deze aanwijzingen dienen te worden herzien.
2. Op het bedrag der koopsommen, respectievelijk kosten, wordt in mindering gebracht de waarde van de eigendommen welke de gemeente met deze koopsommen, respectievelijk kosten heeft verworven.
3. Onder bestaande bestemmingen worden verstaan bestemmingen, vastgelegd in een voor 16 april 1991 onherroepelijk goedgekeurd (onderdeel van een) bestemmingsplan, ongeacht of op dat tijdstip de in artikel 11 van de Wet bedoelde uitwerking reeds heeft plaatsgevonden, alsmede bestemmingen vastgelegd in een op dat tijdstip nog niet onherroepelijk goedgekeurd (onderdeel van een) bestemmingsplan voor zover Gedeputeerde Staten het bestemmingsplan op dat tijdstip hebben goedgekeurd en daartegen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State geen beroepschriften met betrekking tot bezwaren verband houdend met geluidsoverlast aanhangig zijn. Tevens worden daaronder verstaan bestemmingen voor realisering waarvan met toepassing van artikel 19 van de Wet, of artikel 50, zesde lid, van de Woningwet vrijstelling van de voorschriften van geldende bestemmingsplannen, respectievelijk vergunning, is verleend.

#### **Artikel 10**

Met inachtneming van de beperkingen die zijn aangegeven in het eerste en derde lid van artikel 9 vergoedt de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de gemeente de kosten van de vergoedingen bedoeld in artikel 49 van de Wet, mits de toekenning daarvan is geschied met instemming van de Minister van Verkeer en Waterstaat of bij een beslissing op een krachtens artikel 49 van de Wet ingesteld beroep.

***Artikel 11***

Een exemplaar van dit besluit wordt gezonden aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van Defensie en de leden van de commissies bedoeld in de artikelen 21 en 28 LVW.

's-Gravenhage, 23 oktober 1996  
De Minister van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
w.g. Margaretha de Boer

# **Bijlagen bij de aanwijzingen:**

Kaarten E1, E2, E3 en E4 zoals opgenomen in bijlage E behorende bij het  
aanwijzingsbesluit ex artikel 27 jo. artikel 24 LVW





# **Toelichting Algemeen**



# 1. Algemeen

## *Inleiding*

Het luchtvaartterrein Schiphol is door de Minister van Verkeer en Waterstaat op grond van artikel 24 van de Luchtvaartwet (LVW) aangewezen bij beschikking van 17 augustus 1962 (Stcrt 62, 169), zoals gewijzigd door besluit d.d. 17 september 1965 (Stcrt 65, 199). Gelijkzeitig met de onderhavige aanwijzing vindt een wijziging van bovengenoemd besluit ex artikel 27 jo. artikel 24 LVW plaats. Deze wijziging is gebaseerd op de PKB Schiphol en Omgeving (goedgekeurd d.d. 29 november 1995). Voor wat betreft Schiphol is de PKB een partiële herziening van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) waar het gaat om de omvang van het luchtvaartterrein, het banenstelsel van de luchthaven en de geluidszonering.

Ten aanzien van de geluidszonering is bij dit wijzigingsbesluit een viertal geluidszones rond Schiphol vastgesteld.

Deze onderhavige (wettelijk verplichte) aanwijzing ex artikel 26 LVW jo. artikel 37 Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) betreft de geluidszonering van de luchthaven Schiphol en omvat zowel de situatie met het vierbanenstelsel (S4S2) als de situatie met het vijfbanenstelsel (S5P).

Voor de toelichting op en motivering van het wijzigingsbesluit en vaststelling van de geluidszones op grond van de Luchtvaartwet wordt verwezen naar de toelichting bij de gelijkzeitig met het onderhavige besluit door de Minister van Verkeer en Waterstaat vastgestelde aanwijzing ex artikel 27 jo. artikel 24 LVW. In het navolgende wordt een toelichting gegeven op het aanwijzingsbesluit ex artikel 26 LVW jo. artikel 37 WRO.

## *Geluidszones*

Deze aanwijzing omvat de volgende geluidszones, zoals weergegeven in de in bijlage E (eveneens behorende bij het aanwijzingsbesluit ex artikel 27 jo. artikel 24 LVW) opgenomen kaarten:

- KAART E1: de geluidszone (op basis van **Kosteneenheden**) behorend bij het vijfbanenstelsel (S5P) met 10.000 woningen binnen de 35 Ke-zone, op basis van het woningbestand 1990;
- KAART E3: de tijdelijke geluidszone (op basis van **Kosteneenheden**) behorend bij het vierbanenstelsel met verlengde Kaagbaan en zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan (S4S2), met 15.100 woningen binnen de 35 Ke-zone, op basis van het woningbestand 1990;
- KAART E4: de tijdelijke geluidszone voor structureel uitgevoerd nachtelijk vliegverkeer met een grenswaarde van LAeq 26 dB(A), behorend bij het vierbanenstelsel met verlengde Kaagbaan en zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan (S4S2);
- KAART E2: de geluidszone voor structureel uitgevoerd nachtelijk vliegverkeer met een grenswaarde van LAeq 26 dB(A), behorend bij het vijfbanenstelsel (S5P).

In het kader van dit besluit geeft de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W), specifieke aanwijzingen aan de gemeenten omtrent de inhoud en de uitvoering van bestemmingsplannen voor:

- a. de **gronden** gelegen binnen de geluidszone, behorende bij het vijfbanenstelsel S5P en **waarbinnen** 10.000 woningen **zijn gelegen** (op basis van het woningbestand 1990) (kaart E1) en

b. de gronden gelegen binnen de tijdelijke geluidszone, behorende bij het vierbanenstelsel S4S2 en waarbinnen 15.100 woningen (op basis van het woningbestand 1990) zijn gelegen (kaart E3).

## 2. Wettelijk kader

### *Geluidszonering*

De geluidszonering rond luchtvaartterreinen wordt geregeld in hoofdstuk IV van de Luchtvaartwet (Stb. 1996, 26).

Bij de vaststelling van de geluidszone (zie de aanwijzing ex artikel 27 jo. artikel 24 LVW) dienen volgens artikel 26, eerste lid, LVW door de Minister van VROM in overeenstemming met de Minister van V&W aanwijzingen te worden gegeven als bedoeld in artikel 37 van de WRO.

Deze richten zich op de inhoud van bestemmingsplannen voor de binnen de geluidszones gelegen gronden, waarbij het uitgangspunt is dat behoudens ontheffing geen woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen mogen worden gebouwd binnen de geluidszone. Tevens wordt daarbij aangegeven op welke wijze aan de aan de aanwijzingen aangepaste bestemmingsplannen uitvoering zal moeten worden gegeven. Daarbij kan gedacht worden aan beëindiging van het gebruik of de bewoning van bestaande bebouwing, danwel in voorkomend geval de afbraak daarvan, bijvoorbeeld indien gelegen binnen een 65 Ke-contour of ingeval van artikel 4, tweede lid, van het BGGL gelegen binnen de 55 Ke-contour. Bovendien kan daarbij worden aangegeven op welke wijze en wanneer geldelijke steun uit 's Rijks kas kan worden verleend.

In de onderhavige aanwijzing is voor het vierbanenstelsel S4S2 een tijdelijke zone (met volledig planologisch en isolatie-regime) als bedoeld in artikel 25c LVW opgenomen. Van de mogelijkheid op grond van artikel 26, derde lid, LVW om geen aanwijzing te geven voor de tijdelijke zones is geen gebruik gemaakt.

### *Grenswaarden geluidsbelasting*

In artikel 25 LVW is bepaald dat bij algemene maatregel van bestuur grenswaarden voor de maximaal toegelaten geluidsbelasting worden vastgesteld. Daaraan is uitvoering gegeven door het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen (BGGL). De onderhavige aanwijzingen zijn in overeenstemming met de **bepalingen van het BGGL**.

**Momenteel is er een wijzigingsprocedure voor het BGGL in gang gezet.** Voor de gevolgen hiervan wordt verwezen naar de bijlage bij deze toelichting.

### *Geluidwerende voorzieningen*

Artikel 26b LVW schrijft voor, dat de Minister van V&W, respectievelijk de Minister van Defensie, in overeenstemming met de Minister van VROM voor wat betreft de grote luchtvaart een regeling inzake geluidwerende voorzieningen vaststelt (**Regeling geluidwerende voorzieningen**).

Voor **zover binnen de Ke-geluidszone gelegen geluidsgevoelige gebouwen niet worden afgebroken of het gebruik of de bewoning niet behoeft te worden beëindigd, worden in het algemeen vanaf 40 Ke aan die gebouwen geluidwerende voorzieningen aangebracht.**

Krachtens het gestelde in artikel 26d LVW zullen de uitgaven die met deze maatregelen zijn gemoeid in principe (**althans voor wat betreft de burgerluchtvaartuigen**) worden bestreden uit inkomsten uit heffingen op de gebruikers van die luchtvaartuigen.

### *Voortzettingenrechten*

Tevens is van belang het bepaalde in artikel 26a LVW, waarin het recht is vastgelegd dat beëindiging van het gebruik of de bewoning niet kan worden

gevergd van degene die op het tijdstip van het van kracht worden van de beschikking, als bedoeld in artikel 27, eerste lid, jo. artikel 24, eerste lid, LVW gebruiker of bewoner is. Wie tot deze personen worden gerekend is in deze aanwijzingen nader omschreven. Zie voor een en ander de toelichting op artikel 5 van deze aanwijzingen.

#### *Bestemmingsregelingen*

In de onderhavige aanwijzingen is aan de term 'bestemmingsregelingen' de voorkeur gegeven boven de term 'bestemming'. Aldus wordt aangesloten bij de strekking van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (BRO) 1985. In dat besluit is artikel 12 sterk gewijzigd ten opzichte van het voormalige artikel 10 van het BRO, onder meer door introductie van een nieuw planelement.

Dit betreft de beschrijving in hoofdlijnen van de wijze waarop met het plan het per bestemming aangegeven doel of de doeleinden worden nagestreefd. Min of meer concreet ingevulde, zij het kwalitatieve, doch wel als toetssteen te hanteren elementen uit de bij het plan behorende toelichting, die voor een goede realisatie van het in het plan vervatte ruimtelijk beleid van groot belang zijn, kunnen langs de weg van de beschrijving in hoofdlijnen onderdeel van het plan worden en als zodanig bindend zijn (zie ook de toelichting op artikel 12 BRO).

Met de term 'bestemmingsregeling' wordt het gehele planologische 'plaatje', dat wil zeggen plankaart, bestemming, voorschriften, in het bestemmingsplan opgenomen vrijstellingsmogelijkheden en, eventueel, beschrijving in hoofdlijnen bedoeld.

Bestemmingen en de voorschriften omtrent het gebruik van de in het plan begrepen grond en de zich daarop bevindende opstallen zijn doorgaans uiterst gedetailleerd. Met het BRO 1985, en met name artikel 12, is een ontwikkeling ingezet die het mogelijk maakt om een bestemmingsplan globaler en flexibeler op te stellen. Als voorbeeld kan worden genoemd een mengbestemming voor wonen en werken. Met de beschrijving in hoofdlijnen kan worden aangegeven hoe de verschillende binnen die bestemming toegestane doeleinden zich tot elkaar verhouden en hoe de gemeente die doeleinden denkt na te streven. Dit betekent dat voor een eenvoudiger regeling kan worden gekozen en dat niet hoeft te worden geopteerd voor een uitgebreide doeleindenomschrijving met een zeer genuanceerd en vaak gedetailleerd voorschriftenregime. Door de introductie van het begrip bestemmingsregeling wordt in feite aangegeven dat de gemeenten meer mogelijkheden hebben om de onderhavige aanwijzingen in de bestemmingsplannen te verwerken.

#### *Vorbereidingsprocedure*

De totstandkoming van het aanwijzingsbesluit ex artikel 27 jo. artikel 24 LVW en het bijbehorende onderhavige besluit is uitvoerig uiteengezet in de toelichting bij het eerstgenoemde besluit. Hiernaar zij verwezen.

## 3. Zones

### **Geluidszones**

In de aanwijzing ex artikel 27 jo. artikel 24 LVW wordt voorzien in de zonering van het vier- en vijfbanenstelsel (zie paragraaf 1).

**Uitgangspunt van het zoneringsbeleid is dat duidelijkheid voor de omgeving van Schiphol en voor de luchthaven zelf over de gehele planperiode van de PKB Schiphol en Omgeving (tot in 2015) geboden wordt. De geluidszones gelden overigens ook voor de periode daarna.**

**Voor het vijfbanenstelsel is een 35 Ke-zone vastgesteld waarbinnen 10.000 woningen zijn gelegen (uitgaande van het woningbestand 1990).**

Daarnaast is in de aanwijzingen voorzien in de zonering van het vierbanenstelsel S4S2. Daarop is een regime voor tijdelijke zones van toepassing, overeenkomstig de artikelen 25c en 26, derde lid, LVW.

Artikel 26, derde lid, LVW omvat een facultatieve bevoegdheid om ook voor **tijdelijke zones aanwijzingen als bedoeld in artikel 37 WRO te geven. In het kader van deze aanwijzing is er voor gekozen om de planologische beperkingen, zoals genoemd in de artikelen 3 en 4 van deze aanwijzingen en zoals deze gelden voor de definitieve zones, ook van toepassing te verklaren op de tijdelijke zone, behorend bij het vierbanenstelsel S4S2. Deze beperkingen gelden voor die onder de tijdelijke zone vallende gronden die gelegen zijn buiten de definitieve zone behorende bij het vijfbanenstelsel S5P en slechts voor de duur van die tijdelijke zone, dus voor een periode van 8 jaar, te rekenen vanaf het tijdstip waarop de terinzagelegging, bedoeld in artikel 24b, derde lid, van de LVW heeft plaatsgevonden. Bij (tijdelijke) overlapping geldt het zwaarste regime. Deze regeling is opgenomen om de met de vaststelling van de geluidszones beoogde doelstelling, zoals in de PKB Schiphol en Omgeving is verwoord, te ondersteunen (met name de beperking van het aantal woningen dat een geluidbelasting van meer dan 35 Ke ondervindt (op basis van het woningbestand 1990)).**

De achterliggende gedachte is dat als voor de gronden gelegen in de tijdelijke 35 Ke-zone, maar buiten de 35 Ke-contour van de definitieve zone vallend, geen planologisch regime van toepassing wordt verklaard, het mogelijk is dat er alsnog in die gebieden woningen worden gebouwd (als voldaan wordt aan de isolatievereisten die op grond van het Bouwbesluit in die tijdelijke zone gelden), waardoor het aantal ernstig geluidgehinderden alsnog zou toenemen.

Voor alle Ke-geluidszones geldt dus een planologisch beleid dat door de gemeenten binnen een jaar na de aanwijzing in de bestemmingsplannen moet worden opgenomen, tenzij er schorsing en voorlopige voorzieningen worden gevraagd ten aanzien van de aanwijzingen. In dat geval gaat de termijn van een jaar pas lopen als op het verzoek om schorsing en voorlopige voorzieningen afwijzend is beslist.

In artikel 25, tweede lid, LVW is bepaald dat de vaststelling van de Bkl-zone op basis van het Besluit geluidbelasting kleine luchtvaart achterwege kan blijven, indien deze zone geheel valt binnen de Ke-zone. Uit kaart plus invoergegevens in bijlage H van het bijbehorende besluit ex artikel 27 jo. artikel 24 LVW blijkt dat dat het geval is.

### *L<sub>Aeq</sub>-nachtzones*

Voor gronden uitsluitend gelegen binnen de L<sub>Aeq</sub>-geluidszones (dus buiten de 35 Ke-geluidszone) worden in het onderhavige besluit geen aanwijzingen gegeven. Wel is in artikel 2 van de aanwijzing vastgelegd dat ook de L<sub>Aeq</sub>-contouren op de bestemmingsplankaarten moeten worden opgenomen, overigens zonder dat daaraan planologische beperkingen/maatregelen worden verbonden. Deze zone heeft voor de onderhavige aanwijzing uitsluitend betekenis voor de te treffen isolatie-maatregelen.

Nieuwbouw van woningen binnen de L<sub>Aeq</sub>-geluidszones (voor zover niet tevens binnen de 35 Ke-geluidszone) is toegestaan mits de slaapkamers voldoende worden geïsoleerd.

### *Relatie met vrijwaringszone en externe veiligheidszones uit de PKB Schiphol en Omgeving*

Naast de geluidszones die via de onderhavige aanwijzing als vervolgbesluitvorming op grond van de LVW verder zijn geïmplementeerd en geëffectueerd, kent de PKB de zogenoemde vrijwaringszone en de externe veiligheidszones. Het beleid binnen de vrijwaringszone (een zone ruimer dan de definitieve zone, waarin een vrijwaringsbeleid ten aanzien van bebouwing wordt gevoerd op basis van geluidhinder, externe veiligheid en gewenste ruimtelijke kwaliteit van woon- en leefmilieu) is er op gericht dat binnen die zone in beginsel geen nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd voor zover niet reeds vastgelegd in vigerende bestemmingsplannen. Gemeenten en provincies wordt verzocht selectief te zijn ten aanzien van het vestigen van nieuwe kantoren en bedrijven in deze vrijwaringszone. Vestiging van nieuwe risicobronnen of uitbreiding van bestaande risicobronnen is niet toegestaan in de nabijheid van woonbebouwing. Provincies en gemeenten wordt gevraagd dit beleid op te nemen in de ruimtelijke plannen.

Het vrijwaringsbeleid krijgt dus handen en voeten via het instrumentarium van de WRO: streekplannen en bestemmingsplannen moeten ongewenste bestemmingen uitsluiten en eventuele gewenste bestemmingen toestaan.

Aan de uiteinden van de banen worden externe veiligheidszones ingesteld. Deze zijn onderverdeeld in veiligheidszones in ruime en in engere zin. In de veiligheidszone in engere zin geldt een strenger regime dan voor de zone in ruime zin: een bouwverbod, bestaande woningen worden aan hun bestemming onttrokken, bestaande bedrijven kunnen worden gehandhaafd mits sprake is van een gering aantal arbeidsplaatsen per ha. Iedere vijf jaar zal worden bezien of de zone in engere zin nog adequaat is dan wel moet worden herzien. In de zone in ruime zin geldt eveneens een bouwverbod, bestaande woningen en bedrijven kunnen blijven bestaan. Geen nieuwe risicobronnen mogen in deze zone worden gevestigd dan wel uitgebreid. Ook het beleid inzake externe veiligheid wordt geëffectueerd via het WRO-instrumentarium. Voor zowel de vrijwaringszone als de externe veiligheidszones geldt de PKB als referentiekader. In de PKB zijn de zones indicatief op kaarten aangegeven. De in de bestemmingsplannen op te nemen zones mogen en kunnen dus enigszins afwijken van de in de PKB opgenomen zones. Aan de gemeenten zal tijdig duidelijkheid worden verschaft over de in de bestemmingsplannen op te nemen zones.

Van gemeenten wordt verwacht dat zij bovengenoemd vrijwarings- en externe veiligheidsbeleid bij de verplichte aanpassing van de bestemmingsplannen op grond van de onderhavige aanwijzing zullen meenemen in het kader van de doorwerking van de PKB-uitspraken.

### *Samenloop*

Binnen de 35 Ke-zone rond de luchthaven kan er sprake zijn van een samenloop van Ke-regimes, zoals in de onderhavige aanwijzing neergelegd en het externe veiligheidsbeleid binnen de externe veiligheidszones.

De samenloop speelt met name bij het onttrekken van woningen aan de woonbestemming. Een deel van de woningen, dat een geluidsbelasting van meer dan 65 Ke ondervindt en om die reden moet worden geamoveerd, moet tevens aan de woonbestemming worden onttrokken om redenen van externe veiligheid (indien gelegen binnen de veiligheidszone in engere zin,  $5 \times 10^{-6}$  IR).

De sanering op basis van de onderhavige aanwijzingen (te hoge geluids-



belasting) omvat in sommige gevallen dus tevens de sanering vanwege externe veiligheid. Voor het geval er woningen zijn gelegen binnen de bovengenoemde (gestileerde) veiligheidszone maar niet binnen de 65 Ke-contour, zal onttrekking aan de woonbestemming of amovering om reden van externe veiligheid plaatsvinden.

Indien niet op basis van minnelijke aankoop tot overeenstemming kan worden gekomen zal hiervoor het instrumentarium van de WRO worden ingezet. Hierbij moet dan gedacht worden aan het wegbestemmen van die betreffende woningen op de (nieuwe cq herziene) bestemmingsplankaarten en vervolgens zonodig onteigening. Van de gemeente wordt verwacht dat deze de detaillering van de veiligheidszones op perceelsniveau op de bestemmingsplankaart zal meenemen bij de verplichte aanpassing van de bestemmingsplannen vanwege de onderhavige aanwijzing. In de Nota van toelichting bij de PKB Schiphol en Omgeving wordt op deze materie uitgebreid ingegaan.



## 4 Isolatie

### **Eisen**

In het Bouwbesluit is vastgelegd aan welke isolatie-eisen moet worden voldaan, gelet op de geluidsbelasting in Ke of gelet op de bij of krachtens de LVW bepaalde andere eisen aan de geluidswering van de gevel. Een bouwvergunning voor een nieuwe woning of ander geluidsgevoelig gebouw dan wel uitbreiding of vergroting van een bestaande woning of ander geluidsgevoelig gebouw, welke na ontheffing binnen de 35 Ke-zone mag worden gebouwd, mag alleen verleend worden, indien voldaan wordt aan de isolatie-vereisten ex artikel 22 van het Bouwbesluit.

### **Kosten en financiering**

Met betrekking tot de kosten van isolatie voor woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen, zowel binnen de LAeq- als de Ke-geluidszones, geldt het volgende.

De kosten voor geluidsisolatie van nieuwe woningen komen voor rekening van de opdrachtgever, die deze kosten kan doorberekenen in de huur- of koopprijs van de woning.

Dit geldt eveneens voor woningen die kunnen worden aangemerkt als vervangende nieuwbouw in de zin van het BGGL.

De kosten voor isolatie van bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen op grond van de Regeling geluidwerende voorzieningen komen nagenoeg geheel ten laste van de luchtvaartmaatschappijen via een voorfinanciering door het rijk.

De bescherming tegen geluidhinder van woonwagens zal in verband met het ontbreken van mogelijkheden om geluidwerende voorzieningen aan woonwagens te treffen moeten worden gevonden in de lokatiekeuze. De hoogst toelaatbare geluidsbelasting voor bestaande woonwagenstandplaatsen is 40 Ke. Het verdient aanbeveling nieuwe standplaatsen voor woonwagens niet te bestemmen binnen de onderscheiden Ke- en LAeq-contouren, aangezien het niet mogelijk is om adequate geluidwerende voorzieningen aan woonwagens aan te brengen.

### **Isolatieprogramma**

Binnen de 40 Ke-contouren behorende bij de 35 Ke-geluidszones worden alle geluidsgevoelige ruimten van bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen geïsoleerd. Binnen de LAeq 26 dB(A)-geluidszones worden alleen de slaapkamers geïsoleerd.

De verantwoordelijkheid voor de geluidsisolatie en de regie over de uitvoering berust bij de Minister van V&W, die daartoe een programma heeft opgesteld. De isolatie wordt uitgevoerd conform de Regeling geluidwerende voorzieningen. Ook in de PKB Schiphol en Omgeving en met name in de Nota van Toelichting (Hoofdstuk IV) wordt uitvoerig ingegaan op de problematiek van de isolatie.



# **Toelichting Artikelsgewijs**



## **Artikel 2**

In deze artikelen is bepaald dat op de bestemmingsplankaarten de geluidsbelastinglijnen (contouren) van de zones moeten worden opgenomen. De gemeenteraden moeten voor alle gronden, welke geheel of gedeeltelijk door de geluidszones worden bestreken, binnen een jaar na dagtekening van het besluit hetzij:

- de vigerende bestemmingsplannen herzien, hetzij (voor zover er voor die gronden nog geen bestemmingsplan van kracht is),
- alsnog één of meer nieuwe bestemmingsplannen vaststellen.

Omdat de geluidszones veelal het gebied van één bestemmingsplan overschrijden, zullen in het algemeen alleen de contouren die het plangebied doorlopen op de plankaart kunnen worden aangegeven. (Het kan overigens de duidelijkheid ten goede komen om op een toelichtend kaartje bij het bestemmingsplan de ligging van de geluidzone in zijn geheel aan te geven).

In deze aanwijzing zijn ook tijdelijke geluidszones als bedoeld in artikel 25c LVW opgenomen. Op basis van dat artikel is het mogelijk vooruitlopend op de vaststelling van één of meer definitieve zones tijdelijke zones vast te stellen. Tijdelijke zones hebben een maximale geldingsduur van 10 jaar. In dit geval is de geldingsduur gekoppeld aan het moment waarop de vijfde baan in gebruik wordt genomen en maximaal voor een periode van 8 jaar, te rekenen vanaf het tijdstip waarop de terinzagelegging, bedoeld in artikel 24b, derde lid, van de LVW heeft plaatsgevonden. Na de bovenvermelde 8 jaar of zoveel eerder als de vijfde baan volledig in gebruik is genomen vervalt de tijdelijke zone. De bovengenoemde geldingsduur voor de tijdelijke zone wordt geregeld in de artikelen 12 en 4 van de aanwijzing ex artikel 27 jo. artikel 24 LVW; voor nadere informatie wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting daarbij.

Voor de tijdelijke zones bestaat niet de wettelijke verplichting voor de Minister van VROM aanwijzingen conform artikel 37 WRO te geven, maar dat is in dit geval om reden als hierboven in paragraaf 3 is aangegeven wel gebeurd.

Het gebied tussen het luchtvaartterrein en de berekende 35 Ke-contour is de 35 Ke-zone. Deze dient op de bestemmingsplankaarten te worden opgenomen. Daarnaast dienen contouren, die voor het ruimtelijk beleid relevante waarden hebben, te weten die voor 40, 45, 55 en 65 Ke op de plankaart te worden opgenomen. Voorts is het voor de toepassing van de Regeling geluidwerende voorzieningen van belang om de 50 Ke-contour op te nemen op de bestemmingsplankaart.

Een contour is een geluidsbelastinglijn die voorkomt op de kaart die behoort tot het besluit op grond van artikel 27 jo. artikel 24 LVW, waarbij de zones zijn vastgesteld. Die kaarten, die tevens zijn opgenomen in bijlage E, kaart E1 tot en met kaart E4 bij deze aanwijzingen, zijn met behulp van computerberekeningen getekende kaarten. De daarbij opgenomen geluidscontouren bestaan uit de door computers berekende punten met eenzelfde geluidsbelasting, waaraan een enigszins vloeiend verloop is gegeven. De geluidsbelastinglijnen dienen verder te worden verfijnd op de bestemmingsplankaarten.

Bij het opnemen van de geluidscontouren op de bestemmingsplankaarten dienen deze verfijnd en gedetailleerd te worden tot lijnen die tot op het niveau van de perceelsgrenzen en de daarop geprojecteerde of bestaande bebouwing duidelijkheid scheppen omtrent het planologische en geluidsbelastingsregime dat ter plaatse zal gelden. Bij de detaillering mogen geen grotere afwijkingen van de computerlijn ontstaan dan overeenkomt met een marge van één Ke aan weerszijden van de computerlijn. Het eindresultaat dient derhalve vanuit het oogpunt van zonering (ruimte, aantallen woningen, isolatiekosten) neutraal te zijn. Hiermee wordt bewerkstelligd dat de detaillering van de contouren geen noemenswaardige (financiële) verschuivingen met zich meebrengt. De totale sanerings- en amoveringskosten zullen door de detaillering dan niet wezenlijk veranderen. Een en ander laat onverlet mijn bevoegdheid om onder bijzondere omstandigheden zelf nauwkeurig gedetailleerde aanwijzingen te geven.

In het kader van de voltooiing van de eerste fase van de rechterlijke organisatie (Wet van 16 december 1993, Stb. 1993, 650) is artikel 30 van de LVW gewijzigd

in die zin dat bezwaar en beroep tegen het onderhavige besluit nu kan meelopen met bezwaar en beroep tegen het besluit ex artikel 27 jo. artikel 24 LVW. Voorts is bij wet van 22 december 1993 (Nimbywet) de WRO gewijzigd (met name het instrumentarium van de aanwijzing).

Deze beide wijzigingen hebben gevolgen voor het onderhavige besluit.

In artikel 2 van de aanwijzingen, waarin de verplichting tot aanpassing van bestemmingsplannen is geregeld, zijn deze wijzigingen verwerkt.

In de nieuwe situatie moeten de gemeenteraden conform artikel 38 WRO binnen 6 weken aangeven of zij zullen meewerken aan de aanwijzing. Indien zij niet willen meewerken delen zij dat aan de Minister van VROM mee.

De gemeenten (maar ook andere belanghebbenden) kunnen overigens een verzoek tot schorsing en voorlopige voorziening doen bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Na een negatieve uitspraak op het verzoek tot schorsing heeft de Minister ingevolge artikel 38 WRO een jaar de tijd om zelf een bestemmingsplan op te stellen. Als de Minister niet binnen dat jaar een plan heeft opgesteld c.q. herzien, komt de aanwijzing ex artikel 26 LVW te vervallen (artikel 38, zesde lid, WRO). Wordt de schorsing toegewezen dan schort deze tevens de verplichting op voor de Minister tot in de zaak is voorzien. Indien de gemeenteraad heeft aangegeven de aanwijzingen te zullen uitvoeren, doch andere (derde-)belanghebbenden een verzoek tot schorsing en voorlopige voorziening hebben gedaan, geldt mutatis mutandis hetzelfde.

Dezertijds zal de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak bij toewijzing van het verzoek om voorlopige voorziening, analoog aan het bepaalde in artikel 28, achtste lid, van de WRO, worden verzocht aan te geven op welke onderdelen van de aanwijzing de voorlopige voorziening betrekking heeft.

Bij de toewijzing van het verzoek geeft de Voorzitter aan, op welke onderdelen van de aanwijzing de schorsing en voorlopige voorziening betrekking hebben. Conform artikel 30, tweede lid, LVW ligt het zwaartepunt van de rechtsbescherming in deze aanwijzingsprocedure (anders dan bij de reguliere aanwijzing ex artikel 37, achtste lid, WRO) in de bezwaar- en beroeps-mogelijkheid tegen de aanwijzing zelf en niet in de bestemmingsplanprocedure.

### **Artikel 3**

In artikel 3 is tot uitdrukking gebracht, dat het opnemen van de geluidszone in de bestemmingsplannen niet met zich meebrengt dat in de tussen de verschillende contouren gelegen gedeelten van de zone - de zogenoemde 'schillen' - even zovele nieuwe aanduidingen worden geïntroduceerd, doch dat volstaan kan worden met het in de bestemmingsregeling vastleggen van de in die schillen vigerende, op geluidhinderbestrijding gerichte, regimes.

Onder a tot en met d van het eerste lid is weergegeven wat de consequenties zijn die voortvloeien uit de bepalingen van het BGGL. De 'andere geluidsgevoelige gebouwen' zijn gebouwen als bedoeld in artikel 1a van het BGGL.

Zie ook het schematisch overzicht aan het eind van deze toelichting.

### **Artikel 4**

Wat in de bestemmingsregelingen dient te worden opgenomen is genoegzaam vastgelegd in de artikelen 2 en 3.

In het gebied tussen de 55 en 65 Ke is voor het handhaven van geluidsgevoelige functies nodig dat de Minister van VROM een hogere waarde voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting vaststelt dan 55 Ke ('onthefing' verleent) indien het woningen betreft.

Bedraagt de geluidsbelasting meer dan 55, doch minder dan 65 Ke, dan kan de geluidhinder geacht worden voldoende te zijn gereduceerd, indien zodanige geluidwerende voorzieningen aan de woning zijn aangebracht dat binnenshuis een milieuhygiënisch aanvaardbaar geluidsniveau wordt gerealiseerd. Dit wordt geacht het geval te zijn indien wordt voldaan aan de eisen en voorwaarden welke bij of krachtens de Regeling geluidwerende voorzieningen ex artikel 26b LVW, ten aanzien van die woningen zijn gesteld.

Welke geluidwerende voorzieningen aan de woning worden aangebracht om aan bovenbedoelde eisen en voorwaarden te voldoen, wordt vastgelegd in een



akoestisch rapport dat aan de Minister van VROM wordt voorgelegd. Op basis van dit rapport kan de minister een hogere waarde voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting vaststellen, onder de opschortende voorwaarde dat de **geluidwerende voorzieningen conform het akoestisch rapport zijn aangebracht, dan wel uit controlemetingen is gebleken dat de vereiste geluidwering is bereikt.**

Wordt de hogere waarde niet verleend of is de geluidsbelasting hoger dan 65 Ke, dan dient de woonbestemming aan de woning te worden onttrokken, aangezien dan uit oogpunt van de volksgezondheid sprake is van een onaanvaardbare woonsituatie.

Indien het andere geluidsgevoelige gebouwen betreft is voor het handhaven van de bestemming reeds vanaf 35 Ke 'ontheffing' (vaststelling hogere waarde) nodig, volgens een procedure die met het vorenstaande overeenkomt. Is de 'ontheffing' verleend, dan kan de bestaande bestemming uiteraard worden gehandhaafd.

Een wijziging van de bestemming komt ingevolge deze aanwijzingen alleen aan de orde indien de 'ontheffing' niet wordt verleend, waarmee uiteraard niet wordt beoogd ook uit andere hoofde wenselijke of voorgenomen wijzigingen van geldende bestemmingen tegen te gaan; een dergelijke wijziging staat dan echter wel geheel los van deze aanwijzingen.

Aangezien de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van woonwagendstandplaatsen - al dan niet aanwezig of in aanbouw - ingevolge artikel 6, tweede lid, en artikel 7, tweede lid, van het BGGL 40 Ke is, kan van handhaving van woonwagendstandplaatsen gelegen op gronden, bedoeld in artikel 3, onder b, geen sprake zijn.

Een hoofdpunt van het bestemmingsbeleid dient te zijn dat een (realiseerbare) andere bestemming wordt toegekend die het mogelijk maakt om een gebouw te handhaven; in veel gevallen zal amovering derhalve niet nodig zijn.

Een beperking van de mogelijkheden ligt evenwel in de kosten die gemaakt worden om een vervangende bestemming te realiseren; de door het Rijk daarvoor toe te kennen bijdrage is aan een maximum gebonden, zie (de toelichting bij) artikel 7.

#### **Artikel 5, eerste en tweede lid**

In dit artikel wordt aan de gemeenteraden opdracht gegeven om de vigerende rechten - in casu het recht tot voortzetting - te respecteren. Het voortzettingsrecht is in artikel 26a LVW in ongedifferentieerde vorm neergelegd.

Dezerzijds wordt een ruime interpretatie voorgestaan van het begrip 'degene, die op het tijdstip van het van kracht worden van de beschikking ex artikel 27 jo. artikel 24, eerste lid, gebruiker of bewoner is'.

Een enge interpretatie zou tot grote onbillijkheden aanleiding geven - denk aan voortzetting van bewoning door degene die na de zonevaststelling is gehuwd met de oorspronkelijke, doch inmiddels overleden, bewoner; aan voortzetting door het na zonevaststelling geboren kind van de oorspronkelijke bewoners; aan de voortzetting van het gebruik door de rechtsopvolger van de rechtspersoon die de oorspronkelijke gebruiker was etc. Door analoge toepassing van artikel 32, tweede lid, van de Woningwet kan daaraan worden tegemoet gekomen.

Deze analoge toepassing ligt in de rede omdat de bepalingen van de LVW en het BGGL - voor geluidsbelastingen hoger dan 55 Ke - impliciet een onbewoonbaarheidsverklarings-regime vormen. Immers, boven 55 Ke wordt een woning aangemerkt als ongeschikt tot bewoning op grond van een te hoge geluidsbelasting. Bedraagt de geluidsbelasting meer dan 55, doch minder dan 65 Ke, dan kan (voor zover de geluidsbelasting bij vaststelling van de zone al meer dan 40 Ke betreft, zie ook het schematisch overzicht) het gebrek geacht worden te zijn verholpen, indien zodanige geluidwerende voorzieningen aan de woning zijn aangebracht dat binnenshuis een milieuhygiënisch aanvaardbaar geluidsniveau wordt gerealiseerd. Dit wordt geacht het geval te zijn indien wordt voldaan aan de eisen en voorwaarden welke bij of krachtens de Regeling geluidwerende voorzieningen ex artikel 26b van de LVW ten aanzien van die woningen zijn gesteld.

Welke geluidwerende voorzieningen aan de woning worden aangebracht om aan bovenbedoelde eisen en voorwaarden te voldoen, wordt vastgelegd in een akoestisch rapport dat aan de Minister van VROM wordt voorgelegd. Op basis van dit rapport kan genoemde minister een hogere waarde voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting vaststellen, onder de opschortende voorwaarde dat de geluidwerende voorzieningen conform het akoestisch rapport zijn aangebracht, dan wel uit controlemetingen is gebleken dat de vereiste geluidwering is bereikt. Wordt deze 'onthefving' niet verleend of is de geluidsbelasting hoger dan 65 Ke, dan dient de woonbestemming aan de woning te worden onttrokken; het gebrek wordt dus geacht niet verholpen te kunnen worden. Het voortzettingsrecht kan derhalve nauw aansluiten bij de bepalingen die in de Woningwet ter zake zijn opgenomen.

In die gevallen waarin geen voortzettingsrecht meer wordt uitgeoefend, dient er voor gezorgd te worden dat niet tot herbewoning wordt overgegaan omdat de milieuhygiënisch ongewenste situatie dan langer blijft voortbestaan dan nodig is. Tot de middelen die de gemeenten in voorkomend geval ten dienste staan kan bijvoorbeeld worden gerekend de toepassing van bestuursdwang. Ook zou de gemeenteraad er toe over kunnen gaan om een gebouw waaraan de woonbestemming is ontvallen, onbewoonbaar te verklaren.

De ratio daarvan is dan dat de te hoge geluidsbelasting een gebrek is als bedoeld in artikel 29, eerste lid, van de Woningwet. Billijke toepassing houdt in, dat de uitbreiding van de bevoegdheid tot voortzetting van de bewoning alleen geldt voor de bloed- en aanverwanten van die personen, die zowel ten tijde van de vaststelling van de zone als ten tijde van eventuele onbewoonbaarverklaring de woning bewoonden. Daarmee wordt voorkomen dat de op milieuhygiënische gronden ongewenste situatie langer voortbestaat dan strikt noodzakelijk is.

Nu artikel 26a van de LVW het recht van de 'zittende' gebruikers en bewoners tot voortzetting van het gebruik of de bewoning waarborgt, past in dat kader geen onteigening 'vooraf'. Het in artikel 26a van de LVW bedoelde voortzettingsrecht moet worden opgevat als een recht tot ongestoorde voortzetting. 'Ongestoorde' voortzetting verdraagt zich - in brede zin uitgelegd - niet met onteigening die vooruitloopt op het beëindigen van het gebruik of de bewoning. Minnelijke verwerving verdraagt zich daarmee uiteraard wél.

Voortzetting van gebruik door rechtsopvolgers van rechtspersonen hangt af van de mate waarin van (ongewijzigde) voortzetting van het gebruik kan worden gesproken.

Het onder het eerste en tweede lid gestelde geldt uitsluitend voor die gevallen waarin onteigening plaatsvindt wegens beëindiging van het gebruik of de bewoning van gebouwen vanwege de geluidszonering. Op een onteigening ter uitvoering van het bestemmingsplan om andere redenen (bijvoorbeeld een uitbreiding van het luchtvaartterrein) zijn deze bepalingen niet van toepassing.

#### **Artikel 5, derde lid**

Onder vervangende nieuwbouw wordt in algemene zin verstaan nieuwbouw op een plaats waar voordien al geluidsgevoelige bebouwing aanwezig was. Vervangende nieuwbouw volgt ingevolge het BGGL het regime van bestaande bouw. Dit is neergelegd in artikel 5, derde lid, van deze aanwijzingen. De ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van vervangende nieuwbouw dient overeen te komen met de Ke-waarde van de te vervangen geluidsgevoelige bebouwing. Met betrekking tot de vraag wanneer sprake is van vervangende nieuwbouw geldt dat, naar analogie van de hieraan toegekende interpretatie bij wegverkeers- en industrielawaai, hiervan niet alleen gesproken mag worden als in het nieuwe bestemmingsplan dezelfde maten en bestemmingsgrenzen worden aangehouden als in het oude, maar ook wanneer van beperkte veranderingen in maten en functies sprake is (zie hiervoor het Indicatief Meerjaren Programma Geluid 1985-1989, pagina 62 en 63, waarin het terzake gevoerde beleid, dat nog steeds geldt, wordt verwoord).

Ook is het niet noodzakelijk dat de te vervangen bebouwing op het tijdstip van vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan nog aanwezig is. Ingeval geplande

nieuwbouw strekt tot het opvullen van open gaten, die recent als gevolg van bijvoorbeeld sloop van woningen zijn ontstaan, kan van vervangende nieuwbouw worden gesproken.

Wél moet steeds in dergelijke gevallen worden voorkomen dat een ingrijpende wijziging van de stedenbouwkundige vorm of functie of een belangrijke toename van het aantal geluidgehinderden optreedt. Eveneens dient geen wezenlijke toename van de aan de gevel optredende geluidsbelasting te ontstaan. Deze aspecten zijn neergelegd in de artikelen 8a en 8b van het BGGL.

Het ligt in de rede om bij vervangende nieuwbouw in bovenbedoelde zin aan te sluiten bij het wettelijk regime dat van toepassing is op saneringssituaties voor bestaande woningen respectievelijk geluidsgevoelige gebouwen zoals neergelegd in het BGGL.

#### **Artikel 6**

Het Rijk vergoedt de kosten die de gemeente maakt om een gebouw te verwerven, dat wegens een te hoge geluidsbelasting aan zijn bestemming moet worden onttrokken, althans indien die verwerving nodig is om de vervangende bestemming te kunnen realiseren.

Indien verwerving op andere wijze dan door onteigening plaatsvindt, bijvoorbeeld door minnelijke verkoop, worden volgens het eerste lid de Rijksbelangen gewaarborgd door vooraf te geven instemming met de benoeming van een taxateur of - indien het Rijk daartoe aanleiding aanwezig acht - door de benoeming van een taxateur die in opdracht van het Rijk aan de taxatie meewerkt. Wordt aangekocht voor een hoger bedrag dan waarmee de Minister van V&W vooraf heeft ingestemd, dan kan het meerdere zeker niet ten laste van de Minister van V&W worden gebracht. Indien de gemeente er niet in slaagt het pand te verwerven voor het bedrag waaraan de minister zijn instemming heeft gehecht, zal zij dus of het meerdere voor eigen rekening moeten nemen of de weg van de onteigening moeten volgen. Bij onteigening worden volgens het tweede lid de met de verwerving gemoeide kosten volledig vergoed.

#### **Artikel 7**

Indien realisatie van een vervangende bestemming mogelijk maakt dat een gebouw kan worden gehandhaafd, behoeft het gebouw niet te worden afgebroken. In dat geval kan de Minister van V&W een bijdrage toekennen in de kosten die nodig zijn om het gebouw voor zijn vervangende bestemming geschikt te maken. De hoogte van de maximaal toe te kennen bijdrage is afhankelijk van de noodzaak om het gebouw door de overheid te doen verwerven. Is verwerving noodzakelijk, dan kan de bijdrage niet hoger zijn dan de kosten die met afbraak zouden zijn gemoeid; de bijdrage kan dan uitsluitend aan de gemeente ten goede komen. Kan evenwel de vervangende bestemming worden gerealiseerd zonder dat de gemeente het gebouw behoeft aan te kopen, dan is de financiële ruimte aanmerkelijk groter omdat dan niet gerekend hoeft te worden met de met verwerving gemoeide kosten.

Het is zeer wel denkbaar dat in dit laatste geval de aanpassingskosten (niet zijnde inrichtingskosten) aan de gemeente worden toegekend, die op haar beurt deze kosten als subsidie verstrekt - onder door de Minister van V&W vast te stellen voorwaarden en op basis van nog bekend te maken richtlijnen - aan degene die de kosten voor aanpassing maakt. In geen geval zal het totaal van vergoedingen en bijdragen voor een bepaald gebouw hoger kunnen zijn dan de kosten van verwerving en amovering. Van deze beperking dient men zich bewust te zijn bij het vaststellen van een vervangende bestemming.

#### **Artikel 8**

In artikel 8 is aangegeven dat de kosten voor het maken van (de herziening van) het bestemmingsplan zelf, dus de kosten voor de bestemmingsplanarbeid voor rekening van de gemeente komen.

Dit artikel is gebaseerd op artikel 26a, derde lid, van de gewijzigde Luchtvaartwet (Stb. 1996, 26) dat als volgt luidt:

'Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer kan bij het geven van aanwijzingen als bedoeld in artikel 26, eerste lid, tevens

aangeven op welke wijze en in welke gevallen geldelijke steun uit 's Rijks kas kan worden verleend ter bestrijding van de kosten ten gevolge van de uitvoering van de in overeenstemming met de aanwijzingen gebrachte bestemmingsplannen.'

De redactie van dit nieuwe artikel 26a LVW geeft aan dat uitsluitend de kosten, welke het gevolg zijn *van de uitvoering* van de bestemmingsplannen voor rekening van het Rijk kunnen komen. Met name de zinsnede '... kosten ten gevolge van de uitvoering van de in overeenstemming met de aanwijzingen *gebrachte* bestemmingsplannen' geeft expliciet aan dat dit dus niet de kosten zijn van de bestemmingsplanarbeid.

Deze bepaling sluit aan bij gelijksoortige bepalingen in de WRO. Zo is in artikel 31a, eerste lid, WRO neergelegd dat de *hogere kosten*, die het gevolg zijn van het op verzoek of krachtens wettelijk voorschrift opnemen van bepalingen in een bestemmingsplan, aan gemeenten worden vergoed. En in artikel 38, tweede lid, WRO is opgenomen dat indien een gemeente geen medewerking verleent aan de opgedragen vaststelling of herziening van het bestemmingsplan, de vaststelling of herziening geschiedt door de minister of de provincie, maar op kosten van de gemeente.

Daarnaast wordt in dit verband gewezen op de analogie met betrekking tot de verplichting tot het maken van bestemmingsplannen voor aangewezen beschermde stads- en dorpsgezichten (artikel 36, Monumentenwet 1988), waarbij de bestemmingsplanarbeid eveneens niet wordt vergoed. Het maken van bestemmingsplannen blijft primair een gemeentelijke aangelegenheid, waarvan de gemeente de kosten zelf moet dragen (zie ook artikel 71 WRO).

#### **Artikel 9**

In dit artikel worden enige gevallen geregeld waarin sprake is van (eigen) financieel nadeel dat de gemeente lijdt indien (bestaande) bestemmingen niet mogen worden verwerkt. In het eerste lid is bepaald dat wel de schade wordt vergoed die een gemeente lijdt indien een geldend bestemmingsplan als gevolg van de aanwijzingen niet kan worden uitgevoerd, omdat ingevolge de aanwijzingen de (nog) niet gerealiseerde bestemmingen moeten worden herzien. De kosten die de gemeente heeft gemaakt zijn dan immers geheel of gedeeltelijk tevergeefs gemaakt als gevolg van de aanwijzingen, met welke schade volgens het tweede lid de waarde van de betreffende eigendommen wordt verrekend.

Een voorbeeld moge dit verduidelijken: stel dat een gemeente ter voorkoming van onteigening het eigendom van een onroerend goed in der minne heeft verworven voor een prijs waarin de waarde van de grond en de inkomstschade van de verkoper zijn verdisconteerd, dan wordt op die prijs de waarde van het onroerend goed zelf in mindering gebracht. De opzet van de eerste twee leden brengt hierbij mee dat deze waarde moet worden gewaardeerd naar het moment onmiddellijk voorafgaand aan dat waarop de bestemming onherroepelijk wordt herzien, doch uiteraard zonder dat met de herziening van de bestemming rekening wordt gehouden. De waardevermindering als gevolg van de (herziening van de) bestemming komt dan afzonderlijk aan de orde in het eerste lid. Het betreft hier in de eerste plaats vergoeding van de koopsommen van grondverwerving alsmede de kosten van bouwrijp maken, welke ter verwezenlijking van bestaande bestemmingen vergeefs zijn betaald vóór het tijdstip waarop met de ondertekening van het beleidsconvenant Plan van aanpak Schiphol en Omgeving (PASO) voldoende informatie is gegeven over de te verwachten ontwikkelingen op en rond Schiphol en in deze vooral omtrent de te verwachten zoneringscontouren voor Schiphol.

De datum van ondertekening van het beleidsconvenant, 16 april 1991, wordt dan ook beschouwd als de cruciale datum; na die tijd moesten en konden gemeenten op de hoogte zijn en behoort het risico van bepaalde transacties ook bij de gemeente te blijven.

De woorden 'voor zover deze bedragen vergeefs blijken te zijn uitgegeven' doen ten slotte uitkomen dat het moet gaan om zogenaamde externe kosten die

vergeefs zijn uitgegeven (als gevolg van de herziening van de bestemming) ter naleving van deze aanwijzingen. Dit is volgens het derde lid niet anders, indien een globaal ex artikel 11 WRO uit te werken bestemmingsplan van kracht is en de uitwerking van de vigerende bestemming niet kan plaatsvinden omdat de (reeds van kracht zijnde) bestemming zelf strijdig is met de aanwijzingen. Hoewel de gemeente bij gebreke van de uitwerking van het globale plan in beginsel nog geen bouwvergunningen kan afgeven, mocht zij wel verwachten dat uitwerking en dus ook uitgifte van gronden, te eniger tijd zou plaatsvinden. Hier is geen plaats voor de opvatting dat de schade is veroorzaakt door het (nog) niet uitwerken van het globale plan.

Het kan voorkomen dat met toepassing van artikel 19 van de WRO jo. artikel 50, achtste lid, van de Woningwet, is geanticipeerd op een nog tot stand te brengen (herziening van een) bestemmingsplan. In aansluiting op de Kroonjurisprudentie over artikel 49 WRO (oud) en de thans geldende tekst van artikel 49 WRO, wordt voor de mogelijkheden van schadevergoeding onder een bestaande bestemming tevens verstaan een bestemming die wordt gerealiseerd met behulp van de in het voorgaande weergegeven anticipatie-procedure.

#### ***Artikel 10***

De tekst van artikel 10 spreekt voor zich. Wel zij hierbij aangetekend dat de gemeente in het kader van de voorbereiding van de vaststelling of herziening van de in artikel 9, derde lid, bedoelde bestemmingsplannen eventuele door haar toe te kennen schadevergoedingen op grond van artikel 49 van de WRO in het overleg als bedoeld in artikel 10 van het BRO 1985 ter sprake dient te brengen. Dit in verband met de vergoeding van de planschadeclaims door de Minister van V&W.

Vervolgens staat voor de gemeente de procedure open bedoeld in artikel 31a van de WRO. Uiteraard kan de gemeente ook een beroep doen op artikel 31b van de WRO.

In het gelijktijdig genomen besluit ex artikel 24 jo. artikel 27 LVW is een artikel over schadevergoeding/nadeelcompensatie opgenomen.

De Minister van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
w.g. Margaretha de Boer

## Schematische verduidelijking artikelen 3 en 4 van de aanwijzingen

(de artikelen genoemd in het schema betreffen het BGGL)

### Vigerend BGGL (1988): **nieuwbouw**

< 35 Ke	35 Ke	40 Ke	45Ke	>45Ke
geen beperkingen voor nieuwbouw	alleen nieuwbouw mogelijk indien: <ul style="list-style-type: none"> <li>- open plek in de bestaande bebouwing (artikel 3, vierde lid, onder a)</li> <li>- de geluidsbelasting binnenkort minder dan 35 Ke wordt (artikel 3, vierde lid, onder b)</li> <li>- vervanging reeds aanwezige, niet geluidsgevoelige bebouwing (artikel 3, vierde lid, onder c)</li> <li>- woningen voor woningzoekenden die bezwaarlijk elders gehuisvest kunnen worden (artikel 3, vierde lid, onder d)</li> </ul>	alleen nieuwbouw mogelijk indien: <ul style="list-style-type: none"> <li>- woningen vanwege bedrijfs of grondgebondenheid dringend noodzakelijk zijn (artikel 3, derde lid, onder c) of aan één van de voorwaarden in artikel 3, vierde lid, wordt voldaan en daarnaast sprake is van:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- geprojecteerde woningen (artikel 3, derde lid, onder a)</li> <li>- i.p.v. geprojecteerde woningen wanneer het bestemmingsplan om financieel-economische redenen wordt herzien (artikel 3, derde lid, onder 2)</li> </ul> </li> <li>- andere geluidsgevoelige gebouwen (artikel 6, tweede lid)</li> </ul>	geen nieuwbouw mogelijk, alleen vervangende nieuwbouw <sup>1</sup>	

<sup>1</sup> Het BGGL merkt een bouwplan aan als vervangende nieuwbouw indien de te vervangen bebouwing ook geluidsgevoelig is, tenzij vervanging leidt tot:

- een wezenlijke toename van het aantal geluidgehinderden;
- een wezenlijke verandering in de bestaande stedenbouwkundige structuur;
- een wezenlijke toename van de aan de gevel optredende geluidsbelasting (artikel 8a).

### Vigerend BGGL (1988): **bestaande bouw**

< 40 Ke	40 Ke	55 Ke	65Ke	>65Ke
geen beperkingen voor bestaande woningbouw	toekomstige geluidsbelastingssituaties <sup>2</sup> : hogere waardevaststelling nodig voor handhaving woonbestemming (artikel 4, tweede lid)	toekomstige geluidsbelastingssituaties: woningen worden op termijn aan woonbestemming onttrokken (artikel 4, tweede lid)	bestaande geluidsbelastingssituaties: woningen worden op termijn aan woonbestemming onttrokken (artikel 5, tweede lid)	
	bestaande geluidsbelastingssituaties <sup>3</sup> : ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting 55 Ke (artikel 5, eerste lid)	bestaande geluidsbelastingssituaties: hogere waardevaststelling nodig voor handhaving in bestemmingsplan (artikel 5, tweede lid)		

NB 1 Voor andere geluidsgevoelige gebouwen is boven de 35 Ke een hogere waardevaststelling nodig voor handhaving in het bestemmingsplan.

Boven de 65 Ke moeten ze in elk geval een niet geluidsgevoelige bestemming krijgen (artikel 7, eerste lid).

NB 2 Voor woonwagendstandplaatsen is de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting 40 Ke (artikel 7, tweede lid).

<sup>2</sup> Onder toekomstige geluidsbelastingssituaties wordt verstaan: woningen die op het tijdstip van vaststelling van de zone een geluidsbelasting van 40 Ke of minder ondervinden.

<sup>3</sup> Onder bestaande geluidsbelastingssituaties wordt verstaan: woningen die op het tijdstip van vaststelling van de zone reeds een geluidsbelasting van meer dan 40 Ke ondervinden.

# **Bijlage bij de toelichting**





**Gevolgen van de in  
procedure zijnde wijziging  
van het BGGL voor  
gemeenten en provincies  
rond Schiphol**



## **Gevolgen van de in procedure zijnde wijziging van het BGGL voor gemeenten en provincies rond Schiphol**

Op dit moment (najaar 1996) zijn wijzigingen van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen (BGGL) en het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (BGKL) in procedure. Deze wijzigingen zullen gevolgen hebben voor de wijze waarop gemeenten en provincies dienen om te gaan met nieuwe en reeds gegeven aanwijzingen ex artikel 26 LVW jo. artikel 37 van de WRO. Hoewel gestreefd wordt naar invoering van het gewijzigde BGGL begin 1997, wordt in de onderhavige aanwijzing nog uitgegaan van de regelgeving van het vigerende BGGL (Besluit van 14 april 1988, Stb. 151). In de voorgestelde wijzigingen van het BGGL wordt voorzien in een overgangsbepaling zodat met het nieuwe BGGL ook op reeds gegeven aanwijzingen kan worden ingespeeld. Het ligt in de bedoeling de inwerkingtreding van het gewijzigde BGGL met de nodige voorlichting te begeleiden.

In deze notitie wordt de stand van zaken betreffende deze wijzigingen toegelicht en wordt schematisch aangegeven wat er inhoudelijk en procedureel verandert.

### ***1. Stand van zaken wijzigingen BGGL***

Door de Minister van VROM is begin juni 1996 een wetsvoorstel tot wijziging van het BGGL verzonden om advies aan de Raad van State. Op dat moment was met het IPO en de VNG overeenstemming bereikt over de voorgestelde wijzigingen en lag er een positief advies van de RPC/RMC. Inmiddels is van de Raad van State een positief advies ontvangen.

De verwachting is dat het gewijzigde BGGL begin 1997 in werking treedt. Het is in elk geval de verwachting dat het besluit in werking zal treden niet al te lang nadat de aanwijzingen ex artikel 26 LVW jo. artikel 37 WRO voor Schiphol door de Minister van VROM zijn gegeven, tenzij in de besluitvorming alsnog grote vertraging optreedt.

**2. Veranderingen in procedure verwerking aanwijzingen**  
(verwijzing naar artikelen in de aanwijzing)

Huidige situatie (huidige BGGL)	Toekomstige situatie (nieuwe BGGL)
De gemeenten zijn verplicht binnen een jaar de zones en bijbehorende beperkingen op te nemen in het bestemmingsplan (artikel 2)	ongewijzigd
De gemeenten geven binnen zes weken aan of zij medewerking zullen verlenen aan de herziening van de bestemmingsplannen (artikel 2)	ongewijzigd
Beperkingen voor nieuwbouw en bestaande bouw binnen zones (artikel 3)	vrijwel ongewijzigd: de BGGL criteria voor nieuwbouw worden iets aangescherpt. criteria voor bestaande bouw vereenvoudigd
Minister VROM stelt hogere waarde vast voor bestaande woningen (artikel 4)	Hogere waarde geldt van rechtswege, mits aan voorwaarden BGGL is voldaan
Minister VROM stelt hogere waarden vast voor nieuwbouw binnen zones op verzoek van provincie (artikel 4)	Gemeenten en provincies beoordelen in eerste instantie in kader van WRO-procedures zelf of een nieuwbouwplan valt binnen de mogelijkheden voor nieuwbouw in het BGGL
Regeling met betrekking tot beëindiging gebruik woning en onteigening (artikel 5)	ongewijzigd
Financiële bepalingen (artikel 6 -11)	ongewijzigd

De wijzigingen hebben dus vooral betrekking op de artikelen 3 en 4 van de voorliggende aanwijzing.

**Nadere toelichting op het schema:**

Het huidige BGGL kent een systeem waarbij *nieuwbouw* in principe niet is toegestaan binnen de 35 Ke-zone en *bestaande bouw* in principe niet binnen de 40 Ke-contour.

Voor *bestaande bouw* zijn twee situaties te onderscheiden, te weten:

- de bestaande geluidssituatie, waaronder wordt verstaan de situatie waarbij de feitelijke geluidsbelasting op het tijdstip van de vaststelling van de geluidszone reeds hoger is dan 40 Ke;
- de toekomstige geluidsbelastingssituatie, waaronder wordt verstaan de situatie waarbij de feitelijke geluidsbelasting op het tijdstip van de vaststelling van de geluidszone nog niet hoger is dan 40 Ke (bijvoorbeeld bij aanleg van een nieuwe baan, baanverlenging of intensivering van baangebruik).

Voor deze situaties kunnen hogere waarden van ten hoogste 65 Ke respectievelijk 55 Ke worden vastgesteld, mits door het aanbrenge van geluidwerende voorzieningen de geluidsbelasting binnen de woning een milieuhygiënisch aanvaardbaar niveau niet te boven gaat.

Belangrijk verschil van de voorgestelde wijzigingen t.o.v. het vigerende BGGL is dat voor *bestaande* bebouwing in de onder a. en b. genoemde situaties de hogere waarden (65 Ke of 55 Ke, afhankelijk van de situatie) voortaan van rechtswege gelden, tenzij is vastgesteld dat de woning niet isoleerbaar is volgens de criteria van de Regeling geluidwerende voorzieningen. Voor de situatie onder b. geldt bovendien dat het gewijzigde BGGL ruimte biedt voor handhaving van de woonbestemming van een bestaande woning gelegen tussen de 55 Ke en 65 Ke-contour, indien de eigenaar tijdig daarom vraagt en de woning isoleerbaar blijkt te zijn.

Boven de 65 Ke moeten alle bestaande woningen op termijn geamoveerd worden. Met de voorziene wijzigingen in het BGGL wordt in grote lijnen bereikt dat de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van rechtswege 65 Ke is, tenzij de woning niet isoleerbaar blijkt te zijn. Hiermee worden veel administratieve besloemeringen en onnodige beschikkingen voorkomen.

Voor *nieuwbouw* geldt in het huidige BGGL dat nieuwbouwplannen binnen de 35 Ke-zone alleen in een bestemmingsplan opgenomen kunnen worden wanneer de Minister van VROM een hogere waarde vaststelt. De Minister toetst een bouwplan hierbij aan de ontheffingscriteria uit het BGGL (bijvoorbeeld opvullen open plek of bedrijfsgebonden woningbouw). Met de voorziene wijzigingen wordt beoogd dat er geen aparte hogere waardeprocedure meer hoeft te worden gevolgd, maar dat de beoordeling of voldaan wordt aan de ontheffingscriteria voortaan volledig geïntegreerd wordt in de WRO-procedures. Wanneer een gemeente bijvoorbeeld een nieuwbouwplan binnen de 40 Ke-zone in het bestemmingsplan wil opnemen dan beoordeelt zijzelf eerst of het bouwplan aan een van de ontheffingscriteria voldoet. Zo ja, dan kan de gemeente beslissen met het plan verder te gaan. Vervolgens oordeelt de provincie in het kader van het goedkeuren van bestemmingsplannen hierover nogmaals, waarbij de provincie uiteraard ook andere, planologische aspecten zal betrekken. In laatste instantie zou ook de minister van VROM over de plannen nog kunnen oordelen en als ultimum remedium een vervangingsbesluit nemen.

