

1119-95

Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens

Richtlijnen voor het MER



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens

Richtlijnen voor het MER



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Ministerie van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer



Ministerie van Economische Zaken



Ministerie van Defensie

Juli 2001

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Karakter van het MER	3
1.3 Vorm en presentatie	4
1.4 Inspraak en advies	4
1.5 Richtlijnen en Nota van Antwoord	4
2 Doelen en besluitvorming	6
2.1 Doelstellingen SRKL	6
2.2 Doelstellingen MER	9
2.3 Andere onderzoeken	9
2.4 Hinderbeleving	9
2.5 Reeds genomen besluiten	10
3 Alternatieven	12
3.1 Algemeen	12
3.2 Standstill	12
3.3 Aanvullende maatregelen	16
3.4 Samenstelling van de alternatieven	16
3.5. Vergelijking van de alternatieven	17
4 Leemten in kennis en informatie	18
5 Evaluatie	19
6 Samenvatting van het MER	20
Bijlage: nota van antwoord	

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In 1988 is het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) vastgesteld. Hierin is een beeld van de verkeer- en vervoerfuncties van de luchtvaartsector geschetst en is de beschikbare geluidsruimte voor de regionale luchthavens vastgelegd in indicatieve geluidszones. Het SBL richtte zich zowel op alle regionale en kleine luchtvaartterreinen in Nederland als op Schiphol. Door het van kracht worden van de PKB Schiphol en Omgeving in 1995 is het beleid in het SBL ten aanzien van Schiphol komen te vervallen.

In 1998 oordeelde de Raad van State dat het SBL op dat moment geen rechtskracht meer had. Deze rechtskracht is daarop door middel van de Wet rechtskracht diverse planologische kernbeslissingen hersteld tot eind 2003.

Er is daarom gestart met de voorbereiding van een opvolger van het SBL, het Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (SRKL). In het SRKL wordt het beleid ten aanzien van de regionale en kleine luchthavens vastgelegd. De kern van dit beleid vormt het decentraliseren van de besluitvorming over de regionale en kleine luchthavens en het begrenzen van de milieuruimte voor het regionale en kleine vliegverkeer op deze luchthavens door de instelling van een standstill. Het SRKL is een planologische kernbeslissing voor luchtvaart. De vaststelling hiervan is een m.e.r.-plichtig besluit wanneer het SRKL invloed heeft op de aanleg, inrichting of gebruik van een luchtvaartterrein (C-lijst Besluit MER 6.1). Het in het kader van het SRKL instellen van een standstill voor CO₂, geluid en bij regionale luchthavens ook voor externe veiligheid kan invloed hebben op het gebruik van de regionale en kleine luchthavens. Daarom wordt bij de voorbereiding van het SRKL een milieueffectrapport opgesteld en de procedure van de milieueffectrapportage doorlopen.

De procedure van de milieueffectrapportage is gestart met het uitbrengen van een startnotitie MER SRKL. Deze startnotitie heeft van 5 september 2000 tot en met 3 oktober 2000 in verschillende gemeenten en provincies in Nederland ter inzage gelegen. Dit is aangekondigd in de Staatscourant nr. 170 van 4 september 2000 en in de regionale en lokale media.

1.2 Karakter van het MER

Het MER moet milieu-informatie bevatten die een rol kan spelen bij afwegingen ten aanzien van het te voeren beleid. De kern van dit beleid betreft het decentraliseren van de besluitvorming over regionale en kleine luchthavens en het instellen van een standstill voor CO₂, geluid en bij regionale luchthavens voor externe veiligheid. Het MER zal met name ingaan op het instellen van een standstill.

Het instellen van een standstill zal plaatsvinden door plafonds vast te stellen voor drie specifieke milieueffecten die regionale en kleine luchtvaart met zich mee brengen. Het gaat om de emissie van CO₂, geluid en bij regionale luchthavens ook externe veiligheid. Het MER zal verschillende alternatieven voor de hoogte van het in te stellen plafond voor CO₂ onderzoeken. De alternatieven die in het MER worden geformuleerd en onderzocht zullen betrekking hebben op de maximale milieueffecten die de regionale en

kleine luchtvaart in Nederland met zich mee mogen brengen. Dit leidt ertoe dat in het MER slechts in zeer beperkte mate onderscheid gemaakt kan worden tussen de beschrijving van alternatieven en de beschrijving van hun effecten.

Het MER zal geen informatie over de inrichting van individuele luchthaventerreinen en hun directe omgeving bevatten. Er zal wel gebruik gemaakt worden van bepaalde informatie die individuele velden betreft. Deze informatie is voor de meeste luchthavens vastgelegd met de reeds vastgestelde aanwijzingsbesluiten en geluidszones en voor wat betreft de regionale velden in de milieueffectrapporten die hiervoor zijn opgesteld. Voor luchthaven Rotterdam Airport is deze informatie opgenomen in het ontwerp-aanwijzingsbesluit. Voor Eindhoven wordt aangesloten bij de informatie die in de startnotitie ten behoeve van de vast te stellen geluidszone is geformuleerd. Op de informatie over de luchthavens Maastricht Aachen Airport en Lelystad wordt later in deze Richtlijnen ingegaan.

1.3 Vorm en presentatie

Voor de leesbaarheid en gezien het karakter verdient het aanbeveling het MER beperkt van omvang te maken. Onderbouwende informatie, literatuurverwijzingen, een verklarende woordenlijst en een lijst met afkortingen en begrippen worden opgenomen als bijlagen bij het MER. Bij gebruik van kaarten dient recent kaartmateriaal te worden gebruikt, topografische namen goed leesbaar te worden weergegeven en een duidelijke legenda te worden toegevoegd.

1.4 Inspraak en advies

Na de terinzage legging van de Startnotitie heeft het bevoegd gezag in totaal 82 inspraakreacties ontvangen. Op 5 september 2000 zijn de Hoofdinspecteur Milieuhygiëne van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de Directeur Natuurbeheer van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.), per brief uitgenodigd advies uit te brengen voor de richtlijnen voor het milieueffectrapport. Het advies van de Hoofdinspecteur Milieuhygiëne van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is ontvangen op 5 oktober 2000. Het advies van de Directeur Natuurbeheer van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij is ontvangen op 9 oktober 2000. Het advies van de Commissie voor de Milieueffectrapportage ten behoeve van de richtlijnen is ontvangen op 30 november 2000.

1.5 Richtlijnen en Nota van Antwoord

Het bevoegd gezag stelt te zijner tijd de PKB SRKL vast en geeft met onderhavige Richtlijnen aan, welke informatie het MER moet bevatten om een goede afweging ten behoeve van het besluit SRKL mogelijk te maken.

Het bevoegd gezag heeft bij het opstellen van deze Richtlijnen de Startnotitie, de ontvangen adviezen en de inspraakreacties betrokken. Niet alle punten uit de ontvangen adviezen zijn in deze Richtlijnen overgenomen. De Commissie voor de milieueffectrapportage, de wettelijke adviseurs en de insprekers worden hiervan op de hoogte gesteld. Zij ontvangen hiertoe een exemplaar van deze Richtlijnen.

De Commissie voor de milieueffectrapportage, de wettelijke adviseurs en de insprekers ontvangen tevens een Nota van Antwoord, waarin het bevoegd gezag aangeeft op welke wijze rekening gehouden is met de inspraakreacties bij het opstellen van de Richtlijnen.

2 Doelen en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieueffectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."

2.1 Doelstellingen SRKL

De startnotitie geeft aan dat de hoofdlijnen van het beleid dat in het SRKL wordt opgenomen betrekking hebben op:

- de decentralisatie van de besluitvorming over regionale en kleine luchthavens naar provincies;
- het begrenzen van de milieuruimte waarbinnen decentrale besluiten kunnen worden genomen. De begrenzing vindt plaats door het invoeren van standstill.

Ook wordt in het SRKL beleid vastgelegd over:

- de uitwerking van het milieukader voor het burgermedegebruik van de militaire luchthavens;
- verbetering van de ruimtelijke kwaliteit nabij de regionale en kleine luchthavens;
- het beleidskader voor de aanwijzingsbesluiten voor Lelystad fase 2 en Maastricht.

De beleidskeuzes die gemaakt worden in het SRKL verschillen in hun effecten op het milieu. Hieronder wordt hiervan een beknopte analyse gegeven. Wanneer de te maken keuzes naar verwachting effecten op het milieu met zich mee brengen, zal het MER alternatieven voor de te maken keuzes en de bijbehorende milieueffecten hiervan in beeld moeten brengen. Op deze alternatieven wordt niet in dit hoofdstuk ingegaan, deze komen in hoofdstuk 3 aan de orde.

Decentralisatie van de besluitvorming

In het SRKL zal het beleid ten aanzien van de decentralisatie van bevoegdheden met betrekking tot de besluitvorming over luchtvaartterreinen van het rijk naar decentrale overheden worden opgenomen. Daarbij zullen de randvoorwaarden voor decentralisatie worden aangegeven. Decentralisatie als zodanig wordt niet in het MER beschreven, maar wordt onderzocht in een apart traject. De in het MER opgenomen alternatieven, of onderdelen daarvan kunnen consequenties hebben voor de wijze waarop de decentralisatie van de besluitvorming wordt vormgegeven en in welke verdeling van bevoegdheden in elk geval voorzien moet worden. Het m.e.r.-onderzoek en het decentralisatie-traject worden daarom zorgvuldig op elkaar afgestemd.

Decentralisatie is ook aan de orde met betrekking tot het burgermedegebruik van militaire luchtvaartterreinen. Om burgermedegebruik op militaire velden mogelijk te maken moet op basis van art. 33 en 34 van de Luchtvaartwet een ontheffing worden gegeven. Deze ontheffing kan worden gegeven door de Staatssecretaris van Defensie, die het luchtvaartterrein heeft aangewezen. Het Structuurschema

Militaire Terreinen (SMT) bevat de randvoorwaarden waaraan de verenigbaarheid van burgermedegebruik met de militaire functie zal worden getoetst. Aangezien dit medegebruik door burgervliegtuigen betreft, wordt een dergelijke ontheffing mede door de Minister van Verkeer en Waterstaat gegeven. In het SRKL zal de relatie hiervan met de decentralisatie van de besluitvorming over de burgerluchtvaart op deze luchtvaartterreinen aan de orde komen. Het MER gaat hier niet verder op in.

Standstill

Luchtvaart beïnvloedt het milieu op verschillende manieren. Om ervan verzekerd te zijn dat de milieubelasting die de regionale en kleine luchtvaart veroorzaakt, in de toekomst niet toeneemt, heeft het kabinet het voornemen de milieuruimte voor deze luchtvaart te begrenzen door de instelling van (een landelijk) plafond(s) voor geluidsbelasting, CO₂ en bij regionale velden ook voor externe veiligheid (standstill). Dit betekent dat de feitelijke milieubelasting als gevolg van de regionale en kleine luchtvaart niet groter mag worden dan de in het SRKL vast te stellen milieuruimte. Het MER zal alternatieven voor de standstill in beeld brengen.

Het kabinet heeft in de Hoofdpijnennotitie SRKL aangegeven dat er mogelijkheden tot groei van regionale en kleine luchthavens blijven, wanneer de feitelijke milieubelasting gelijk blijft of teruggedrongen kan worden. Deze situatie kan ontstaan door wijzigingen in de vloot, ontwikkelingen aan de bron of door de instelling van algemene maatregelen. Het kabinet hecht groot belang aan bronbeleid.

Het kabinet heeft geen doelstellingen geformuleerd ten aanzien van de groei van het luchtverkeer of ten aanzien van verdere aanscherping van de vast te stellen milieuruimte. Het MER zal daarom geen alternatieven formuleren voor dergelijke doelstellingen.

Burgermedegebruik

In het SRKL wordt onder andere de uitwerking van het milieukader voor het burgermedegebruik op de militaire luchtvaartterreinen Twenthe, De Kooy en Eindhoven vastgelegd. Het MER besteedt hier aandacht aan door het burgermedegebruik op deze velden mee te nemen in het onderzoek naar de instelling van een standstill. Het SRKL zal ook aandacht besteden aan het overige, beperkt van omvang zijnde burgermedegebruik dat plaatsvindt op de andere militaire luchtvaartterreinen.

Het militaire gebruik van deze luchtvaartterreinen is geen onderwerp van het SRKL, maar van het Structuurschema Militaire Terreinen (SMT). Het SMT, uitgebracht door de Staatssecretaris van Defensie en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, is een planologische kernbeslissing. Deze vormt de basis voor de aanwijzingen van de militaire luchtvaartterreinen en voor het vaststellen van de geluidszone in de aanwijzingen voor het totale vliegverkeer (militair en burger) op elk van deze luchtvaartterreinen. Het SMT bevat de randvoorwaarden waaraan de verenigbaarheid van het burgermedegebruik met de militaire functie en de milieurandvoorwaarden getoetst zal worden. Het MER SRKL zal geen aandacht besteden aan het militaire vliegverkeer.

Ruimtelijke kwaliteit

In de startnotitie is aangegeven dat voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit zowel inhoudelijke aspecten van belang kunnen zijn als de kwaliteit van planvormingsprocessen. De inhoudelijke aspecten zijn vooral

aspecten die op regionale en lokale schaal spelen. Daarom zal de besluitvorming hierover door de provincies moeten plaatsvinden. Het is de bedoeling dat aan de provincies een instrumentarium wordt meegegeven om de ruimtelijke kwaliteit vorm te geven. De uitwerking hiervan vindt niet in het MER plaats.

Wel zal in het SRKL worden aangegeven welke beperkingen gelden of gaan gelden voor kwetsbare bestemmingen. Onder kwetsbare bestemmingen worden verstaan: stiltegebieden, vogel- en habitatrichtlijngebieden, andere belangrijke natuurgebieden en een actueel overzicht van de bebouwing. Tevens zal in het SRKL worden ingegaan op de wettelijke procedures die dienen te worden gevolgd voor de vaststelling of wijziging van vliegroutes en de regels voor het gebruik van de luchtverkeersroutes en het luchtruim.

Maastricht en Lelystad fase 2

Voor wat betreft de luchthavens Maastricht en Lelystad (fase 2) doet zich een complexe situatie voor. Voor deze luchthavens zijn wijzigingen van de aanwijzingsbesluiten nodig.

Voor het interim-aanwijzingsbesluit voor de luchthaven Maastricht, een besluit met een beperkte looptijd tot eind 2003, is de jaarcontour van 1995 vastgesteld als geluidszone. Op grond van de PKB SBL deel e moet de geluidszone voor Maastricht zonder aangelegde Oostwestbaan passen binnen de indicatieve zone van deel d. In de PKB SBL deel e is deze zone in figuur 5 weergegeven. In het kader van het SRKL wordt een nieuwe geluidszone berekend, die voldoet aan de in de brief van het Kabinet aan de Tweede Kamer van 7 januari 1999 (TK 1998-1999, 26 205, nr 5) gestelde randvoorwaarden.

De nieuwe aanwijzingsbesluiten voor Maastricht en Lelystad kunnen niet meer op basis van het SBL worden genomen, maar zullen op basis van het nieuwe SRKL worden genomen. Het MER SRKL wordt niet opgesteld ten behoeve van de aanwijzingsbesluiten voor beide luchthavens. Voor de aanwijzingsbesluiten worden afzonderlijke m.e.r.-procedures doorlopen, die naar verwachting in de eerste helft van 2001 van start gaan. Kort nadat het SRKL van kracht is geworden, kunnen de aanwijzingsbesluiten voor Maastricht en Lelystad vastgesteld worden.

Het is van belang dat gezocht wordt naar afstemming tussen de verschillende procedures, met behoud van de verantwoordelijkheden die de betrokken partijen in de onderscheiden procedures hebben.

In het MER SRKL worden ten behoeve van de berekeningen van de standstill voor de nieuwe situatie in Maastricht en Lelystad aannames gedaan. Hierbij dient rekening gehouden te worden met tenminste één variant per veld, aan te leveren door initiatiefnemers van de m.e.r.-procedures voor de aanwijzingsbesluiten, gebaseerd op toezeggingen aan de Tweede Kamer (Maastricht: TK 1998-1999, 25 089, nr. 18. Lelystad: TK 1994-1995, 23 552, nr 15, TK 1995-1996, 24 872, nrs 1&2, TK 1998-1999, 26 205, nr 5, TK 1999-2000, 26 893, nr. 4).

CO₂, geluid en EV zullen in het MER SRKL op hoofdlijnen in kaart worden gebracht. In de MER'en voor de beide aanwijzingen komen inrichtingsalternatieven en de bijbehorende effecten op inrichtingsniveau aan de orde.

2.2 Doelstellingen MER

Gezien bovenstaande overwegingen richt het MER zich primair op:

- het onderzoeken van alternatieven voor een standstill voor CO₂, waarmee de milieuruimte voor het vliegverkeer op de regionale en kleine luchthavens, alsmede voor het medegebruik door de burgerluchtvaart op de militaire luchtvaartterreinen, begrensd wordt;
- het in beeld brengen van contouren voor geluid en bij regionale luchthavens ook voor externe veiligheid;
- het onderzoeken van bron- en vlootbeleid en algemene maatregelen.

Het MER zal zich in principe niet richten op de vormgeving van de decentralisatie en de bijbehorende verdeling van verantwoordelijkheden en bevoegdheden tussen het rijk en regionale overheden. Het onderzoek naar de mogelijkheden voor decentralisatie en het overleg met de regionale overheden zal in een separaat traject plaatsvinden. De resultaten hiervan kunnen in hoofdzaak direct in de PKB worden opgenomen.

Overig

Het MER moet aangeven op welke luchthavens de alternatieven betrekking hebben. De Startnotitie geeft hierover onvoldoende uitsluitel. In de PKB SRKL zal moeten worden ingegaan op de vraag onder welk regime het overig vliegverkeer zoals van ULV- en zweefvliegterreinen en van helikopterlandingsplaatsen gaan vallen.

2.3 Andere onderzoeken

Voor het opstellen van het SRKL is veel kennis noodzakelijk. Het gaat niet alleen om milieu-onderzoek van het beleid dat in het SRKL vastgelegd zal worden. Er wordt ook onderzoek verricht naar de wijze waarop de decentralisatie van de besluitvorming plaats kan vinden en in welke verdeling van verantwoordelijkheden en bevoegdheden zal worden voorzien. Daarnaast zal het normenstelsel dat voor Schiphol recent ontwikkeld is, op zijn toepasbaarheid voor de regionale en kleine velden worden gezien. De instelling van een standstill kan mogelijk effecten hebben op de bereikbaarheid van de verschillende regio's en kan economische consequenties hebben.

De onderzoeken naar decentralisatie, wetgevingsaspecten en bereikbaarheid en economie vinden in aparte trajecten plaats en zullen niet in het MER worden gepresenteerd. Er zal afstemming tussen de verschillende onderzoekstrajecten en de verschillende partijen plaatsvinden.

Het verdient aanbeveling de resultaten van deze onderzoeken tezamen met het MER en PKB SRKL deel 1 ter inzage te leggen.

2.4 Hinderbeleving

De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft ten aanzien van het aspect geluid in haar advies aangegeven dat het beperken van de geluidsbelasting geen garantie biedt voor een standstill van de geluidshinder onder de bevolking. De Commissie stelt dat het daarvoor ontbreekt aan toepasbare relaties tussen geluidsbelasting en geluidshinder, maar dat het steeds duidelijker wordt dat zogenoemde niet-akoestische factoren een belangrijke rol spelen in de hinderbeleving van de bevolking. De Commissie

constateert dat er in enkele gevallen grote discrepanties zijn aangetroffen tussen het berekende aantal gehinderden en het aan de hand van belevingsonderzoek gemeten aantal gehinderden. De Commissie bepleit aandacht te besteden aan hinderbeleving in het formuleren van een standstill voor geluid. Dit kan door uit belevingsonderzoek een streefwaarde voor het maximaal aantal gehinderden af te leiden.

Het bevoegd gezag acht het aspect van de beleving van hinder van belang. Tevens is zij zich ervan bewust dat bij de beleving van hinder meer factoren van belang zijn dan uitsluitend de geluidbelasting veroorzaakt door regionale en kleine luchtvaart. Het bevoegd gezag stelt met de instelling van een standstill voor geluid een duidelijke objectieve grens aan de geluidsbelasting als gevolg van de regionale en kleine luchtvaart. Het staat het bevoegd gezag echter niet voor ogen dit verder in te vullen aan de hand van streefwaarden voor het aantal gehinderden, vastgesteld op basis van hinder-enquêtes, zoals voorgesteld door de Commissie voor de milieueffectrapportage.

De voorspellende en verklarende waarde van hinderbelevingsonderzoek is onvoldoende voor het vaststellen van beleid in specifieke locale situaties. Oorzaak-gevolg-relaties zijn niet eenduidig vast te stellen, zeker waar sprake is van lage bevolkingsdichtheden en in gebieden met een lage geluidbelasting. In die situaties kan een toe- of afname van de hinder niet alleen toegeschreven worden aan de geluidbelasting die door het vliegveld wordt veroorzaakt.

Bovendien is het bevoegd gezag van mening dat bij de hinderbeleving vele andere bronnen en factoren dan de luchtvaart alleen een rol spelen. Het bevoegd gezag is daarom van mening dat hinderbeleving bij uitstek een onderwerp is dat een rol speelt bij integrale afwegingen op regionaal niveau.

Het ligt daarom niet in de rede hiervoor in de PKB SRKL, die immers uitsluitend de regionale en kleine luchthavens betreft, kwantitatieve doelstellingen op te nemen ten aanzien van feitelijk gehinderden. In het MER zal hieraan dan ook geen aandacht besteed hoeven te worden. Hiermee wordt aangesloten bij de lijn die is ingezet voor Schiphol 2003.

2.5 Reeds genomen besluiten

Het MER moet kort aangeven welke eerder genomen besluiten en beleidsvoornemens relevante uitgangspunten en randvoorwaarden bevatten voor het MER en de besluitvorming in het SRKL. Hierbij zijn onder andere de volgende documenten van belang:

Voor de regionale en kleine luchtvaart en luchthavens in het algemeen:

- Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL);
- Nota Regionale Luchtvaartstrategie (Relus);
- Uitgangspunten Beleidsvisie Regionale Luchtvaartinfrastructuur (Reli);
- Beleidsvisie Kleine Luchtvaartinfrastructuur (KLI);
- Aanwijzingsbesluiten;
- SRKL Hoofdpijnennotitie;
- Brief minister van VenW aan Tweede Kamer 17 november 2000 (Kamerstukken II 2000-2001, 26 893, nr. 20);
- Brief minister van VenW aan Tweede Kamer 14 februari 2001 (Kamerstukken II, 2000-2001, 26893, nr. 22).

Voor het nieuwe normenstelsel en de relatie met ONL:

- Strategische Beleidskeuze Toekomst Luchtvaart (SBTL), 1998;
- Toekomst van de Nationale Luchthaven (TNL), 1999;
- Brief minister van VenW aan Tweede Kamer 31 mei 2000 (Kamerstukken II 1999-2000, 26 959, nr. 3);
- Startnotitie en richtlijnen Schiphol 2003;
- Wijziging Wet Luchtvaart 2001 (Wet Schiphol).

Voor CO₂ en luchtkwaliteit:

- Framework Convention on Climate Change en de uitwerking ervan in het Kyoto-protocol;
- Besluit Luchtkwaliteit;
- Nota Luchtverontreiniging en luchtvaart (Lulu).

Voor geluid:

- komende EU-richtlijn Proposal for a Directive relating to the Assessment and Management of Environmental Noise;
- Nota Vernieuwing Geluidhinderbeleid MIG (Modernisering Instrumentarium Geluidbeleid).

Voor externe veiligheid:

- Brief Minister van VenW aan de Tweede Kamer 7 januari 1999 (Kamerstukken II, 1998-1999, 25 089, nr. 18);
- Brief minister van VROM aan de Tweede Kamer 23 juli 1999, nummer DGM/SVS/9917899 en aan gemeenten, provincies en luchthavendirecties van 23 juli 1999, nummer DGM/SVS/99 178803.

3 Alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen, en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven."

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het 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."

3.1 Algemeen

In het SRKL worden keuzes gemaakt over de instelling van de standstill. In het MER worden verschillende alternatieven hiervoor, inclusief hun effecten op het milieu, in beeld gebracht zodat het mogelijk wordt de betreffende keuzes te maken. In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan het opstellen van de alternatieven.

Het MER moet onderscheid maken tussen regionale en kleine velden wanneer dit relevant is. In het algemeen geldt dat voor de regionale velden gegevens uit het verleden voorhanden zijn en voor de toekomst te berekenen zijn. Voor de kleine velden kan gebruik gemaakt worden van de aannames die gemaakt zijn ten behoeve van de uitvoer van de motie Van 't Riet (1992).

3.2 Standstill

De standstill (een landelijk plafond) voor milieu wordt aan de hand van drie indicatoren geformuleerd: geluid, CO₂ en voor regionale velden ook externe veiligheid. In de Hoofdlijnennotitie SRKL is vastgelegd dat bij het vaststellen van de standstill voor geluid en EV uitgegaan wordt van de situatie die in de aanwijzingen is vastgelegd. Voor CO₂ is nog geen keuze gemaakt. Hiervoor zullen dus verschillende alternatieven in beeld gebracht moeten worden. Voor het overige dient het MER te onderzoeken op welke wijze de standstill geformuleerd kan worden.

Voor CO₂ kan de standstill in ieder geval als totaal volume op nationaal niveau geformuleerd worden, dit zal opgebouwd worden uit de CO₂ volumes per veld. De standstill voor geluid en externe veiligheid zal in ieder geval voor individuele luchthavens weergegeven kunnen worden. In het MER moet nader onderzocht worden of voor een standstill voor EV en geluid een formulering op nationaal niveau mogelijk is.

CO₂

Ten behoeve van het vaststellen van een standstill voor CO₂ dient het MER een beeld te schetsen van de ontwikkeling die zich ten aanzien van de CO₂-emissie door regionale en kleine luchtvaart in de afgelopen periode heeft voorgedaan en zich naar verwachting in de komende periode voor zal doen. De startnotitie heeft aangegeven dat dit beeld geschetst kan worden door de CO₂-emissie in een aantal peiljaren te berekenen. Het bevoegd gezag stelt zich achter deze aanpak en acht de volgende peiljaren relevant.

- 1992
Dit jaar is het referentiepunt van de motie Van 't Riet, als jaar waarin is begonnen met de geluidszonering van de kleine velden.
- 1999
In 1999 is het voornemen om de milieuruimte te begrenzen door middel van de instelling van een standstill in de Hoofdlijnennotitie SRKL geformuleerd en met de Tweede Kamer besproken. Het aantal en de aard van de in dat jaar uitgevoerde vliegbewegingen zijn bekend.

Naast deze in het verleden gelegen peiljaren, komen ook enkele peiljaren in de toekomst in aanmerking.

- 2003
In 2003 zal het SRKL daadwerkelijk van kracht worden. De CO₂-emissie voor dit jaar wordt berekend aan de hand van een prognose van de vlootsamenstelling voor dit jaar.
- 2003 volgevlogen
De hoeveelheid CO₂ die vrijkomt in 2003, uitgaande van het volvliegen van de geluidszones, aan de hand van de vlootmix die ook gehanteerd is voor het berekenen van de geluidsruimte die in de aanwijzingen is vastgelegd.
- 2015, met geactualiseerde vloot
De hoeveelheid CO₂ die vrijkomt in 2015 kan ook berekend worden aan de hand van een geactualiseerde vlootmix.

Bij de berekeningen van de CO₂-emissie is de gehanteerde vlootmix van groot belang. In het MER zal een beargumenteerde keuze gemaakt moeten worden voor deze vlootmix. Daarbij zal ook door middel van een gevoeligheidsanalyse aangegeven moeten worden op welke wijze de aannames die hiertoe zijn gedaan invloed hebben op de resultaten.

Voor elk peiljaar dient in kaart gebracht te worden:

1. De LTO-uitstoot (Landing en Take-off-cyclus) op regionale en kleine velden van vliegverkeer met een binnenlandse herkomst en een binnenlandse bestemming.
2. De CO₂-emissie en route in het Nederlandse luchtruim van de onder 1 genoemde vluchten.
3. De LTO-uitstoot op regionale en kleine velden van vliegverkeer met een buitenlandse herkomst of een buitenlandse bestemming.
4. De CO₂-emissie en route in het Nederlandse luchtruim van onder 3 genoemde vluchten.

Het MER verkent de mogelijkheden om te komen tot uitruil van CO₂-emissies tussen de verschillende velden. Hierbij valt te denken aan mogelijkheden voor uitruil binnen geheel Nederland of binnen een regio. Voor de te onderzoeken mogelijkheden moeten de consequenties van deze uitruil voor de andere indicatoren van de standstill (geluid en externe veiligheid) in beeld gebracht worden.

In het MER moet aandacht besteed worden aan de mogelijkheden voor monitoring en handhaving van de CO₂-plafonds door het Rijk.

Er zijn veel bronnen die CO₂ uitstoten. Het MER dient de omvang van de CO₂-emissie door regionale en kleine luchtvaart in perspectief tot andere bronnen te plaatsen.

Geluid

De omvang van het standstill voor geluid is (in principe) gelijk aan de geluidsruimte die is aangegeven in de vastgestelde aanwijzingen. De beschrijving van de geluidbelasting van de regionale en kleine luchthavens zal voor de betrokken velden in elk geval plaatsvinden aan de hand van de huidige berekeningssystematiek. Deze beschrijvingen zijn reeds gemaakt ten behoeve van de aanwijzingen. Er zal echter ook rekening gehouden worden met de overgang naar de nieuwe Lden-dosismaat. Voor de berekening van de Lden-contouren dient te worden uitgegaan van de formule en het rekenvoorschrift die ook in de richtijnen voor het MER Schiphol 2003 wordt voorgescreven.

Per luchthaven dient het MER daarom aan te geven:

- de Ke-contouren vanaf 20 Ke t/m 65 Ke in stappen van 5 Ke voor regionale velden.
 - De 44, 47, 52 en 57 bkl-contour voor alle velden. De 42 bkl-contour komt overeen met een equivalent geluidsniveau van 33 dB(A). Aangezien de 42-bkl-contouren niet sluiten, is het niet zinvol deze contouren in het MER op te nemen, zoals de Commissie m.e.r. heeft verzocht. De 44 bkl-contour hoeft alleen te worden aangegeven indien er sprake is van een sluitende contour.
 - De Lden-contouren voor alle velden in stappen van 5 dB(A) vanaf 50 dB(A) tot en met 65 dB(A).
 - Voor het burgervliegverkeer van militaire luchtvaartterreinen wordt de civiele geluidsruimte in Ke en in dB(A) (Lden) aangegeven als schil rond de militaire geluidsruimte.
- Al deze berekeningen worden uitgevoerd met meteotoeslag.

Binnen de vermelde contouren moet worden aangegeven:

- het aantal geluidsbelaste woningen (op basis van het standaard-woningbestand Meetkundige Dienst 2001).
- Het aantal gehinderden en het aantal ernstig gehinderden, afgeleid van het aantal woningen.
- De aanwezigheid van geluidgevoelige gebouwen (ziekenhuizen en scholen) binnen de 40 en 35 Ke, de Lden-equivalenten hiervan en binnen de 47 bkl-contour.

Op regionale velden komt geen structureel nachtverkeer voor, waardoor de nachtnorm niet in het MER toegepast hoeft te worden.

De Commissie m.e.r. wijst op de toekomstige verplichting tot noise-mapping. Dit betreft een rapportageplicht voor de lidstaten van de Europese Unie. Wanneer de betreffende EU-richtlijn vastgesteld en geïmplementeerd is, zal aan de vereisten rond noise-mapping worden voldaan via monitoring. In het MER is noise-mapping dan ook niet aan de orde.

De startnotitie geeft aan dat de mogelijkheden voor uitruilbaarheid van geluid worden onderzocht. Het bevoegd gezag stelt zich voor dat deze mogelijkheid eerst op haar uitvoerbaarheid wordt beoordeeld. Dit kan door aan de hand van een verkenning voor enkele, nader te selecteren velden eerst een verkenning te verrichten naar de ruimte die beschikbaar is voor uitbreiding van de geluidszones. Wanneer deze ruimte er is, zal met behulp van scenario-onderzoek een voorspelling gedaan moeten worden over de mogelijke groei van het luchtverkeer op de geselecteerde velden. Vervolgens moet in beeld gebracht worden welke consequenties deze groei

met zich mee brengt voor de CO₂-standstill en de externe veiligheid op de betreffende velden.

Externe veiligheid regionale velden

De startnotitie geeft aan dat het beleid ten aanzien van externe veiligheid dat voor Schiphol wordt ontwikkeld leidend is voor de regionale luchthavens. Dat betekent dat de externe veiligheid in termen van het individueel risico en het totaal risicogewicht wordt uitgedrukt. Hiertoe dient het rekenmodel dat voor Schiphol is ontwikkeld geschikt gemaakt te worden voor toepassing op de regionale velden. Conform de afspraken die zijn gemaakt in het kader van Schiphol zullen ook voor het MER SRKL geen berekeningen voor groepsrisico uitgevoerd worden.

De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft in haar advies aandacht gevraagd voor een aantal punten.

In de eerste plaats is de aanbeveling gedaan onderzoek te verrichten naar vliegroutes die bevolkingscentra mijden. Hoewel dit onderzoek mogelijk is, acht het bevoegd gezag de waarde hiervan beperkt. Mogelijke wijzigingen in vliegroutes doen zich over het algemeen niet in de directe omgeving van de luchthavens voor, waar de routes veelal samenvallen met het verlengde van de (enige) baan en waar tevens de beleidsrelevante risicozones liggen. Bovendien zijn routes veelal zo gelegen dat ze zoveel mogelijk woonbebouwing mijden. Een verbetering van het risico op grotere afstand door gewijzigde routes zal verhoudingsgewijs beperkt zijn en niet van invloed op de beleidsmatig relevante veiligheidszones. Het bevoegd gezag neemt deze aanbeveling van de Commissie daarom niet over.

De Commissie stelt dat aangegeven moet worden hoe het 'veiliger maken' van vliegtuigen, uitgedrukt in verlaging van ongevalsfrequentie en van vlieggewicht, verwerkt wordt in het gekozen standstill. Uit de evaluatie van het huidige rekenmodel voor regionale velden zal nog moeten blijken of analoog de evaluatie van het Schiphol rekenmodel ook bij kleinere vliegvelden dergelijke trends worden gesignaleerd. Als dit het geval is, dan zal aangegeven moeten worden hoe dit zich verhoudt tot de gekozen standstill.

Externe veiligheid kleine velden

De Commissie adviseert voorts om ook voor de kleine velden onderzoek te verrichten naar de veiligheidssituatie. Het bevoegd gezag ondersteunt de wens van de Commissie, maar acht dit onderzoek niet op voorhand noodzakelijk voor alle kleine velden. De kleine velden kunnen worden gerangschikt naar aantal vliegbewegingen en grootte van de vliegtuigen. Er heeft in principe alleen gerekend te worden voor de drukste velden. Wanneer de IR-contouren voor deze velden buiten de geluidszone vallen, is een verkenning van de consequenties hiervan voor de ruimtelijke ordening noodzakelijk, evenals risicoberekeningen voor andere velden. Wanneer dit echter niet het geval is, behoeven IR-contouren voor de rustiger velden niet berekend te worden en kan volstaan worden met een presentatie van de resultaten van de verkenning in het MER.

Externe veiligheid burgermedegebruik van militaire velden

Ten aanzien van de militaire velden adviseert de Commissie niet te volstaan met het in beeld brengen van de veiligheidssituatie voor de burgerluchtvaart op deze velden, maar tevens de veiligheidssituatie voor het totale vliegverkeer in beeld te brengen, dus met inbegrip van de militaire luchtvaart. Het bevoegd gezag neemt dit advies niet over in de richtlijnen voor het MER SRKL. Het bevoegd gezag is van mening dat het SMT en de

aanwijzingsbesluiten voor deze luchthavens de geëigende documenten zijn om deze informatie in op te nemen. Aangezien het SRKL uitsluitend beleid ten aanzien van de burgerluchtvaart zal bevatten, is noch het SRKL zelf, noch het MER SRKL een geschikt document om deze informatie in op te nemen.

Berekeningen

Uit de herziening van het rekenmodel en de bij de aanwijzingen gehanteerde scenario's en eventuele alternatieve scenario's volgt per veld welke gegevens (o.a. aantal vliegtuigbewegingen, baangebruik, vlootgegevens en MTOW) nodig zijn voor de bepaling van de externe veiligheid situatie. Op basis van de set invoergegevens dienen de $5 \cdot 10^{-5}$, 10^{-5} en de 10^{-6} individuele risico-contouren berekend te worden. De berekening van de 10^{-5} individuele risico-contouren dient tevens met meteomarge te worden uitgevoerd. De contouren voor het individueel risico dienen te worden weergegeven op recent kaartmateriaal waarop (actuele) woongebieden zijn aangegeven. Daarbij moeten steeds het aantal woningen en overige (risico-)gevoelige bestemmingen binnen de individuele risico contouren geteld worden. Tevens dienen op basis van de invoersets berekeningen van het totaal risicogewicht gemaakt te worden.

Luchtkwaliteit

In de startnotitie is aangegeven dat het kabinet van de vooronderstelling uitgaat dat de meeste andere milieueffecten in positieve zin meeliften met de instelling van de standstill voor CO₂. Het gaat hierbij onder andere om emissies van CO, NO_x en SO₂ en koolwaterstoffen die vrijkomen bij luchtverkeer (vliegverkeer van en naar de luchthaven, taxiën en proefdraaien). Het MER zal duidelijkheid moeten geven over de meelifteffecten bij de instelling van een standstill voor CO₂.

In het MER dient voor de luchthavens Rotterdam, Maastricht en Eindhoven (en mogelijk ook Eelde afhankelijk van de bruikbaarheid van bestaande gegevens) de lokale luchtkwaliteit voor de peiljaren en de alternatieven in beeld te worden gebracht. Dit geldt voor de stoffen SO₂, NO_x, fijn stof (PM₁₀), CO en benzeen. Daarbij zal van beschikbare gegevens worden uitgegaan.

3.3 Aanvullende maatregelen

In de startnotitie worden verschillende aanvullende maatregelen beschreven die ertoe kunnen leiden dat de feitelijke milieubelasting van de regionale en kleine luchtvaart vermindert. Het gaat om bron- en vlootbeleid voor de kleine luchtvaart en algemene maatregelen.

In het MER moet, naast de gevolgen voor het milieu, de effectiviteit en realiseerbaarheid van deze maatregelen onderzocht worden. De meest effectieve en efficiënte maatregelen komen in aanmerking om als bouwsteen in de alternatieven worden meegenomen. Zij zullen dan met name invloed hebben op de invoergegevens die bij de berekeningen worden gehanteerd.

3.4 Samenstelling van de alternatieven

Aan de hand van verschillende manieren waarop de standstill wordt ingevuld en van de eventuele toevoeging van aanvullende beleidsmaatregelen kunnen alternatieven worden samengesteld. Het MER

zal de keuzes aan de hand waarvan de alternatieven zijn samengesteld moeten motiveren. Gezien het voorgaande variëren de alternatieven met name in het standstill voor CO₂. Dit betekent dat er meerdere alternatieven voor een standstill voor CO₂ ontwikkeld worden aan de hand van de met behulp van de peiljaren in beeld gebrachte ontwikkeling van de CO₂-emissie in de periode van 1992 tot 2015. Het is denkbaar dat er alternatieven worden geformuleerd waarbinnen uitruil voor CO₂, geluid en externe veiligheid mogelijk is. Onder de te beschrijven alternatieven bevinden zich in elk geval het nulalternatief en het meest milieuvriendelijk alternatief.

Nulalternatief

Het nulalternatief is de situatie die ontstaat als het beleid zoals geformuleerd in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen wordt gecontinueerd. Voor geluid gelden de beperkingen volgens de vastgestelde geluidzones of binnenkort af te ronden lopende aanwijzingsprocedures. Er wordt geen standstill voor CO₂ en veiligheid geformuleerd. Aanvullende maatregelen worden niet doorgevoerd. Voor Maastricht wordt uitgegaan van de huidige situatie en voor Lelystad zal in het nulalternatief geen uitbreiding plaatsvinden. De autonome ontwikkeling van het milieu die behoort bij het nulalternatief zal voor de regionale luchthavens in het MER beschreven moeten worden als referentie voor de vergelijking van de milieugevolgen van de alternatieven. Daarbij moet uitgegaan worden van de planhorizon tot 2015.

Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet:

- realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn of haar competentie liggen;
- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu.

Het meest milieuvriendelijk alternatief kan worden ontwikkeld door uit te gaan van de meest vergaande standstill, aangevuld met de meest effectieve aanvullende beleidsmaatregelen.

3.5. Vergelijking van de alternatieven

De alternatieven en hun effecten op het milieu worden onderling en met het nulalternatief vergeleken. Zo wordt inzichtelijk in welke mate de verschillende beleidsbeslissingen positieve of negatieve effecten met zich mee brengen. De vergelijking moet zoveel mogelijk op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden. De vergelijking moet op overzichtelijke wijze gepresenteerd worden, waarbij een te grote complexiteit moet worden voorkomen.

4 Leemten in kennis en informatie

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieueffecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."

Het MER moet aangeven over welke (milieu)aspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan kennis en informatie. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties zijn van het gebrek aan milieuinformatie voor de keuze van het beleid voor standstill.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

5 Evaluatie

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

Het MER geeft een aanzet voor een evaluatieprogramma. Hierin wordt, rekening houdend met het nieuwe wetstraject en van het overleg met de decentrale partijen, op hoofdlijnen aangegeven waarop de evaluatie betrekking heeft, wanneer deze plaatsvindt en welke partijen hierbij betrokken zijn.

6 Samenvatting van het MER

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de uitgangspunten voor standstill;
- de beleidsopties die zijn onderzocht om invulling te geven aan standstill en overige maatregelen voor verdere verbetering van de milieukwaliteit;
- de vergelijking van de milieubelasting van de beleidsopties en de argumenten voor de selectie van het mma en het voorkeurbeleid;
- belangrijke leemten in kennis.

Bijlage behorende bij de Richtlijnen voor het MER SRKL

**Beantwoording van de inspraakreacties inzake
de startnotitie voor het milieueffectrapport
'Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens'**

NOTA VAN ANTWOORD

Nota van Antwoord

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	3
Hoofdstuk 2	Procedure en Besluitvorming	4
2.1	Algemeen	4
2.2	Ter inzage legging	6
2.3	Betrokkenheid bij het vervolg	6
Hoofdstuk 3	Afbakening van het MER	7
3.1	Algemeen	7
3.2	Milieu onderzoeken	8
3.3	Andere onderzoeken	8
Hoofdstuk 4	Inhoud van het MER	10
4.1	Stand-still voor milieu	10
4.1.1	Algemeen	10
4.1.2	CO2	10
4.1.3	Geluid	11
4.1.4	Externe veiligheid	12
4.2	Overige aspecten	13
4.2.1	Bron- en vlootbeleid	13
4.2.2	Luchtkwaliteit	13
	Bijlage: numeriek overzicht van insprekers	14

Hoofdstuk 1 Inleiding

Met de ter inzage legging van de startnotitie MER Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens is een ieder in de gelegenheid gesteld om opmerkingen te maken over de inhoud van het MER. Middels advertenties in diverse dagbladen is aan de terinzagelegging en de mogelijkheid tot inspraak ruime bekendheid gegeven. Er zijn 82 inspraakreacties bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat binnengekomen.

Deze nota van antwoord geeft aan hoe het bevoegd gezag met de ingebrachte inspraakreacties op de startnotitie is omgegaan. Gelet op de hoeveelheid reacties en de terugkerende thema's is ervoor gekozen om in de nota van antwoord de reacties thematisch te beantwoorden.

In de nota van antwoord worden de inspraakreacties behandeld voor zover zij betrekking hebben op de inhoud van het MER. Indien de reacties naar het oordeel van het bevoegd gezag geen betrekking hebben op de inhoud van het MER (bijvoorbeeld: het mededelen van een standpunt of een steunbetuiging; een zienswijze die op de ontwerp-besluiten en het MER kunnen worden ingebracht als deze ter inzage zijn gelegd; het voorleggen van een probleem dat met het voornemen op zich geen betrekking heeft) zijn deze buiten beschouwing gebleven.

De eisen die het bevoegd gezag stelt aan de inhoud van het MER zijn verwoord in de Richtlijnen voor het MER Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens. In de nota van antwoord wordt regelmatig verwezen naar of geciteerd uit deze richtlijnen, aangezien veel vragen en suggesties uit de inspraakreacties zijn verwerkt in de richtlijnen. Waar dit niet het geval is, is veelal aangegeven wat de overwegingen hierbij waren van het bevoegd gezag.

Sommige aandachtspunten uit de inspraak blijven in het MER buiten beschouwing, maar worden wel opgepakt en onderzocht in het kader van het SRKL, omdat ze daar meer op hun plaats zijn. In de nota van antwoord wordt daarop gewezen voor de betreffende onderwerpen. De insprekers kunnen te zijner tijd kennis nemen van de resultaten van alle onderzoeken.

Elke inspreker ontvangt een exemplaar van de Richtlijnen voor het MER 'Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens' alsmede de Nota van Antwoord. De inspraakreacties zijn in bijlage 1 van de Nota van Antwoord genummerd. Aan de hand van deze nummers wordt bij de betreffende hoofdstukken en paragrafen van de Nota van Antwoord in de linker kantlijn verwezen naar de inspraakreacties. Op deze wijze kan een inspreker zien waar in de Nota van Antwoord reactie wordt gegeven op de ingebrachte zienswijze.

De inhoud van de Nota van is als volgt:

- In hoofdstuk 2 wordt schematisch de m.e.r.- en besluitvormingsprocedure toegelicht en wordt aangegeven wanneer opnieuw inspraak en vervolgens eventueel beroep mogelijk is in de komende fases van het SRKL.
- Hoofdstuk 3 geeft een afbakening van de (milieu-)onderwerpen die in het MER aan de orde komen en de andere onderzoeken in het kader van het SRKL.
- Hoofdstuk 4 gaat vervolgens dieper in op de vragen en suggesties uit de inspraak die betrekking hebben op de inhoud van het MER

Hoofdstuk 2 Procedure en besluitvorming

2.1 Algemeen

Voorgeschiedenis

In 1988 is het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) vastgesteld. Hierin is een beeld van de verkeer- en vervoerfuncties van de luchtvaartsector geschetst en is de beschikbare geluidsruimte voor Schiphol en de regionale luchthavens vastgelegd in indicatieve geluidszones. Het SBL richtte zich op Schiphol, alle regionale en kleine luchtvaartterreinen in Nederland en het burger-medegebruik op militaire luchtvaartterreinen. Door het van kracht worden van de PKB Schiphol en Omgeving in 1995 is het beleid in het SBL ten aanzien van Schiphol komen te vervallen.

In 1998 oordeelde de Raad van State dat het SBL op dat moment geen rechtskracht meer had. Deze rechtskracht is daarop door middel van de Wet rechtskracht diverse planologische kernbeslissingen (Stb. 1998, 721) hersteld tot eind 2003. Vervolgens is gestart met de voorbereiding van een opvolger van het SBL, het Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (SRKL). In het SRKL wordt het beleid ten aanzien van de regionale en kleine luchthavens vastgelegd. De kern van het ingezette beleid vormt het decentraliseren van de besluitvorming over de regionale en kleine luchthavens en het begrenzen van de milieuruimte voor het vliegverkeer op deze luchthavens inclusief het burgermedegebruik op de militaire luchtvaartterreinen door de instelling van een standstill.

M.e.r.-plicht

25, 60, 63

Het SRKL is een planologische kernbeslissing over luchtvaart. De vaststelling hiervan is een m.e.r.-plichtig besluit wanneer het SRKL invloed heeft op de aanleg, inrichting of gebruik van een luchtvaartterrein (C-lijst Besluit MER onder 6.1). Het in het kader van het SRKL instellen van een standstill voor CO₂ en geluid en bij regionale luchthavens ook voor externe veiligheid kan invloed hebben op het gebruik van de regionale en kleine luchthavens. Daarom wordt bij de voorbereiding van het SRKL een milieueffectrapport opgesteld en de procedure van de milieueffectrapportage doorlopen.

Karakter van het MER

24, 27, 39, 55,
54, 71, 78, 79

Het MER moet milieu-informatie bevatten die een rol kan spelen bij afwegingen ten aanzien van het te voeren beleid. Zoals in de startnotitie reeds is aangegeven zal het MER met name ingaan op het instellen van een standstill.

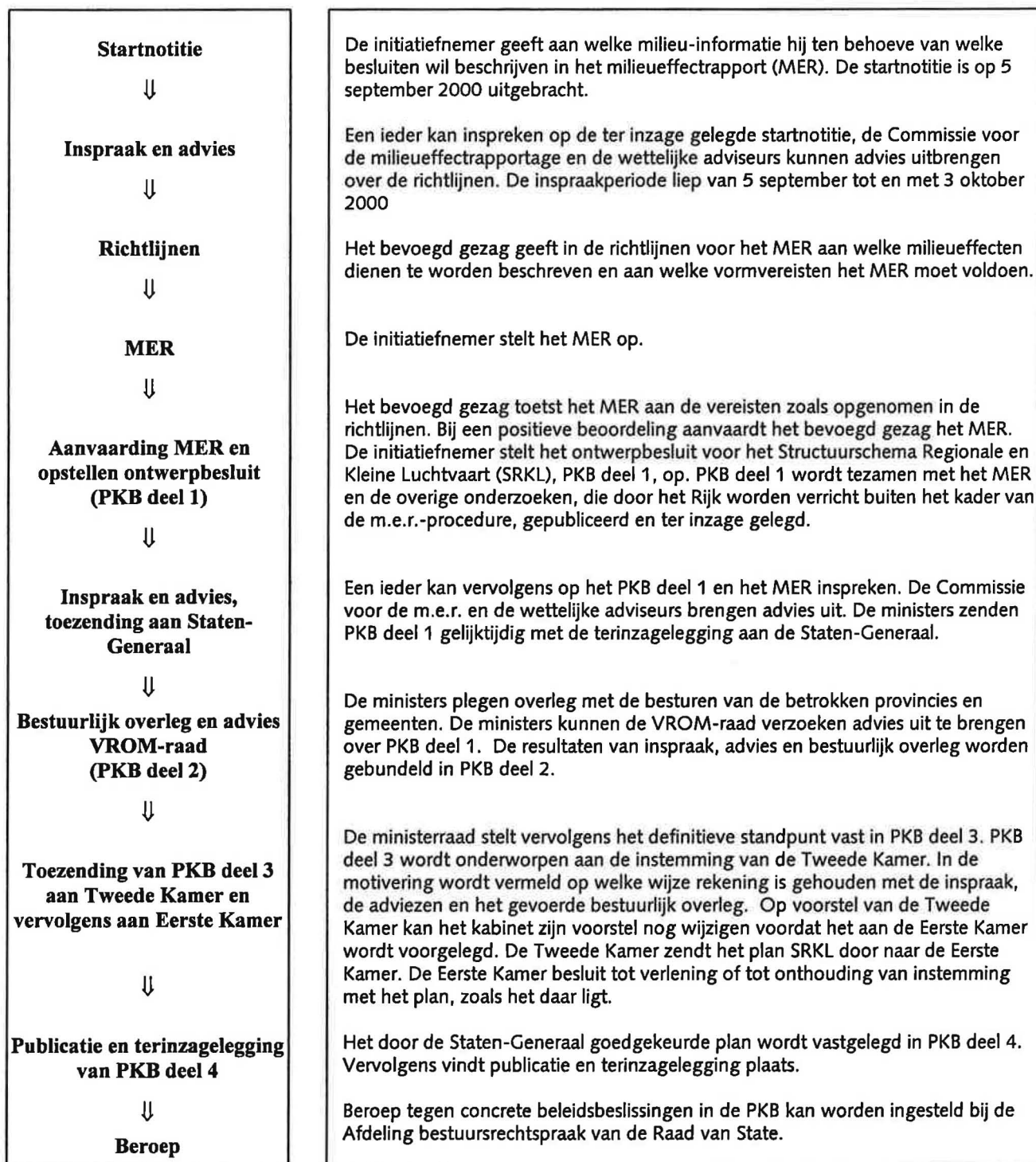
Het instellen van een standstill zal plaatsvinden door plafonds vast te stellen voor drie specifieke milieueffecten die regionale en kleine luchtvaart met zich mee brengen. Het betreft de emissie van CO₂, geluid en bij regionale luchthavens ook externe veiligheid. Het MER zal verschillende alternatieven voor de hoogte van het in te stellen plafond voor CO₂ onderzoeken. Daarbij kan ook de systematiek van handhaving aan de orde komen. Ervaringen elders en aanzetten voor oplossingsrichtingen worden betrokken bij de opzet van de studie.

Het MER zal in beginsel geen informatie over de inrichting van individuele luchtvaartterreinen en hun directe omgeving bevatten. Er zal wel gebruik gemaakt worden van milieu-informatie die individuele velden betreft.

De PKB

De Planologische Kernbeslissing wordt voorbereid met toepassing van de uitgebreide openbare voorbereidingsprocedure, geregeld in paragraaf 3.5.6 van de Algemene wet bestuursrecht. De m.e.r.- en de besluitvormingsprocedure is in het schema hierna weergegeven.

M.e.r.- en besluitvormingsprocedure



2.2 Ter inzage legging

De startnotitie heeft op een groot aantal locaties ter inzage gelegen in periode van 5 september tot en met 3 oktober 2000. Bij de keuze van deze locaties is de nodige zorgvuldigheid betracht. De stukken waren bovendien opvraagbaar bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Desondanks hebben enkele insprekers aangegeven dat zij het zouden waarderen als documenten die betrekking hebben op het SRKL ook in hun woonplaats ter inzage gelegd worden. Met deze suggesties zal in het vervolg waar mogelijk rekening gehouden worden.

2.3 Betrokkenheid bij het vervolg

Verschillende insprekers hebben aangegeven dat zij graag in enige vorm betrokken willen worden bij het onderzoek en het vervolg van de besluitvormingsprocedure.

14, 18, 20, 63 In de m.e.r.- en besluitvormingsprocedure voor het SRKL wordt voorzien in een aantal formele inspraakmomenten. In hoofdstuk 2 is in het schema van de m.e.r.- en besluitvormingsprocedure aangegeven dat een ieder zienswijzen zal kunnen inbrengen op het ter inzage gelegde MER en het ontwerp-besluit (PKB deel 1). Tegen het definitief besluit zal beroep kunnen worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De Commissie voor de m.e.r., de wettelijke adviseurs en de VROM-raad wordt gevraagd advies uit te brengen. Met de betrokken provincies en gemeenten zal bestuurlijk overleg worden gevoerd. De Tweede en Eerste Kamer zullen tenslotte met het definitieve besluit moeten instemmen.

De resultaten van alle relevante onderzoeken in het kader van het SRKL zullen ter beschikking worden gesteld.

Ook tussentijds zal informatie over de voortgang van het MER en het verloop van de procedure worden verspreid door middel van nieuwsbrieven en te organiseren informatiebijeenkomsten.

De insprekers zullen de nieuwsbrieven ontvangen en te zijner tijd een uitnodiging voor de informatiebijeenkomsten.

Hoofdstuk 3 Afbakening van het MER

3.1 Algemeen

Het kabinet wil de besluitvorming over regionale en kleine luchthavens decentraliseren van rijksoverheid naar provincies en gemeenten. Tevens wil het kabinet de milieuruimte begrenzen door het instellen van een standstill. In de Hoofddlijnennotitie voor het SRKL heeft het kabinet aangegeven deze twee doelstellingen te willen verwezenlijken. De Hoofddlijnennotitie was een belangrijke bouwsteen voor de Startnotitie MER SRKL.

5, 14, 24, 32, 45, 46, 55, 71, 72, 73, 81, 82

Veel inspraakreacties hebben betrekking op de besluitvorming, de procedure rond het SRKL en de opzet van de studie. Wat betreft de besluitvorming worden onder meer kanttekeningen gezet bij het voornemen tot decentralisatie. Het gaat daarbij over nut en noodzaak en haalbaarheid van het anders organiseren van de besluitvorming en het anders verdelen van de bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Er worden verder vraagtekens geplaatst bij de deskundigheid in de regio en de evenwichtigheid in de belangenafweging, ook wat betreft de economische functies en de bereikbaarheid. In het traject naar decentralisatie is aandacht voor de mogelijke problemen inzake gebruiksbependingen en concurrentieverhoudingen, bestaande wet- en regelgeving en internationale overeenkomsten.

In het besluitvormingstraject dat wordt doorlopen zal het op te stellen MER de milieu-informatie leveren voor het te nemen besluit, de planologische kernbeslissing SRKL. In de PKB SRKL zal de definitieve belangenafweging worden aangegeven. Behalve het milieubelang zullen ook andere afwegingen op economisch, vervoerskundig of bestuurlijk vlak een rol spelen in de besluitvorming. In het MER komen deze als zodanig niet specifiek aan de orde. Zo gaat het MER bijvoorbeeld niet in op de voorgenomen decentralisatie van de besluitvorming rond de kleine en regionale luchthavens.

Omdat het MER niet ingaat op de decentralisatie als zodanig worden de zienswijzen van de betrokkenen op dat punt hier niet verder behandeld (zie ook Richtlijnen par. 2.1). Wel zullen de inspraakreacties op dit onderwerp worden betrokken bij de separate onderzoekstrajecten in het SRKL-kader over wetgeving en decentralisatie. In beginsel streeft de overheid er naar de besluitvorming over de regionale en kleine luchtvaart op het bestuurlijk niveau neer te leggen waar de lusten en lasten worden gevoeld.

Het MER heeft betrekking op de regionale en kleine luchthavens waarvoor aanwijzingen zijn of worden afgerond. In de PKB SRKL zal ook worden ingegaan op de vraag onder welk regime het overig vliegverkeer, zoals van ULV- en zweefvliegterreinen en van helikopterlandingsplaatsen, zal gaan vallen (zie Richtlijnen par 2.2).

Van de militaire luchtvaartterreinen wordt uitsluitend het burgermedegebruik in het MER voor het SRKL betrokken. Dat geldt ook voor het onderzoek naar de instelling van een standstill. In het SRKL wordt beleid vastgelegd over de uitwerking van het milieukader voor het burgermedegebruik van de militaire luchtvaartterreinen. Het Structuurschema Militaire Terreinen bevat de randvoorwaarden waaraan de verenigbaarheid van het burgermedegebruik met de militaire functie en de milieurandvoorwaarden getoetst zal worden.

Vanuit de regio's is veel aandacht voor de situatie rond de afzonderlijke regionale en kleine vliegvelden. Om de specifieke problematiek van inrichting en dagelijks gebruik te verkennen en te beoordelen zijn de reeds vastgestelde en/of nog lopende aanwijzingen en de daarbij horende m.e.r.-procedures voor elk veld het meest geschikt. Het MER voor een Planologische Kernbeslissing is niet het aangewezen platform voor inrichtingsaspecten van individuele velden (zie Richtlijnen par 1.2)

In de hoofdlijnennotitie SRKL is de mogelijkheid tot groei van regionale en kleine velden opengehouden wanneer de feitelijke milieubelasting gelijk blijft of kan worden teruggedrongen. Het Kabinet heeft geen doelstellingen geformuleerd ten aanzien van groei van het luchtverkeer of ten aanzien van verdere aanscherping van de te begrenzen milieuruimte (zie Richtlijnen par 2.1.). In het MER zullen dan ook geen alternatieven worden ontwikkeld voor dergelijke doelstellingen.

3.2 Milieu onderzoeken

In de inspraak wordt met regelmaat aandacht gevraagd voor de specifieke milieusituatie rond luchthavens. De Startnotitie wordt in dat opzicht door een aantal sprekers als globaal en te algemeen van opzet beoordeeld. Het moge duidelijk zijn dat in het MER de benodigde informatie over de milieu-effecten van het voornemen en de alternatieven verzameld ten behoeve van de PKB op het bijbehorende detailniveau. Wat nog niet bekend is maar wel relevant voor de besluitvorming over met name standstill zal worden onderzocht. Voor het aspect CO₂ en het instellen van een plafond voor de regionale en kleine luchtvaart zal een nieuwe methodiek worden ontwikkeld, waarmee op een transparante wijze de CO₂-emissies zijn te bepalen voor de verschillende jaartallen en de aantallen en soorten vluchten.

In de Richtlijnen is opgenomen dat in het SRKL inzichtelijk zal worden gemaakt welke beperkingen zullen gaan gelden voor kwetsbare bestemmingen. Het gaat om stiltegebieden en andere kwetsbare gebieden zoals vogel- en habitatrichtlijngebieden en natuurgebieden maar ook om bebouwde gebieden. Daarbij wordt ook gekeken naar de verder van de velden gelegen vliegroutes. In het MER wordt hier verder geen onderzoek naar gedaan (richtlijnen par 2.1).

In een aantal inspraakreacties wordt specifiek om aandacht in het MER gevraagd voor de recreatie. Er is geen aanleiding om recreatie als een aparte gevoelige bestemming te benoemen. Bij de beschrijving van kwetsbare bestemmingen in het kader van het SRKL kunnen ook recreatieve zones worden meegenomen.

3.3 Andere onderzoeken

In de richtlijnen is na kennisneming van de inspraak en de adviezen aangegeven welk milieu-onderzoek dient plaats te vinden in het kader van deze m.e.r.-procedure. De resultaten van het onderzoek naar milieueffecten worden in principe in het MER gepresenteerd binnen het kader zoals hierboven beschreven.

Naast het in het MER op te nemen milieuonderzoek vinden er voor het SRKL nog meer studies plaats over onderwerpen die in de inspraak regelmatig worden aangesneden.

Zo wordt door sprekers met enige regelmaat gesproken over de ruimtelijke kwaliteit in de omgeving van de luchthavens. Hiervoor start een studie naar ruimtelijke kwaliteit in een apart onderzoekstraject.. De suggesties en vragen over dit onderwerp uit de inspraak zullen worden betrokken bij de opzet van dit separate onderzoekstraject. Het is de bedoeling streefbeeld op te stellen voor de ruimtelijke inrichting en het planproces voor de besluitvorming rond regionale en kleine luchthavens. Hoe om te gaan met de mogelijke cumulatie van milieu-invloeden rond luchthavens is een van de onderwerpen die aan de orde komen in dit onderzoek.

De onderzoeksresultaten zullen te zijner tijd ter beschikking worden gesteld. Met name provincies en gemeenten kunnen daarmee aan de slag om te komen tot een verbetering van de situatie rondom luchthavens.

3, 12, 16, 36,
65

24, 27, 54, 55,
72, 79

In het onderzoek naar decentralisatie is aandacht voor het vraagstuk van de verdeling van de mogelijke milieuwinst tussen omgeving en de luchtvaart. Verder zal er economisch onderzoek worden verricht naar de gevolgen van het CO₂ plafond in het SRKL voor het functioneren van de regionale en kleine luchthavens.

In het kader van het SRKL vindt ook de beleidsontwikkeling van de decentralisatie van bevoegdheden ten aanzien van regionale en kleine luchthavens van rijk naar de provincie plaats. De decentralisatie zal wettelijk worden vastgelegd. De decentralisatie als zodanig heeft geen milieueffecten tot gevolg en wordt blijft derhalve in het MER buiten beschouwing

Het bevoegd gezag heeft geadviseerd de resultaten van de buiten het kader van het MER verrichte onderzoeken voor belangstellenden ter beschikking te hebben op het moment dat het MER en de PKB SRKL deel 1 ter visie worden gelegd (zie Richtlijnen par. 2.3).

2, 7, 57, 66,
68, 72, 82

Parallel aan het MER voor het SRKL worden voor nieuwe aanwijzingsbesluiten van de luchthavens Maastricht en Lelystad afzonderlijke m.e.r.-procedures doorlopen omdat de inhoud van de in voorbereiding zijnde aanwijzingen niet past binnen het geldende SBL. Kort nadat het SRKL van kracht is geworden kunnen dan binnen dat nieuwe kader de aanwijzingsbesluiten voor de inrichting en zonering van Maastricht en Lelystad worden vastgesteld.

Er zal afstemming zijn tussen de beide trajecten met behoud van de verantwoordelijkheden van de betrokken partijen. Waar nodig en nuttig kan de relevante (milieu-)informatie uit onderzoeken worden gedeeld.

Hoofdstuk 4 Inhoud van het MER

4.1 Standstill voor milieu

4.1.1 Algemeen

11,13,15, 22
39, 44, 61, 69,
70, 79, 81

Het Structuurschema heeft betrekking op de regionale en kleine luchthavens. Deze velden bedienen een scala aan luchtvaartactiviteiten, waarbij de regionale velden ook het zwaardere luchtverkeer kunnen accommoderen. Op de kleine luchthavens gaat het om verkeer met kleine en lichte toestellen. In het MER SRKL en het daaraan gekoppelde onderzoek wordt waar dat relevant is een onderscheid gemaakt tussen regionale en kleine velden en het gebruik van deze terreinen.

Bij de beschrijving en de beoordeling van de milieu-effecten van de regionale en kleine luchtvaart in het MER wordt in principe aangesloten bij de systematiek die ontwikkeld is in het kader van ONL en de richtlijnen voor de MER Schiphol 2003.

Veel reacties in de inspraak gaan in op de betekenis en de reikwijdte van een standstill. Het SRKL beoogt een standstill vast te leggen voor de regionale en kleine velden. Bij de standstill wordt uitgegaan van het emissieplafond CO₂ en van het stellen van grenzen aan geluidbelasting en - voor regionale luchthavens - externe veiligheid niveaus (individueel risico). Uitgangspunt is de vlootsamenstelling behorende bij de geluidszone volgens de vastgestelde aanwijzingen dan wel bij de uitkomst van de nog lopende procedures.

Het uitgangspunt is dat het CO₂ -volume op nationaal niveau kan worden geformuleerd, dat zal worden opgebouwd uit de CO₂ volumes per veld. De standstill voor geluid zal voor individuele luchthavens worden opgenomen. Voor externe veiligheid geldt dat alleen voor de regionale luchthavens. Nader onderzocht wordt of voor deze laatste twee aspecten ook een formulering op nationaal niveau mogelijk is.

Het is vooralsnog niet de doelstelling van het Kabinet om verder te gaan met de beperking van milieubelasting in het SRKL dan de beoogde standstill. Binnen de gestelde grenzen kan desgewenst in lokaal of regionaal verband verder worden gezocht naar optimalisatie en verbetering van de milieusituatie. In het m.e.r.-traject wordt ook aandacht besteed aan de organisatie, de uitvoerbaarheid en handhaving van een standstill. De mogelijkheden van uitruil van milieuruimte, bijvoorbeeld in de vorm van een systeem met verhandelbare emissierechten, spelen daarbij een belangrijke rol. Een verkenning naar de uitruilbaarheid van geluid past ook in het kader van het SRKL.

4.1.2 CO₂

18, 27, 32, 49,
53, 58, 67, 71,
72, 73, 75, 82

De standstill voor CO₂ kan op verschillende manieren worden vastgesteld. Hiervoor zullen alternatieven in het MER worden ontwikkeld.

Voor de bepaling van de standstill zal allereerst een beeld worden geschetst van de ontwikkeling van de regionale en kleine luchtvaart en de trends die zich in de komende periode zullen voordoen. In de richtlijnen zijn de referentie jaren en de uitgangspunten voor CO₂-berekeningen en prognoses voorgeschreven. De gehanteerde vlootmix in de verschillende referentie jaren is sterk bepalend voor de CO₂-emissie en op dat punt zal dan ook in het MER gevoeligheidsanalyse worden toegepast.

De gekozen CO₂-peiljaren zijn 1992, 1999, 2003, 2003 "volgevlogen" en 2015 "geactualiseerde vlootmix". Het jaar 1992 is het jaar waarin is begonnen met de geluidszonering van de kleine velden (motie Van 't Riet).

Bij de berekeningen gaat het om de CO₂-emissie van alle vliegtuigen die landen op of vertrekken van regionale en kleine velden, voor zover ze zich in het Nederlandse luchtruim bevinden. Dat geldt voor alle vluchtfasen, zowel de zogenaamde 'Landing and Take-Off' cyclus (bij de landing het dalen, landen, taxiën, en bij vertrek warmdraaien, taxiën, en opstijgen naar opgegeven vlieghoogte) als het vliegen 'en route' of in het circuit.

De beperking tot de binnenlandse CO₂-emissie is ingegeven door afspraken tussen staten over mondiaal klimaatbeleid (Kyoto-protocol). Voor internationaal luchtverkeer zullen afspraken worden gemaakt en uitgewerkt in ICAO-verband. Dat is tevens de reden waarom in Nederland geen uitwerking van CO₂-beleid wordt gemaakt voor Schiphol als luchthaven met overwegend internationaal luchtverkeer.

In het MER Schiphol 2003 worden dan ook geen CO₂-berekeningen uitgevoerd.

De uitkomsten van deze exercities voor de verschillende peiljaren leveren niet perse een CO₂-plafond op, maar geven de informatie op grond waarvan het bevoegd gezag in het SRKL een beargumenteerde keuze zal kunnen maken.

Door de sector is de zorg geuit over een te laag plafond, terwijl de milieubeweging zich in de inspraak bezorgd toont over een te hoog plafond voor CO₂. Het moge duidelijk zijn dat in het MER daarover geen keuzes worden gemaakt. Er wordt uitsluitend informatie aangedragen die het bevoegd gezag te zijner tijd zal gebruiken voor het nemen van een (ontwerp-)besluit waarop alle betrokkenen opnieuw kunnen inspreken.

32, 42, 60, 67

Een aantal insprekers heeft het gevoel dat de CO₂ emissie van de regionale en kleine luchtvaart in vergelijking met andere bronnen zo klein is, dat het instellen van een plafond geen zoden aan de dijk zet. Daarom is er gevraagd om de CO₂-problematiek van de regionale en kleine velden in perspectief te plaatsen. Daarvoor zal ter vergelijking de emissie uit enkele andere bronnen worden vermeld, bijvoorbeeld de emissie van het wegverkeer gedurende een dag langs een drukke snelweg, de CO₂-emissie van een elektriciteitscentrale of andere activiteiten waarbij gebruik wordt gemaakt van fossiele brandstoffen (zie richtlijnen par 3.2 CO₂, laatste alinea).

4.1.3 Geluid

Verschillende insprekers plaatsen kanttekeningen bij het gebruik van de gegevens uit de aanwijzingen als uitgangspunt voor de berekeningen. Daar wordt echter niet van afgeweken. De vastgelegde geluidszonering en het gebruik dat daarbij hoort is de basis en het vertrekpunt voor het SRKL. Dat geldt voor alle luchtverkeer, of het nu Ke-verkeer (zwaardere toestellen) of bkl-verkeer betreft (de kleine 1- en 2-motorige vliegtuigen).

Uitgangspunt voor de berekeningen is dat de min 3 bkl operatie, waarbij de toegestane geluidsruijnte voor de kleine velden is beperkt, afgerond is.

5, 7, 16, 22,
24, 25, 46, 54,
61, 68, 70, 79,
80

Mede naar aanleiding van de inspraak zal in de MER ook de 44 bkl contour worden berekend. Wanneer de 44 bkl echter geen sluitende contour oplevert, heeft het voor die situatie op het betreffende veld geen zin om deze te presenteren en weer te geven op een kaart.

Zoals uit de reacties blijkt wordt niet alleen de berekende contour maar zeker ook de beleefde geluidshinder als belangrijk ervaren. Het bevoegd gezag erkent dat er ook hinder buiten de wettelijke zones optreedt, maar zij is zich er tevens van bewust dat bij de beleving van hinder meer factoren van belang zijn dan uitsluitend de geluidbelasting veroorzaakt door regionale en kleine luchtvaart. Het bevoegd gezag stelt met de instelling van een standstill voor geluid een duidelijke objectief normeerbare grens aan de geluidbelasting als gevolg van de regionale en kleine luchtvaart.

De voorspellende en verklarende waarde van hinderbelevingsonderzoek is niet toereikend voor het vaststellen van beleid in specifieke lokale situaties. Oorzaak-gevolg-relaties zijn niet eenduidig vast te stellen, zeker waar sprake is van lage bevolkingsdichtheden en in gebieden met een lage geluidbelasting. In die situaties kan een toe- of afname van de hinder niet alleen toegeschreven worden aan de geluidbelasting die door het vliegveld wordt veroorzaakt.

Het bevoegd gezag is van mening dat bij de hinderbeleving vele andere bronnen en factoren naast de luchtvaart een rol spelen. Hinderbeleving buiten de wettelijke zones is daarmee bij uitstek een onderwerp dat past bij integrale afwegingen op regionaal niveau. In het MER voor de PKB zal dan ook geen onderzoek naar beleving van hinder worden gedaan.

Hiermee wordt aangesloten bij de lijn die is ingezet voor Schiphol 2003.

In navolging van de aanpak voor Schiphol wordt in de MER SRKL voor de Lden berekeningen uitgegaan van de formules en het rekenvoorschrift die ook in de richtlijnen voor het MER Schiphol 2003 zijn opgenomen.

Bij de geluidsberekeningen worden alle vliegtuigbewegingen (met een startgewicht > 390 kg) van en naar de aangewezen luchtvaartterreinen betrokken in de Ke, bkl en dB(A, Lden) contouren betrokken. Voor helicopterlandingsplaatsen, ULV-locaties, zweefvelden en dergelijke is geen geluidbeoordelingssystematiek vastgesteld.

In het MER zal geen aandacht worden besteed aan het geluid afkomstig van militair luchtverkeer. Het militaire verkeer hoort niet bij dit besluit en het MER dat ervoor wordt doorlopen, maar in het Structuurschema Militaire Terreinen.

4.1.4 Externe veiligheid

Met externe veiligheid wordt bedoeld op het risico dat mensen in de omgeving van de luchthaven lopen om betrokken te raken bij een vliegtuigongeval. Er worden verschillende risico-begrippen gehanteerd in het luchthavenbeleid. In navolgende tabel worden deze toegelicht.

Individueel risico	Betreft kans dat iemand die permanent op bepaalde locatie verblijft, overlijdt aan de gevolgen van een vliegtuigongeval. Deze maat wordt gebruikt om ruimtelijke maatregelen te treffen (bijvoorbeeld bepalen van de sloopzone).
Totaal risicogewicht	Nieuwe maat waarin de totale kans per jaar op een vliegtuigongeval en het gemiddelde vliegtuiggewicht zijn opgenomen. Deze maat is geïntroduceerd in het Schiphol 2003 traject.

In navolging van de het MER Schiphol 2003 zullen voor het MER SRKL alleen de risico-contouren tot de IR-contour 10^{-6} in beeld worden gebracht voor de regionale velden. Voor de kleine velden, waar mogelijkwerijs de IR-countour 10^{-6} zich uitstrekt buiten de 47 bkl geluidscontour, zal in een beschouwing worden aangegeven waar dit aan de orde kan zijn en in hoeverre bij de verdere besluitvorming hiermee rekening dient te worden gehouden.

9, 19, 40, 46,
58, 72, 71,
80,82

In de inspraak wordt aangedrongen op consistentie met ONL, en daar is ook voor gekozen. Voor de risicobeoordeling wordt aangesloten bij de richtlijnen MER Schiphol 2003. Dat wil zeggen dat het individueel risico en het totaal risicogewicht worden opgenomen en dat het groepsrisico niet wordt berekend. Het rekenmodel dat voor het individueel risico en het totaal risicogewicht voor Schiphol is ontwikkeld dient hiertoe eerst geschikt gemaakt te worden voor de regionale velden.

4.2 Overige aspecten

4.2.1 bron en vlootbeleid

41, 76

Het onderzoeken van een standstill om de milieuruimte voor CO₂, geluid en externe veiligheid te begrenzen staat centraal in de MER en de richtlijnen daarvoor. Andere maatregelen die positieve effecten kunnen hebben op het milieu en de woonomgeving worden - zij het minder prominent – wel betrokken bij het voorbereiden van de nieuwe PKB SRKL.

In de eerste plaats gaat het daarbij om het verkennen van de mogelijkheden die bron- en vlootbeleid biedt om milieuwinst te bereiken. Technische maatregelen aan vliegtuigen en modernisering van de vloot zijn de belangrijkste mogelijkheden. Verdergaande stappen naar vlootvernieuwing in de kleine luchtvaart komen ook aan de orde. Bij deze verkenning worden ook mogelijke maatregelen op centraal niveau in de sfeer van prijsmaatregelen, toelatingseisen en vluchtuitvoeringseisen betrokken. De vraag hoe dit zich verhoudt tot het voornemen van decentralisatie komt in deze beschouwing aan de orde. Overigens zullen deze aspecten ook bouwstenen vormen voor alternatieven in het MER.

4.2.2 luchtkwaliteit

29, 38, 49, 60, 68, 77

In de inspraak naar aanleiding van de startnotitie wordt ook het aspect luchtkwaliteit en de relatie met volksgezondheid aangeroerd. Voor onderzoek op dit thema biedt het SRKL niet het juiste kader. Voor zaken als bevolkingsonderzoeken en studies naar mogelijke dosis-effect-relaties op dit terrein wordt verwezen naar andere onderzoekstrajecten bijvoorbeeld in het kader van de ontwikkeling van Schiphol en omgeving.

Er zijn verschillende insprekers die NO_x berekend willen zien, en daarmee in verband staande andere parameters voor luchtkwaliteit zoals fijn stof, roet en geur. In het beleid is er niet voor gekozen ook voor NO_x een plafond te formuleren in het kader van de beoogde stand-still.

Het uitgangspunt is het organiseren en handhaven van een standstill voor CO₂, waarbij wordt aangenomen dat de andere componenten van luchtkwaliteit daarin 'meeliften'. In SRKL kader wordt ten aanzien van het onderwerp luchtkwaliteit met name onderzocht of de vooronderstelling van het kabinet dat andere stoffen meeliften klopt. De inzet van de eerste fase is zowel op theoretische basis als aan de hand van berekeningen en deskundige schatting te beoordelen in welke mate het instellen van een standstill een positief effect zal hebben op de overige milieu-effecten.

Er worden daarnaast aanvullend bij enkele regionale luchthavens concentratieberekeningen uitgevoerd waarbij voor de bronnen in de omgeving de immissies worden uitgerekend. In het MER zal voor de luchthavens Rotterdam, Maastricht en Eindhoven (en mogelijk ook Eelde) de lokale luchtkwaliteit (de concentraties op leefniveau) voor de verschillende peiljaren en alternatieven in beeld te worden gebracht. Dit geldt voor de stoffen SO₂, NO₂, fijn stof (PM10), CO en benzeen. Daarbij zal van beschikbare gegevens worden uitgegaan. Het doel is een beeld te krijgen van de invloed van de luchthavens op de luchtkwaliteit in de omgeving. Voor de andere luchthavens wordt er van uitgegaan dat volstaan kan worden met het verwerken van de resultaten van het onderzoek naar het meeliften met CO₂ van andere effecten op de luchtkwaliteit.

Numeriek overzicht van schriftelijke insprekers op de startnotitie voor het Milieueffectrapport Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens

1	H.J.M. Baptist te Kruisland
2	V.M.M. de Koning te Brielle
3	C.M. van Doorne te Breda
4	A. Bakker te Heerenveen
5	C.A. Bakker te Lelystad
6	N.H.G. Snijders te Beek
7	Aero Eelde v.o.f. te Yde
8	M. Koudstaal te Zoetermeer
9	B.R. Beving te Meerssen
10	F. Wedding te Lelystad
11	KNVVL, Afd. ulv te Andijk
12	Nederlands Genootschap van Insprekers te Diemen
13	Gemeente Meerssen te Meerssen
14	J.P.M. van Dam te Capelle a/d IJssel
15	Luchthaven Lelystad te Lelystad
16	J. Muller te Teuge
17	Wijkraad Vaartbroek-Heesterakker-Bokt te Eindhoven
18	P.L. Schoonbrood te Moorseveld
19	Gemeente Halderberge te Oudimbosch
20	Gemeente Enschede te Enschede
21	M. in 't Veld te Almere
22	W. van Eijk te Goes
23	Gemeente Harderwijk te Harderwijk
24	Gemeente Rotterdam te Rotterdam
25	Drs. H.A. Edzes-van Loon te Tinte
26	Gemeente Den Helder te Den Helder
27	J. Stork te Geleen
28	Vereniging Verontruste Burgers van Voorne te Oostvoorne
29	Ir. W.A. van der Lugt te Haren
30	M. Janssen te Maastricht
31	Naam en adres bekend bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
32	Martinair te Luchthaven Schiphol
33	C. Frankema, G. Lubberts, W. Geerligs en T. Timmermans te Twello
34	L. Stavast te Kamperland
35	NV Industriebank LIOF te Maastricht
36	ANWB te Den Haag
37	Forward Business Parks NV en Landinvest NV te Schiphol-Rijk
38	W.L. Jonker-ter Veld te Vries
39	Gemeente Beek te Beek
40	Provincie Zeeland te Middelburg
41	Gemeente Tynaarlo te Zuidlaren
42	Schiphol Group te Schiphol
43	Gemeente Veldhoven te Veldhoven
44	Air Exel Netherlands BV, h.o.d.n. KLM Exel te Beek
45	J.P.A. Zuidgeest te Sint Willebrord
46	Tak & Teunissen te Meerssen
47	J.P.M. Kluitert te De Waal- Texel
48	Milieugroep Lelystad te Lelystad
49	Milieufederatie Drenthe te Assen
50	R.A. van der Leij te Vaassen
51	[REDACTED]
52	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek te Amersfoort
53	Gemeente Delft te Delft
54	Brabantse Milieufederatie te Tilburg

55	Commissie Overleg&Voorlichting Milieuhygiëne Vliegbasis Eindhoven te Breda
56	P.H. Raadsen te Bennekom
57	Eindhoven Airport te Eindhoven
58	Vereniging Geen Uitbreiding Vliegveld Beek te Beek
59	Algemeen Nederlands Verbond van Reisondernemingen te De Meern
60	Nederlandse Vereniging van Luchthavens te Groningen mede namens Kamer van Koophandel Rotterdam te Rotterdam
61	Kempen Airport te Budel
62	Zuidelijke Land-en Tuinbouworganisatie te Goes
63	Provincie Flevoland te Lelystad
64	Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging, Afdeling Lelystad te Lelystad
65	RECRO te Arnhem
66	BTV Bewonersgroep tegen vliegtuigoverlast te Rotterdam
67	KLM Cityhopper BV te Luchthaven Schiphol
68	Vereniging voor Natuur en Milieubescherming Noordrand Rotterdam te Rotterdam
69	Provincie Overijssel te Zwolle
70	Algemeen Belang Teuge te Teuge
71	KLM NV te Luchthaven Schiphol
72	Milieufederatie Flevoland te Lelystad
73	Transavia Airlines te Luchthaven Schiphol
74	Staatsbosbeheer te Driebergen
75	T. Windmulder te Enschede
76	M.J.H. van Mierlo-Biezenaar te Veldhoven
77	Provincie Noord-Holland te Haarlem
78	Gemeente Maastricht te Maastricht
79	Stichting Luchtvaarthinder, Afd. Texel te Den Burg
80	Werkgroep Stop Uitbreiding Zeeland Airport Nu, te Veere
81	Stichting Luchtvaarthinder voor een beter leefmilieu te Apeldoorn
82	Provincie Zuid-Holland te Den Haag