

- Aanvraag voor de wijziging van de tijdelijke Ke-geluidszone, nr. 2007, dd. 28 mei jl.
- Brief inzake Startnotitie MER ten behoeve van de wijziging van de tijdelijke Ke-geluidzone, nr. 2413, dd. 8 juli 1998
- Startnotitie MER dd. 8 juli 1998



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
t.a.v. A. Jorritsma-Lebbink
Postbus 90771
2509 LT Den Haag

LMO

Rijksluchtvaartdienst	
Hag. nr. 1.	
BIS nr.	250
Datum	02 JUNI 1998
Ter behandeling aan:	Opbergen
VI	
Aanmeldingstermijn	

Doorkiesnummer
(020) 6012485

Nummer
2007

Bijlage Uw schrijven d.d.

Schiphol d.d.
28 mei 1998

Telefaxnummer
(020) 6012134

Behandeld door
Herman Vreeburg

Betreft: Aanvraag voor de wijziging van de tijdelijk Ke geluidszone.

Geachte mevrouw Jorritsma,

Onderstaand bieden wij u de formele aanvraag voor de wijziging van de tijdelijke Ke geluidszone (voor S4S2) van Schiphol aan. Deze aanvraag zullen wij ook in afschrift sturen aan de Minister van VROM.

1. Aanleiding

Eind 1996 werd de vigerende Aanwijzing Schiphol vastgesteld, waarvan de tijdelijke geluidszones voor het huidige vierbanenstelsel (S4S2) deel uitmaken. Deze Aanwijzing past binnen de randvoorwaarden die door de PKB Schiphol en omgeving zijn gesteld. Eén van de randvoorwaarden is dat het aantal woningen in de 35 Ke geluidszone ten hoogste 15.100 mag bedragen. Het jaar 1997 was het eerste waarin deze zones van kracht en gehandhaafd werden.

In 1997 werd al snel duidelijk dat de realiteit van het vliegverkeer, en de op basis van de regelgeving dienaangaande berekende geluidsbelasting als gevolg daarvan, anders was dan de veronderstellingen daaromtrent die bij de berekeningen van de geluidszones waren gebruikt. Dit leidde in 1997, naast belangrijke overschrijdingen, tot een aantal (dreigende) overschrijdingen van zowel de LAeq-zone als de Ke-zone. Het totaal aantal geluidsbelaste woningen binnen de 35 Ke bleef daarbij overigens ver onder de norm. Voor een deel zijn de overschrijdingen afgewend door ingrijpende maatregelen van de luchtvaartsector (met name in de nacht), voor een ander deel zijn de overschrijdingen gedoogd, met het doel een dergelijke situatie in de toekomst te voorkómen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft Schiphol aangewezen als 'fully coordinated airport', waardoor de omvang van het vliegverkeer, ook in internationaal verband, kan worden beheerst; dit is vanaf het zomerseizoen 1998 volledig effectief.

Het Kabinet heeft opdracht gegeven voor een vervroegde evaluatie van de handhavingssystematiek door Berenschot. Daarnaast werd een onafhankelijke commissie ingesteld onder leiding van prof. In 't Veld. Deze commissie kreeg de opdracht om, met in achtname van de voorlopige uitkomst van deze evaluatie, de problemen met de geluidszonering en de handhaving ervan te analyseren en op basis daarvan te adviseren.

Uit de analyse van de commissie In 't Veld blijkt dat de problemen structureel van aard zijn. Enerzijds is er de aanzienlijk sterkere groei van het luchtverkeer dan in de Aanwijzing was voorzien. Anderzijds blijken de verstreckende maatregelen die door de luchtvaartsector zijn ingezet om de negatieve milieugevolgen van die sterkere groei te compenseren (versnelde uitfasering van hoofdstuk-2 vliegtuigen, technisch operationele maatregelen) onvoldoende effectief als gevolg van de bestaande starre zonerings- en handhavingssystematiek. De commissie In 't Veld constateerde als gevolg daarvan een aantal 'absurditeiten' die het onmogelijk maken om met de huidige systematiek in de vigerende geluidszones verdere groei van het luchtverkeer te accommoderen, terwijl de markt groei vraagt en de randvoorwaarden van de PKB dat wel zouden toelaten.

De commissie adviseerde dan ook (onder meer) tot een snelle wijziging van de geluidszones (in het bijzonder de Ke-zone) van het vierbanenstelsel op basis van de meest recente inzichten, en daarnaast tot een herziening van de zonerings- en handhavingssystematiek die meer recht doet aan het dynamisch karakter van de luchtvaart en het desalniettemin mogelijk maakt de doelstellingen en randvoorwaarden (waaronder de bescherming van de omgeving) van de PKB beter te bereiken.

Op basis van dit advies en rekening houdend met de uitkomst van enkele verkennende berekeningen heeft het Kabinet het voornemen geuit om voor de komende vijf jaren (tot en met 2002, omdat in 2003 de ingebruikname van de vijfde baan wordt verwacht) een groei van ca. 20.000 vliegtuigbewegingen per jaar toe te staan (van 380.000 in 1998 tot een totaal van 460.000 in 2002). Dit onder de voorwaarden dat uit de nieuwe geluidszone zal blijken dat het aantal woningen binnen de 35 Ke kan afnemen (ten opzichte van het aantal van maximaal 15.100 uit de PKB) en dat de luchtvaart een aantal in een uitvoeringsmemorandum op te nemen maatregelen uitvoert die de geluidsbelasting in de omgeving vermindert en daarmee de groei van het aantal vliegtuigbewegingen compenseert.

Door middel van de brieven van 16 februari 1998 en 6 maart 1998 heeft het Kabinet op 15 april 1998 de Tweede Kamer geïnformeerd over dit voornemen en heeft hiervoor steun gekregen.

Amsterdam Airport Schiphol geeft de voorkeur aan het indienen van een formele aanvraag tot wijziging van de tijdelijke 35 Ke-zone voor het vierbanenstelsel om de formele wijzigingsprocedure te starten, boven een eventueel ook mogelijke ambtshalve wijziging ervan. Hiermee wil AAS als initiatiefnemer zijn verantwoordelijkheid en betrokkenheid onderstrepen.

2. Doelstelling

Gezien de hiervoor geschetste aanleiding is het doel van deze aanvraag het wijzigen van de 35 Ke-geluidszone binnen de randvoorwaarden van de PKB Schiphol en omgeving. Deze wijziging moet de mogelijkheid scheppen om de door het Kabinet toegezegde groei van het luchtverkeer op Schiphol t/m 2002 te accommoderen, in combinatie met een jaarlijkse 35 Ke-contour waarbinnen aanzienlijk minder woningen liggen dan het maximale aantal van 15.100 dat in de PKB is toegestaan. Hierbij moet rekening worden gehouden met de specifieke eigenschappen van het vigerende zonerings- en handhavingssystematiek, omdat wijziging daarvan nog geruime tijd zal vergen.

3. Economische overwegingen

AAS heeft in augustus 1997 een "Studie vaststelling capaciteit van de geluidszones 1997-2003" uitgevoerd, waarin de capaciteitsbehoefte met de kennis van dat moment voor de komende jaren is vastgelegd. Deze studie was voor de Minister van Verkeer en Waterstaat mede aanleiding om Schiphol de status van 'fully coordinated airport' te verlenen.

De vooruitzichten van deze studie blijken inmiddels aan de voorzichtige (te lage) kant te zijn geweest, wanneer de ontwikkelingen sindsdien in ogenschouw worden genomen, maar zijn - mede op grond van de toezegging van het Kabinet - voor AAS de basis voor de prognoses van de 'marktvraag' aan vliegverkeer op Schiphol in de komende jaren.

Naast de aantallen vliegtuigbewegingen uit deze studie, die hieronder worden gegeven, zijn voor de vorm van de resulterende geluidscontouren en de vraag of deze binnen de geluidzone passen van belang de vlootsamenstelling en de verdeling van de vliegtuigbewegingen over het etmaal. De verwachting is dat deze gegevens in de loop van de jaren zullen veranderen, hetgeen inhoudt dat ook de vorm van de contouren zal kunnen veranderen, maar dat deze niet noodzakelijkerwijs groter behoeven te worden door de toename van het aantal vliegtuigbewegingen.

In het voor de besluitvorming op te stellen milieu-effectrapport zal hierop uitvoeriger worden ingegaan. De in de capaciteitsstudie genoemde aantallen vliegtuigbewegingen zijn in de volgende tabel samengevat en worden vergeleken met de aantallen die zijn gerealiseerd (in 1997), respectievelijk zijn toegezegd (1998 t/m 2002).

Jaar	Totaal aantal vliegtuigbewegingen (handelsverkeer) *	Gerealiseerde, respectievelijk toegezegde aantal vliegtuigbewegingen *
1997	350.000	349.476
1998	388.000	380.000
1999	404.000	400.000
2000	423.000	420.000
2001	445.000	440.000
2002	464.000	460.000
2003	482.000	

* exclusief general aviation verkeer

Als deze vliegtuigbewegingen niet zouden kunnen worden gerealiseerd, zijn de economische gevolgen voor het jaar 2003 in uw brief van 16 februari jl. aan de Tweede Kamer als volgt becijferd:

- een verminderde groei van 10.000 à 15.000 arbeidsplaatsen, en
 - een productieverlies van 1 à 1,5 miljard gulden,
- ten opzichte van een aan de marktvraag gerelateerde groei.

4. Fysieke grenzen en inrichting van het luchtvaartterrein

De fysieke grenzen en de inrichting van het luchtvaartterrein worden door de onderhavige aanvraag tot wijziging van de geluidszone niet veranderd. Er is daarom afgezien van het bij deze aanvraag verstrekken van de daarmee verband houdende kadastrale gegevens, zoals vermeld in de Luchtvaartwet Artikel 20, tweede lid, onder a, b, c en d.1. Verwezen wordt naar de opsomming daarvan in de vigerende Aanwijzing.

5. Gebruiksaspecten

In de Luchtvaartwet Artikel 20, tweede lid onder d.2 worden verschillende aspecten met betrekking tot het gebruik van het luchtvaartterrein en de gevolgen daarvan voor de geluidsbelasting van de omgeving opgesomd. Deze zouden volgens Artikel 18, tweede lid, bij de aanvraag tot wijziging dienen te worden overlegd. Anders dan globaal vermeld in punt 3 van deze aanvraag, kunnen de genoemde gegevens op dit moment niet gedetailleerder worden gegeven. In het voor de besluitvorming op te stellen milieu-effectrapport zal hierop uitvoeriger worden ingegaan.

Ook dan zal het echter niet mogelijk zijn dergelijke gebruiksaspecten voor de komende jaren exact in beeld te brengen. Om te voorkomen dat de effecten van de onzekerheden tot een te krappe zone leiden en daarmee toekomstige overschrijdingen waarschijnlijk maken, dienen marges te worden ingebouwd. Als resultaat van een nog uit te voeren gevoeligheidsanalyse van de recente overschrijdingsproblemen zullen die marges nader kunnen worden ingevuld.

6. Milieu-aspecten

Uit het rapport van de commissie In 't Veld blijkt dat er grote verschillen zijn tussen de noodzakelijke veronderstellingen die aan de zoneberekening liggen en de werkelijke realisatie. Die verschillen zijn maar gedeeltelijk te voorspellen en worden voor een deel veroorzaakt door de voorgeschreven rekenmethodiek. Bovendien blijken ze in de loop van de tijd ook nog te veranderen, waardoor de geluidscontouren van de verschillende jaren van vorm zullen verschillen. Dit effect wordt versterkt door de te accommoderen groei en de maatregelen die in het uitvoeringsmemorandum zullen worden opgenomen.

Om 'absurde overschrijdingen' van de nieuwe zone in de komende jaren te voorkomen vergt dit dynamische verschijnsel van de in punten 3 en 5 van deze aanvraag genoemde onzekerheden een ruime zone, waarbinnen de realisatie van elk jaar moet kunnen passen. Die realisaties zullen overigens lang niet het totale oppervlak van de geluidszone bevatten en ook het aantal woningen binnen de 35 Ke contour zal elk jaar aanzienlijk beneden het in de PKB maximaal toegestane aantal van 15.100 blijven, al zullen de woningen die feitelijk met meer dan 35 Ke worden belast niet elk jaar dezelfde blijken te zijn.

In het Gebruiksplan zal elk jaar kunnen worden aangegeven welke woningen (van de toegestane 15.100) naar verwachting binnen de 35 Ke contour zullen liggen en met de huidige systematiek kan dat ook worden gehandhaafd.

Rekening houdend met die overwegingen dient een nieuwe 35 Ke-geluidszone vastgesteld te worden. Daarbij wil AAS de volgende randvoorwaarden hanteren teneinde de wijziging van de geluidszone zo min mogelijk effect te laten hebben op de omwonenden:

- De in de nieuwe geluidszone liggende woningen dienen zoveel mogelijk dezelfde te zijn als die in de vigerende geluidszone liggen.
- Ook buiten de zone dient bij de nieuwe geluidszonering in aaneengesloten woonbebouwing de geluidsbelasting waar mogelijk niet significant toe te nemen ten opzichte van de vigerende geluidszonering.

Dit houdt in dat de routestructuur, die voor de vigerende Aanwijzing is vastgesteld, ongewijzigd zal blijven, met de volgende mogelijke uitzonderingen:

- enkele mogelijke veranderingen om de verschillen tussen de veronderstellingen ten behoeve van de zoneberekening en de te verwachten feitelijke realisatie zo klein mogelijk te maken;
- mogelijke wijzigingen als gevolg van besluiten van de Raad van State op lopende beroepschriften.

Met de huidige kennis en inzichten wordt verwacht dat de bestaande tijdelijke LAeq-geluidszone wel voldoende zal zijn om het verwachte luchtverkeer in de nacht in de komende jaren te accommoderen. Dit is het gevolg van de ingrijpende maatregelen die in 1997 voor het nachtelijk vliegverkeer zijn genomen en die de volgende jaren van kracht blijven, samen met een 'bevriezing' van het aantal nachtvluchten. Overigens zullen ook de LAeq-contouren met de nieuwe invoergegevens in het MER worden berekend, zodat kan worden nagegaan of deze verwachting ook werkelijk uitkomt. Indien daaruit blijkt dat het noodzakelijk is dat ook de LAeq-zone wordt aangepast, zal daarvoor - lopende het raject - tijdig een afzonderlijke aanvraag worden ingediend. In de ontwerpAanwijzing kan dat dan alsnog worden meegenomen.

7. De aanvraag

Op grond van bovenstaande feiten en overwegingen verzoekt Amsterdam Airport Schiphol u de tijdelijke 35 Ke-geluidszone voor het vierbanenstelsel te wijzigen. Voor AAS zijn daarbij de volgende punten essentieel:

- het uiteindelijk toegestane aantal vliegtuigbewegingen van het handelsverkeer van 460.000 in het jaar 2002;
- reële keuzes voor de te hanteren prognoses voor de vlootsamenstelling en de verdeling van het vliegverkeer over het etmaal;
- voldoende rekening houdend met de benodigde berekenings- en zoneringsmarges die inmiddels nodig zijn gebleken om voor de feitelijke geluidsbelasting van omwonenden weinig relevante zone-overschrijdingen in de toekomst te voorkómen.

Bladnummer
6

Datum
28 mei 1998

Indien u dit verzoek honoreert, zal AAS op korte termijn, na overleg met het bevoegd gezag, een startnotitie indienen voor het voor deze wijziging noodzakelijke milieu-effectrapport. Wij zullen ook verder gaarne meewerken aan een spoedige realisatie van de zonewijziging.

Hoogachtend,
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL



Ir. R. Uijlenhoet
Executive vice-president & COO

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
t.a.v. A. Jorritsma-Lebbink
Postbus 90771
2509 LT Den Haag

Doorkiesnummer (020) 6012485	Nummer 2413	Bijlage 1	Uw schrijven d.d.	Schiphol d.d. 8 juli 1998
Telefaxnummer (020) 6012134	Behandeld door H.M. Vreeburg			

Betreft: Startnotitie MER ten behoeve van de wijziging van de tijdelijke Ke-geluidszone

Geachte mevrouw Jorritsma,

Als vervolg op het indienen van de aanvraag voor het wijzigen van de tijdelijke Ke-geluidszone voor het vierbanenstelsel van Schiphol d.d. 28 mei 1998, heb ik de eer u hierbij aan te bieden de Startnotitie voor het ten behoeve van die wijziging te maken milieu-effectrapport.

Over concepten van deze notitie is overleg gevoerd met ambtenaren van het bevoegd gezag en informeel met de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Na afloop van dit overleg heeft Amsterdam Airport Schiphol, als initiatiefnemer voor de zonewijziging, de Startnotitie definitief vastgesteld.

Van deze gelegenheid maak ik gebruik om de zorg van de luchtvaartsector uit te spreken over een tweetal aspecten die in de procedure tot wijziging van de Ke-geluidszone buiten beschouwing blijven.

De eerste zorg is dat de nieuwe geluidszone op dezelfde manier tot stand zal komen als de huidige zone en dat ook de handhavingssystematiek dezelfde zal blijven. Dat heeft mede geleid tot de problemen in de huidige zone die, om de Commissie In 't Veld te citeren, 'absurd' waren. Hoewel bij het maken van de nieuwe zones door middel van het in de berekening betrekken van 'onzekerheidsmarges' getracht wordt de risico's op dergelijke overschrijdingen zo gering mogelijk te maken, zijn ze door de starre zonerings- en handhavingssystematiek op voorhand niet geheel uit te sluiten. De luchtvaartsector dringt er daarom op aan om snel deze systematiek volledig te richten op het hoofddoel, het beschermen van de bevolking rondom Schiphol tegen overmatige geluidsbelasting, en aan te passen aan het dynamische karakter van de luchtvaart. De luchtvaartsector wil daar graag actief bij betrokken worden en zal waar nodig en mogelijk gaarne aan de ontwikkeling van een dergelijke systematiek bijdragen.

De toekomstplannen met betrekking tot Schiphol gingen uit van een dubbeldoelstelling: het bereiken van de mainport-status en een verbetering van de milieukwaliteit in de omgeving van Schiphol. De laatste tijd is er slechts een maatschappelijke en politieke discussie over de milieukant van deze dubbele doelstelling en raakt de economische doelstelling c.q. het halen van de mainport-status op de achtergrond. De luchtvaartsector betwijfelt of op dit moment het juiste evenwicht tussen beide doelstellingen bestaat. Naar onze inschatting is het bereiken van de mainport-status in groter gevaar dan de doelstelling uit de PKB-Schiphol met betrekking tot het aantal woningen binnen de 35 Ke geluidscontour.

De tweede zorg betreft de continuïteitsgaranties voor de luchtvaart. Met het ondertekenen van het uitvoeringsmemorandum heeft de luchtvaart haar goede intenties getoond met betrekking tot het terugdringen van de milieuoverlast door het luchtverkeer en als de procedure om tot een aangepaste zone voor het vierbanenstelsel slaagt heeft de luchtvaart tot en met 2002 daarover duidelijkheid. Het is echter nog lang niet zeker dat in het jaar 2003 de vijfde baan (volledig) operationeel is, en het is wel duidelijk dat de geluidszone(s) voor het vijfbanenstelsel die nu in de Aanwijzing staat niet adequaat is voor het dan te verwachten vliegverkeer. Het is dan ook het voornemen van AAS om, zodra het nieuwe Kabinet aantreedt en haar plannen met betrekking tot de toekomst van de Nederlandse luchtvaartinfrastructuur heeft bekendgemaakt, een aanvraag in te dienen voor de wijziging van de geluidszone(s) van het vijfbanenstelsel, opdat ruim voor het jaar 2003 bekend zal zijn waar de luchtvaart in de jaren na 2002 vanuit kan gaan.

Hoogachtend,
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL,



Ir. R. Uijlenhoet
Executive vice-president & COO

c.c. Minister van VROM

Startnotitie MER ten behoeve van de wijziging van de tijdelijke Ke geluidszone

8 juli 1998

1. Inleiding

Amsterdam Airport Schiphol (AAS) heeft een aanvraag ingediend tot wijziging van de tijdelijke Ke-geluidszone voor het huidige vierbanenstelsel. Deze aanvraag is ingegeven door de huidige problemen om binnen deze geluidszone te blijven en wordt mede gedaan om het mogelijk te maken het voornemen van het Kabinet te realiseren, om binnen de grenzen die de Planologische Kernbeslissing Schiphol en omgeving (PKB-Schiphol) onder voorwaarden ruimte te geven aan een selectieve groei van het luchtverkeer. Daarvoor is de huidige geluidszone een beperkende factor.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt beschreven welke oorzaken hebben geleid tot de problemen om binnen de geluidszone te blijven en wordt aangegeven op welke wijze deze problemen naar verwachting kunnen worden opgelost.

In hoofdstuk 3 wordt het probleem toegespitst op de korte termijn en wordt de doelstelling aangegeven van de aanvraag tot wijziging van de tijdelijke geluidszone en van het milieu-effectrapport (MER) dat voor deze wijziging zal worden gemaakt.

Hoofdstuk 4 is gewijd aan de aspecten die met de wijziging van de zone samenhangen. Daarin wordt onderscheid gemaakt tussen de benodigde invoergegevens voor de berekeningen in het MER en de te onderzoeken aspecten om een verantwoorde beslissing mogelijk te maken.

In hoofdstuk 5 worden het planalternatief, de gebruikte referentiesituatie en het in beschouwing te nemen meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) besproken.

In bijlage 1 worden gehanteerde begrippen en gebruikte afkortingen toegelicht.

In bijlage 2 wordt de procedure beschreven die in zijn algemeenheid bij een milieu-effectrapportage wordt gevolgd.

2. Aanleiding, besluitvorming en procedures

Aanleiding

Eind 1996 werd de huidige Aanwijzing Schiphol vastgesteld, waarvan de tijdelijke geluidszones voor het huidige vierbanenstelsel (S4S2) deel uitmaken. Deze Aanwijzing past binnen de randvoorwaarden die door de PKB-Schiphol en omgeving zijn gesteld. De randvoorwaarden van de PKB voor het vierbanenstelsel betreffen de luchtkwaliteit (in principe geen verslechtering daarvan ten opzichte van 1990) en de geluidshinder (niet meer dan 15.100 woningen in de 35 Ke-geluidszone). Het jaar 1997 was het eerste waarin de geluidszones van kracht waren en gehandhaafd werden.

In 1997 werd al snel duidelijk dat de realiteit van het vliegverkeer anders was dan de veronderstellingen daaromtrent die bij de berekeningen van de geluidszones waren gebruikt. Als gevolg daarvan verschilt de geluidsbelasting die in het kader van de handhaving wordt berekend van die waarop de geluidszones zijn gebaseerd.

Dit leidde er in 1997 toe dat het totaal aantal geluidsbelaste woningen binnen de 35 Ke-contour ver onder de grenswaarde van 15.100 woningen bleef, maar dat er desondanks een aantal (dreigende) overschrijdingen van zowel de LAeq-zone als de Ke-zone optraden. Voor een deel zijn de dreigende overschrijdingen afgewend door ingrijpende maatregelen van de luchtvaartsector (met name in de nacht), voor een ander deel zijn de overschrijdingen door de overheid gedoogd, met de intentie een dergelijke situatie in de toekomst te voorkómen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft in het najaar van 1997 Schiphol aangewezen als 'fully coordinated airport', waardoor de omvang van het vliegverkeer kan worden beheerst. Dit gebeurt door bij de planning voor het komende seizoen in internationaal verband bindende afspraken te maken over wanneer welke luchtvaartmaatschappij van Schiphol gebruik mag maken. Dit wordt gerealiseerd door het toewijzen van 'slots'. Hierdoor kan het totaal aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol worden beheerst en kan de spreiding ervan over het etmaal worden geregeld. Dit systeem is vanaf het begin van het zomerseizoen 1998 volledig effectief. Het geeft echter onvoldoende mogelijkheden de geluidsruimte te beheersen.

Het Kabinet heeft begin 1997 opdracht gegeven voor een vervroegde evaluatie van de handhavingssystematiek door Berenschot. Deze evaluatie was oorspronkelijk in 1998 voorzien. In oktober 1997 werd een onafhankelijke commissie ingesteld onder leiding van prof. In 't Veld. Deze commissie kreeg de opdracht om, met in achtnaam van de voorlopige uitkomst van deze evaluatie, de problemen met de geluidszonering en de handhaving ervan te analyseren en op basis daarvan te adviseren.

Uit de analyse van de commissie In 't Veld blijkt dat de problemen structureel van aard zijn. Enerzijds is er de aanzienlijk sterkere groei van het luchtverkeer dan in de Aanwijzing was voorzien. Anderzijds blijken de verstrekkende maatregelen die door de luchtvaartsector zijn ingezet om de negatieve milieugevolgen van die sterkere groei te compenseren niet in staat om overschrijdingen van de geluidszone te voorkomen. De versnelde uitfasering van hoofdstuk-2 vliegtuigen en doorgevoerde technisch operationele maatregelen zijn wel effectief gebleken om de omvang van de geluidsbelasting ruim binnen de grenswaarde van 15.100 woningen te houden, maar - als gevolg van de bestaande starre zonerings- en handhavingssystematiek - traden toch lokale overschrijdingen van de geluidszone op. De commissie In 't Veld constateerde bovendien een aantal 'absurditeiten' die het onmogelijk maken om met de huidige systematiek in de thans geldende geluidszones verdere groei van het luchtverkeer te accommoderen, terwijl de markt groei vraagt en de randvoorwaarden van de PKB deze wel zouden toelaten.

De commissie adviseerde dan ook (onder meer) tot een snelle wijziging van de geluidszones (in het bijzonder de Ke-zone) van het vierbanenstelsel op basis van de meest recente inzichten, en daarnaast tot een herziening van de zonerings- en handhavingssystematiek die meer recht doet aan het dynamisch karakter van de luchtvaart en het desalniettemin mogelijk maakt de doelstellingen en randvoorwaarden (waaronder de bescherming van de omwonenden) van de PKB beter te bereiken.

Besluitvorming

Op basis van dit advies en rekening houdend met de uitkomst van enkele verkennende berekeningen heeft het Kabinet het voornemen geuit om voor de komende vijf jaren (tot en met 2002, omdat in 2003 de ingebruikname van de vijfde baan wordt verwacht) een groei in het handelsverkeer van ca. 20.000 vliegtuigbewegingen per jaar toe te staan (van 380.000 in 1998 tot een totaal van 460.000 in 2002).

Dit onder voorwaarden voor wat betreft aantallen geluidsbelaste woningen en maatregelen ter vermindering van de geluidsbelasting in de omgeving. Deze laatste zijn opgenomen in een uitvoeringsmemorandum, dat is ondertekend door de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, AAS en de Minister van V&W.

Door middel van de brieven van 16 februari 1998 en 6 maart 1998 heeft het Kabinet de Tweede Kamer over dit voornemen geïnformeerd.

Procedures (zie ook bijlage 2)

AAS heeft een aanvraag ingediend tot wijziging van de tijdelijke Ke-geluidszone voor het vierbanenstelsel. De Ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) moeten over die aanvraag beslissen. Zij vormen daarvoor het bevoegd gezag.

Uiteindelijk zal het bevoegd gezag door middel van wijziging van thans geldende Aanwijzing een nieuwe tijdelijke geluidszone vaststellen. Dit kan alleen indien er voldoende informatie beschikbaar is, om een verantwoord besluit te nemen. Daartoe wordt er een (wettelijk verplicht) MER opgesteld, waarvoor AAS de initiatiefnemer is.

Ter voorbereiding van het MER is deze Startnotitie opgesteld, dat een op zichzelf staand inspraaktraject kent. Na de inspraak het advies van de Commissie voor de m.e.r. zal het bevoegd gezag de richtlijnen voor het MER uitbrengen, aan de hand waarvan AAS het MER zal opstellen.

Door het bevoegd gezag is besloten dat dit MER en het ontwerp voor de gewijzigde Aanwijzing gelijktijdig in de inspraak zullen worden gebracht, volgens de regels van de Algemene Wet Bestuursrecht. Naar verwachting zal dat begin 1999 het geval kunnen zijn. Nadat mogelijke zienswijzen zijn afgehandeld en de Commissie voor de milieu-effectrapportage zijn advies heeft gegeven, kunnen de Ministers van V&W en VROM de voorgenomen gewijzigde Aanwijzing en daarmee een nieuwe geluidszone aan de Tweede Kamer toezenden. Indien de Tweede Kamer geen bezwaren heeft, zullen de Ministers de Aanwijzing vaststellen. Zelfs wanneer de procedure zo snel mogelijk verloopt, zal dit echter pas in de tweede helft van 1999 het geval kunnen zijn.

Overigens is ook dan de Aanwijzing, en daarmee de nieuwe geluidszone, nog niet onherroepelijk. Er volgt nog een termijn waarin bezwaar en beroep kan worden aangetekend tegen het besluit tot wijziging van de Aanwijzing bij de Raad van State.

Om duidelijkheid te krijgen over de verdere toekomst van het luchtverkeer en de plaats van Schiphol daarin lopen ook andere procedures in het kader van TNLI. De onderhavige procedure - die daaraan parallel loopt - blijft echter noodzakelijk, onafhankelijk van hoe die andere procedures aflopen. Immers, ook als er in de verdere toekomst alternatieven voor de opvang van de verwachte groei van het luchtverkeer naast of in plaats van Schiphol zullen worden gecreëerd, zal voor de komende tien tot vijftien jaar die groei op Schiphol moeten worden geacommodeerd. Hiertoe is een goede geluidszone voor het vierbanenstelsel en een zo snel mogelijke aanleg van de vijfde baan noodzakelijk.

De initiatiefnemer streeft er naar dat in de nieuwe geluidszone zoveel mogelijk dezelfde woningen liggen als in de huidige zone. Het voorgenomen isolatieprogramma op basis van de bestaande tijdelijke geluidszones en de geluidszones voor het vijfbanenstelsel van de thans geldende Aanwijzing zal dan ook gewoon verder worden voorbereid en door AAS worden uitgevoerd. De plannen voor de wijziging van de tijdelijke Ke-geluidszone zullen daarin geen vertraging veroorzaken. In hoeverre de nieuwe zone toch nog zal moeten leiden tot bijstelling van het isolatieprogramma zal uit de nieuwe geluidszone in de Aanwijzing blijken.

3. Probleem- en doelstelling

3.1. Probleemstelling

Hoewel de geluidszones in de vigerende Aanwijzing Schiphol voor het vierbanenstelsel qua grootte (oppervlak en het maximum aantal woningen binnen de zone) in principe voldoende zijn om het vliegverkeer, dat het Kabinet onder voorwaarden tot en met 2002 wil toestaan, te accommoderen, blijken lokale overschrijdingen van met name de 35 Ke-zone niet te voorkomen. Dit vloeit voort uit de in de werkelijkheid optredende verschillen in de omvang, samenstelling en afhandeling van het vliegverkeer ten opzichte van de zoneberekeningen, in combinatie met de geringe flexibiliteit van de handhaving. In Hoofdstuk 2 onder Aanleiding zijn de oorzaken daarvan aangegeven.

Met de huidige kennis en inzichten wordt verwacht dat de bestaande tijdelijke LAeq-geluidszone wel voldoende zal zijn om het verwachte luchtverkeer in de nacht in de komende jaren te accommoderen. Dit is het gevolg van de ingrijpende maatregelen die in 1997 voor het nachtelijk vliegverkeer zijn genomen en die de volgende jaren van kracht blijven. Overigens zullen in het MER ook de LAeq-contouren met de nieuwe invoergegevens worden berekend, zodat kan worden nagegaan of deze verwachting ook werkelijk uitkomt. Indien uit deze berekening volgt dat ook de LAeq-zone aanpassing behoeft, zal daarvoor tijdig een verzoek tot wijziging daarvan door AAS worden ingediend.

3.2. Doelstelling

Het doel van de zonewijziging is het creëren van een nieuwe tijdelijke Ke-geluidszone voor het vierbanenstelsel, binnen de randvoorwaarden van de PKB-Schiphol. In deze zone dient het luchtverkeer, dat op basis van de toezeggingen van het Kabinet verwacht kan worden, zonder overschrijdingen te kunnen worden afgewikkeld. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de ontwikkelingen van het vliegverkeer en van de wijze van vliegen en met de specifieke eigenschappen van het thans geldende zonerings- en handhavingssystematiek.

De planperiode wordt geacht te eindigen in 2002, omdat naar verwachting de vijfde baan (uiterlijk) in 2003 in gebruik zal worden genomen. Die situatie maakt geen deel uit van het besluit waarvoor dit MER wordt gemaakt. Het MER zal dan ook geen inzicht geven in de situatie na 2002, omdat er bij het in gebruik nemen van de vijfde baan sprake is van een trendbreuk en de situatie van het vierbanenstelsel niet geëxtrapoleerd kan worden.

4. Te beschouwen aspecten van de voorgenomen activiteit

4.1. Invoergegevens contourberekeningen

Teneinde een zo goed mogelijke benadering te krijgen voor de benodigde ruimte binnen de geluidszone, wordt voor elk jaar (te beginnen met 1999) zowel voor Ke als voor LAeq een berekening gemaakt, waarbij de veronderstellingen ten behoeve van de invoergegevens zo goed mogelijk worden bepaald op basis van de bij het schrijven van het MER beschikbare informatie.

– *Omvang vliegverkeer*

Gerekend wordt met de volgende aantallen vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer (exclusief 'General Aviation'):

1998 - 380.000 - Voor dit jaar komt het voorgenomen besluit te laat, het zal in het MER dan ook niet worden meegenomen; verwezen wordt naar het aanvullend Gebruiksplan 1998

1999 - 400.000

2000 - 420.000

2001 - 440.000

2002 - 460.000.

– *Vlootsamenstelling*

Er wordt uitgegaan van een jaarlijks veranderende vlootsamenstelling, die samenhangt met de te verwachten verkeersomvang en -ontwikkeling. Deze veranderingen komen onder meer doordat de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en AAS, overeenkomstig het uitvoeringsmemorandum, er naar zullen streven dat deze vlootsamenstelling binnen hun mogelijkheden positief wordt beïnvloed met betrekking tot de geluidsproductie.

– *Verdeling van het vliegverkeer over het etmaal*

De te verwachten verkeersspreiding bij het gegeven verkeersvolume vormt een uitgangspunt voor de jaarlijkse berekening van de geluidscontouren. Door middel van het toewijzen van 'slots' is de verkeersspreiding in de praktijk te beïnvloeden. In de praktijk zijn er echter twee soorten afwijkingen, waarmee in eerdere zoneberekeningen te weinig rekening is gehouden. Er is een structureel verschil tussen schematijd (bepalend voor de zoneberekening) en het feitelijk moment van starten of landen (bepalend voor de handhaving). Daarnaast is er het effect van vertragingen of vervroegingen ten opzichte van de geplande tijd. Doordat de nachtstraf-factoren in de Ke-berekening afhangen van het tijdstip en de LAeq-berekening betrekking heeft op een bepaald gedeelte van het etmaal, kunnen deze afwijkingen tot verschillen leiden tussen zone en realisatie en dus tot niet te beïnvloeden zoneoverschrijdingen, zal een onzekerheidsmarge worden toegepast om de kans op overschrijding door deze oorzaken te verkleinen.

– *Technisch-operationele maatregelen*

Er wordt uitgegaan van technisch-operationele maatregelen waarvan zeker is dat zij ingevoerd zullen worden in de planperiode. Die zijn in ieder geval de in 1998 ingevoerde maatregelen: kleinere klepstand van een aantal vliegtuigen tijdens de nadering, de start volgens de IATA-procedure (om de geluidsbelasting te verminderen) voor alle vliegtuigen en een motormodificatie van de Boeing 737's van KLM, Transavia en Air Holland. Daarnaast worden ook de technisch-operationele maatregelen uit het uitvoeringsmemorandum in de berekeningen betrokken, vanaf het moment dat ze kunnen zijn ingevoerd.

– *Routes*

Om geen onnodige negatieve verschuivingen te veroorzaken in de geluidsbelasting van de woningen binnen en buiten de geluidszone, gaat de initiatiefnemer er van uit dat de route-structuur, die voor de vigerende Aanwijzing is vastgesteld, in principe ongewijzigd blijft. Wellicht blijkt uit een nog uit te voeren analyse dat er enkele (kleine) veranderingen wenselijk zijn om de veronderstellingen ten behoeve van de zoneberekening meer in overeenstemming te brengen met de feitelijke realisatie. Daarnaast kunnen wijzigingen noodzakelijk zijn als gevolg van bestuurlijke toezeggingen en van besluiten van de Raad van State op de nog lopende beroepschriften met betrekking tot de huidige Aanwijzing.

– *Baan- en SID-gebruik*

Het baan- en SID-gebruik wordt primair bepaald door het aanbod aan vliegverkeer in combinatie met de weersomstandigheden (windrichting) en is uiteindelijk het resultaat van een optimalisatie-proces dat plaats moet vinden om, uitgaande van de vastliggende veronderstellingen, de optimale geluidscontour te bereiken. Dat optimum wordt primair bepaald door het aantal woningen binnen de 35 Ke-contour; secundair wordt ook gekeken naar de geluidsbelaste woningen daarbuiten.

– *Overige variabelen*

Uit een nog uit te voeren gevoeligheidsanalyse van de oorzaken van de knelpunten in de geluidszone zal moeten blijken wat de oorzaken daarvan zijn. Voor een deel zullen deze liggen in verschillen tussen de voorgeschreven berekeningssystematiek van de geluidszone en de handavingsberekeningen, voor een ander deel in verschillen tussen de veronderstellingen en de latere realisatie. Om dergelijke knelpunten bij de nieuwe zone te voorkomen, dient de zone vergroot te worden met - naast de standaard meteomarge - onzekerheidsmarges in de contourberekeningen. In het MER zal daarover verantwoording worden afgelegd. De uiteindelijke zoneberekeningen zullen uiteraard volgens de regels van het Berekeningsvoorschrift worden uitgevoerd.

4.2. Te onderzoeken effecten

Aangezien de voorgenomen activiteit beperkt blijft tot een gedeeltelijke wijziging van de vigerende Aanwijzing, te weten de 35 Ke interim geluidszone voor het vierbanenstelsel, is de initiatiefnemer van plan het MER te beperken tot de directe effecten van deze wijziging.

Vanwege de vergelijkbaarheid met eerdere berekeningen en vanwege het feit dat de wijze van berekenen op basis waarvan de besluitvorming zal plaats vinden is vastgelegd in regelgeving, zullen de berekeningen in het MER moeten worden gemaakt met dezelfde dosismaten en dezelfde rekenmodellen als gebruikt bij het vaststellen van de nu te wijzigen Aanwijzing. In de evaluatie van de PKB, die in 1999 zal worden uitgevoerd, zal over de ontwikkelingen met betrekking tot de dosismaten en rekenmodellen worden gerapporteerd. Daarop kan dit MER niet wachten.

– *Primair betekent dit een onderzoek naar de geluidsbelasting*

Voor elk jaar van 1999 t/m 2002 zullen de geluidscontouren worden berekend. Overeenkomstig de berekeningen voor de eerdere milieu-effectrapporten voor de besluitvorming over Schiphol zullen de 20 t/m 65 Ke contouren worden berekend in stappen van 5 Ke, conform de voorgeschreven berekeningsmethode. Binnen de contouren zullen, overeenkomstig de regels daarover in de PKB-Schiphol, de aantallen woningen en het aantal mensen dat ernstige geluidshinder ondervindt, worden bepaald op basis van het voor de besluitvorming over Schiphol vastgestelde woningenbestand 1990. Voor het nachtverkeer tussen 23.00 en 06.00 uur worden voor de situatie binnen de slaapkamer de LAeq 20, 26, 30 en 35 dB(A) contouren berekend. Tevens wordt bepaald hoeveel woningen binnen die contouren liggen en het aantal mensen dat (vaak) bij het slapen wordt gestoord.

Er zijn meer milieu-aspecten die rechtstreeks door de planwijziging worden beïnvloed. Het is niet nodig om voor elk jaar al deze gegevens te berekenen. Er zal daarom eerst een kwalitatieve benadering worden toegepast om te bepalen welk jaar van de vier beschouwde jaar voor elk van de aspecten het meest ongunstig is. Dit hoeft niet het laatst beschouwde jaar (met de meeste vliegtuigbewegingen) te zijn, want het is goed mogelijk dat er compenserende factoren zijn die het effect van de groei te niet doen.

De door de initiatiefnemer in beschouwing te nemen factoren zijn:

- *Luchtverontreiniging*
De Schiphol gebonden emissies zullen worden berekend overeenkomstig de wijze waarop dat in eerdere milieu-effectrapporten is gedaan.
- *Geurhinder*
Overeenkomstig eerdere milieu-effectrapporten zal de geurcontour van 1 ge/98 pct worden bepaald en het aantal inwoners (op basis van het woningenbestand 1990) daarbinnen worden berekend.
- *Externe veiligheid*
In de PKB wordt geformuleerd dat het 'stand still' beginsel voor externe veiligheid pas wordt gehanteerd na het in gebruik nemen van de vijfde baan. Voor de besluitvorming is inzicht in deze parameters formeel dan ook niet direct van belang. Voor een inzicht in de milieugevolgen dienen echter wel berekeningen te worden gemaakt.

Voor het meest ongunstige jaar zullen de aantallen inwoners (op basis van het woningenbestand 1990) worden berekend binnen de individueel-risicocontouren 5×10^{-5} , 10^{-5} , 10^{-6} en 10^{-7} . Daarnaast zal het gesommeerd gewogen risico en het groepsrisico worden berekend, dat laatste uitgedrukt in een FN-diagram. Deze berekeningen zullen op dezelfde manier worden uitgevoerd als in de eerdere milieu-effectrapporten ten behoeve van de besluitvorming over Schiphol.

Hierbij moet worden opgemerkt dat deze berekeningen alleen maar kunnen worden uitgevoerd met hetzelfde model waarmee de eerdere risico-berekeningen voor Schiphol zijn uitgevoerd. Dit model is sindsdien ongewijzigd gebleven. Effecten van ontwikkelingen in de veiligheid sinds die tijd, waaraan de afgelopen tijd ook op Schiphol veel geld, tijd en energie is besteed, komen in deze berekeningen niet tot uitdrukking.

De overige milieuaspecten worden niet of slechts zeer indirect beïnvloed door de voorgenomen wijziging van de geluidszone en worden in het MER niet behandeld.

- *Plan- en studiegebied*
Het plan- en studiegebied zal voor de in dit MER te behandelen aspecten gelijk zijn aan die in de eerdere milieu-effectrapporten over Schiphol. Voor geluid en externe veiligheid betekent dat een gebied van 55 bij 55 km; voor luchtverontreiniging een gebied van 10 bij 10 km en voor geur een gebied van 30 bij 30 km.

5. Te beschouwen alternatieven

AAS is van plan een drietal alternatieven in beschouwing te nemen: het planalternatief, een referentiesituatie en een meest milieuvriendelijk alternatief.

5.1. Planalternatief

Zoals eerder geschetst, dient de uiteindelijke geluidszone binnen de randvoorwaarden van de PKB zo te zijn gevormd dat elk jaar het toegestane aantal vliegtuigbewegingen kan worden geacommodeerd. Daarbij moet het risico worden vermeden dat er zone-overschrijdingen zullen plaats vinden.

Voorgesteld wordt dan ook om, met inachtneming van de overeengekomen onzekerheidsmarges (zie paragraaf 4.1), als planalternatief een geluidszone te berekenen die alle jaarcontouren omvat en die volledig aan de doelstelling voldoet. Daarmee zijn de geluidsgrenzen van het planalternatief (en dus de geluidszone voor de gewijzigde Aanwijzing) vastgelegd.

Voor elk van de overige te onderzoeken milieueffecten kan het ongunstigste jaar van de vier relevante jaren als maatgevend voor het planalternatief gelden, waarvan de berekeningswijze in paragraaf 4.2. is geschetst.

5.2. Referentie

Als referentie (of autonome ontwikkeling) wordt gekozen voor de situatie dat de huidige tijdelijke zone van de Aanwijzing voor het vierbanenstelsel van kracht blijft en dat die zone op rigide wijze wordt gehandhaafd zonder 'gedogen' of 'anticiperen'. De overige invoergegevens (vlootsamenstelling, verdeling over het etmaal, routes, etc.) zullen gelijk gehouden worden aan die van het planalternatief.

In de beschrijving van de referentie zal ook een vergelijking worden gemaakt met eerdere berekeningen voor het vierbanenstelsel, zoals die zijn gemaakt in het kader van IMER, AMER, UMER S4S2 en de definitieve aanwijzing.

5.3. Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)

Voor het wettelijk vereiste meest milieuvriendelijke alternatief worden voor de vlootsamenstelling en de technisch-operationele maatregelen de meest optimistische invoeringstermijnen aangehouden. Daarbij wordt niet gelet op economische overwegingen en/of op problemen met de Europese Commissie of de rechter als gevolg van de nadelen die de luchtvaartmaatschappijen daarvan ondervinden.

Wel zal ook in het MMA de geluidszone zo worden vormgegeven dat de toegestane aantallen vliegtuigbewegingen kunnen worden geacommodeerd zonder dreigende overschrijdingen.

Bijlage 1

Begrippenkader en lijst van afkortingen

Aanwijzing - Het wettelijk vereiste besluit van de ministers van V&W en VROM, op grond waarvan van een luchtvaartterrein gebruik gemaakt mag worden en waarin regels worden gesteld voor dat gebruik.

AAS - *Amsterdam Airport Schiphol* - De exploitant van de luchthaven Schiphol en initiatiefnemer voor het MER.

Berekeningsvoorschrift - Het voorschrift op grond van de Luchtvaartwet, waarin is vastgelegd hoe de geluidsbelasting van vliegtuigen moet worden berekend, zowel voor de zonering als voor de handhaving.

Bevoegd gezag - Het overheidsorgaan dat bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit. In het geval van Schiphol zijn dat de ministeries van V&W en VROM.

Commissie voor de milieu-effectrapportage - De onafhankelijke, landelijke commissie die op grond van de Wet Milieubeheer aan het bevoegd gezag adviseert over de startnotitie en over de juistheid en volledigheid van het Milieu-effectrapport te behoeve van een voorgenomen activiteit.

Contour - De lijn die punten met een gelijke geluidsbelasting of gelijk risico (bij externe veiligheid) met elkaar verbindt.

Fully coordinated airport - Een gecoördineerde luchthaven waarop een luchtvaartmaatschappij, om te kunnen landen of opstijgen, gedurende de perioden waarvoor de luchthaven volledig gecoördineerd is, moet beschikken over een door een coördinator toegewezen 'slot'.

Geluidszone - De in de Aanwijzing vastgelegde grens waarbuiten de geluidsbelasting de waarde van 35 Ke (etmaal) respectievelijk van 26 LAeq (nacht) niet mag worden overschreden.

Hoofdstuk 2-vliegtuigen - Vliegtuigen die aan verouderde regels van ICAO Annex 16, Hoofdstuk 2 met betrekking tot de geluidsproductie voldoen. Deze vliegtuigen mogen binnen Europa na 1 april 2002 niet meer worden gebruikt.

Initiatiefnemer - De persoon of de instantie die een activiteit wil ondernemen en daarover een besluit vraagt of zelf wil nemen.

Ke - *Kosten eenheden* - De wettelijke maat waarin de geluidsbelasting met betrekking tot het gehele etmaal, getotaliseerd over een jaar, wordt uitgedrukt.

LAeq - De wettelijke maat waarin de geluidsbelasting met betrekking tot de nacht (voor Schiphol van 23.00 tot 06.00 uur), getotaliseerd over een jaar, wordt uitgedrukt.

MER - *Milieu-effectrapport* - Het volgens de Wet Milieubeheer verplichte en openbare rapport, waarin de milieu-effecten van een voorgenomen activiteit worden beschreven.

MMA - *Het meest milieuvriendelijk alternatief* - Hierin worden de positieve effecten op het milieu gemaximaliseerd zonder rekening te houden met de haalbaarheid ervan, maar wel binnen de doelstellingen van de voorgenomen activiteit.

PKB - *Planologische Kernbeslissing Schiphol en omgeving* - Het wettelijk vereiste besluit van de regering, door het parlement aanvaard, als onderdeel van het Structuurschema Burger-luchtvaartterreinen; hierin wordt de basis gelegd voor en de grenzen gesteld aan de toekomst van Schiphol.

Routes - De vastgelegde vliegpaden die de vliegtuigen, met een vastgestelde toegestane spreiding, tijdens start en landing dienen te volgen.

SID - *Standard Instrument Departure* - De gestandaardiseerde uitvliegroutes, waarvan niet alleen het vliegpad, maar ook de hoogte per vliegtuigtype met enige spreiding is vastgelegd.

Slot - De in een dienstregeling opgenomen aankomst- of vertrektijd die op een bepaalde datum beschikbaar is voor een vliegtuigbeweging dan wel hieraan is toegewezen, op een luchthaven die volgens de bepalingen van de betreffende EU-verordening is gecoördineerd.

Startnotitie - De mededeling van de initiatiefnemer aan het bevoegd gezag dat hij voornemens is een m.e.r.-plichtige activiteit te willen. De publicatie van de startnotitie is het wettelijke begin van de m.e.r.-procedure.

TNLI - *Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur* - Een project van het kabinet om na te gaan welke groeimogelijkheden voor het luchtverkeer op welke lokatie(s) wenselijk en mogelijk zijn.

V&W - *Verkeer en Waterstaat* (ministerie of Minister).

Vierbanenstelsel (S4S2) - Het huidige banenstelsel van Schiphol, waarbij - conform de van kracht zijnde Aanwijzing - de Zwanenburgbaan ook aan de zuidzijde wordt gebruikt en de Kaagbaan met 250 m is verlengd.

Vijfbanenstelsel - Het huidige vierbanenstelsel, uitgebreid met een vijfde baan, parallel aan de Zwanenburgbaan.

Vijfde baan - De toekomstige extra start- en landingsbaan van Schiphol, parallel aan de Zwanenburgbaan, die naar wordt voorzien in 2003 in gebruik wordt genomen.

Vliegtuigbeweging - De start of de landing van een vliegtuig.

VROM - *Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer* (ministerie of Minister).

Bijlage 2

Beschrijving procedure milieu-effectrapportage

Het officiële startpunt van de m.e.r.-procedure is het moment waarop de initiatiefnemer (IN) zijn voornemen (in de vorm van een startnotitie) bekend maakt bij het Bevoegd Gezag (BG). Het BG tekent de datum van ontvangst aan en stuurt een exemplaar aan de Commissie voor de m.e.r. (Cmer) en de wettelijke adviseurs (WA), en maakt het bekend via de nieuwsmedia. De startnotitie en eventueel andere informatie wordt ter inzage gelegd en het publiek wordt gewezen op de mogelijkheid opmerkingen te maken over de vast te stellen richtlijnen. Deze richtlijnen bepalen in belangrijke mate de inhoud van het MER.

Vanaf het moment van de bekendmaking wordt een inspraaktermijn aangehouden van een maand. Het gaat hierbij om schriftelijke inspraak. Het BG kan tijdens deze inspraakperiode voorlichtingsbijeenkomsten organiseren met presentaties van de IN over zijn voornemen en van BG over de te volgen procedure. Het organiseren van dergelijke bijeenkomsten is echter niet verplicht.

De termijn waarin de Cmer haar advies op moet stellen, is vastgesteld op uiterlijk negen weken na de openbare kennisgeving.

Tijdens deze periode, maar ook daarna pleegt het BG overleg met de IN. Uiterlijk dertien weken na datum van aanmelding dient het BG de richtlijnen voor het MER te hebben vastgesteld. Uiterlijk 4 weken na het uitkomen van het advies van de Cmer zal het BG richtlijnen voor het MER voor de wijziging van de tijdelijke geluidszone afgeven. Daarbij heeft zij de opmerkingen uit de inspraak en de adviezen van Cmer en WA in overweging genomen.

Opstellen van het MER

De wet stelt voorwaarden aan vorm en inhoud van het rapport. Wat betreft de vorm dient het MER steeds als een herkenbaar document te worden gepresenteerd, ook in gevallen waarin het MER (of de samenvatting daarvan) deel uitmaakt van een rapport of nota met een grotere reikwijdte (b.v. Tracénota).

Ook inhoudelijk dient het MER aan een aantal eisen te voldoen. Zo moeten de te verwachten milieu-gevolgen van zowel het voornemen als de verschillende alternatieven worden aangegeven en vergeleken.

De IN zal tijdens deze fase ook het ontwerp van het plan of de aanvraag voor de vergunning op moeten stellen. Essentieel voor het functioneren van milieu-effect rapportages als milieu-instrument is dat de resultaten van de vergelijking van alternatieven, zoals die in het MER plaatsvindt, wordt gebruikt bij de besluitvorming met betrekking tot de (ontwerp) Aanwijzing.

Beoordeling van de aanvaardbaarheid van het MER

Is het MER klaar, dan stuurt de IN het rapport aan het BG. Het BG tekent wederom de datum van ontvangst aan, geeft de IN een bewijs van ontvangst en stuurt een exemplaar aan de Cmer en aan de WA. Het BG moet een aanvaardbaarheidsoordeel over het MER uitspreken. Tijdens deze periode kunnen Cmer en WA het BG al attenderen op essentiële tekortkomingen. Het BG kan de Cmer ook om een eerste oordeel vragen.

Voldoet het MER, dan volgt bekendmaking via de nieuwsmedia (voor rijk en provincies tevens in de Staatscourant) en ter inzage legging van het MER samen met het ontwerp aanwijzingsbesluit.

Inspraak/advies

Aansluitend hierop volgt een inspraakmogelijkheid van tenminste vier weken voor MER en ontwerp Aanwijzing. Tijdens de beoordeling van het MER en de ontwerp Aanwijzing moet zowel een schriftelijke als een mondelinge gelegenheid tot inspraak worden geboden. De WA kunnen hun advies over het MER tot aan het eind van de inspraaktermijn uitbrengen. De Cmer heeft hiervoor vijf weken langer de tijd (uiterlijk vijf weken na beëindiging van de inspraak). Zij beoordeelt het MER namelijk mede aan de hand van het advies van WA en de opmerkingen uit de inspraak. Zij stuurt haar oordeel aan het BG. Als onafhankelijke commissie spreekt zij zich niet uit over de wenselijkheid van het voornemen, maar beperkt zij zich tot een (wetenschappelijke) toetsing op juistheid en volledigheid van het rapport. Hoofdcriterium daarbij is de vraag of het rapport voldoende milieu-informatie bevat om er een bestuurlijk besluit op te kunnen baseren waarbij de milieu-aspecten volwaardig meegewogen kunnen worden. Het BG doet dat mede op basis van de wet, de uitvoeringsvoorschriften en de vastgestelde richtlijnen.

Het Besluit

Het BG kan pas een besluit nemen over een m.e.r.-plichtige activiteit als de verschillende stappen van de m.e.r.-procedure zijn afgewerkt, tot en met het uitbrengen van het toetsingsadvies door de Cmer.

In het besluit geeft het BG een motivering van de wijze waarop rekening is gehouden met de voorspelde milieugevolgen, de manier waarop de afweging tussen de verschillende alternatieven heeft plaatsgevonden en welke rol de opmerkingen (insprekers), de adviezen (WA) en het toetsingsrapport van de Cmer hebben gespeeld bij het nemen van het besluit. Bovendien bepaalt het BG bij het besluit welke effecten op welke wijze en op welke termijn zullen worden geëvalueerd.

De m.e.r.-procedure wordt ingepast in bestaande besluitvormingsprocedures. Daarom is er geen aparte beroepsgang. Tegen het MER zelf kan men dus niet in beroep gaan. Wel kan een "slecht" MER of een besluit dat onvoldoende rekening houdt met de in het MER naar voren gekomen informatie, reden zijn om beroep aan te tekenen tegen een besluit waarvoor het MER is gemaakt. De beroepsgrond ligt dan in de schending van een of meer van de beginselen van behoorlijk bestuur. Daarvoor moet men dan aansluiten bij bestaande beroepsprocedures van de Algemene Wet Bestuursrecht.

Evaluatie

Het BG heeft tot taak een evaluatie uit te voeren. Daarbij onderzoekt zij de feitelijke milieugevolgen van de betrokken activiteit en vergelijkt deze met de voorspelde effecten. Wanneer uit deze evaluatie blijkt dat de gevolgen in belangrijke mate nadeliger voor het milieu zijn dan werd verwacht kan het BG de hem ter beschikking staande maatregelen nemen om die gevolgen zo veel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.

Het moment van evalueren is afhankelijk van het soort activiteit. Dat bepaalt of de evaluatie moet plaatsvinden tijdens de uitvoeringsfase, gebruiksfase of beëindigingsfase.

