

Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio



# Richtlijnen voor de milieueffectrapportage

Voor de korte termijn



Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Transport en Luchtvaart

VROM 



Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio



# Richtlijnen voor de milieueffectrapportage

Voor de korte termijn

Juli 2007



Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Transport en Luchtvaart

VROM 

# Inhoud

<b>Deel I Procedure, aanpak en besluitvorming</b>	<b>3</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1 Aanleiding	5
1.2 M.e.r. en parallele trajecten	6
1.3 De m.e.r.-procedure: korte en middellange termijn	6
1.4 Richtlijnen	7
1.5 Leeswijzer	8
<b>2 Probleemstelling, ambitie en aanpak</b>	<b>9</b>
2.1 Probleemstelling	9
2.2 Ambitie van het kabinet: duurzame balans	9
2.3 Aanpak periode tot 2010 (korte termijn): milieuruimte beter benutten	11
2.4 Aanpak periode 2010-2018/2020 (middellange termijn): zoeken naar balans	11
<b>3 Doel MER &amp; besluitvorming</b>	<b>13</b>
3.1 Doel MER	13
3.2 Beoogde besluiten	13
3.3 Aanvullende informatie voor besluitvorming	14
3.4 Beleidsmatig kader	14
3.5 Eerder genomen besluiten	16
<b>Deel II Onderwerpen uit adviezen en inspraak</b>	<b>17</b>
<b>4 Onderwerpen uit adviezen en inspraakreacties</b>	<b>19</b>
4.1 Advies Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie)	19
4.2 Inspraakreacties	21
<b>Deel III Richtlijnen - Korte termijn (periode tot 2010)</b>	<b>23</b>
<b>5 Probleemstelling en doel</b>	<b>25</b>
<b>6 Voorgenomen activiteit en alternatieven</b>	<b>27</b>
6.1 Voorgenomen activiteit	27
6.2 Beschrijving van de alternatieven c.q. varianten daarvan	27
6.3 Beleidsopties	29
6.4 Hinderbeperkende maatregelen	31
6.5 Invoergegevens en onzekerheden daarin	31
<b>7 Effectbeschrijving en vergelijking van alternatieven</b>	<b>33</b>
7.1 Beschrijving van de bestaande milieusituatie	33
7.2 Geluid	33
7.3 Externe veiligheid	34
7.4 Luchtkwaliteit	35
7.5 Emissies van klimaatgassen	36
7.6 Luchtverontreinigende emissies	37
7.7 Natuurbescherming	37
7.8 Ruimtelijke ordening	37
7.9 Overige aspecten	39
7.10 Slotbeschouwing	39
<b>8 Leemten in kennis en informatie</b>	<b>41</b>
<b>9 Samenvatting van het MER</b>	<b>43</b>
<b>Bijlagen:</b>	<b>45</b>
1. Nota van antwoord op inspraakreacties	46
2. Aanbiedingsbrief en advies voor de richtlijnen van de Commissie voor de Milieueffectrapportage	55
3. Brief aan Tweede Kamer van 25 oktober 2006 Benutten milieuruimte Schiphol voor groei en beperken van hinder, aanpak middellange en korte termijn	89
4. Advies Tafel van Alders	109

# Deel I

Procedure, aanpak en besluitvorming

---

---

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Mede naar aanleiding van de evaluatie van het Schipholbeleid heeft het vorige kabinet in april 2006 zijn standpunt over de ontwikkeling van Schiphol gegeven in het Kabinetsstandpunt Schiphol. Hierin is geconcludeerd dat het huidige Schipholbeleid in het algemeen goed werkt, maar ook dat het beter kan: zowel waar het gaat om bescherming van de omgeving tegen de negatieve effecten van de luchtvaart als om de groeimogelijkheden van de luchthaven. Voor de voorgestelde aanpassingen van het beleid zijn daarbij de volgende uitgangspunten gedefinieerd:

- 1) De positie van Schiphol als een van de belangrijkste 'hubs' (een knooppunt van verbindingen) in Noordwest-Europa dient behouden te blijven. Daarbij dient gezorgd te worden voor groei ruimte voor de verdere ontwikkeling van Schiphol.
- 2) Het vliegverkeer veroorzaakt in de ruime omgeving van Schiphol hinder en die hinder dient zo veel mogelijk te worden teruggedrongen. Dit geldt met name voor het gebied verder van de luchthaven, waar de meeste mensen wonen die last hebben van het vliegverkeer, het zogeheten 'buitengebied'.

In het Kabinetsstandpunt Schiphol is verder gesteld dat er wordt vastgehouden aan de maximale hinder, geluidbelasting, slaapverstoring en veiligheidsrisico die binnen de eerste Luchthavenbesluiten mogelijk was.

In oktober 2006 heeft de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de toenmalige staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in een brief de Tweede Kamer geïnformeerd over het traject voor de verdere uitwerking en uitvoering van het kabinetsstandpunt Schiphol. Onderdeel van de uitvoering van het kabinetsstandpunt is het starten van een m.e.r. procedure, waarbij de Schiphol Group en de LVNL als initiatiefnemers optreden.

In het coalitieakkoord van februari 2007 is over de ontwikkeling van Schiphol opgenomen: "Schiphol kan binnen de bestaande milieu- en geluidsnormen doorgroeien, waarbij woningen op grotere afstand van Schiphol beter beschermd worden tegen geluidhinder". In de brief aan de Tweede Kamer van 25 mei 2007 geven de ministers van V&W en VROM aan dat zij onder de 'bestaande milieu- en geluidsnormen' de criteria voor gelijkwaardigheid verstaan zoals deze volgen uit de gelijkwaardigheidseis die is vastgelegd in artikel 8.17, zevende lid van de Wet luchtvaart.

Daarnaast voorziet het coalitieakkoord in de instelling van vliegticketbelasting met ingang van 2008. Naar verwachting zal dit effect hebben op de autonome ontwikkelingen van de luchtvaart op Schiphol. Aangezien de invoering van de vliegticketbelasting nog nader uitgewerkt moet worden, hoeft in de m.e.r. de invloed van de vliegticketbelasting niet onderzocht te worden.

---

## 1.2 M.e.r. en parallele trajecten

In april 2007 is de startnotitie voor de milieueffectrapportage<sup>1</sup> 'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio' uitgebracht door Schiphol Group en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). De m.e.r. is gericht op een wijziging van de regelgeving voor Schiphol voor de korte en middellange termijn. Op grond van de Wet milieubeheer geldt voor het wijzigen van de regelgeving een m.e.r. plicht. Het MER zal voor verschillende alternatieven de milieugevolgen beschrijven.

In de startnotitie geven de initiatiefnemers van de m.e.r.-procedure, Schiphol Group en LVNL, een beschrijving van het voorstel voor het onderzoek voor het MER. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar een MER gericht op de korte termijn (periode tot 2010) en een MER gericht op de middellange termijn (periode 2010 – 2018/2020). Het bevoegd gezag, in dit geval de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening Milieubeheer (VROM), geven in deze richtlijnen aan hoe het MER voor de korte termijn moet worden opgezet. De richtlijnen voor het MER voor de middellange termijn vergen meer tijd maar zullen ook op afzienbare termijn worden vastgesteld.

Voor de middellange termijn worden naast de m.e.r. in een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) de welvaartseffecten en de overige economische en maatschappelijke effecten van de verschillende alternatieven onderzocht; in een netwerkeffectanalyse worden de effecten op het netwerk van Schiphol in kaart gebracht. Verder inventariseert het rijk mogelijke verbeteringen van het huidige normen- en handhavingstelsel, en zal worden bezien of aanpassing van het normen- en handhavingstelsel nodig is in het licht van de m.e.r. en de besluitvorming daarover voor de middellange termijn. Daarnaast worden in convenanten afspraken gemaakt over hinderbeperking en verbetering van de leefbaarheid.

## 1.3 De m.e.r.-procedure: korte en middellange termijn

De m.e.r.-procedure is gericht op het zoeken naar een balans tussen een verdere ontwikkeling van het netwerk van Schiphol, het beperken van de hinder in de omgeving van de luchthaven en het mogelijk maken van duurzame ruimtelijke ontwikkeling voor de middellange termijn (de periode van 2010 tot en met 2018/2020). In dat kader worden alternatieven onderzocht voor de afhandeling van het vliegverkeer, en wordt onderzocht in welke mate dit mogelijk is binnen de wettelijke kaders voor geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit. In het MER worden voor de verschillende alternatieven de milieueffecten in kaart gebracht. Uit de evaluatie van het Schipholbeleid is gebleken dat de milieuruimte voor de luchtvaart – de ruimte op basis van de criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming van de omgeving –, zoals die was voorzien, niet volledig kan worden benut. Als gevolg hiervan zal de luchtvaart op Schiphol eerder dan verwacht tegen de grenzen van het milieustelsel aan lopen. Voor de korte termijn (de periode tot 2010) zal worden onderzocht of de beoogde milieueffecten kunnen worden gerealiseerd.

---

<sup>1</sup> De milieueffectrapportage (m.e.r.) is een procedure waarbij nagegaan wordt wat de gevolgen zijn voor het milieu van bepaalde activiteiten alvorens die activiteiten worden ondernomen; een milieueffectrapport (MER) is het product van de m.e.r., dat de resultaten van de m.e.r. beschrijft.



---

ruimte beter benutbaar gemaakt kan worden door de grenswaarden voor geluid aan te passen. In de m.e.r. worden hiervoor enkele opties onderzocht. Daarbij wordt onderzocht hoe de kansen om de hinder in het ruimere gebied rondom Schiphol (het 'buitengebied') te beperken en waar mogelijk terug te dringen, zo veel mogelijk benut kunnen worden. Het MER zal de effecten van de verschillende beleidsopties in kaart brengen.

De m.e.r. maakt daarmee onderscheid naar twee perioden:

- Eerste horizon: besluitvorming voor de korte termijn (de periode tot 2010) gericht op het beter benutbaar maken van de milieuruimte en het benutten van de mogelijkheden voor hinderbeperking in het buitengebied. Het MER voor de korte termijn moet gereed zijn in de zomer van 2007.
- Tweede horizon: besluitvorming voor de middellange termijn (de periode 2010 tot en met 2018/2020) gericht op een verdere ontwikkeling van het netwerk van Schiphol, het beperken van de hinder in de ruime omgeving van de luchthaven en het mogelijk maken van duurzame ruimtelijke ontwikkeling binnen de beleidsmatige kaders voor geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Het onderzoek voor de middellange termijn moet begin 2008 gereed zijn, waarna besluiten van kracht moeten worden met ingang van het gebruiksjaar 2010.

Er wordt dus één m.e.r.-procedure doorlopen, waarbij twee m.e.r.-onderzoeken (korte en middellange termijn) worden uitgevoerd. De onderzoeken resulteren ieder in een afzonderlijk MER. Voor de korte en middellange termijn worden eveneens afzonderlijke richtlijnen vastgesteld.

Opties voor capaciteitsuitbreiding door bijvoorbeeld het aanleggen van een extra baan worden verkend in een separaat traject voor de lange termijn (na 2018/2020) en vallen buiten de scope van het m.e.r.-onderzoek.

## 1.4 Richtlijnen

In deze richtlijnen geeft het bevoegd gezag aan welke milieu-informatie het MER voor de korte termijn moet bevatten om het milieubelang in het besluit mee te kunnen wegen. Het bevoegd gezag heeft bij het opstellen van deze richtlijnen de inspraakreacties op de startnotitie en de adviezen voor de richtlijnen betrokken voor zover die betrekking hebben op het onderzoek voor de korte termijn. De richtlijnen voor de middellange termijn vergen meer tijd en zullen naar verwachting in de zomer van 2007 worden vastgesteld. Daarbij zullen de inspraakreacties worden betrokken die betrekking hebben op het onderzoek voor de middellange termijn.

Op 18 april 2007 is in de Staatscourant de openbare kennisgeving van de startnotitie verschenen. De startnotitie heeft van 19 april 2007 tot en met 16 mei 2007 ter inzage gelegen. Tot en met 16 mei 2007 was er de mogelijkheid om in te spreken op de startnotitie. Bij brieven van 19 april 2007 en 26 april 2007 zijn de Commissie voor de milieueffectrapportage en de wettelijk adviseurs (de VROM inspecteur in de regio Noord-West en het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij) in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over de door het bevoegd gezag op te stellen richtlijnen voor het MER.

---

## 1.5 Leeswijzer

De probleemstelling is uiteengezet in hoofdstuk 2. Hoofdstuk 3 bespreekt het doel van het MER en gaat in op het proces van besluitvorming. Hoofdstuk 4 geeft, gelet op het advies van de Commissie m.e.r. en de inspraakreacties, een aantal onderwerpen uit de adviezen en de inspraak.

De hoofdstukken 5, 6 en 7 geven de richtlijnen voor de inhoud van het MER. Een overzicht van de voorgenomen activiteit en de te onderzoeken alternatieven is opgenomen in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 6 geeft de milieugevolgen die in het MER in kaart gebracht moeten worden en de informatie die benodigd is voor de aanpassing van de luchthavenbesluiten. Hoofdstuk 7 bevat de richtlijnen voor de vorm en presentatie, en de samenvatting van het MER.

---

## 2 Probleemstelling, ambitie en aanpak

### 2.1 Probleemstelling

#### *Middellange termijn*

Schiphol Group en LVNL willen voor de periode tot ca. 2020 ruimte creëren voor de versterking van het netwerk van Schiphol en de kwaliteit ervan verbeteren, terwijl ook de hinder zo veel als mogelijk beperkt wordt en er mogelijkheden ontstaan voor een duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Zij geven daarbij aan dat hiervoor een andere wijze van afhandeling van het vliegverkeer nodig is, die naar mening van de initiatiefnemers niet mogelijk is binnen de huidige grenswaarden op de handhavingspunten.

#### *Korte termijn*

Besluiten voor de middellange termijn moeten van kracht worden met ingang van het gebruiksjaar 2010. Tot die periode verwachten de initiatiefnemers dat verdere ontwikkeling van het netwerk van Schiphol niet mogelijk is binnen de huidige grenswaarden, terwijl nog niet de volledige milieuruimte is benut.

### 2.2 Ambitie van het kabinet: duurzame balans

In het kabinetsstandpunt Schiphol 2006 heeft het vorige kabinet haar ambitie over de ontwikkeling van Schiphol gegeven. Deze ambitie is gericht op behoud en versterking van de positie van Schiphol als een van de belangrijkste 'hubs' (knooppunt van verbindingen) in Noordwest-Europa binnen de criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming van de omgeving van de luchthaven. Het Schipholbeleid richt zich op het bieden van een duurzame balans tussen de ruimte voor ontwikkeling van Schiphol en de zorg voor de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven. In het coalitieakkoord van februari 2007 heeft het huidige kabinet aangegeven dat Schiphol binnen de bestaande milieu- en geluidsnormen kan doorgroeien. Hierbij dienen woningen op grotere afstand van Schiphol beter beschermd te worden tegen geluidhinder.

Uit de evaluatie van het Schipholbeleid in 2006 is gebleken dat het beleid over het algemeen goed werkt, maar ook dat het beter kan: zowel waar het gaat om de bescherming van de omgeving tegen de negatieve effecten van de luchtvaart als om de groeimogelijkheden van de luchthaven. Voor aanpassing van het beleid dient onderzocht te worden:

- in welke mate er ruimte is voor verdere ontwikkeling van Schiphol binnen de criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming;
- in welke mate de hinder, ook in de ruime omgeving van Schiphol, zo veel mogelijk beperkt en waar mogelijk teruggedrongen kan worden;
- in hoeverre voor de ruimtelijke ordening er stabiele beperkingengebieden kunnen ontstaan en in welke mate ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving kunnen plaatsvinden.

#### *Ruimte voor verdere ontwikkeling*

Capaciteit én betrouwbaarheid zijn van belang voor de netwerkqualiteit. Een goede netwerkqualiteit is gebaat bij hoge frequenties tussen Schiphol en haar bestemmingen, beperkt overstappen en korte wacht- en reistijden. Dit heeft een positieve invloed op het vestigingsklimaat en de welvaart. Het kabinet wil

---

er daarom voor zorgen dat er ruimte is voor verdere ontwikkeling van Schiphol binnen de eis voor een gelijkwaardige of betere bescherming.

#### *Beperken van de hinder*

Het vliegverkeer veroorzaakt in de ruime omgeving van Schiphol hinder en die hinder dient zo veel mogelijk te worden teruggedrongen, vooral in het gebied verder van de luchthaven, waar de meeste mensen wonen die last hebben van het vliegverkeer, het zogeheten 'buitengebied'. Uit de evaluatie van het Schipholbeleid blijkt dat er kansen zijn om de hinder terug te dringen. Voor het terugdringen van de hinder zal het kabinet in overleg met de luchtvaartpartijen en regio convenanten afsluiten voor de korte en middellange termijn, waarin harde en handhaafbare maatregelen worden vastgelegd waarmee de hinder wordt terug gedrongen. Bij de maatregelen wordt onder meer gedacht aan technologische vernieuwing, stillere vliegprocedures en vliegroutes die minder boven bewoond gebied liggen. De convenanten zullen gehandhaafd worden. Met de uitvoering van de convenanten wordt vastgehouden aan de tendens van de afgelopen vijftien jaar, waarin het vliegverkeer fors is toegenomen, en zijn de geluidhinder en de veiligheidsrisico's over het geheel genomen gedaald. In een aantal gebieden, onder meer onder de vliegroutes van de Polderbaan, is de hinder toegenomen.

#### *Duurzame ruimtelijke ontwikkeling*

De voorziene groei van de luchtvaart heeft consequenties voor de ontwikkeling van het ruimtegebruik in de regio Schiphol. Net als andere grote Europese luchthavens ligt Schiphol in een intensief verstedelijkt gebied. De druk op de ruimte is groot en zal verder stijgen, omdat in de directe omgeving van de luchthaven geen nieuwbouw van woningen en bedrijven is toegestaan. De beschikbare ruimte voor wonen en werken is dan ook beperkt, terwijl de vraag naar woningen en bedrijventerreinen in de omgeving van de luchthaven toeneemt. Met diverse gradaties van bouwbeperkingen wordt voorkomen dat er nieuwe gehinderden bijkomen en het veiligheidsrisico toeneemt, waar dit omwille van de geluid- en externe veiligheidssituatie niet wenselijk is.

Voor een duurzame ruimtelijke ontwikkeling zijn in de omgeving van Schiphol een aantal zaken van belang, te weten:

- een toekomstvaste en/of stabiele begrenzing van de ruimtelijke beperkingengebieden als gevolg van het baan- en routegebruik van de luchthaven Schiphol; uit een oogpunt van planologische rust is het niet wenselijk om de omvang van de verschillende gebieden en regimes in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) veelvuldig aan te moeten passen.
- het behouden van de huidige omvang van ontwikkelingsmogelijkheden voor de omgeving t.a.v. wonen, werken en groene en blauwe functies; over een deel van deze opgaven zijn reeds, mede in de Noordvleugelbrief en eerder in de Nota Ruimte, samen met de regio afspraken gemaakt.
- het op termijn en waar mogelijk op plekken, waar nu beperkingen gelden, ruimte 'vrijspelen' voor eventuele verdere ruimtelijke ontwikkelingen.

Daarnaast is er het beleidsvoornemen om het gebied rond de luchthaven met een verbod op nieuwbouw van gebouwen waar veel mensen bijeen zijn uit te breiden om daarmee de toename van het groepsrisico verder af te vlakken.

## 2.3 Aanpak periode tot 2010 (korte termijn): milieuruimte beter benutten

Uit de evaluatie is gebleken dat de ruimte die bij het vaststellen van de huidige regelgeving was beoogd voor groei van de luchtvaart, voor een deel niet gebruikt kan worden door de luchtvaartsector. De grenswaarden zijn bepaald op basis van een zeer gedetailleerde voorspelling uit 2001 van de ontwikkeling van het vliegverkeer op Schiphol en het gebruik van de luchthaven in 2005. In de afgelopen vijftien jaar is gebleken dat dergelijke voorspellingen in de praktijk niet uit komen. Een ander verschil ten opzichte van de voorspellingen voor het vaststellen van de grenswaarden is dat uit veiligheidsoverwegingen in de praktijk andere routes worden gehanteerd dan voorzien voor perioden van gelijktijdig (parallel) starten vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. Het vertrekkend verkeer vanaf de Zwanenburgbaan krijgt van de LVNL de instructie eerder in oostelijke richting af te buigen dan destijds door de luchtvaartpartijen is aangenomen.

Deze en andere zaken vormen de oorzaak dat in 2004 en 2005 in enkele van de handhavingpunten de grenswaarde bijna is bereikt, terwijl in andere punten nog geluidruimte over is; in het gebruiksjaar 2006 zijn de grenswaarden op drie van de 35 punten overschreden.

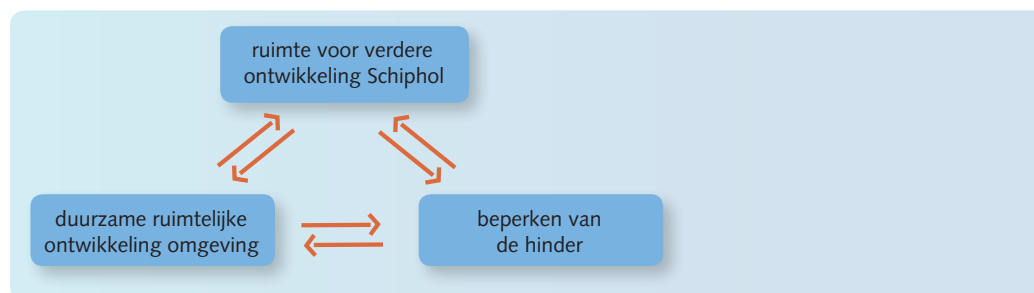
Voor de periode tot 2010 is de m.e.r. gericht op het onderzoeken van:

- mogelijkheden om de milieuruimte beter benutbaar te maken binnen de eis voor een gelijkwaardige of betere bescherming van de omgeving;
- maatregelen voor het beperken en waar mogelijk terugdringen van de hinder, in met name het buitengebied, die op korte termijn ingevoerd kunnen worden.

Voor de korte termijn wordt uitgegaan van voortzetting en verdere ontwikkeling van het huidige operationeel concept voor baan- en routegebruik. Hierbij moeten de mogelijkheden om de hinder te beperken voor de periode tot 2010 zoveel als mogelijk worden benut.

## 2.4 Aanpak periode 2010-2018/2020 (middellange termijn): zoeken naar balans

Voor de periode vanaf 2010 is de m.e.r. gericht op het onderzoeken van de mogelijkheden voor ruimte voor een verdere ontwikkeling van het netwerk van Schiphol binnen de eis voor een gelijkwaardige of betere bescherming, het beperken en waar mogelijk terugdringen van de hinder in de ruime omgeving van de luchthaven en, met betrekking tot de ruimtelijke ordening, stabiele beperkingengebieden alsmede het behouden en waar mogelijk uitbreiden van de ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving. De drie doelstellingen hebben onderling invloed op elkaar: meer van de één betekent mogelijk minder van de ander (zie ook onderstaande figuur).



---

Gezien het spanningsveld tussen de drie doelstellingen is de opgave voor de m.e.r. om te zoeken naar een balans. De m.e.r. dient inzichtelijk te maken hoe en in welke mate de drie doelstellingen kunnen worden gerealiseerd en in welke mate de drie elkaar beïnvloeden. Hierbij wordt onderzocht in welke mate dit mogelijk is binnen de beleidsmatige kaders voor geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit.

In de startnotitie geven de initiatiefnemers aan dat voor het realiseren van de doelstellingen een andere wijze van afhandeling van het verkeer nodig is: een aantal maatregelen voor het beperken van de hinder vragen een andere wijze van afhandeling; daarnaast biedt een andere afhandeling van het verkeer (zoals de inzet van een extra start- of landingsbaan tijdens piekperioden) mogelijkheden om meer verkeer af te handelen dan nu, ten gunste van de ontwikkeling van de kwaliteit van het netwerk. In de m.e.r. zal worden onderzocht in welke mate dit kan bijdragen aan het realiseren van de doelstellingen.

---

## 3 Doel MER & besluitvorming

### 3.1 Doel MER

De twee MER'en 'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio' hebben tot doel om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in besluiten voor de korte en middellange termijn.

De MER'en brengen van verschillende alternatieven de effecten op het milieu in kaart. Het MER voor de korte termijn richt zich daarbij primair op de milieuaspecten geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit en luchtverontreiniging. Het MER voor de middellange termijn besteedt daarnaast aandacht aan de ruimtelijke ordening.

Beide MER'en dienen daarbij inzichtelijk te maken in welke mate de verschillende alternatieven en varianten mogelijk zijn binnen de beleidsmatige kaders (zie ook § 3.4).

### 3.2 Beoogde besluiten

Het huidige normenstelsel is vastgelegd in hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart en uitgewerkt in twee luchthavenbesluiten: het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, (LVB) en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). In het LVB zijn de regels en grenswaarden voor de luchtvaart vastgelegd; in het LIB zijn de beperkingen aan het ruimtegebruik in de omgeving van de luchthaven, zoals sloop en verbod op nieuwbouw van woningen en arbeidsintensieve bedrijven vastgelegd.

#### *Eerste horizon: periode tot 2010*

Voor de korte termijn (de periode tot 2010) is de besluitvorming er op gericht om, binnen de criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming van de omgeving van de luchthaven, de milieuruimte beter benutbaar te maken. Het bevoegd gezag wil daarbij een besluit nemen over de beleidsopties salderen en actualiseren. Dit besluit wordt in samenhang genomen met afspraken over hinderbeperkende maatregelen voor de korte termijn op basis van het covenant hierover (zie ook § 3.3).

Op basis van de resultaten in het MER zal worden bezien of en hoe het LVB zal worden aangepast. Met het oog op de besluitvorming voor de periode vanaf 2010 zal het LIB voor de korte termijn niet worden aangepast. Wel dient in het MER in beeld te worden gebracht hoe de milieueffecten van de diverse alternatieven en varianten zich verhouden tot de gebieden zoals vastgelegd in het huidige LIB (besluit van 23 augustus 2004, Stb 425) en de Nota Ruimte.

#### *Tweede horizon: periode tot 2018/2020*

Voor de middellange termijn is de besluitvorming gericht op het bieden van een balans tussen ruimte voor verdere ontwikkeling van het netwerk van Schiphol, het beperken van de hinder in de omgeving van de luchthaven en het mogelijk maken van duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Het bevoegd gezag wil daarbij besluiten over de oplossingsrichting die het beste aansluit bij de ambitie van het kabinet. Het bevoegd gezag zal behalve de resultaten uit het MER bij het besluit de afspraken over hinderbeperkende maatregelen voor de middellange

---

termijn op basis van het convenant hierover, de resultaten uit de netwerkeffectanalyse en de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) (zie ook § 3.3) betrekken.

In een parallel traject aan de m.e.r. voor de middellange termijn inventariseert het rijk mogelijke verbeteringen van het huidige normen- en handhavingstelsel, en zal worden gezien of aanpassing van het normen- en handhavingstelsel nodig is in het licht van de m.e.r. en de besluitvorming daarover voor de middellange termijn.

### 3.3 Aanvullende informatie voor besluitvorming

Voor de besluitvorming voor de korte termijn worden naast de m.e.r. convenanten over hinderbeperking en omgevingskwaliteit opgesteld. Voor de middellange termijn worden eveneens convenanten uitgewerkt en daarnaast worden een netwerkanalyse en een MKBA uitgevoerd, en wordt een verkenning uitgevoerd naar de verbetering van het normen- en handhavingstelsel. De resultaten worden betrokken bij de besluitvorming.

In de **netwerkanalyse** wordt onderzocht in welke mate de alternatieven de ontwikkeling van een kwalitatief goed netwerk bevorderen. Het rijk geeft daarbij samen met de regio haar visie op het netwerk. Van de alternatieven in het MER voor de middellange termijn en de hinderbeperkende maatregelen in dat MER en de convenanten zal de netwerkanalyse de bedrijfseconomische aspecten in kaart brengen. De analyse wordt uitgevoerd door KLM en Schiphol.

De **maatschappelijke kosten-batenanalyse** zal de maatschappelijk toegevoegde waarde ten opzichte van het nulalternatief (situatie 2005/2006) in kaart brengen van de verschillende alternatieven die in de m.e.r. voor de middellange termijn worden onderzocht. Hierbij worden de alternatieven in combinatie met de maatregelen uit het convenant hinderbeperkende maatregelen onderzocht. Afhankelijk van het type maatregelen, wordt ook een kosten/baten-analyse uitgevoerd voor de maatregelen uit het convenant omgevingskwaliteit. De MKBA wordt uitgevoerd in opdracht van het rijk.

Tegelijk met de MER'en voor de korte en middellange termijn worden twee **convenanten** opgesteld:

1. *Convenant hinderbeperkende maatregelen*, waarin afspraken tussen de Sector, de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en het rijk worden vastgelegd over de maatregelen voor het beperken van hinder voor de korte en middellange termijn (twee afzonderlijke convenanten voor korte en middellange termijn).
2. *Convenant omgevingskwaliteit*, waarin afspraken worden vastgelegd over de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in de Schipholregio voor de korte termijn (tot 2010) tussen Sector, BRS en rijk (eveneens twee afzonderlijke convenanten voor korte en middellange termijn).

### 3.4 Beleidsmatig kader

*Criteria voor gelijkwaardige of betere bescherming*

Artikel 8.17, zevende lid van de Wet luchtvaart zegt:

“Elk besluit, volgend op het eerste Luchthavenverkeerbesluit, biedt een bescher-



mingsniveau ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging, dat voor ieder van deze aspecten, gemiddeld op jaarbasis vastgesteld, per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit". Een overeenkomstige formulering voor het Luchthavenindelingbesluit staat in deze wet onder Artikel 8.7, vierde lid. Uit een oogpunt van planologische rust is het niet wenselijk om de omvang van de verschillende gebieden en regimes in het Luchthavenindelingbesluit veelvuldig aan te passen.

#### *Geactualiseerde criteria voor gelijkwaardigheid*

Deze wettelijke randvoorwaarde is op basis van de meest recente inzichten geconcretiseerd in de criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming van de omgeving van de luchthaven. In de brief van 25 mei 2007 is de Tweede Kamer op de hoogte gebracht van de resultaten van deze actualisatie. De geactualiseerde criteria zijn opgenomen in onderstaande tabel.

*Tabel 1: Geactualiseerde criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming.*

Aspect	Voorwaarde voor een nieuw luchthavenbesluit
Geluidbelasting etmaal	Maximaal 12.300 woningen binnen de 58 dB(A) $L_{den}$
	Maximaal 239.500 ernstig gehinderde mensen binnen de 48 dB(A) $L_{den}$
Geluidbelasting nacht	Maximaal 11.700 woningen binnen de 48 dB(A) $L_{night}$
	Maximaal 66.500 ernstig slaapverstoorde mensen binnen de 40 dB(A) $L_{night}$
Externe veiligheid	Maximaal 3.000 woningen binnen de $1 \cdot 10^{-6}$ plaatsgebonden risicocontour

Voor de toets aan de criteria dienen de berekeningen in de m.e.r. te worden uitgevoerd op dezelfde wijze als overeenstemt met de wijze waarop de criteria zijn vastgesteld. Dat betekent dezelfde geluidsmaten, rekenmethodieken, woningenbestand en dosis-effect relaties als gehanteerd bij de actualisatie. Dit is verder uitgewerkt in hoofdstuk 7 van deze richtlijnen.

#### *'Oude' criteria voor gelijkwaardigheid*

Naar aanleiding van het algemeen overleg van 26 juni 2007 dient in het MER tevens getoetst te worden aan de bescherming geboden door de eerste besluiten, vastgesteld op basis van de inzichten die zijn gehanteerd voor het vaststellen van die besluiten. Onder de eerste besluiten wordt verstaan de gewijzigde besluiten van augustus 2004. Het milieueffectrapport 'Wijziging Uitvoeringsbesluiten Schiphol' (2004) geeft de beschermingsniveaus van die besluiten, zie tabel 2.

*Tabel 2: 'Oude' criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming.*

Aspect	Voorwaarde voor een nieuw luchthavenbesluit
Geluidbelasting etmaal	Maximaal 10.000 woningen binnen de 35 Ke
	Maximaal 33.500 ernstig gehinderde mensen binnen de 20 Ke
Geluidbelasting nacht	Maximaal 6.900 woningen binnen de 26 dB(A) $L_{Aeq}$
	Maximaal 23.000 ernstig slaapverstoorde mensen binnen de 20 dB(A) $L_{Aeq}$
Externe veiligheid	Maximaal 781 woningen binnen de $1 \cdot 10^{-6}$ plaatsgebonden risicocontour

---

Voor de toets aan de oude criteria dienen de berekeningen in de m.e.r. te worden uitgevoerd op dezelfde wijze als overeenstemt met de wijze waarop de criteria zijn vastgesteld. Dat betekent dezelfde geluidmaten, rekenmethodieken, woningenbestand en dosis-effect relaties als gehanteerd bij het vaststellen van de eerste besluiten. Dit is verder uitgewerkt in hoofdstuk 7 van deze richtlijnen.

#### *Luchtkwaliteit*

De vigerende wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit wordt gevormd door het Besluit luchtkwaliteit 2005. Nieuwe regelgeving is met de Wet luchtkwaliteit die ter behandeling voorligt in de Eerste Kamer op komst. Op het moment van verschijnen van deze richtlijnen is nog niet duidelijk op welk moment de Wet luchtkwaliteit het Besluit luchtkwaliteit 2005 zal vervangen en wat het vigerende beleid zal zijn op het moment dat besluitvorming plaatsvindt. Bij de uitwerking van de alternatieven dient daarom in het MER voor de korte termijn zowel getoetst te worden aan het Besluit luchtkwaliteit 2005 als aan het wetsvoorstel Wet luchtkwaliteit. In de richtlijnen voor het MER middellange termijn zal worden aangegeven aan welke wetgeving moet worden getoetst.

Daarnaast bereidt de EU een nieuwe richtlijn voor luchtkwaliteit "luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa" voor, welke onder andere een nieuwe norm voor PM<sub>2,5</sub> (ultra fijn stof) bevat. Deze richtlijn zal naar verwachting in 2007 of 2008 worden vastgesteld. Vooruitlopend op de implementatie van de richtlijn in de nationale wetgeving dienen beide MER'en ook de gegevens op te leveren waarmee getoetst kan worden aan de grenswaarden voor PM<sub>2,5</sub>.

### **3.5 Eerder genomen besluiten**

Beide MER'en dienen een overzicht te geven van de eerder genomen besluiten en voornemens van overheidsorganen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit. Hierbij dient op hoofdlijnen te worden ingegaan op de relevante randvoorwaarden die door eerdere besluiten zijn gesteld en de uitgangspunten bij de totstandkoming van de besluiten en voornemens. Hierbij zijn onder andere relevant:

- Wet luchtvaart en de Luchthavenbesluiten, van kracht sinds 2003
- Besluit Luchtkwaliteit 2005
- Nota Ruimte, 2006
- Wetsvoorstel Wet luchtkwaliteit, 2006
- Kabinetsstandpunt Schiphol, april 2006
- Kamerbehandeling van het kabinetsstandpunt Schiphol, juni 2006
- Brief aan Tweede Kamer over het traject voor verdere uitwerking en uitvoering van het Kabinetsstandpunt Schiphol, oktober 2006
- Coalitieakkoord, februari 2007
- Brief aan Tweede Kamer over de gelijkwaardigheidscriteria Schiphol, mei 2007
- Brief aan Tweede Kamer over beleidsaanpak Schiphol, mei 2007

# Deel II

Onderwerpen uit adviezen en inspraak

---

---

## 4 Onderwerpen uit adviezen en inspraakreacties

### 4.1 Advies Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie)

Onderstaand worden de belangrijkste punten uit het advies van de Commissie weergegeven en wordt aangegeven op welke wijze bevoegd gezag met het advies van de commissie is omgegaan. Het advies van de Commissie is als bijlage 2 bij deze richtlijnen opgenomen.

#### *Hoofdpunten van het advies*

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport:

1. een beschrijving van het huidige voornemen van Schiphol en LVNL in het licht van afspraken, kaders en kritiekpunten uit het verleden;
2. verbetering van de gegevens voor de geluidniveaus van een aantal vliegtuigtypen;
3. een beschrijving van de wijze waarop de nieuwe toetsingscriteria voor gelijkwaardige bescherming zich verhouden tot thans vigerende criteria.
4. een heldere beschrijving van de totstandkoming van de alternatieven, waaronder het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) en het nulalternatief/referentiealternatief; verder dient een nulplusalternatief te worden uitgewerkt, dat past binnen de huidige regelgeving met (extra) hinderbeperkende maatregelen;
5. een beschrijving van hoe de inhoud van de convenanten als ook de Tafel van Alders zijn meegenomen en meegewogen;
6. een beschrijving van de gehanteerde invoersets in de modellen;
7. een goede beschrijving van de milieueffecten, met navolgbare berekeningen en een gevoeligheidsanalyse.

Tenslotte acht de Commissie het essentieel dat het MER een samenvatting bevat die goed toegankelijk is voor de besluitnemers en het publiek.

#### *De hoofdpunten van het advies zijn als volgt verwerkt in de richtlijnen:*

1. De Commissie adviseert dat het MER dient te beschrijven hoe (historische) inzichten zijn veranderd, danwel welke ontwikkelingen en inzichten maken dat binnen de milieugrenzen nu minder vliegtuigbewegingen passen. Dit advies is overgenomen in de richtlijnen. Daarnaast adviseert de Commissie om in het MER ook in te gaan op veranderingen in beleid en wetgeving in de laatste jaren: van werken met zone-grenzen tot het huidige stelsel met handhavingspunten en een TVG. Wat dit punt betreft is het bevoegd gezag van mening dat het hier gaat om het beleidskader dat door de Tweede Kamer is vastgesteld. Dit kader hoeft niet in dit MER door de initiatiefnemers te worden verantwoord. Dit deel van het advies van de Commissie is niet overgenomen.
2. De Commissie adviseert om het MER-onderzoek met gecontroleerde emissiegegevens uit te voeren. In het kabinetsstandpunt Schiphol is aangegeven dat het kabinet de huidige modellen voor de berekening van de geluidbelasting wil verbeteren en valideren met geluidmetingen. Daarbij zal de overstap naar het Europese rekenmodel voor vliegtuiglawaai worden meegenomen. Verwacht wordt dat de Europese rekenmethode niet eerder dan met ingang van 2012 kan worden gebruikt. Het is niet gewenst om, daarop vooruitlopend, een tussentijdse wijziging van het model door te voeren. Afgezien van het feit dat dit een forse inspanning betekent (zie ook het advies van de Commissie Deskundigen

---

Vliegtuiggeluid: het ontwikkelen van een nieuw model dat gebaseerd is op zowel rekenen als meten moet niet worden onderschat) is het ook ongewenst om omwonenden 2 keer in de periode van vijf jaar met een nieuwe rekenmethodiek te confronteren. Dit deel van het advies van de Commissie is niet overgenomen.

3. De Commissie (zie ook advies van de Commissie, par. 3.4.1) adviseert de wijze waarop de nieuwe toetsingscriteria voor gelijkwaardige bescherming zich verhouden tot thans vigerende criteria te beschrijven in het MER. De nieuwe criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming zijn door het rijk opgenomen in de brief van 25 mei 2007. De totstandkoming van de criteria is nader beschreven in To70-rapport 06.171.03. In de brief en het rapport is stapsgewijs beschreven hoe de nieuwe criteria zich verhouden tot eerdere criteria. In de richtlijnen vormen de nieuwe criteria het kader voor de initiatiefnemers. Het is niet aan de initiatiefnemers om dit kader toe te lichten. Dit deel van het advies van de Commissie is niet overgenomen.
4. Het advies om een heldere beschrijving van de totstandkoming van de alternatieven, waaronder het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) en het nulalternatief/referentiealternatief te geven in het MER is overgenomen in de richtlijnen. Het advies voor het uitwerken van een nulplusalternatief wordt niet overgenomen. De omschrijving van het nulplusalternatief komt vrijwel overeen met het nulalternatief uit de Startnotitie. De hinderbepalende maatregelen die op korte termijn mogelijk zijn, worden zowel in het planalternatief, als in het nulalternatief opgenomen. De richtlijnen sluiten hierbij aan. De initiatiefnemer dient dit toe te lichten in het MER. Het opnemen van een apart nulplusalternatief is daarmee niet nodig.
5. Het advies om in het MER een beschrijving te geven van hoe de inhoud van de convenanten als ook de Tafel van Alders zijn meegenomen en meegewogen is niet overgenomen in de richtlijnen. Het bevoegd gezag is het eens met de Commissie dat voor besluitvorming de resultaten in samenhang moeten worden beschouwd, maar acht het niet noodzakelijk om daarvoor de resultaten van de diverse analyses in het MER op te nemen. De convenanten en de resultaten uit de MKBA en netwerkanalyse zullen voor besluitvorming beschikbaar worden gesteld.
6. Dit deel van het advies van de Commissie is overgenomen.
7. Dit deel van het advies van de Commissie is overgenomen.

Tenslotte is het advies met betrekking tot de samenvatting van het MER is overgenomen in de richtlijnen.

#### *Overige punten van het advies*

Van de overige punten van het advies van de Commissie zijn de volgende punten niet overgenomen in de richtlijnen:

- De Commissie acht het wenselijk (zie ook advies van de Commissie, par. 3.2) dat de resultaten van de MER korte termijn gebruikt worden voor de (her)bepaling van de probleemstelling voor het MER middellange termijn, waarbij de MKBA en de netwerkeffectanalyse in samenhang beschouwd worden. De Commissie adviseert de procedures en planning dusdanig in te richten dat deze afstemming en samenhang mogelijk is. De probleemstelling voor het MER voor de middellange termijn is niet afhankelijk van de uitkomsten van het besluit voor de korte termijn. Het besluit over de korte termijn gaat uit van het huidige operationeel concept en richt zich op aanpassing van grenswaarden in handhavingpunten. Het MER voor de middellange termijn is onder andere gericht op andere operationele concepten, aanpassingen van routes en mogelijkheden die dit biedt voor

---

hinderbeperking en ruimtelijke ontwikkeling. De korte termijn ontwikkeling is niet richtinggevend voor de middellange termijn. Dit laat onverlet dat nuttige informatie die uit het MER voor de korte termijn naar voren komt, door initiatiefnemers meegenomen kan worden in het MER voor de middellange termijn.

- De Commissie (zie ook advies van de Commissie, par. 5.1) adviseert om het bewonersalternatief (Tafel van Alders) ook in het MER op te nemen en in het geval dat het bewoners-alternatief niet in het MER wordt opgenomen, dit te beargumenteren. Het bewonersalternatief is niet opgenomen in de Startnotitie en is niet genoemd in de inspraak. Daarnaast is het alternatief niet gericht op aanpassing van het LVB, maar behelst het een experiment van de CROS. De uitkomsten van het onderzoek naar het bewonersalternatief worden wel bij de besluitvorming voor de korte termijn betrokken, maar zullen niet in het MER worden besproken.
- De Commissie (zie ook advies van de Commissie, par. 5.2.3) beveelt aan om een extra beleidsoptie te onderzoeken: "Verhoging van de vigerende grenswaarden tot de hoogste grenswaarden die volgen uit de gevoeligheidsanalyses". Deze optie is feitelijk geen nieuwe optie, maar betreft de optie actualiseren, waarbij de keuze van de grenswaarden verschillend ingevuld kan worden. Wel is het mogelijk deze optie bij de besluitvorming te betrekken, aangezien de benodigde informatie wel uit de uitkomsten van het MER zal zijn af te leiden.
- De Commissie (zie ook advies van de Commissie, par. 5.2.6) vraagt om het individuele of plaatsgebonden risico in beeld te brengen door de ligging van de individuele risicocontouren  $10^{-5}$ ,  $10^{-6}$ ,  $10^{-7}$  en  $10^{-8}$  (voor zover deze laatste contour sluitend is), het aantal woningen binnen deze contouren en het aantal omwonenden in het MER op te nemen. Aangezien er alleen beleid is voor de contouren  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$ , worden alleen deze berekend. Berekening van de overige contouren wordt voor de korte termijn niet zinvol geacht.
- De Commissie (zie ook advies van de Commissie, par. 5.2.6) adviseert ook het groepsrisico te beschrijven in het MER. Het Kabinet heeft het groepsrisicobeleid onderzocht en op basis daarvan in het Kabinetsstandpunt voorstellen gedaan voor extra beleid, maar niet voor een aparte norm voor groepsrisico. Het LIB wordt voor de korte termijn niet aangepast. Daarnaast worden de verouderde bestanden van bedrijven en instellingen thans geactualiseerd. Zonder deze actualisering is een berekening niet zinvol. Voor de middellange termijn zal op basis van de geactualiseerde bestanden een berekening van het groepsrisico wel worden opgenomen in de richtlijnen.
- De Commissie (zie ook advies van de Commissie, par. 5.2.8) adviseert om in het MER de kwaliteitsproblemen die ontstaan in oppervlaktewater door de-icing in het MER in beeld te brengen. Aangezien deze informatie geen toegevoegde waarde heeft voor de kwaliteit van het te nemen besluit, wordt dit advies niet overgenomen in de richtlijnen.

De overige punten uit het advies van de Commissie zijn overgenomen in de richtlijnen.

## 4.2 Inspraakreacties

Voor een overzicht van de inspraakreacties die zijn binnengekomen op de Startnotitie en de wijze waarop het bevoegd gezag met de inspraakreacties is omgegaan wordt verwezen naar de Nota van Antwoord als bijlage bij deze richtlijnen.

---



# Deel III

Richtlijnen - Korte termijn (periode tot 2010)

---

---

## 5 Probleemstelling en doel

In het MER dient het capaciteitsknelpunt voor de korte termijn nader uitgewerkt en onderbouwd te worden. Hierbij dient te worden aangegeven waarom de milieuruimte niet volledig benut kan worden, welke overschrijdingen van grenswaarden zich hebben voorgedaan en wat daarvan de oorzaken zijn. Tevens dient te worden aangegeven welke capaciteit mogelijk is binnen de huidige grenswaarden, en welke capaciteit met het oog op het netwerk benodigd is voor tot de periode tot en met 2009. Hierbij dienen tevens de aantallen vluchten in kaart gebracht te worden die eerder in het Schipholbeleid aan de orde waren.

Daarnaast dient het MER in te gaan op de problematiek rondom het gelijktijdig starten vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan.

In het MER dient het doel van de voorgenomen activiteit nader te worden uitgewerkt en beargumenteerd. Beschrijf wat wordt verstaan met het doel de netwerk- en knooppuntfunctie voor de korte termijn te versterken. Specificeer eveneens het doel de hinder in de regio te beperken en waar mogelijk terug te dringen. Geef tot slot aan hoe het doel voor de hinder is te verenigen met een betere benutting van de milieuruimte en de versterking van de netwerkfunctie voor de korte termijn.

---

## 6 Voorgenomen activiteit en alternatieven

### 6.1 Voorgenomen activiteit

Voor de periode tot 2010 is de voorgenomen activiteit de voortzetting en verdere ontwikkeling van het huidige operationeel concept, en de inzet van hinderbeperkende maatregelen die daarbij in periode tot 2010 mogelijk zijn.

### 6.2 Beschrijving van de alternatieven c.q. varianten daarvan

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de alternatieven die in de m.e.r. dienen te worden uitgewerkt.

Tabel 3: Alternatieven voor de korte termijn.

Alternatief	Uitwerking
1. Nulalternatief: geen wijziging regelgeving	De meest waarschijnlijke situatie indien de regelgeving niet wordt gewijzigd, op basis van een realistische verkeersafhandeling binnen de huidige grenzen.
2. Planalternatief: voortzetting huidig operationeel concept	Voortzetting van de huidige afhandeling van het verkeer inclusief de inzet van hinderbeperkende maatregelen en met aanpassing van beleidsinstrumenten binnen de criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming.
3. Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)	Alternatief dat uitgaat van de best denkbare milieubescherming.

Hieronder worden de alternatieven nader toegelicht.

#### *Nulalternatief: Geen wijziging regelgeving*

De situatie die zich zou voordoen als de regelgeving voor de periode tot 2010 niet wordt aangepast. Dit komt er op neer dat de grenswaarden in het LVB niet worden aangepast en dat het verkeer binnen deze grenzen afgehandeld dient te worden. Hierbij dient in het MER onderzocht en gemotiveerd te worden welk *maximale* verkeersvolume er binnen die grenzen past en wat daarbij de *maximale* milieueffecten zijn.

Voor het uitwerken van het nulalternatief dient te worden uitgegaan van een zo realistisch mogelijk verkeersbeeld. Daarnaast dient te worden uitgegaan van de inzet van hinderbeperkende maatregelen (zie ook §6.4) die uitgevoerd kunnen worden zonder aanpassing van de huidige regelgeving en mogelijk zijn in de periode tot 2010.

#### *Planalternatief: Voortzetting huidig operationeel concept*

Het planalternatief betreft:

- voortzetting en verdere ontwikkeling van de huidige afhandeling van het verkeer;
- inzet van hinderbeperkende maatregelen die daarbij mogelijk zijn in de periode tot 2010;
- aanpassen van de startroutes in verband met het oplossen van het capaciteitsknelpunt als gevolg van de huidige wijze van gelijktijdig starten vanaf de Polderbaan en Zwanenburgbaan;
- toename van het gebruik van de Buitenveldertbaan zo veel als mogelijk beperken.

---

#### *Afhandeling van het verkeer*

Het huidige verkeersbeeld wordt gekenmerkt door afwisselende aankomst- en vertrekpieken: perioden met respectievelijk een relatief hoog aantal aankomende en vertrekkende vluchten. De huidige verkeersafhandeling is hierop afgestemd door het gebruik van afwisselend twee startbanen en één landingsbaan of één startbaan en twee landingsbanen. In de overgangperiodes tussen de aankomst- en vertrekpieken wordt daarbij (indien nodig) een extra start- of landingsbaan ingezet. In het huidige concept worden bij voorkeur de banen gebruikt waarbij het minst over dichtbevolkt gebied nabij de luchthaven wordt gevlogen.

In het MER dient bij de beschrijving van het planalternatief een toelichting te worden opgenomen op het gehanteerde operationeel concept voor afhandeling van het vliegverkeer. In het MER dient op hoofdlijnen te worden ingegaan op de verschillen in de afhandeling van het verkeer in vergelijking met de afhandeling die is verondersteld ten behoeve van het milieueffectrapport Wijziging Uitvoeringsbesluiten Schiphol. Specifiek dient daarbij te worden ingegaan op verschillen in het geprognoseerde gebruik van die resulteren in een toename van de geluidbelasting.

Voor het uitwerken van het planalternatief voor de korte termijn dient tenminste te worden uitgegaan van een groeiscenario tot 480.000 vliegtuigbewegingen op jaarbasis. Hiermee wordt aangesloten bij het Advies van de heer Alders over de toekomst van Schiphol en de regio tot 2010. Dit advies is opgesteld op basis van het overleg tussen de betrokken partijen op 11 juni 2007.

#### *Inzet van hinderbeperkende maatregelen*

Van de hinderbeperkende maatregelen, zoals besproken in §6.4, dient in de m.e.r. onderzocht te worden welke maatregelen mogelijk zijn in de periode tot 2010 en leiden tot een aanpassing van het LVB. De resultaten van het onderzoek dienen in het MER beargumenteerd te worden. Het planalternatief dient vervolgens uitgewerkt te worden met de inzet van de hinderbeperkende maatregelen die tot 2010 mogelijk zijn en die tevens leiden tot een aanpassing van het LVB. Hierbij dient inzichtelijk te worden gemaakt in welke mate de maatregelen bijdragen aan het beperken en waar mogelijk terugdringen van de hinder.

#### *Opties voor routes tijdens gelijktijdig starten Polderbaan en Zwanenburgbaan*

In het planalternatief dient te worden uitgegaan van gewijzigde startroutes ter oplossing van het capaciteitsknelpunt als gevolg van het niet gelijktijdig (parallel) kunnen starten vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. De onderzochte varianten dienen te worden gemotiveerd.

#### *Toename gebruik Buitenveldertbaan beperken*

In het algemeen overleg van 26 juni 2007 is gesteld dat de grenswaarden in het verlengde van de Buitenveldertbaan niet meer dan noodzakelijk verhoogd mogen worden. In het planalternatief dient daarom het gebruik van de Buitenveldertbaan zo veel als mogelijk beperkt te worden.

#### *Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)*

In het MER dient verplicht een Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) te worden opgenomen. In dit alternatief dienen de nadelige gevolgen voor het milieu zo veel als mogelijk voorkomen dan wel beperkt te worden. Gelet op de doelstelling voor de korte termijn – beter benutbaar maken van de milieuruimte en de inzet van hinderbeperkende maatregelen die daarbij in periode tot 2010

---

mogelijk zijn – kan het planalternatief tevens het MMA zijn. Als dat het geval is, dan dient dat in het MER te worden gemotiveerd. Als het planalternatief niet uitgaat van de best denkbare milieubescherming, moet een afzonderlijk MMA worden uitgewerkt. Dit alternatief moet realistisch zijn voor de besluitvorming en voldoen aan de doelen van de initiatiefnemer.

### 6.3 Beleidsopties

Het bevoegd gezag wil voor de periode tot 2010 besluiten over de beleidsopties actualiseren en salderen. Voor deze beleidsopties dient in het m.e.r.-onderzoek te worden onderzocht in hoeverre het planalternatief en het MMA gerealiseerd kunnen worden binnen het beleidsmatig kader (zie paragraaf 3.4). In het MER dient onderbouwd te worden in welke mate de beleidsopties de milieuruimte voor de periode tot 2010 beter benutbaar maken, een volume van 480.000 vliegtuigbewegingen kunnen realiseren en in welke mate de voortzetting en verdere ontwikkeling van het huidig operationeel concept daarbij mogelijk is. Voor de alternatieven en beleidsopties die voldoende bijdragen aan de doelen van de voorgenomen activiteit dienen de bijbehorende milieueffecten (zie hoofdstuk 7) in het MER in kaart gebracht te worden. De alternatieven en beleidsopties die onvoldoende bijdragen kunnen als niet realistisch voor de besluitvorming worden beschouwd, in het MER hoeven de milieugevolgen om die reden niet te worden beschreven.

#### *Actualiseren van de grenswaarden in handhavingspunten*

Het actualiseren is er op gericht om, binnen de criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming van de omgeving van de luchthaven (zie paragraaf 3.4), de geluidbelasting in de handhavingspunten rondom Schiphol (zowel voor het etmaal als de nacht) opnieuw vast te stellen. Hierbij worden de grenswaarden vastgesteld op basis van de meest recente inzichten over de luchtvaart op Schiphol.

Voor het planalternatief en het MMA dienen de volgende stappen te worden doorlopen:

1. Op basis van de meest waarschijnlijke ontwikkeling van de luchtvaart op Schiphol wordt getoetst of jaarlijks voldaan kan worden aan de criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming (berekeningen inclusief meteotoeslag). Indien nodig dienen de invoergegevens aangepast te worden om te voldoen aan de criteria.
2. Vervolgens worden voor dat gebruik de geluidbelasting in de verschillende handhavingspunten (inclusief meteotoeslag) en het TVG (exclusief meteotoeslag) bepaald. Daarnaast wordt getoetst in welke mate wordt voldaan aan de overige grenswaarden (anders dan geluid) uit het LVB. Voorts wordt getoetst aan de eisen voor luchtkwaliteit.
3. Tot slot wordt in beeld gebracht wat de te verwachten milieueffecten van de luchtvaart zullen zijn bij dat gebruik.

Daarnaast wordt gevraagd om in kaart te brengen wat het gevolg is voor de groeimogelijkheden voor de luchtvaart op korte termijn indien het vliegverkeer zich anders ontwikkelt dan gedacht. Hiervoor wordt op basis van onzekerheden over de ontwikkeling van de luchthaven (voor afwijkingen ten opzichte van de meest waarschijnlijke ontwikkeling van de luchtvaart) inzichtelijk gemaakt in hoeverre de nieuwe waarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten en het TVG limiterend zijn voor de groei.

---

### *Grenswaarden in het verlengde van de Buitenveldertbaan*

Naar aanleiding van het algemeen overleg van 26 juni 2007 dient het MER te onderbouwen waarom de voorgestelde verhoging van de huidige grenswaarden in het verlengde van de Buitenveldertbaan (handhavingspunten 21, 22 en 23) niet minder kan en wat de relatie is met de kans op het overschrijden van die grenswaarden. Als uitgangspunt hiervoor gelden de grenswaarden zoals berekend voor de beleidsoptie actualiseren. Op basis van die grenswaarden dient te worden aangegeven wat het effect is op de kans op overschrijden als de grenswaarden in de bedoelde handhavingspunten (21, 22 en 23) minder worden verhoogd dan volgt uit de berekeningen voor het actualiseren.

### *Salderen van de grenswaarden in handhavingspunten*

Bij saldering tussen handhavingspunten is in enig jaar een overschrijding in het ene handhavingspunt van maximaal 1 dB(A) toegestaan mits die gecompenseerd wordt met een onderschrijding in andere handhavingspunten. Dit alleen onder de voorwaarde dat daarbij aan de criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming van de omgeving van de luchthaven (zie paragraaf 3.4) wordt voldaan. De clausule voor extreem weer komt daarbij te vervallen.

In het m.e.r.-onderzoek dient daarnaast te worden onderzocht wat het effect is als in twee achtereenvolgende jaren niet in dezelfde punten de grenswaarden mogen worden overschreden. Deze optie wordt onderzocht om de toename van de hinder niet jaarlijks in dezelfde gebieden te laten plaatsvinden.

Voor het planalternatief en het MMA dienen de volgende stappen te worden doorlopen:

1. Op basis van de meest waarschijnlijke ontwikkeling van de luchtvaart op Schiphol (zie §6.5) wordt getoetst of jaarlijks voldaan kan worden aan de grenswaarden voor geluid in het huidige LVB.
2. Als de grenswaarden voor geluid in het huidige LVB worden overschreden, wordt getoetst of jaarlijks voldaan kan worden aan de eisen voor salderen, te weten:
  - a) de grenswaarden in de handhavingspunten mogen met maximaal 1 dB(A) worden overschreden mits dit gecompenseerd wordt door onderschrijdingen in andere handhavingspunten (het gemiddelde van de opgetreden geluidbelasting in de handhavingspunten mag niet hoger zijn dan het gemiddelde van de grenswaarden in het LVB) en
  - b) voldaan wordt aan de criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming. Indien nodig dienen de invoergegevens aangepast te worden om aan deze eisen te voldoen.
3. Op basis van dat gebruik dient getoetst te worden in welke mate wordt voldaan aan de overige grenswaarden (anders dan geluid) uit het LVB. Voorts wordt getoetst aan de eisen voor luchtkwaliteit.
4. Tot slot wordt inzichtelijk gemaakt wat de te verwachten milieueffecten zijn op basis van het veronderstelde gebruik van de luchthaven.

Daarnaast wordt gevraagd om in kaart te brengen wat het gevolg is voor de groeimogelijkheden voor de luchtvaart op korte termijn indien het vliegverkeer zich anders ontwikkelt dan gedacht. Hiervoor wordt op basis van onzekerheden over de ontwikkeling van de luchthaven (voor afwijkingen ten opzichte van de meest waarschijnlijke ontwikkeling van de luchtvaart) inzichtelijk gemaakt in hoeverre de eisen aan het salderen limiterend zijn voor de groei.



---

## 6.4 Hinderbeperkende maatregelen

De startnotitie geeft een overzicht van verschillende typen hinderbeperkende maatregelen gericht op enerzijds het stiller afhandelen van het vliegverkeer en anderzijds gericht op de modernisering van de op Schiphol opererende vloot van verkeersvliegtuigen en het gebruik van schone en stille vliegtuigen. In de uitwerking van de alternatieven voor de korte termijn dienen die maatregelen meegenomen te worden die in de periode tot 2010 mogelijk zijn en leiden tot aanpassing van het LVB. In het MER dient in kaart te worden gebracht wat de effecten (geluid, externe veiligheid en luchtverontreiniging) zijn van de verschillende maatregelen. Voor maatregelen die niet mogelijk zijn, dient in het MER zorgvuldig te worden gemotiveerd waarom deze niet mogelijk zijn.

In de brief aan de Tweede Kamer van 25 oktober 2006 is aangegeven dat de effecten van de hinderbeperkende maatregelen, die in het convenant worden opgenomen, in het MER dienen te worden uitgewerkt. Een aantal hinderbeperkende maatregelen zal via het experimenteerartikel worden onderzocht. Dit artikel kent een eigen regime van effectbeschrijving en beoordeling. Om die reden hoeven deze maatregelen niet in het MER te worden uitgewerkt. Het rijk zal er zorg voor dragen dat in de besluiten de samenhang tussen MER en hinderbeperkende maatregelen wordt geborgd.

Aanvullend op de maatregelen zoals opgenomen in de startnotitie, dient in de m.e.r. onderzocht te worden in welke mate de regels voor de afhandeling van het nachtverkeer toegepast kunnen worden in de vroege ochtend (06.00 uur tot 07.00 uur) en wat het effect van deze maatregel is.

## 6.5 Invoergegevens en onzekerheden daarin

Voor het voorspellen van de effecten van het planalternatief en het MMA zijn gegevens over de ontwikkeling van de luchtvaart op Schiphol nodig (zoals voorspellingen van het aantal vliegtuigbewegingen en de verdeling hiervan over starts, landingen, tijdstip van de vlucht, de bestemmingen en de typen vliegtuigen, het gebruik van het banenstelsel en de vliegroutes van de vliegtuigen). Hiervoor wordt gebruik gemaakt van aannames ten aanzien van de ontwikkelingen in de luchtvaart.

Voor de alternatieven dienen de initiatiefnemers in de m.e.r. uit te gaan van de meest waarschijnlijke ontwikkelingen in de periode tot 2010. Het MER dient een toelichting te geven bij de gehanteerde invoergegevens, ten aanzien van:

- aantallen vliegtuigbewegingen;
- samenstelling van de vloot (vliegtuigtypes);
- verdeling van verkeer over de dag;
- verdeling van het verkeer over sectoren;
- verdeling over de banen en routes.

Bij de evaluatie van het Schipholbeleid is opgemerkt dat dergelijke gedetailleerde voorspellingen over de verwachte ontwikkeling van het vliegverkeer op Schiphol en het verwachte gebruik van de luchthaven in de praktijk niet uitkomen. Om dergelijke onzekerheden een plaats te geven in de besluitvorming, wordt aan de initiatiefnemers gevraagd in het MER aan te geven welke onzekerheden er zijn ten aanzien van het voorspellen van ontwikkeling van de luchtvaart, wat

---

de omvang is van deze onzekerheden en hoe deze doorwerken in de voorspellingen voor de luchtvaart op Schiphol. Hiervoor dient in het MER voor de relevante aspecten van de vlootsamenstelling en de afhandeling van het verkeer een reële variatie te worden ingeschat, om zodoende een bandbreedte te krijgen van milieueffecten van het planalternatief en het MMA en de robuustheid van de beleidsopties. Mede op basis van de onzekerheidsanalyses dienen de initiatiefnemers in het MER een voorkeursalternatief te definiëren en een voorstel te doen voor de te hanteren grenswaarden.

In het MER dient daarnaast in de berekeningen te worden uitgegaan van de verwachte ligging van vliegroutes, de te verwachte geluid- en prestatiegegevens van de verschillende typen vliegtuigen, de te verwachte ongevalskansen en de verwachte uitstoot van luchtverontreinigende stoffen.

---

## 7 Effectbeschrijving en vergelijking van alternatieven

In het MER dienen de effecten van de alternatieven c.q. varianten en uitwerking van de alternatieven c.q. varianten zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin (beschrijvend) uiteengezet en vergeleken te worden. Het betreft de volgende milieueffecten:

- geluid: geluidbelasting en geluidhinder;
- externe veiligheid;
- luchtkwaliteit;
- luchtverontreinigende emissies;
- ruimtelijke ordening;
- overige aspecten.

Alle relevante milieuthema's dienen in het MER te worden behandeld. Als een milieueffect waarnaar deze richtlijnen vragen niet relevant wordt geacht en dus niet wordt beschreven, zal het MER dat moeten motiveren.

### 7.1 Beschrijving van de bestaande milieusituatie

In het MER dient een beschrijving te worden gegeven van de bestaande toestand van het milieu, als referentiesituatie voor het beoordelen van de te verwachten milieueffecten van de voorgenomen activiteit. Als bestaande milieutoestand is gekozen voor de verwachte milieutoestand in 2007 op basis van het operationeel plan voor 2007, zonder operationele verstoring zoals baanonderhoud. Hiermee wordt gekozen om de bestaande milieutoestand te baseren op een 'normaal' gebruik van de luchthaven, zonder tijdelijke verstoringen zoals perioden waarin groot onderhoud aan de start- en landingsbanen plaatsvindt. Het werkelijke gebruik in de jaren 2006 en 2007 wijkt als gevolg van een tijdelijke sluiting van de Aalsmeerbaan en perioden van groot baanonderhoud af van 'normaal' gebruik. Deze gebruiksjaren worden daarom niet representatief geacht voor een 'normaal' gebruik van de luchthaven.

### 7.2 Geluid

Met betrekking tot geluid dienen de volgende effecten in het MER te worden opgenomen en te worden vergeleken met zowel de bestaande situatie als het nulalternatief:

- ligging van de 48, 53 en 58 dB(A)  $L_{den}$ -contouren, weergegeven op een achtergrondkaart met actuele woongebieden en nieuwbouwplannen;
- ligging van de 40, 43 en 48 dB(A)  $L_{night}$ -contouren, weergegeven op een achtergrondkaart met actuele woongebieden en nieuwbouwplannen;
- kleurenplot voor  $L_{den}$  en  $L_{night}$  van verschilwaarden in geluidbelasting (in stappen van 2 dB(A)  $L_{den}$ ), weergegeven op een achtergrondkaart met actuele woongebieden en nieuwbouwplannen;
- aantal woningen, ernstig gehinderde mensen en ernstig slaapverstoorde mensen binnen de verschillende geluidcontouren; hierbij dient inzicht te worden gegeven in de aantallen per gemeente.

Ter vergelijking met de huidige grenswaarden voor geluid, zoals vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, dient in het MER de volgende informatie

---

te worden opgenomen:

- vergelijking van de geluidbelasting in handhavingpunten voor het etmaal ( $L_{den}$ ) en de nacht ( $L_{night}$ ) met de huidige grenswaarden uit het LVB;
- vergelijking van het totale volume geluid (TVG) voor het etmaal ( $L_{den}$ ) en de nacht ( $L_{night}$ ) met de huidige grenswaarden uit het LVB.

#### *Rekensystematiek en studiegebied*

Voor de berekeningen in het MER gelden de volgende uitgangspunten:

- de berekeningen van de geluidbelasting, uitgedrukt in  $L_{den}$ ,  $L_{night}$ , en het TVG etmaal en nacht, worden uitgevoerd conform de rekenmethodiek zoals gegeven in NLR-CR-2001-372, herziene versie, december 2001;
- er dient uitgegaan te worden van verbeterde routemodellering, gebaseerd op werkelijke vliegpatronen;
- de contouren voor de geluidbelasting en de waarden in handhavingpunten worden bepaald inclusief een meteotoeslag; het TVG wordt bepaald exclusief de meteotoeslag;
- voor de bepaling van de contouren dient gerekend te worden met een rekenraster met een maaswijdte van 500 meter;
- het rekengebied dient zo groot genomen te worden dat de ligging van de 48 dB(A)  $L_{den}$  en de 40 dB(A)  $L_{night}$  contouren daar geheel binnen passen;
- voor de bepaling van de aantallen woningen, ernstig gehinderde mensen en ernstig slaapverstoorde mensen dient het Woningenbestand Schiphol 2005 gebruikt te worden;
- voor de bepaling van de aantallen ernstig gehinderde mensen en ernstig slaapverstoorde mensen dient gebruik te worden gemaakt van de dosis-effect relaties uit de Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol, waarbij gerekend wordt met een stapgrootte van 1 dB(A) en conform de systematiek zoals beschreven in To70-rapport 06.171.03, bijlage B.2.
- voor de toets aan de 'oude' criteria voor gelijkwaardigheid dient gebruik te worden gemaakt van:
  - berekeningsvoorschriften RLD/BV-01 voor  $K_e$  en RLD/BV-02 voor  $L_{Aeq}$ ;
  - ADECS woningbestand 1990;
  - contouren met meteotoeslag;
  - dosis-effectrelaties conform PKB Schiphol en omgeving;
  - modellering van routes op basis van de methodiek zoals toegepast voor het MER 'Wijziging Uitvoeringsbesluiten Schiphol' (2004).

#### *Grondlawaai*

In het MER dient te worden ingegaan op de stand van zaken met betrekking tot het onderzoek naar grondlawaai.

## 7.3 Externe veiligheid

Met betrekking tot externe veiligheid dienen de volgende effecten in het MER te worden opgenomen en te worden vergeleken met zowel de bestaande situatie als het nulalternatief:

- ligging van de  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontouren (beide berekend *met* meteotoeslag en de  $10^{-6}$  contour ook berekend *zonder* meteotoeslag), weergegeven op een achtergrondkaart met actuele woongebieden en nieuwbouwplannen; de nieuwbouwplannen worden uitsluitend weergegeven ter visualisering van eventuele nieuwe knelpunten);
- kleurenplot van verschilwaarden in het plaatsgebonden risico, weergegeven op

- 
- achtergrondkaart met actuele woongebieden en nieuwbouwplannen;
  - aantal woningen binnen de  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontouren, berekend inclusief meteotoeslag; hierbij dient inzicht te worden gegeven in de aantallen woningen per gemeente;
  - aantal bedrijven/inrichtingen binnen de  $10^{-5}$  plaatsgebonden risicocontouren; hierbij dient inzicht te worden gegeven in de aantallen per gemeente.

Ter vergelijking met de huidige grenswaarden voor externe veiligheid zoals vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol dient in het MER de volgende informatie te worden opgenomen:

- vergelijking van het totale risicogewicht (TRG) met de huidige grenswaarden uit het LVB.

#### *Rekensystematiek en studiegebied*

Voor de berekeningen in het MER gelden de volgende uitgangspunten:

- de berekeningen van het plaatsgebonden risico worden uitgevoerd conform de rekenmethodiek zoals gegeven in NLR-CR-2004-083; voor de berekening van het TRG wordt gebruik gemaakt van NLR-CR-2001-399;
- de contouren voor het plaatsgebonden risico worden bepaald inclusief de meteotoeslag ( $10^{-5}$  en  $10^{-6}$ ) en exclusief meteotoeslag (alleen  $10^{-6}$ ); het TRG wordt bepaald exclusief de meteotoeslag;
- er dient uitgegaan te worden van verbeterde routemodellering voor de routes voor naderingen, waarbij het laatste deel van de routes als een rechte eindnadering naar de baan wordt beschouwd;
- voor de bepaling van de contouren dient gerekend te worden met een rekenraster met een maaswijdte van 25 meter;
- het rekengebied dient zo groot genomen te worden dat de ligging van de  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontouren daar geheel binnen passen;
- er dient te worden gewerkt met aggregatie van de verkeersgegevens op het niveau 'route';
- voor de bepaling van de aantallen woningen dient het Woningenbestand Schiphol 2005 gebruikt te worden; voor de bepaling van het aantal bedrijven/inrichtingen dient gebruik gemaakt te worden van zo actueel mogelijke gegevens bij initiatiefnemer beschikbaar.
- voor de toets aan de 'oude' criteria voor gelijkwaardigheid dient gebruik te worden gemaakt van:
  - berekeningsvoorschrift NLR-CR-2000-147 voor de berekening van plaatsgebonden risicocontouren;
  - ADECS woningbestand 1990;
  - contouren zonder meteotoeslag;
  - rekenraster met een maaswijdte van 100 meter;
  - modellering van routes op basis van de methodiek zoals toegepast voor het MER 'Wijziging Uitvoeringsbesluiten Schiphol' (2004).

## 7.4 Luchtkwaliteit

Met betrekking tot luchtkwaliteit dient het volgende in het MER te worden opgenomen:

- een beschrijving van de concentraties van de in het Besluit luchtkwaliteit 2005 en in het Wetsvoorstel Wet luchtkwaliteit genoemde stoffen, alsmede van de concentratie van PM<sub>2,5</sub>; geef in elk geval de concentraties weer als contouren op een geografische ondergrond;

- 
- de omvang van de locaties, uitgedrukt in ha, waar de concentraties van de in het Besluit luchtkwaliteit 2005 en de in het Wetsvoorstel Wet luchtkwaliteit genoemde stoffen groter zijn dan de grenswaarden;
  - inzicht in de opbouw van de concentraties (achtergrondconcentratie, luchtvaart, platformactiviteiten, luchthavengebonden wegverkeer, wegverkeer) op de locaties, waar de grenswaarden worden overschreden.

Het Besluit luchtkwaliteit 2005 stelt dat, bij overschrijding van de grenswaarden een plan toch door kan gaan als door het besluit over het plan per saldo de luchtkwaliteit verbetert of gelijk blijft, of als door het nemen van met het besluit samenhangende maatregelen de luchtkwaliteit per saldo verbetert. Indien dit aan de orde is, dient in het MER te worden beschreven op welke wijze aan het gestelde in het Besluit luchtkwaliteit 2005 zal worden voldaan. Hierbij dienen de Regeling saldering luchtkwaliteit 2005 en de Handreiking saldering luchtkwaliteit (VROM, november 2006) als leidraad te worden gebruikt.

Op basis van het Wetsvoorstel is het voor de Wet luchtkwaliteit van belang of de concentratietoename op de locatie waar een grenswaarde overschreden wordt, de luchtkwaliteit "in betekenende mate" (IBM) verslechtert. Als sprake is van een IBM-verslechtering (toename van de concentratie met meer dan 1,2 mg/m<sup>3</sup>) dan zijn er drie mogelijkheden:

- door onlosmakelijk met het besluit verbonden maatregelen wordt de verslechtering van de luchtkwaliteit verminderd tot onder de IBM-grens of
- het project wordt opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Compensatie vindt plaats in het kader van de salderingsoperatie van het NSL of
- door met het project samenhangende maatregelen wordt de verslechtering geheel gecompenseerd.

Geef in het MER aan op welke wijze het plan onder de Wet luchtkwaliteit kan worden gerealiseerd.

Ten aanzien van de nieuwe EU richtlijn is het op dit moment niet duidelijk wat de hoogte van de norm voor PM<sub>2,5</sub> zal worden en hoe om te gaan met een eventuele overschrijding van die norm. In het MER wordt daarom volstaan met het leveren van de benodigde gegevens om later de vergelijking te kunnen maken.

#### *Rekensystematiek en studiegebied*

Voor de berekeningen in het MER gelden de volgende uitgangspunten:

- een studiegebied dat voldoende groot is om de effecten van de alternatieven inzichtelijk te maken (gedacht wordt aan een gebied van 15 km bij 15 km rondom het luchthaventerrein);
- de resultaten dienen te worden gegeven voor de jaren 2007, 2008, 2009 en 2010; de waarden voor de jaren 2008 en 2009 kunnen door interpolatie tussen de waarden voor 2007 en 2010 worden afgeleid.

## 7.5 Emissies van klimaatgassen

Met betrekking tot emissie van klimaatgassen dienen de volgende effecten in het MER te worden opgenomen en te worden vergeleken met zowel de bestaande situatie als het nulalternatief:

- 
- emissies klimaatgassen CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub> van de LTO-cyclus, platformactiviteiten en luchthavengebonden wegverkeer;
  - emissies klimaatgassen CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub> als aandeel van de totale Nederlandse emissie en de emissie van de luchtvaart in Nederland.

## 7.6 Luchtverontreinigende emissies

Ter vergelijking met de huidige grenswaarden voor geluid zoals vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol dient in het MER de volgende informatie te worden opgenomen:

- totale emissies van het luchtverkeer voor de stoffen NO<sub>x</sub>, VOS, PM10, CO, SO<sub>2</sub>;
- vergelijking van de relatieve emissies voor de stoffen NO<sub>x</sub>, VOS, PM10, CO, SO<sub>2</sub> met de grenswaarde zoals opgenomen in het Luchthavenverkeerbesluit.

### *Rekensystematiek en studiegebied*

Voor de berekeningen in het MER gelden de volgende uitgangspunten:

- de berekeningen van de emissies voor de stoffen NO<sub>x</sub>, VOS, PM10, CO, SO<sub>2</sub> worden uitgevoerd zoals gegeven in het rekenvoorschrift bij de Regeling Milieu Informatie.

## 7.7 Natuurbescherming

Ten aanzien van het aspect natuurbescherming kan worden volstaan met de in de startnotitie aangegeven toetsing van alle alternatieven aan Natura 2000 gebieden en de EHS. Concreet betekent dit dat in het MER moet worden aangetoond dat de voorgenomen activiteit geen significante gevolgen heeft voor de Natura 2000 gebieden (Natuurbeschermingswet) en niet leidt tot verstoring van fauna in EHS-gebieden. Indien dit wel het geval is dient dit conform de regelgeving te worden gecompenseerd.

## 7.8 Ruimtelijke ordening

De korte termijn is gericht op besluitvorming tot 2010. Met het oog op deze tijdsperiode (maximaal 2 jaar) zal het Luchthavenindelingbesluit (LIB) voor de korte termijn niet worden aangepast. Wel dient in het MER in beeld te worden gebracht hoe de milieueffecten van het planalternatief en het MMA zich verhouden tot de gebieden zoals vastgelegd in het huidige LIB (besluit van 23 augustus 2004, Stb 425). Daarnaast dient het MER de relevante informatie te leveren met betrekking tot de gebieden voor geluidsisolatie, de gebieden met beperkingen voor grootschalige nieuwbouw en de natuurgebieden.

De ligging van de diverse gebieden dient te worden gepresenteerd op een achtergrondkaart met actuele woon- en werkgebieden en in planfiguren vastgelegde of in voorbereiding zijnde nieuwbouwplannen, waarbij een beschrijving van de ruimtelijke effecten van de verschuiving c.q. verandering ervan wordt gegeven.

---

Het betreft de volgende informatie.

#### *Sloopzones voor geluid en externe veiligheid*

- inzicht in de ligging van de 71 dB(A)  $L_{den}$  contouren, zie § 7.2, (op basis van een rekenraster met een maaswijdte van zowel 100 als 500 meter), en de  $10^{-5}$  plaatsgebonden risicocontouren, zie § 7.3, ten opzichte van de huidige sloopzones voor externe veiligheid en geluid zoals vastgelegd in het huidige LIB (gronden met nummer 1 en 2 in bijlage 3A).
- het aantal woningen binnen de nieuw ingesloten gebieden, op basis van het Woningenbestand Schiphol 2005.

#### *Gebied met beperkingen voor kantoren en bedrijven*

- inzicht in de ligging van de  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontouren exclusief meteotoeslag, zie § 7.3, ten opzichte van de huidige gebieden met beperkingen voor kantoren en bedrijven zoals vastgelegd in het huidige LIB (gronden met nummer 2 en 3 in respectievelijk bijlage 3A en 3B).
- het aantal kantoren en bedrijven(-terreinen) met meer dan 22 werknemers per hectare binnen de nieuw ingesloten gebieden, op basis van zo recent mogelijk bij initiatiefnemer beschikbare gegevens;
- de effecten op het relevante beleid zoals vastgelegd in de Nota Ruimte en de Noordvleugelbrief ten aanzien van de functies wonen, werken en recreatie en groen/natuurontwikkeling.

#### *Gebied met nieuwbouwbeperkingen voor woningen*

- inzicht in de ligging van de 58 dB(A)  $L_{den}$  contouren, zie § 7.2, ten opzichte van de huidige gebieden met nieuwbouwbeperkingen voor woningen zoals vastgelegd in het huidige LIB (gronden met nummer 4 in bijlage 3B).
- het aantal woningen binnen de nieuw ingesloten gebieden in het MER, op basis van het Woningenbestand Schiphol 2005;
- het aantal woningen binnen de contouren van het huidige LIB, maar buiten de contouren berekend in dit MER.

#### *Gebied met beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende activiteiten*

- de gevolgen voor de gebieden waar beperkingen gelden ten aanzien van vogelaantrekkende activiteiten; de gevolgen dienen te worden beschreven ten opzichte van de gebieden zoals vastgelegd in het huidige LIB (bijlage 5).

#### *Gebieden met hoogtebeperkingen*

- de gevolgen voor de gebieden waar beperkingen gelden ten aanzien van de maximale hoogte van bouwwerken. De gevolgen dienen te worden beschreven ten opzichte van de gebieden zoals vastgelegd in het huidige LIB (Bijlage: 'Overzichtskaart Hoogtebeperkingen').

#### *Gebieden voor geluidisolatie*

- inzicht in de ligging van de gebieden die op basis van de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 (RGV) in aanmerking zouden komen voor geluidisolatie, ten opzichte van de gebieden zoals gehanteerd in de geluidisolatieprojecten GIS-1, GIS-2 en GIS-3; dit betreft de gebieden met een geluidbelasting van 40 Ke of meer en de gebieden met een geluidbelasting van 26 dB(A)  $L_{Aeq}$  of meer.
- het aantal woningen binnen de nieuw ingesloten gebieden, op basis van het Woningenbestand Schiphol 2005;
- inzicht in de ligging van de voor de Regeling relevante geluidcontouren; dit betreft de 40, 50, 55 en 65 Ke contouren en de 26 dB(A)  $L_{Aeq}$  nachtcontouren.



---

#### *Gebieden met beperkingen voor grootschalige nieuwbouw*

- de ligging van de 20 Ke contouren ten opzichte van het gebied met beperkingen voor nieuwe uitleg ten behoeve van woningbouw (inclusief de twee uitsluitingsgebieden Noordwijkerhout en Legmeerpolders), zoals vastgelegd in de Nota Ruimte (deel 4 uit 2006).

## 7.9 Overige aspecten

In het MER dient een toelichting te worden opgenomen van de volgende aspecten:

- aantallen vliegtuigbewegingen, vertrekkend van – en aankomend op Schiphol, uitgesplitst naar start- en landingsbaan en periode (dag, avond en nacht op jaarbasis);
- de ligging van de routes op een achtergrondkaart met actuele woongebieden en nieuwbouwplannen; hierbij dient tevens aandacht besteed te worden aan de horizontale spreiding van het verkeer langs de routes;
- de ligging van de luchtverkeerwegen op achtergrondkaart met actuele woongebieden en nieuwbouwplannen.

## 7.10 Slotbeschouwing

In het MER zal op overzichtelijke wijze een vergelijking moeten worden geboden van de effecten die bepalend zijn voor de te nemen besluiten en het kunnen beoordelen van de per saldo gelijkwaardige of betere aanpassing van de luchthavenbesluiten.



---

## 8 Leemten in kennis en informatie

Bij gebleken leemten in kennis zal een beschrijving toegevoegd dienen te worden waarin ingegaan wordt op de volgende zaken:

1. in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
2. welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
3. hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor de toekomst.

---

---

## 9 Samenvatting van het MER

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 in ieder geval zijn weergegeven:

1. de noodzaak om de luchthavenbesluiten Schiphol aan te passen;
2. de milieu- en veiligheidseffecten van salderen en actualiseren;
3. hoe het beschermingsniveau zich verhoudt tot dat van de eerste Luchthavenbesluiten;
4. wat de beleidsopties actualiseren en salderen betekenen voor de capaciteit van de mainport en de mate waarin het planalternatief en het MMA gerealiseerd kan worden met de beleidsopties;
5. belangrijke leemten in kennis en de consequenties daarvan voor de beoordeling van de gelijkwaardigheid in het beschermingsniveau.

---

# Bijlagen

1. Nota van antwoord op inspraakreacties
2. Aanbiedingsbrief en advies voor de richtlijnen van de Commissie voor de Milieueffectrapportage
3. Brief aan Tweede Kamer van 25 oktober 2006  
Benutten milieuruimte Schiphol voor groei en beperken van hinder, aanpak middellange en korte termijn
4. Advies Tafel van Alders

---

# Bijlage 1: Nota van antwoord op inspraakreacties

## Algemeen

Gedurende de periode van 19 april 2007 tot en met 16 mei 2007 heeft de Startnotitie voor het milieueffectrapport 'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio' ter inzage gelegen. Op grond van de Wet milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht is een ieder in deze periode in de gelegenheid gesteld zijn of haar zienswijze op de inhoud van de startnotitie schriftelijk en/of mondeling kenbaar te maken. Bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat zijn in totaal 103 inspraakreacties (waarvan 96 schriftelijke en 7 mondelinge reacties) van 144 personen en organisaties op de startnotitie binnengekomen. De mondelinge inspraakreacties zijn ingebracht tijdens de twee informatie-/inspraakbijeenkomsten. Een enkele mondelinge inspreker heeft ook schriftelijk gereageerd.

## Toelichting analyse inspraakreactie

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 daarin is er voor gekozen om in de nota van antwoord de reacties thematisch te beantwoorden.

In de nota van antwoord zijn de inspraakreacties behandeld voor zover zij betrekking hebben op de inhoud van het MER 'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio'. Indien de reacties naar het oordeel van het bevoegd gezag geen betrekking hebben op de inhoud van het MER, zijn deze veelal buiten beschouwing gebleven. In een enkel geval is aangegeven waarom<sup>2</sup>.

## Leeswijzer

De inspraakreacties worden per thema besproken. Door weergave van de nummers van de inspraakreacties per thema is aangegeven welke insprekers onder andere op het desbetreffende thema zijn ingegaan. Per thema zijn de deelreacties, dat wil zeggen de fragmenten van individuele inspraakreacties die op een bepaald thema betrekking hebben, geclusterd en voor zover het identieke deelreacties betreft samengevat tot één inspraakreactie.

---

2 Een aantal insprekers verklaren zich op voorhand tegenstander van saldering. Het gaat hierbij dus om een visie van de insprekers en niet om een punt dat relevant is voor de richtlijnen. Het MER voor de korte termijn wordt immers opgesteld, juist met de bedoeling het salderen te onderzoeken.



## Thema 1: Probleem- en doelstelling - Nut en noodzaak

Nummer insprekers: 8, 9, 19, 20, 30, 35, 38, 42, 46, 47, 48, 51, 54, 55, 57, 60, 61, 63, 65, 68, 70, 71, 72, 73, 74, 77, 78, 82, 86, 87, 90, 91, 92, 94, 95, 97, 101, 102

Kernpunt(en) van de inspraak	Reactie van Bevoegd gezag
1) Een aantal insprekers vraagt naar de noodzaak om Schiphol verder te laten groeien.	In het MER voor de korte termijn zal worden aangegeven waarom de wijziging van het LVB nodig is en zal worden onderbouwd waarom Schiphol de beoogde groei nodig heeft. Dit zal gebeuren in een heldere probleemanalyse, gekoppeld aan de doelstelling van aanpassing van het Luchthavenverkeerbesluit. Voor de middellange termijn zal eveneens een dergelijke analyse worden uitgevoerd.
2) Een aantal insprekers stelt dat het economische belang weliswaar wordt onderkend, maar dat niet duidelijk is of alle vliegbewegingen daar in dezelfde mate aan bijdragen. In enkele reacties wordt de vraag gesteld of het wellicht mogelijk is een selectieve ontwikkeling na te streven. Anderen wijzen juist op de noodzaak Schiphol te laten groeien en vragen dit in een MKBA te onderzoeken.	Deze punten zullen aandacht krijgen in de fase waarin het MER voor de middellange termijn wordt opgesteld. Naast dat MER worden een netwerkanalyse en een MKBA uitgevoerd. Daarin zal gedetailleerd op de gestelde vragen naar een nader onderzoek naar nut en noodzaak worden ingegaan.

## Thema 2: Te onderzoeken alternatieven

Nummer insprekers: 1, 2, 3, 4, 5, 7, 11, 14, 15, 16, 17, 18, 23, 25, 29, 32, 35, 36, 39, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 51, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 59, 60, 61, 63, 64, 65, 66, 68, 69, 70, 71, 75, 76, 77, 83, 85, 87, 89, 90, 91, 92, 93, 95, 96, 100, 103

Kernpunt(en) van de inspraak	Reactie van Bevoegd gezag
3) Enkele insprekers reageren op uitplaatsing van verkeer naar Lelystad. Bewoners die nu hinder ondervinden van Schiphol zijn veelal voor uitplaatsing waarbij een enkele inspreker vraagt of uitplaatsing nu al kan en of het Luchthavenverkeerbesluit niet wordt aangepast. Ondernemers, die nu via Schiphol vliegen, zijn tegen uitplaatsing, omdat zij ook gebruik maken van andere vluchten dan de reguliere lijndiensten. Ook omwonenden van Lelystad zijn tegen uitplaatsing. De provincie Flevoland geeft aan dat uitplaatsing slechts mogelijk is binnen de huidige wettelijke kaders. De gemeente Lelystad geeft aan dat uitplaatsingalternatieven onacceptabel zijn als deze in strijd zijn met de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht Lelystad voor het luchtvaartterrein Lelystad.	Deze reacties zijn visies op het te nemen besluit en zijn dan ook niet relevant voor de richtlijnen voor het MER.
4) Enkele insprekers vragen om een duidelijke vastlegging van het studiegebied. Hierbij wordt met name aandacht gevraagd voor het studiegebied voor de uitplaatsingalternatieven.	Uitplaatsing is geen onderwerp in het onderzoek voor het MER voor de korte termijn. Voor de middellange termijn zal uitplaatsing in het MER wel worden onderzocht. In de richtlijnen voor dat MER zal op deze vragen worden ingegaan.
5) Een enkele inspreker stelt voor om Schiphol naar de Noordzee te verplaatsen.	Het kabinet wil dat Schiphol in elk geval tot 2030 op de huidige locatie blijft. Verplaatsing naar de Noordzee is dan ook geen optie voor de korte en de middellange termijn.

Kernpunt(en) van de inspraak	Reactie van Bevoegd gezag
<p>6) In een aantal reacties worden voorstellen gedaan voor het wijzigen van vliegroutes en vliegprocedures. Het gaat daarbij om het wijzigen van bestaande routes, het invoeren van nieuwe routes, het overdag vliegen volgens het nachtrecht, het verhogen van de hoogte waarboven vrij kan worden gevlogen en het preciezer vliegen van de routes. Een enkele reactie vraagt "glijvluchtnaderingen" te onderzoeken in het MER voor de korte termijn.</p>	<p>De startnotitie beschrijft een aantal hinderbeperkende maatregelen die zijn voortgekomen uit de verbetervoorstellen ingediend in het kader van de evaluatie van het stelsel. Het gaat daarbij onder andere om het verbeteren en verschuiven van routes, nauwkeuriger vliegen, toepassen van glijvluchten en hoger aanvliegen. In de m.e.r. voor de korte termijn dient onderzocht te worden welke maatregelen mogelijk zijn in de periode tot 2010 en leiden tot een aanpassing van het LVB. De resultaten van dit onderzoek dienen in het MER beschreven te worden. Dit zal ook in de richtlijnen voor de middellange termijn worden opgenomen. Over de overige hinderbeperkende maatregelen worden afspraken gemaakt in convenanten voor de korte en middellange termijn.</p>
<p>7) Een aantal insprekers vraagt om bundeling van routes en daarmee het bundelen van hinder.</p>	<p>Voorstellen om het vliegverkeer te concentreren komen aan de orde in het MER voor de middellange termijn.</p>
<p>8) Enkele reacties vragen om een aantal varianten voor gelijktijdig (parallel) starten vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan in het MER voor de korte termijn te onderzoeken.</p>	<p>Uit veiligheidsoverwegingen worden in de praktijk andere routes gehanteerd dan voorheen was voorzien voor perioden van gelijktijdig (parallel) starten vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. Het vertrekkend verkeer vanaf de Zwanenburgbaan krijgt van de LVNL de instructie eerder in oostelijke richting af te buigen dan destijds door de luchtvaartpartijen is aangenomen. Mede hierdoor kan de milieuruimte zoals die was voorzien, niet volledig worden benut. In het MER dient voor de planalternatieven te worden uitgegaan van gewijzigde startroutes ter oplossing van het capaciteitsknelpunt als gevolg van het gelijktijdig (parallel) starten vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. De onderzochte varianten dienen te worden gemotiveerd.</p>
<p>9) Een inspraakreactie betreft het minder gebruiken van de Polderbaan.</p>	<p>De hinder en veiligheidsrisico's rond Schiphol zijn door de ingebruikname van de Polderbaan afgenomen doordat over minder dichtbevolkt gebied wordt gevlogen. Het minder gebruiken van de Polderbaan zal per saldo leiden tot meer gehinderden en hogere risico's. Dit voorstel zal dan ook niet over worden opgenomen in de richtlijnen. Mogelijkheden voor een andere verdeling over de banen worden wel verkend in het MER voor de middellange termijn, waarin de mogelijkheden voor een nieuw operationeel concept worden onderzocht.</p>
<p>10) Verschillende insprekers vragen onderzoek naar het verlengen van het nachtrecht tot 07.00 uur.</p>	<p>Het kabinet heeft over het nachtrecht in 2005 een standpunt opgesteld en heeft in de evaluatie geen aanleiding gezien die keuze aan te passen. Wel zal in de richtlijnen voor het MER voor zowel de korte termijn als in die voor de middellange termijn worden gevraagd om te onderzoeken in welke mate de regels voor de afhandeling van het nachtverkeer zo veel als mogelijk toegepast kunnen worden in de vroege ochtend (06.00 uur – 07.00 uur) en wat het effect van deze maatregel is.</p>
<p>11) Een enkele inspreker vraagt om de uitbreiding van het banenstelsel in het MER voor de middellange termijn te onderzoeken.</p>	<p>De korte en de middellange termijn gaan uit van de huidige infrastructuur. Opties voor capaciteitsuitbreiding door bijvoorbeeld het aanleggen van een extra baan worden verkend in een separaat traject voor de lange termijn (na 2018/2020) en vallen buiten de scope van het m.e.r.-onderzoek. Een eventuele uitbreiding van het banenstelsel kost zoveel tijd dat het voor de middellange termijn geen realistische optie is.</p>

Kernpunt(en) van de inspraak	Reactie van Bevoegd gezag
12) Enkele insprekers vragen naar alternatieven die uitgaan van nieuw te formuleren randvoorwaarden voor het milieu, zoals bijvoorbeeld een alternatief dat uitgaat van een substantiële reductie van de emissie van CO <sub>2</sub> . Feitelijk komt dit neer op een verandering van het bestaande normenstelsel.	Besluiten voor de korte en de middellange termijn worden genomen, uitgaande van het bestaande normenstelsel. Naast de m.e.r. inventariseert het rijk mogelijke verbeteringen van het huidige normen- en handhavingssstelsel, en zal worden bezien of aanpassing van het normen- en handhavingssstelsel nodig is in het licht van de m.e.r. en de besluitvorming daarover voor de middellange termijn.
13) Een aantal insprekers vraagt om een alternatief uit te werken dat uitgaat van niet vliegen boven woonkernen of een alternatief dat uitgaat van één uitvliegroute per baan in samenhang met het slopen van de onderliggende woningen.	De richtlijnen voor het MER voor de middellange termijn zullen ingaan op het optimaliseren van het luchthavengebruik. Daartoe behoort ook het verleggen van routes en het zoveel mogelijk vermijden van woongebieden.
14) Enkele insprekers vragen om een alternatief waarbij vliegverkeer wordt 'uitgeplaatst' naar de HSL.	De initiatiefnemer kan geen alternatieven in het MER uitwerken waarvoor hij geen zeggingschap en verantwoordelijkheid heeft. Uitplaatsen naar de HSL is dan ook niet aan de orde in het MER.
15) Een inspreker vraagt om een alternatief met een verbod op nachtvluchten.	Het kabinet heeft over het nachtregime in 2005 een standpunt opgesteld en heeft in de evaluatie geen aanleiding gezien die keuze aan te passen. Een verbod op nachtvluchten is daarbij niet aan de orde en vormt daarom geen alternatief in zowel het MER voor de korte termijn als het MER voor de middellange termijn.
16) Enkele insprekers vragen om toewijzing van banen op basis van het aantal motoren te onderzoeken.	Binnen de randvoorwaarden voor een goed operationeel concept is dit voorstel onuitvoerbaar en blijft verder in de m.e.r. dan ook buiten beschouwing.
17) Enkele insprekers vragen om ook in het MER voor de korte termijn een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) uit te werken.	Dit wordt opgenomen in de richtlijnen voor de korte termijn.

### Thema 3: Wegverkeer

Nummer insprekers: 30, 35, 40, 43, 47, 49, 53, 60, 76, 79, 80, 95

Kernpunt(en) van de inspraak	Reactie van Bevoegd gezag
18) Een aantal insprekers vraagt om ook de effecten te onderzoeken van de groei van Schiphol op het wegverkeer en de daarvan afgeleide effecten in beeld te brengen.	Zowel in de richtlijnen voor het MER voor de korte termijn als voor de middellange termijn wordt dit opgenomen. Voor de korte termijn wordt het wegverkeer meegenomen in verband met de effecten voor luchtkwaliteit. Voor de middellange termijn gaat het daarnaast ook om de bereikbaarheidseffecten.

## Thema 4: Effectbeschrijving

Nummer insprekers: 19, 26, 30, 32, 34, 36, 37, 40, 42, 50, 53, 56, 58, 67, 71, 76, 79, 84, 88, 95

Kernpunt(en) van de inspraak	Reactie van Bevoegd gezag
19) Enkele insprekers vragen om de effecten op de volksgezondheid in beeld te brengen.	Het MER voor de korte termijn en middellange termijn volstaat met het aanleveren van de gegevens die nodig zijn voor het toetsen aan de criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming. De effecten op de gezondheid worden in beide MER'en niet behandeld. Dit is wel gebeurd in het kader van de Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol. Begin 2006 is hierover een rapport naar de Tweede Kamer gestuurd, waarin de resultaten van de gezondheidsmonitoring staan over de periode 2002-2005. Thans wordt gewerkt aan een vervolgstap om verder inzicht te verkrijgen in de gezondheidskundige aspecten in de regio Schiphol.
20) Enkele insprekers vragen om onderzoek te doen naar de effecten ten aanzien van het grondlawaai.	In het convenant Hinderbeperkende maatregelen is aangegeven hoe het onderzoek naar het tegengaan van de verspreiding van het geluid dat vliegtuigen op de grond voortbrengen zal worden voortgezet. Ook zijn in het convenant afspraken vastgelegd over maatregelen die nu al kunnen worden uitgevoerd. Verder zal in de richtlijnen voor de inhoud van het MER voor de middellange termijn worden aangegeven hoe de effecten met betrekking tot grondlawaai beschreven moeten worden.
21) Een inspreker vraagt om de cumulatie van geluid te onderzoeken.	Het presenteren van cumulatieve geluidniveaus (vliegverkeer, wegverkeer, industrie en spoorwegverkeer) is in het kader van de te nemen Luchthavenbesluiten niet zinvol en is dan ook niet opgenomen in de richtlijnen. Het gaat immers om het effect van salderen en actualiseren in het MER voor de korte termijn en de effecten van andere alternatieven in het MER voor de middellange termijn. De overige bronnen zijn voor het overgrote deel overigens gelijk voor nulalternatief en planalternatieven, zodat het in beeld brengen van deze bronnen, geen invloed heeft op de vergelijking van de milieugevolgen van de alternatieven in beide MER'en.
22) Een enkele inspreker vraagt om ook het TRG en het TVG uit te rekenen.	Zowel in de richtlijnen voor het MER voor de korte termijn als voor de middellange termijn wordt dit opgenomen.
23) Veel insprekers vragen naar het onderzoeken van de invloed op het klimaat (emissies NO <sub>x</sub> en CO <sub>2</sub> ).	Zowel in de richtlijnen voor het MER voor de korte termijn als voor de middellange termijn wordt opgenomen dat de emissies van NO <sub>x</sub> en CO <sub>2</sub> voor de LTO-fase onderzocht moeten worden.
24) Enkele reacties vragen om een betere bescherming van het buitengebied.	Recent zijn de criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming aangepast. Deze zijn nu zo vastgesteld dat ook hinder in verder van Schiphol gelegen gebieden aan de criteria moet worden getoetst. De bescherming van het buitengebied is hiermee verankerd in de besluitvorming over aanpassing van de Luchthavenbesluiten. Daarnaast zullen ook in het convenant hinderbeperkende maatregelen afspraken worden gemaakt over de bescherming van het buitengebied.
25) Een inspreker stelt voor om berekeningen voor externe veiligheid niet uit te voeren op basis van ongevalconcentratiegebieden (OCG). Een andere reactie vraagt om het in beeld brengen van het groepsrisico in het MER voor de korte termijn.	Ongevalconcentratiegebieden is een manier voor het in kaart brengen van groepsrisico. In het MER voor de korte termijn zullen geen groepsrisicoberekeningen worden gedaan, omdat het ruimtelijk beleid voor de korte termijn niet zal worden aangepast. OCG's zijn dan ook niet aan de orde. Voor het MER voor de middellange termijn is groepsrisico wel aan de orde. In de richtlijnen voor dat MER zal hierop worden ingegaan.

Kernpunt(en) van de inspraak	Reactie van Bevoegd gezag
26) Een inspreker vraagt om inzichtelijk te maken wat de effecten zijn in relatie tot het Nationaal Park De Kennemerduinen (aangewezen als een stiltegebied). Daarnaast vraagt een inspreker aandacht voor de Speciale Beschermingszone (SBZ) Kennemerland-Zuid.	Zowel in de richtlijnen voor het MER voor de korte termijn als voor de middellange termijn zal worden gevraagd de effecten voor natuur te toetsen aan de relevante beleidskaders, waaronder de Natuurbeschermingswet.

## Thema 5: Overige inspraakreacties

Nummer insprekers: 10, 15, 20, 21, 22, 27, 28, 31, 33, 37, 38, 42, 44, 49, 51, 55, 61, 62, 63, 64, 65, 68, 70, 71, 72, 73, 74, 77, 81, 84, 87, 89, 90, 91, 92, 95, 98

Kernpunt(en) van de inspraak	Reactie van Bevoegd gezag
27) Een aantal insprekers geeft aan dat de mogelijkheden voor compensatie moeten worden verruimd.	Dit onderwerp in geen onderdeel van de m.e.r. Dit zal aan de orde komen in het convenant omgevingskwaliteit.
28) Enkele insprekers vragen om herziening van het normenstelsel.	Besluiten voor de korte en de middellange termijn worden genomen, uitgaande van het bestaande normenstelsel. Naast de m.e.r. inventariseert het rijk mogelijke verbeteringen van het huidige normen- en handhavingssysteem, en zal worden bezien of aanpassing van het normen- en handhavingssysteem nodig is in het licht van de m.e.r. en de besluitvorming daarover voor de middellange termijn.
29) Enkele insprekers vragen om Schiphol niet alleen te onderzoeken vanuit de regionale en nationale context, maar de milieuprestaties van Schiphol in een breder Europees kader te plaatsen.	Dit wordt in de richtlijnen niet voorgeschreven omdat het voor de te nemen besluiten geen relevante informatie oplevert.
30) Een aantal inspraakreacties geeft aan veel waarde te hechten aan helderheid en openheid.	Het rijk onderschrijft dit. Concreet betekent dit dat de luchtvaartpartijen met de omgeving moeten zorgen voor een aanvaardbaar evenwicht tussen de verdere ontwikkeling van de mainport en de consequenties hiervan voor de omgeving. Het rijk vervult hierbij de rol van regisseur en zal waar nodig ook faciliterend optreden. Het overleg onder leiding van de heer Alders (de Tafel van Alders) is hier een goed voorbeeld van.
31) Enkele insprekers geven te kennen op voorhand tegen saldering te zijn.	Deze reacties zijn een visie op het te nemen besluit voor de korte termijn en zijn dan ook niet relevant voor de richtlijnen voor het MER. Het MER voor de korte termijn wordt gemaakt om inzicht te geven in de effecten van onder andere saldering. Deze informatie wordt meegenomen bij de uiteindelijke besluitvorming over de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit.
32) Enkele insprekers vragen om een nieuw onderzoek naar de relatie tussen geluidbelasting en de ervaren hinder: dosis-effect relaties.	De verouderde dosis-effect relaties, gebaseerd op onderzoek uit de jaren '60, zijn vervangen door dosis-effect relaties op basis van onderzoek in de omgeving van Schiphol in 2002. Deze relaties zijn gebaseerd op onderzoek uitgevoerd door het RIVM in het kader van de Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol. In de richtlijnen is opgenomen dat de effecten moeten worden berekend met de nieuwe dosis-effect relaties.

---

## Lijst van inspraakreacties en adviezen

- 1 G.A. Olofsen, LANDSMEER
- 2 A.J. Berkhout, AMSTERDAM
- 3 J.P. Streef, AMSTERDAM
- 4 A. Tepe, AMSTELVEEN
- 5 J.A. van Doorn, UITHOORN
- 6 J.Ph.N. Bodrij, LEIDERDORP
- 7 G.F. Gilissen, LELYSTAD
- 8 A.M. van Noort, VELSERBROEK
- 9 J.C. Zuijderland, KATWIJK ZH
- 10 Y.M. den Hartog, AALSMEER
- 11 K.J.S. Spaas, VELSEN-ZUID
- 12 G. Weenink, LEIDEN
- 13 Nederlands Genootschap van Insprekers, DIEMEN
- 14 B. Born, AMSTERDAM
- 15 Vereniging Waardeiland, LEIDEN
- 16 H. Tegeder,
- 17 Ir. M.K. Runne, DEN DOLDER
- 18 P.G.M. De Wit, LIMMEN
- 19 Milieudefensie, AMSTERDAM
- 20 GEUS Vereniging voor normen en waarden in de luchtvaart, AALSMEER
- 21 H.A.M. Schlieker, LEIDEN
- 22 T. Hoogenboom, AALSMEERDERBRUG
- 23 F. Bokma
- 24 A.D. Korporaal
- 25 R. Spuijbroek, HILVERSUM
- 26 Gemeente De Ronde Venen, College van B&W, MIJDRECHT
- 27 P. Roos, AALSMEER
- 28 G.C. Jongejans, UITGEEST
- 29 Gemeente Alkemade, College van B&W, ROELOFARENDSEVEEN
- 30 Holland Rijnland, LEIDEN
- 31 Milieu & Juridisch Adviesbureau, VIJFHUIZEN (namens: Vereniging Dorp Vijfhuizen, Vijfhuizen)
- 32 Bewoners Netwerk Beemster, ZUIDOOSTBEEEMSTER (mede namens: H. Zuurbier, G. Waal, W. Barends, D.J. Ernsting)
- 33 M.F. Keszler, AMSTELVEEN
- 34 Lexence Advocaten & Notarissen, AMSTERDAM (namens: Stichting Schapenduinen, Bloemendaal)
- 35 Milieudienst West-Holland, LEIDEN
- 36 A.V.B.U.-UITGEEST, UITGEEST
- 37 Gemeente Zaanstad, College van B&W, ZAANDAM
- 38 Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, ZWANENBURG
- 39 Ir. R.B. Fukken, HAARLEM
- 40 Stichting Wijkraad Floriande, HOOFDDORP
- 41 Provincie Flevoland, Gedeputeerde Staten, LELYSTAD
- 42 B.W. Vollmuller, AALSMEER
- 43 Ing. N.M. Geurink, NIEUW VENNEP
- 44 C. Ytsma, NIEUWEGEIN
- 45 J.P. Verhaar, NIEUWKOOPE
- 46 Gemeente Ouder-Amstel, OUDERKERK AAN DE AMSTEL
- 47 H.N. Neelen, ASSENDELFT
- 48 R.M. Koeman, WESTZAAN
- 49 N. van de Merbel, AALSMEER
- 50 Jhr. mr. M.C.M. van Rijckevorsel, AMSTELVEEN
- 51 Ir. P.J.F.A. van Mackelenberg, UITHOORN
- 52 Provincie Zuid Holland, Gedeputeerde Staten, Directie Groen, Water en Milieu, 'S-GRAVENHAGE
- 53 Platform Velsen Overlast Schiphol, VELSEN-ZUID
- 54 Dorpsraad Zwanenburg-Halfweg, ZWANENBURG (mede namens: Mevrouw E. Haverkort)

- 
- 55 P.A.M. Timmer, UITHOORN
- 56 H. Groen, BLOEMENDAAL
- 57 De Dorpsraad Spaarndam en werkgroep SOS, SPAARNDAM WEST
- 58 De Vereniging Gezamenlijke Platforms, CASTRICUM (mede namens: Vereniging Geus Aalsmeer Bewonersvereniging Hoofddorp-Noord. Platforms: Leefmilieu Regio Schiphol, Vliegoverlast Amsterdam, Vliegoverlast Assendelft, Vlieg hinder Regio Castricum, Vliegoverlast Zaanstad, Vliegoverlast Oostzaan, Vlieg hinder Schermer, Uithoorn. Werkgroepen: Amstelveen Buitenveldert, Vliegverkeer Bijlmermeer, Luchtruim IJmond Noord, Vliegoverlast Heemstede. Dorpsraden: Spaarndam, Wijk aan Zee, Zwanenburg-Halfweg. Studiegroep Zwanenburg en Milieucontact Heiloo.)
- 59 Ir. B. van Marlen, UITGEEST (mede namens: Ing. A.J. Valkenier)
- 60 Fractie PACT Aalsmeer, AALSMEER
- 61 Gemeente Amstelveen, College van B&W, AMSTELVEEN (mede namens: College van B&W van gemeente Aalsmeer en College van B&W van gemeente Uithoorn)
- 62 Prof. dr. O.L.M. Bijvoet, CASTRICUM (mede namens: M.M.C.M. Backx)
- 63 Gemeente Nieuwkoop, College van B&W, TER AAR
- 64 J.H. Wagenmakers, AMSTELVEEN
- 65 Milieudienst regio Alkmaar, ALKMAAR (namens: Gemeente Alkmaar, College van B&W, Alkmaar, Gemeente Bergen, College van B&W, Bergen, Gemeente Graft-De Rijk, College van B&W, Graft-De Rijk, Gemeente Heiloo, College van B&W, Heiloo, Gemeente Schermer, College van B&W, Schermer)
- 66 J.W. Molema, AMSTERDAM
- 67 K. Visser, AALSMEER
- 68 S.J.M. Cornelissen, UITHOORN
- 69 A.W.M. Veerkamp, DRIEHUIS NH (mede namens: De heer H.J. Veerkamp)
- 70 Ondernemersvereniging ORAM, AMSTERDAM
- 71 Stichting Natuur en Milieu, UTRECHT
- 72 I. Elseman, WARMOND
- 73 2 eensluitende reacties ontvangen
- 74 G. Konijn, ASSENDELFT
- 75 Gemeente Bloemendaal, College van B&W, OVERVEEN
- 76 Dorpsraad Badhoevedorp, BADHOEVEDORP
- 77 F. Hakkermars, UITHOORN
- 78 J. van Es, AALSMEER
- 79 R.J.M. Groen, NIEUW VENNEP
- 80 G. van Stuijvenberg, UITHOORN
- 81 C. Kappers,
- 82 Platform Nederlandse Luchtvaart, LELYSTAD
- 83 Milieudienst Rijnmond, BEVERWIJK
- 84 Gemeente Oostzaan, OOSTZAAN
- 85 Gemeente Lelystad, College van B&W, LELYSTAD
- 86 VNO NCW, 'S-GRAVENHAGE
- 87 G. Brussaard, AALSMEER
- 88 Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, SCHIPHOL
- 89 Kamer van Koophandel Amsterdam, AMSTERDAM
- 90 37 eensluitende reacties ontvangen
- 91 5 eensluitende reacties ontvangen
- 92 R.A. Steenbergen, UITHOORN
- 93 onbekend
- 94 A.M. Winder, LIMMEN
- 95 Gemeente Haarlemmermeer, HOOFDDORP
- 96 N.H. Dekkers, CASTRICUM
- 97 Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer, AMSTERDAM ZUIDOOST
- 98 H.G. Paar, RIJSENHOUT
- 99 J. Floor, HEEMSKERK
- 100 Europarei, UITHOORN
- 101 van Ojik, ZWANENBURG
- 102 R.N. van den Brink, VELSEN-ZUID
- 103 W.J. Bol, ASSENDELFT

---



## **2. Aanbiedingsbrief en advies voor de richtlijnen van de Commissie voor de Milieueffectrapportage**



# **'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio'**

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport**

25 juni 2007 / rapportnummer 1794-253



## commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de minister van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart  
Directie Luchthavens  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag

uw kenmerk  
DGTL/2007/7659

uw brief  
19 april 2007

ons kenmerk  
1794-254/Lv/jr

onderwerp  
Advies voor richtlijnen voor het MER  
'Verder werken aan de toekomst van  
Schiphol en de regio'

doorkiesnummer  
(030) 234 76 07

Utrecht,  
25 juni 2007

Geachte minister,

Met bovengenoemde brief stelde u (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over 'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio'. In de procedure is een onderscheid gemaakt tussen de korte en de middellange termijn. Voor beide termijnen wordt een MER opgesteld.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan. Dit advies gaat in op zowel de korte als de middellange termijn. Bij de toetsing van het MER voor de korte termijn, stel ik mij voor dat – gelet op de ervaringen in dat MER – er nog aanvullende handreikingen gegeven kunnen worden voor het MER voor de middellange termijn.

Vanzelfsprekend vraagt een procedure ten behoeve van Schiphol om een zorgvuldige en transparante besluitvorming. Dit is met name van belang om het draagvlak voor het besluit te vergroten. Vanuit die optiek maakt de Commissie de volgende opmerkingen. De Commissie constateert dat zowel de initiatiefnemers, Schiphol Group en LVNL, als het bevoegd gezag (uw ministerie en het ministerie van VROM) grote haast hebben met het MER voor de korte termijn. Op zich begrijpelijk, daar het huidige aantal – en zeker het gewenste aantal – vliegtuigbewegingen klemt met het geldende handhavingssysteem.

Het MER voor de korte termijn (in ieder geval met de voorlopige resultaten) is al behandeld aan de Tafel van Alders. De richtlijnen dienen echter door het bevoegd gezag nog te worden vastgesteld. En de richtlijnen geven de elementen waaraan het MER dient te voldoen. Dit legt dus een grote druk op de (inhoudelijke) zorgvuldigheid van het verdere proces.

Een verder punt is dat Schiphol zal moeten voldoen aan een gelijkwaardige bescherming. Deze is vastgelegd in criteria. Recent heeft u nieuwe criteria voorgesteld, die in het voorlopige MER ook worden gebruikt. Deze nieuwe criteria worden nog besproken met de Tweede Kamer en daarnaast is ook niet getoetst of ze wel gelijkwaardig zijn met de 'oude' criteria. De Commissie is van mening dat in het MER alleen met de nieuwe crite-

Postadres Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT  
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800  
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66  
telefax (030) 233 12 95  
e-mail mer@eia.nl  
website www.commissiemer.nl

ria gewerkt kan worden na behandeling in de Tweede Kamer en ook aangetoond is dat ze gelijkwaardig zijn aan de nu geldende criteria.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag de vastgestelde richtlijnen – in eerste instantie voor de korte termijn - krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'N.C. Ketting'. The signature is written in a cursive style with a large initial 'N' and 'K'.

ir. N.C. Ketting  
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.  
'Verder werken aan de toekomst van  
Schiphol en de regio'

In afschrift aan: minister van VROM

Postadres Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT  
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800  
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66  
telefax (030) 233 12 95  
e-mail mer@eia.nl  
website www.commissiemer.nl

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport  
'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio'

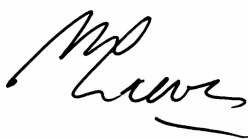
Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over 'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio',

uitgebracht aan de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.

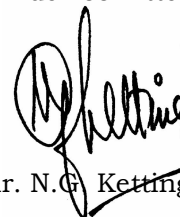
'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio',

de secretaris



drs. M.P. Laeven

de voorzitter



ir. N.G. Ketting

Utrecht, 25 juni 2007

## INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING .....</b>	<b>1</b>
<b>2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES.....</b>	<b>2</b>
<b>3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING.....</b>	<b>3</b>
3.1 Achtergrond en historie .....	3
3.2 Probleemstelling .....	4
3.3 Doelstelling.....	4
3.4 Beleidskader .....	5
3.4.1 Toetsingscriteria voor een gelijkwaardige bescherming .....	5
3.4.2 Beleid (middel)lange termijn.....	5
<b>4. BEREKENINGEN, INVOERSETS EN ONZEKERHEDEN.....</b>	<b>6</b>
4.1 Berekeningen.....	6
4.2 Invoersets en robuustheid .....	6
<b>5. MER KT .....</b>	<b>7</b>
5.1 Alternatieven .....	7
5.2 Milieuaspecten.....	8
5.2.1 Algemeen.....	8
5.2.2 Gevoeligheidsanalyse.....	8
5.2.3 Beleidsopties .....	9
5.2.4 Geluidsbelasting en geluidsoverlast .....	10
5.2.5 Luchtkwaliteit .....	11
5.2.6 Externe veiligheid .....	12
5.2.7 Ruimtelijke ordening .....	13
5.2.8 Natuurbescherming en overige aspecten .....	14
<b>6. MER MLT.....</b>	<b>14</b>
6.1 Alternatieven .....	14
6.2 Milieuaspecten.....	15
6.2.1 Algemeen.....	15
6.2.2 Geluidsbelasting en geluidsoverlast .....	16
6.2.3 Luchtkwaliteit .....	16
<b>7. VERGELIJKING EN BEOORDELING ALTERNATIEVEN .....</b>	<b>17</b>
<b>8. EVALUATIE EN VERBETERING .....</b>	<b>17</b>
<b>9. VORM, PRESENTATIE EN SAMENVATTING .....</b>	<b>17</b>

## BIJLAGEN

1. Projectgegevens
2. Lijst van inspraakreacties en adviezen
3. Vermindering van het verschil tussen meet- en rekenuitkomsten
4. Onzekerheden en grenswaarden

## 1. INLEIDING

De initiatiefnemers Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland hebben in een startnotitie kenbaar gemaakt dat zij een aanpassing van het milieustelsel wensen om een ander gebruik van luchthaven Schiphol te kunnen realiseren.

Voor de **korte termijn** wordt een –tijdelijke- aanpassing van het milieustelsel gevraagd aan de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu. Dit kan leiden tot een **aanpassing van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB)**. Voor een aanpassing van het LVB dient een milieueffectrapport (MER) te worden opgesteld.

De initiatiefnemers achten voor de **middellange termijn** (tot 2018-2020) een verdergaande aanpassing van het stelsel gewenst. Zij stellen dat dit nodig is omdat zij:

1. de netwerk- en knooppuntfunctie van Schiphol willen versterken;
2. de hinder van het luchtverkeer voor de omgeving willen beperken en waar mogelijk terugdringen;
3. de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van Schiphol een helder perspectief willen geven.

Aangezien hiervoor op termijn verschillende milieueffectrapportage (m.e.r.)-plichtige **luchtvaartbesluiten (dit zijn het LVB en het Luchthavenindefinitiesbesluit (LIB)) moeten worden aangepast**, wordt ook voor de middellange termijn de m.e.r.-procedure doorlopen. De startnotitie 'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en regio' geeft een vertrekpunt voor de m.e.r.-procedure voor de korte én de middellange termijn. Deze zal leiden tot twee MER'en: een MER voor de korte termijn (verder aangeduid met **MER KT**) en een MER voor de middellange termijn (verder aangeduid met **MER MLT**).

Bij brief van 19 april 2007 (kenmerk DGTL/2007/7659) is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor beide MER'en. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in ondermeer lokale huis-aan-huisbladen en in de Staatscourant van woensdag 18 april 2007.

Ten aanzien van volgorde van stappen in de m.e.r.-procedure en een zorgvuldige en transparante besluitvorming merkt de Commissie het volgende op. Uit de brief van dhr. Alders van 13 juni 2007 aan de ministers van VenW en VROM zou gelezen kunnen worden dat het MER (daar aangehaald als 'het noodzakelijke milieueffecten onderzoek') al is afgerond, en inhoudelijk gezien ook is meegenomen en –gewogen in de advisering van dhr. Alders. De Commissie is er van overtuigd dat het bevoegd gezag goed bekend is met de m.e.r.-procedure en daarmee met het gegeven dat een MER afgerond noch aanvaard kan worden alvorens er richtlijnen zijn vastgesteld, waaraan voorliggend advies nog voorafgaat.

In de brief van de minister van VenW aan de Tweede Kamer van 25 juni 2007 wordt weliswaar in procedurele zin blijk gegeven van een juiste volgorde: de richtlijnen zullen naar verwachting eind juni 2007, enkele dagen na ontvangst van dit advies worden vastgesteld. Een definitieve oplevering van het MER wordt echter al 1 juli 2007 voorzien. Het voorgaande betekent dus dat het MER niet opgesteld kan zijn met kennis van de vastgestelde richtlijnen.

Dit legt dus een grote druk op de (inhoudelijke) zorgvuldigheid van het verdere proces.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. verder aangeduid als 'de Commissie'<sup>1</sup>. Het bedoelt aan te geven welke informatie de MER'en moeten bieden om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat dit advies niet zelfstandig leesbaar is, maar in combinatie met de startnotitie moet worden gelezen.

De Commissie heeft bij het opstellen van haar advies, naast de startnotitie, kennisgenomen van

1. notitie 'Zicht op richtlijnen voor de MER voor aanpassing luchthavengebruik Schiphol tot en met 2010' dd 28 februari 2007;
2. aanvulling op de notitie "Zicht op richtlijnen voor de MER voor aanpassing luchthavengebruik Schiphol tot en met 2010" dd 27 april 2007;
3. memo 'reactie op bespreekpunten voor het startoverleg van 7 mei a.s.' dd 4 mei 2007 door Schiphol Group en LNVL;
4. reactie van bevoegd gezag op bespreekpunten voor overleg van 7 mei 2007;
5. rapport To70 'eisen voor gelijkwaardige bescherming bij wijziging van de Luchthavenbesluiten; bescherming van de eerste Luchthavenbesluiten met meest recente inzichten' van januari 2007;
6. Handhavingsrapportage Schiphol 2006 d.d. 18 januari 2007;
7. Het milieu rond Schiphol, 1990-2010; feiten en cijfers (MNP, 2005);
8. Opties voor Schipholbeleid (MNP, mei 2006).

Via het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (het (coördinerend) bevoegd gezag) heeft de Commissie kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen<sup>2</sup>. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven.

## **2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES**

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

- een beschrijving van het huidige voornemen van Schiphol en LNVL in het licht van afspraken, kaders en kritiekpunten uit het verleden. Beschrijf hoe de (historische) inzichten veranderd zijn, danwel welke ontwikkelingen/inzichten maken dat binnen de milieugrenzen nu minder vliegtuigbewegingen passen dan de eerder voorziene ruim 500.000 vliegtuigbewegingen;
- verbetering van de gegevens voor de geluidsniveaus van een aantal vliegtuigtypen, zoals vermeld in § 4.1;
- een beschrijving van de wijze waarop de nieuwe toetsingscriteria voor gelijkwaardige bescherming zich verhouden tot thans vigerende criteria. Toon tevens aan in hoeverre hiermee de gelijkwaardige bescherming van de omgeving bereikt wordt;

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 1.

<sup>2</sup> Zie bijlage 2.



- heldere beschrijving van de totstandkoming van de alternatieven, waaronder het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) en het nulalternatief/referentiealternatief; zowel voor de KT als de MLT dient een nulplusalternatief te worden uitgewerkt, dat past binnen de huidige regelgeving met (extra) hinderbeperkende maatregelen;
- een beschrijving van hoe de resultaten uit de netwerkeffectanalyse, de MKBA en de convenanten als ook de Tafel van Alders zijn meegenomen en meegewogen;
- beschrijving van de gehanteerde invoersets in de modellen. Geef tevens aan of deze sets ook gebruikt zijn in de netwerkeffectanalyse en MKBA berekeningen en modellen;
- goede beschrijving van de milieueffecten, met navolgbare berekeningen en een gevoeligheidsanalyse op de grootheden als vermeld in § 5.2.2.

Tenslotte acht de Commissie het essentieel dat het MER een samenvatting bevat die goed toegankelijk is voor de besluitnemers en het publiek.

### **3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING**

#### **3.1 Achtergrond en historie**

De Commissie acht het van belang dat het huidige voornemen van Schiphol Group en LVNL wordt gezien in het licht van afspraken, kaders en kritiekpunten uit het verleden. Daarbij dient ingegaan te worden op de veranderingen in beleid en wetgeving in de laatste jaren: van werken met zone-grenzen tot het huidige stelsel met handhavingpunten en een TVG en eveneens op de volgende punten, die uitgebreid zijn toegelicht in het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. over het MER “Schiphol 2003” (11 maart 2003):

- de scenariogevoeligheid en gevoeligheid voor onzekerheden in de geluidberekeningen;
- het aantal en de ligging van de handhavingpunten voor geluid;
- de rol van het Totaal Volume Geluidimmis (TVG) in het normenstelsel;
- het ontbreken van Groeps Risico (GR) in het normenstelsel;
- de rol van het Totaal Risico Gewicht (TRG) in het normenstelsel.

Volgens de initiatiefnemers is een nieuwe wijziging van de milieugrenzen voor Schiphol noodzakelijk geworden, omdat bij 420.000 à 430.000 bewegingen de grenzen (dreigen te) worden overschreden. In de afgelopen jaren zijn veel studies verricht en procedures voor Schiphol doorlopen. Daarin is ook uitgebreid aandacht besteed aan scenariogevoeligheid. Daaruit kwam naar voren dat op voorwaarde van een afgewogen gebruik van het banenstelsel, luchtruim en vliegprocedures, er substantieel hogere aantallen bewegingen gefaciliteerd konden worden op Schiphol binnen de geldende milieurandvoorwaarden<sup>3</sup>. Op deze analyses en uitgangspunten is de huidige wetgeving gebaseerd.

In het MER dient te worden beschreven hoe de (historische) inzichten veranderd zijn, danwel welke ontwikkelingen/inzichten maken dat binnen de milieugrenzen nu minder vliegtuigbewegingen passen dan de eerder voorziene ruim 500.000 vliegtuigbewegingen.

---

<sup>3</sup> Enkele voorbeelden: MER van maart 2004 komt op een aantal van 507.700 en het MER van januari 2002 komt uit op 537.800 bewegingen.

## 3.2 Probleemstelling

De initiatiefnemers ervaren volgens de startnotitie de grenswaarden voor geluid in de handhavingspunten en de regels voor het gebruik van luchtverkeerswegen en van start- en landingsbanen als de meest beperkende factoren voor de realisatie van hun doelen. Op enkele handhavingspunten is bijvoorbeeld een hogere geluidsbelasting in het operationele jaar 2006 opgetreden dan op grond van de wettelijke grenswaarden is toegestaan. Voor 2007 zal dit naar verwachting ook het geval zijn.

Het **MER KT** dient:

- inzicht te geven in de beperkende factoren voor de realisatie van doelen. Beschrijf deze in termen van wanneer en in welke mate overschrijdingen plaatsvinden;
- duidelijk te maken of het incidentele of structurele overschrijdingen betreft en wat de redenen van deze overschrijding zijn en wat de achtergrond is dat deze niet voorzien waren. Te denken valt bijvoorbeeld aan afwijkende meteo omstandigheden, (gekozen oplossingen voor) problemen met het parallel starten en baanonderhoud.

De Commissie acht het wenselijk dat de resultaten van het MER KT gebruikt worden voor (her)bepaling van de probleemstelling voor het **MER MLT**. De MKBA en de netwerkeffectanalyse dienen hierbij in samenhang beschouwd te worden. De Commissie adviseert de procedures en planning dusdanig in te richten dat deze afstemming en samenhang mogelijk is (zie ook § 3.4.2 en hoofdstuk 7 van dit advies).

## 3.3 Doelstelling

De doelen van de initiatiefnemers zijn volgens de startnotitie:

- het creëren van ruimte voor versterking van netwerk en knooppuntfunctie van Schiphol en verbetering van de kwaliteit ervan;
- het beperken en waar mogelijk terugdringen van de hinder in de regio;
- het creëren van een duidelijk perspectief voor ruimtelijke ontwikkelingen in de regio.

De benodigde 'ruimte' is vertaald en geconcretiseerd in een groei naar circa 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar bij een tijdshorizon van 2010-2012 (KT) en een groei naar circa 600.000 vliegtuigbewegingen per jaar bij een tijdshorizon van 2018-2020 (MLT). De groei naar 600.000 vliegtuigbewegingen op middellange termijn dient in het MER gedegen te worden onderbouwd<sup>4</sup>, en afgezet tegen bijvoorbeeld de groei waarin eerdere procedures voorzien<sup>5</sup>. Geef daarbij aan of en hoe in de groeiprognoses in het verleden rekening is gehouden met vlootvernieuwing.

De Commissie adviseert de doelen op de andere vlakken (verbetering kwaliteit netwerkfunctie, beperken/terugdringen hinder, ruimtelijke perspectief) eveneens te concretiseren en daarbij ook aan te geven of, en zo ja hoe de doelen verschillen voor de korte en de middellange termijn. Zo wordt het mogelijk de

---

<sup>4</sup> Zie ondermeer inspraakreacties nrs. 20, 35 en 58 (bijlage 2) waarin om de onderbouwing van nut/noodzaak van de stijging van het aantal vliegtuigbewegingen wordt gevraagd ("marktvraag" versus "wens van Schiphol tot accommoderen van een bepaald aantal vliegtuigbewegingen").

<sup>5</sup> Waaronder m.e.r. "Schiphol 2003".

alternatieven voor de korte en middellange termijn op het brede doelbereik te kunnen vergelijken.

In de startnotitie wordt nadrukkelijk een "betere benutting" van de milieuruimte genoemd. Geef in het MER helder aan hoe de milieuruimte gedefinieerd is en op welke wijze benutting gerealiseerd wordt met gelijktijdige vermindering van de hinder.

### 3.4 Beleidskader

#### 3.4.1 Toetsingscriteria voor een gelijkwaardige bescherming

In het Kabinetsstandpunt Schiphol (april 2006) is aangegeven, dat gemoderniseerde criteria voor gelijkwaardige bescherming door de bewindslieden van VenW en VROM zullen worden vastgesteld. De invulling hiervan is verwoord in een brief van de minister van VenW aan de Tweede Kamer (van 25 mei 2007).

De Commissie constateert dat de criteria voor gelijkwaardige bescherming bijzonder belangrijk zijn voor de komende besluiten, die immers dienen te 'passen' binnen de gelijkwaardige bescherming. Bovendien is het vaststellen hiervan geen eenvoudige opgave. Het is daarom belangrijk de vaststelling van de gelijkwaardige criteria en bescherming procedureel goed uit te voeren, dat wil zeggen op een zorgvuldige en transparante wijze. Een inhoudelijke toetsing van de (bepaling van de) gemoderniseerde gelijkwaardige criteria dient daar in de ogen van de Commissie onderdeel in te zijn.

Gelet op de verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag in deze, kan dit punt los van de m.e.r.-procedure zijn beslag krijgen. De resultaten zullen echter in het MER KT en MER MLT (kort) beschreven moeten worden met:

- een beschrijving van gemoderniseerde criteria, hoe deze zijn bepaald en hoe deze verschillen met de 'oude' criteria;
- een onderbouwing van de keuze voor de set van criteria en welke andere mogelijkheden overwogen zijn;
- het aantonen dat de gelijkwaardige bescherming van de omgeving intact is.

#### 3.4.2 Beleid (middel)lange termijn

Voor de (middel)lange termijn zijn meer kaders en ontwikkelingen van belang:

- Ruimtelijke ontwikkelingen rondom Schiphol. Worden er keuzes gemaakt tussen spreiden versus bundelen van vluchten en daarmee hinder?
- Handhaafbaarheid. Een mogelijkheid is de introductie van meetpunten in bebouwd gebied (in zowel het binnen- als buitengebied), naast de bestaande punten rondom Schipholbanen.
- Hoe bepalend zijn marktscenario's in het toekomstperspectief van Schiphol, mede gerelateerd aan de netwerkeffectanalyse. Elementen daarbij zijn:
  - herkomst- en bestemmingsluchthaven versus een HUB-luchthaven;
  - ontwikkelingen in Oost-Europa en landen in Midden en verre Oosten;
  - toekomst KLM/AirFrance, alliantiekeuze(s) en andere gebruikers;
  - gedeeltelijke uitplaatsing;
  - rol van low cost carriers en charters;
  - mogelijk grotere rol railverkeer (HSL).

Geef in het MER MLT aan hoe deze kaders en ontwikkelingen doorwerken voor de middellange termijn, danwel pas van belang zijn voor de lange termijn (na 2020).

## 4. BEREKENINGEN, INVOERSETS EN ONZEKERHEDEN

### 4.1 Berekningen

In haar advies naar aanleiding van de evaluatie van het Schipholbeleid<sup>6</sup> beval de Commissie aan om verbetering aan te brengen in de berekening van  $L_{den}$  en  $L_{night}$ . Daarbij werd de volgende toelichting gegeven: *“De berekening van de waarde van  $L_{den}$  en  $L_{night}$  gebeurt op het ogenblik veel minder nauwkeurig dan nodig en mogelijk is. Dat komt voornamelijk omdat wordt uitgegaan van emissiegegevens die voor een aantal belangrijke vliegtuigcategorieën niet correct zijn. Daardoor zijn de berekende waarden systematisch te laag. Hoe veel is afhankelijk van de verdeling van de passerende vliegtuigen over de verschillende vliegtuigcategorieën en ligt waarschijnlijk voor veel waarnemingspunten tussen 1 en 5 dB. Dit betekent ook dat berekende geluidscontouren aanzienlijke fouten bevatten en bovendien een verkeerde indruk kunnen geven van de verdeling van geluid over de omgeving van de luchthaven. Voorts betekent het dat goede meetresultaten niet zullen overeenstemmen met rekenresultaten en dat verificatie van rekenresultaten via metingen bij voorbaat zinloos is. En tenslotte betekent het dat de huidige grenswaarden in de beoordelingspunten en van “TVG” niet correct zijn”*. Naar aanleiding daarvan stelde de Commissie drie maatregelen voor waarvan de eerste en meest urgente was om gecontroleerde emissiegegevens te gaan gebruiken, te verkrijgen met behulp van het NO-MOS-systeem.

De Commissie constateert nu dat deze aanbeveling niet is overgenomen en dat het de bedoeling is om het MER-onderzoek met de ongecontroleerde emissiegegevens uit te voeren. De Commissie ontraadt dit. Naar het inzicht van de Commissie is de invloed van de bovengenoemde verschillen tussen rekenresultaten en de fysische werkelijkheid zo groot, dat de betrouwbaarheid van het MER-onderzoek wezenlijk wordt aangetast. In bijlage 3 is nader toegelicht dat het hier gaat om belangrijke verbeterpunten en niet om onevenwichtigheden die door middeling tegen elkaar wegvallen.

Overigens wijst de Commissie erop dat het belang om dicht bij de fysische werkelijkheid te blijven door de ministers van VenW en VROM reeds in 2001 is onderkend<sup>7</sup>.

### 4.2 Invoersets en robuustheid

Voor berekeningen van de milieueffecten zijn gegevens over het vliegverkeer nodig. Het gaat dan om schattingen ten aanzien van het aantal starts en landingen, de vliegtuigtypen die worden ingezet, de herkomst en de bestemming van vluchten, vertrek- en aankomsttijden, routes en baangebruik. Al die ge-

---

<sup>6</sup> "Evaluatie Schipholbeleid: advies over verbetervoorstellen, onderzoeksagenda en gelijkwaardigheidstoets", nr. 1454-200, Commissie m.e.r., 2005.

<sup>7</sup> DGL/02.450109, zie ook DGL/01.450314 en DGL/01.450294.

gevens samen worden een invoerset genoemd. De Commissie ondersteunt de in de startnotitie aangekondigde keuze voor het gebruik van **verschillende invoersets**. Onzekerheden in invoersets kunnen dan in beeld worden gebracht, naast mogelijke onzekerheden voortvloeiend uit (gebruik van) modellen.

Maak inzichtelijk dat bij de verschillende effectbeschrijvingen in zowel MER, MKBA alsook de netwerkanalyse gebruik is gemaakt van **dezelfde invoersets** bij dezelfde alternatieven.

Belangrijk voor het resultaat is de samenstelling van de invoersets. In het MER dient daarom inzichtelijk gemaakt te worden hoe deze sets invoergegevens tot stand zijn gekomen. Om een goed beeld van de scenariogevoeligheid en de bandbreedte van de milieueffecten te krijgen is het nodig dat in deze set enkele extreme, maar nog net mogelijke, situaties worden opgenomen danwel de robuustheid van de set invoergegevens (kwalitatief en kwantitatief) wordt opgenomen.

Geef inzage in de vlootmix, zowel in relatie tot de invoersets, alsook in relatie tot de vlootvernieuwing in het MER. De autonome vlootvernieuwing heeft een grote invloed op het aantal vluchten dat binnen de normen in de handhavingpunten afgehandeld kan worden. De vlootvernieuwing moet voor alle milieuaspecten op dezelfde wijze worden meegenomen.

Geef aan welke randvoorwaarden worden meegenomen, samen met de invoersets, om te komen tot een operationeel plan. Maak inzichtelijk waar de initiatiefnemers rechtstreeks invloed hebben en waar dat niet het geval is. Maak inzichtelijk welke bandbreedtes in het uiteindelijke jaarlijkse operationeel plan zitten en toon aan dat deze uiterste bandbreedte in zijn geheel past binnen de criteria van gelijkwaardigheid.

## 5. MER KT

### 5.1 Alternatieven

Volgens de startnotitie worden twee alternatieven uitgewerkt in het MER KT: het alternatief van de initiatiefnemers (voortzetten huidig operationeel concept) en het nulalternatief. De Commissie merkt hierover het volgende op:

- Voor het nulalternatief zoals beschreven in de startnotitie dienen de effecten onderzocht te worden op de doelen netwerk- en knooppuntfunctie, hinder en aantallen vliegbewegingen.
- De Commissie adviseert een nulplusalternatief uit te werken. Deze tweede referentie dient te passen binnen de huidige regelgeving, en dient (extra) hinderbepalende maatregelen te bevatten. Mogelijke elementen daarbij zijn:
  - aanvullende maatregelen gericht op (sterke) vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen met vliegtuigen die een forse geluidbelasting veroorzaken. Hierbij kan gedacht worden aan aanvullende prijsmaatregelen (selectieve landingsgelden), rerouten over minder bebouwde gebieden, selectief of limiterend omgaan met het aantal avond- dan wel nachtvluchten en de vermindering van vrachtluchten;
  - geluidoptimale landingsprocedures, zoals “continuous descend approach”, met name in de nachtperiode;

- gebruik van parallel starten Polderbaan en Zwanenburgbaan (mét de aanvullende koersinstructie) ook in situaties van verminderd zicht en/of lage wolkenbasis.

De Commissie adviseert binnen dit alternatief na te gaan in welke mate een aantal maatregelen, dat pas voor middellange termijn voorzien is, naar voren zijn te halen. De effecten van dit nulplusalternatief dienen te worden bezien in termen van de netwerkfunctie, hinder en aantallen vliegbewegingen.

- Het uitwerken van het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) is een verplichting. Dat betekent dat (naast het nul(plus)alternatief) niet kan worden volstaan met de uitwerking van het alternatief van de initiatiefnemers (voortzetten huidig operationeel concept), tenzij aangetoond kan worden dat dit alternatief – of het nulplusalternatief - als het meest milieuvriendelijke kan worden bestempeld.
- Vertegenwoordigers van **bewoners** aan de Tafel van Alders komen mogelijk in een parallel traject met een alternatief voor de korte termijn (blz. 19 startnotitie). De Commissie heeft kennis genomen van de mededeling van de initiatiefnemer dat een dergelijk alternatief niet wordt meegenomen in het MER. Voor het creëren van draagvlak kan opname van dit alternatief in het MER meerwaarde hebben. In het geval dat het bewoners-alternatief niet in het MER wordt opgenomen, dient dit beargumenteerd te worden.

## 5.2 Milieuaspecten

### 5.2.1 Algemeen

Het **studiegebied** moet op kaart worden aangegeven en omvat het luchthaventerrein en haar omgeving, voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit(en) kunnen gaan optreden. Per milieuaspect (geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit) kan de omvang van het studiegebied verschillen. Tevens moet op kaart een overzicht worden gegeven van de in het studiegebied gelegen bebouwing en gevoelige gebieden voor geluidshinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid (woongebieden, onderwijsinstellingen, inrichtingen voor de gezondheidszorg en verzorgings- of verpleeghuizen, recreatiegebieden, natuurgebieden, en industrieterreinen). Geef ook geplande ontwikkelingen aan met betrekking tot wonen en werken.

De Commissie gaat hierna in op de invulling van milieuaspecten in het MER (zie § 5.2.4 t/m 5.2.8), naast een bredere beschouwing over gevoeligheidsanalyse (§ 5.2.2) en beleidsopties (§ 5.2.3).

### 5.2.2 Gevoeligheidsanalyse

De Commissie vindt het een voorwaarde dat in verband met een mogelijke aanpassing van de grenswaarden een gevoeligheidsanalyse wordt gedaan. Zo'n analyse wordt niet alleen voor deze MER maar voor iedere toekomstige wijziging van de grenswaarden aanbevolen: zie bijlage 4, waarin ook wordt besproken hoe de resultaten van een gevoeligheidsanalyse kunnen worden toegepast in beleid<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Bevoegd gezag heeft aan de Commissie expliciet verzocht om in te gaan op hoe om te gaan met onzekerheden van metingen en berekeningen, ook in relatie tot wettelijke grenswaarden.

De Commissie beveelt aan dat bij de gevoeligheidsanalyse de volgende grootheden te beschouwen:

- $L_{den}$  en  $L_{night}$  in de handhavingspunten;
- het aantal woningen binnen de 58 dB(A)  $L_{den}$  – contour en de 48 dB(A)  $L_{night}$  – contour;
- het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A)  $L_{den}$  – contour;
- het aantal ernstig slaapverstoorden binnen de 40 dB(A)  $L_{night}$  – contour;
- TVG;
- het groepsrisico.

Alleen voor invoersets waarbij aan de criteria voor gelijkwaardigheid voldaan is, dient de waarde van de bovengenoemde grootheden te worden beschouwd. Voor  $L_{den}$  en  $L_{night}$  dient voor ieder handhavingspunt afzonderlijk de hoogste, de gemiddelde en de laagste waarde die gevonden wordt in het MER te worden vermeld. Dat geldt ook voor het TVG. Tevens dient een beschouwing te worden gegeven over de verdeling van de uitkomsten over de “bandbreedte” en dient te worden aangegeven welke van de beschouwde variabele(n) de meeste invloed heeft/hebben op de bandbreedte.

Als de verdeling van de uitkomsten over de bandbreedte erg onregelmatig is, dienen de invoersets opnieuw te worden bekeken en - zo nodig - gemodificeerd. Ook dit proces moet in het MER worden beschreven.

De uitkomsten van de gevoeligheidsanalyse dienen te worden gebruikt bij de bestudering van de beleidsopties (zie § 5.2.3).

### 5.2.3 **Beleidsopties**

In de Startnotitie wordt voorgesteld om de volgende beleidsopties te onderzoeken:

1. “Salderen” van de vigerende grenswaarden met 1dB(A).
2. Idem, maar met de voorwaarde dat niet in twee achtereenvolgende jaren in dezelfde punten wordt gesalderd.
3. “Actualisatie” van grenswaarden.
4. Actualisatie van grenswaarden plus saldering (met 1 dB(A)).

Over het overwegen om te salderen merkt de Commissie het volgende op. Het probleem dat de milieubelasting van de luchtvaart varieert en dat daar flexibiliteit voor nodig is, zat al verwerkt in het zone-stelsel van de jaren '90. Toen is een zone vastgesteld, die niet overschreden mocht worden. Die zone was gebaseerd op de geluidbelasting, *vermeerderd* met een meteomarge.

In het huidige stelsel is de zone vertaald naar grenswaarden op handhavingspunten.

Momenteel is dus reeds voorzien in marges waarbinnen een soort saldering toegepast wordt. Daarom vraagt toevoeging van een eventuele nieuwe tranche van saldering om een uiterst goede onderbouwing van de noodzaak. Het MER zou duidelijk moeten maken welke nieuwe inzichten nu reden zijn tot nog meer flexibiliteit. Tevens adviseert de Commissie om de effecten duidelijk te maken in termen van woningen met meer en minder hinder.

In de praktijk blijkt dat het verplaatsen van geluidbelasting niet hinderneutraal is. Dit stelt grenzen aan de toepasbaarheid van saldering. De toename van geluid bij een aantal woningen lijkt in de hinderbeleving zwaarder te wegen dan een even grote afname bij een even groot aantal andere woningen. Daarbij zij nog opgemerkt dat de saldering niet plaatsvindt daar waar de hin-

der beleefd wordt, maar in de handhavingspunten, waar geen of nauwelijks mensen wonen.

De Commissie adviseert in het MER in beeld te brengen hoe dit werkt en wat dit betekent voor de toepassing van saldering. Dat kan door voor de mogelijke invoersets die passen binnen het salderingsstelsel een frequentietabel of histogram te maken van de aantallen woningen en de voor deze woningen aan de orde zijnde verschuiving in de geluidbelasting. Verder dienen de gevonden verschuivingen becommentarieerd te worden in termen van de daardoor veroorzaakte toe- of afname in ervaren hinder.

Verder is de keuze van 1 dB(A) arbitrair. In een wetenschappelijk correcte benadering wordt een eventuele marge voor de grenswaarden gekoppeld aan de uitkomsten van een gevoeligheidsanalyse. De Commissie beveelt daarom aan om aan het lijstje van beleidsopties toe te voegen:

5. Verhoging van de vigerende grenswaarden tot de hoogste grenswaarden die volgen uit de gevoeligheidsanalyse.

Voor alle beleidsopties dienen de in § 5.2.4 t/m 5.2.8 genoemde milieueffecten in beeld te worden gebracht en dient aangegeven te worden hoeveel vliegtuigbewegingen er bij mogelijk zijn.

#### **5.2.4 Geluidsbelasting en geluidsoverlast**

Naast de grootheden die nodig zijn voor de vergelijking met de toetsingscriteria dienen de volgende grootheden te worden bepaald:

- De  $L_{den}$ -contouren 58, 53 en 48 dB(A) op achtergrondkaart met woningbestand en nieuwbouwplannen. Kleurenplot van verschilwaarden in rasterpunten op achtergrondkaart met actuele woongebieden en nieuwbouwplannen in stappen van 2 dB(A).
- Het aantal ernstig gehinderden binnen ieder van de drie bovengenoemde contouren.
- De  $L_{night}$ -contouren 48, 43 en 40 dB(A) op achtergrondkaart met woningbestand en nieuwbouwplannen. Kleurenplot van verschilwaarden in rasterpunten op achtergrondkaart met actuele woongebieden en nieuwbouwplannen in stappen van 2 dB(A).
- Het aantal ernstig slaapverstoorden binnen ieder van de drie bovengenoemde contouren.
- $L_{den}$  in de handhavingspunten (hoogste, gemiddelde en laagste waarde).
- $L_{night}$  in de handhavingspunten (hoogste, gemiddelde en laagste waarde).
- TVG.

##### *Methoden*

Voor geluid moet de wettelijke methode voor de berekening van de geluidsbelasting worden gebruikt. Als deze methode wordt toegepast met de huidige ongecorrigeerde invoergegevens voor de geluidsemissie zijn de resultaten van de MER minder goed dan gewenst (zie § 4.1 en bijlage 3) en de Commissie beveelt dan ook aan om eerst een correctie uit te voeren. Voor de berekening van het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden dienen de RIVM dosis-effectrelaties van 2002 en 2005 te worden toegepast. Als in het MER KT gebruik wordt gemaakt van gecorrigeerde invoergegevens, zullen deze relaties ook moeten worden gecorrigeerd (de dosis is immers ook met behulp van de gedeeltelijk foute invoergegevens bepaald). Eventueel – maar dat heeft niet de voorkeur van de Commissie – kan gebruik gemaakt worden van de door de EU aanbevolen dosis-effectrelaties.



Verder dienen dezelfde woningbestanden en inzichten te worden gebruikt als bij de totstandkoming van de toetsingscriteria (zie hoofdstuk 1 rapport van To70).

De Commissie realiseert zich bij dit alles dat ook de vigerende grenswaarden en de toetsingscriteria met de bovengenoemde ongecorrigeerde geluidsgegevens zijn bepaald en bij correctie van die gegevens dus ook aanpassing behoeven.

### **5.2.5 Luchtkwaliteit**

De Commissie wijst erop dat de huidige regelgeving voor luchtkwaliteit wordt gevormd door het besluit Luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005) en de in het LVB opgenomen grenswaarden voor het luchtverkeer. Het is waarschijnlijk dat de Wet Luchtkwaliteit (Wlk) het Blk 2005 zal vervangen en het vigerende beleid wordt. Omdat op het moment van besluitvorming getoetst moet worden aan de dan geldende wetgeving adviseert de Commissie zowel te toetsen aan het Blk 2005 als het Wlk.

Een nieuwe Europese richtlijn luchtkwaliteit is momenteel in voorbereiding. Daarin is onder andere een normering voor PM<sub>2.5</sub> opgenomen. De verwachting is dat de nieuwe EU-richtlijn begin 2008 van kracht wordt. Voor de MER KT adviseert de Commissie de gevolgen van het initiatief op de PM<sub>2.5</sub> concentraties inzichtelijk te maken, met daarbij een indicatieve toetsing aan toekomstige grenswaarden.

Presenteer in het MER:

- de emissies van het luchtverkeer voor de in het LVB Schiphol genoemde stoffen en een vertaling van deze emissies naar een relatieve emissiegrenswaarde, zoals opgenomen in het LVB;
- de concentraties van de in het Blk 2005 genoemde stoffen en uitgebreid met PM<sub>2.5</sub>, weergegeven op een kaart met contouren (op en buiten het luchthavengebied);
- de grootte in ha van de locaties waar de grenswaarden in het Blk 2005 (en de plandrempels<sup>9</sup> voor NO<sub>2</sub>) worden overschreden, de hoogste concentratie op deze locaties, inzicht in de opbouw van de concentraties voor PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> (achtergrondconcentratie, luchtvaart, platformactiviteiten, luchthavengebonden wegverkeer en wegverkeer) op deze locaties en de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen<sup>10</sup> gelegen binnen de overschrijdingsgebieden van PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub>;
- bij overschrijding van de grenswaarden als gevolg van de geplande activiteit, de geconstateerde toename van de concentratie op de locatie(s) waar de grenswaarde(n) overschreden wordt, en geef aan op welke wijze deze toename gecompenseerd wordt. Maak inzichtelijk welke maatregelen worden getroffen en wat het effect van deze maatregelen is.

De Commissie merkt op dat in de regel de grenswaarden voor de overige stoffen uit het Blk 2005 (SO<sub>2</sub>, CO, Pb en benzeen) niet zullen worden overschreden. Gezien jurisprudentie beveelt de Commissie dan toch aan de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te ne-

---

<sup>9</sup> Overschrijding van plandrempels is toegestaan, maar verplicht wel tot het opstellen van een verbeterplan.

<sup>10</sup> Hoewel niet relevant voor toetsing aan de grenswaarden uit het Blk 2005, acht de Commissie het echter van belang ook inzicht te geven in de mate van blootstelling van de bevolking. Gevoelige bestemmingen zijn woningen, scholen, ziekenhuizen en sportvelden.

men in het MER door kaarten met contouren en (eventuele) weergave van ligging en grootte in ha van overschrijdingslocaties.

#### *Salderen*

In het Blk 2005 is de mogelijkheid opgenomen om projecten die leiden tot een beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit (*bij al bestaande normoverschrijding*) te salderen met samenhangende maatregelen die een verbetering van de luchtkwaliteit tot gevolg hebben. Aan saldering zijn beperkingen geformuleerd, zoals aangegeven in de Ministeriële regeling voor de uitwerking van de saldobenadering van 11 maart 2006. Bij saldering wordt tenminste de volgende informatie gewenst:

- een omschrijving en de exacte ligging (op kaart) van het plangebied en het salderingsgebied<sup>11</sup>;
- een beschrijving van de verandering van de emissies, concentraties en aantallen blootgestelden (woningen en andere gevoelige bestemmingen) in het plan- en salderingsgebied en een beschrijving van het nul alternatief, die daarbij als uitgangspunt is gebruikt;
- een beschrijving van de maatregelen waardoor de emissies, concentraties en/of aantal blootgestelden verminderen, daaronder mede inbegrepen eventuele maatregelen in het plangebied zelf<sup>12</sup>;
- het tijdstip waarop, of de termijn waarbinnen, deze maatregelen worden uitgevoerd<sup>13</sup>.

#### *Meet en Rekensystematiek*

Voor de resultaten in het MER gelden de volgende uitgangspunten:

- de berekeningen van de emissies van het luchtverkeer worden uitgevoerd volgens § 4.3.2. van het LVB;
- de berekeningen van de luchtkwaliteit worden – voorzover van toepassing – uitgevoerd met een rekenmodel, dat door VROM is goedgekeurd conform het Meet en Rekenvoorschrift 2006;
- het studiegebied is voldoende groot is om de effecten van de alternatieven inzichtelijk te maken (gedacht wordt aan een gebied van circa 15 km bij 15 km rondom het luchthaventerrein);
- voor de korte termijn wordt gerekend voor de jaren 2007, 2008, 2009 en 2010. De waarden voor de jaren 2008 en 2009 kunnen door interpolatie tussen de waarden voor 2007 en 2010 worden afgeleid;
- voor de middellange termijn wordt gerekend voor de zichtjaren 2015 en 2020.

### **5.2.6 Externe veiligheid**

Het is gebruikelijk de externe veiligheid te karakteriseren door twee maten: het individuele risico (IR) en het groepsrisico (GR). Het IR is de kans dat een individu op een bepaalde plaats overlijdt. Dit wordt weergegeven door middel van risicocontouren op de kaart. Het GR geeft de kans dat een groep van een bepaalde grootte tegelijkertijd om het leven komt. De FN-curve is hiervan de geëigende weergave. In de startnotitie wordt het bepalen van GR voor de korte termijn niet genoemd. Voor de PKB Schiphol en omgeving en dus in het huidige stelsel gebeurde dat wel. De FN-curve is de beste en uiterst informatieve

---

<sup>11</sup> Geef aan welke functionele of geografische samenhang er bestaat tussen plangebied en salderingsgebied.

<sup>12</sup> Aannemelijk moet worden gemaakt dat qua luchtkwaliteit per saldo minimaal sprake is van een stand-still situatie.

<sup>13</sup> Geef daarbij aan welke waarborgen getroffen worden opdat de maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd. Daarbij kan gedacht worden aan de verankering van de maatregelen in bijvoorbeeld een lopende begroting.

indicator voor de ontwikkeling van het risico in de hele omgeving van de luchthaven. Ook in het in 2006 uitgevoerde onderzoek naar groepsrisicobeleid voor Schiphol<sup>14</sup>, komt het groepsrisico als een belangrijke indicator voor de ontwikkeling van de externe veiligheid naar voren.

Het **individuele of plaatsgebonden risico** dient in beeld te worden gebracht door de ligging van de individuele risico contouren  $10^{-5}$ ,  $10^{-6}$ ,  $10^{-7}$  en  $10^{-8}$  (voor zover deze laatste contour sluitend is), het aantal woningen binnen deze contouren en het aantal omwonenden. Tevens dient te worden aangegeven of zich binnen deze contouren kwetsbare objecten (zie § 5.1 van de startnotitie) bevinden.

Het **groepsrisico** dient te worden weergegeven in de vorm van de zogenoemde FN curve, het verband tussen de kans op en de omvang van een eventuele ramp. Mede in het licht van de recente ontwikkelingen op het gebied van de crisis- en rampenbeheersing (nuchter omgaan met risico's en de handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico), verdient het aanbeveling om in het MER aan te geven of, en zo ja hoe met deze risico's in rampenplannen en rampenbestrijdingsplannen rekening wordt gehouden.

Belangrijk voor de beheersing is het stellen van een norm. Voor het IR vindt dit plaats. Voor het GR is geen normstelling vastgesteld. Terwijl een theoretische aanzet voor een GR-normstelling voor Schiphol al in 1994 is gegeven<sup>15</sup>. Deze normstellingstheorie is ook internationaal gepubliceerd<sup>16</sup>.

Hoewel het Totaal Risico Gewicht (TRG) wel de kans op een ongeval weergeeft, zegt dat niets over de verdeling van het risico over de omgeving en daarmee over het risico van omwonenden. Volgens het Kabinetsstandpunt Schiphol (april 2006) vindt onderzoek plaats naar een betere, effectieve norm voor de luchtvaartsector, die iets toevoegt aan de eisen aan de veiligheid van vliegtuigen en de beperkingen aan het ruimtegebruik. Tot het moment waarop die effectieve norm is vastgesteld, verdient het aanbeveling om voor de alternatieven te bepalen in hoeverre de aanvullingen op het groepsrisicobeleid uit het Kabinetsstandpunt de toename van het groepsrisico kunnen afremmen<sup>17</sup>.

Het TRG dient te worden berekend en gepresenteerd in het MER. Deze grootte maakt deel uit van de wettelijke grenswaarde.

Momenteel zijn gecorrigeerde woningbestanden beschikbaar, zowel voor 1990 als voor de huidige situatie. Onder andere de situatie van Uilenstede is hiermee gecorrigeerd. Daarmee kan worden nagegaan of het aantal woningen 1990 (781) juist is.

## 5.2.7 Ruimtelijke ordening

Aangegeven dient te worden in hoeverre met name geluidsbelasting en externe veiligheid zich verhouden tot de gebieden waar ruimtelijke beperkingen gelden uit het LIB. Maak ook duidelijk waar gebieden kunnen worden vrijgespeeld,

---

<sup>14</sup> "Groepsrisicobeleid Schiphol, onderzoek naar beleidsalternatieven", rapport Twynstra Gudde (febr. 2006).

<sup>15</sup> Toetsingsadvies van de Commissie over het Integrale MER Schiphol en Omgeving, par. 2.5 en in bijlage 6 (Normstelling voor groepsrisico's Schiphol), 23 augustus 1994.

<sup>16</sup> J.K. Vrijling, W. van Hengel & R.J. Houben: "Acceptable risk as a basis for design". Reliability Engineering and System Safety 59 (1998) pp. 141 – 150.

<sup>17</sup> Het Kabinetsstandpunt Schiphol (april 2006) geeft op blz. 36 vier concrete aanvullingen op het groepsrisicobeleid.

zodat beperkingen die nu gelden kunnen worden opgeheven. Voor de vergelijking van de alternatieven is zowel de ruimtewinst als het ruimteverlies (voor ruimtelijke ontwikkelingen) relevant. In feite is de optelsom een maat voor het doelbereik op het vlak van creëren van perspectief voor ruimtelijke ontwikkelingen in de regio (zie § 3.3).

### **5.2.8 Natuurbescherming en overige aspecten**

Volstaan kan worden met de in de startnotitie aangegeven toetsing van alle alternatieven aan Natura 2000 gebieden en de EHS. Naar verwachting zullen eventuele verschillen zich met name voordoen bij de uitplaatsingsvarianten (en daarmee op de middellange termijn).

De laatste jaren zijn met regelmaat kwaliteitsproblemen ontstaan in oppervlaktewater door de-icing. Breng in het MER in beeld hoe deze kunnen ontstaan, hoe groot de effecten zijn en welke maatregelen getroffen kunnen worden om de verontreiniging van het oppervlaktewater te voorkomen.

## **6. MER MLT**

### **6.1 Alternatieven**

De startnotitie geeft aan dat in het MER MLT zes alternatieven worden onderzocht. De Commissie ondersteunt op hoofdlijnen de keuze van deze zes alternatieven, maar heeft een aantal opmerkingen daarbij:

- In de startnotitie is aangegeven dat onderzocht zal worden welke typen hinderbeperkende maatregelen gecombineerd kunnen worden met de alternatieven voor de MLT. Hiervoor wordt echter alleen geput uit de zogenaamde ‘tweede pijler’ (innovatief bronbeleid) van de ‘integrale aanpak voor hinderbeperking’, ondanks het feit dat in hoofdstuk 3 van de startnotitie veel gewicht wordt toegekend aan de andere drie pijlers. De Commissie beveelt daarom aan deze pijlers wel mee te nemen en in het MER aan te geven wat de te verwachten effecten zijn. Beschrijf en beargumenteer in dat geval in het MER welke maatregelen bij welk alternatief worden genomen. Indien er voor gekozen wordt om de pijlers 1, 3 en 4 niet in het MER mee te nemen, dient dit te worden beargumenteerd.
- Geef aan of het convenant over hinderbeperking, dat via de Tafel van Alders kan ontstaan, aanleiding kan geven voor bijstelling van de alternatieven.
- Bij een aantal alternatieven is uitplaatsing van charterverkeer een onderdeel. Maak in het MER helder of hier variaties op mogelijk zijn (hoeveelheid uitplaatsing, charterverkeer en/of low cost carriers). Geef tevens het realiteitsgehalte aan van de uitplaatsingsvarianten (ondermeer gelet op beschikbare milieuruimte op andere luchthaventerreinen)<sup>18</sup>.
- Naast de maatregelen als genoemd, adviseert de Commissie om een nulplusalternatief voor de MLT uit te werken. Deze referentie dient te passen binnen de huidige regelgeving, en dient (extra) hinderbeperkende maatregelen te bevatten. Mogelijke elementen daarbij zijn:

---

<sup>18</sup> Zie ondermeer de inspraakreacties van de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad (nrs. 41 en 85, bijlage 2) waarin de uitplaatsing van charterverkeer (40.000 vliegtuigbewegingen) wordt aangemerkt als niet passend binnen de geluidscontouren van de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad.

- aanvullende maatregelen gericht op (sterke) vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen met forse overlast door aanvullende prijsmaatregelen (selectieve landingsgelden) en dergelijke;
- gebruik van een minimum separatie op de eindnadering van 2,5 in plaats van de huidige 3 nautische mijlen, al dan niet in combinatie met een 'land after' procedure zoals toegepast op Londen Heathrow;
- binnenkomend verkeer segregeren op basis van vliegtuigtype (m.n. geluidgestuurd en wake vortex categorie) in plaats van route. Hiermee kan worden bereikt dat het meeste geluid op de meest geluidpreferentiële baan komt en daarmee dus leidt tot de minste hinder. Tevens worden verhoogde separatiecriteria om redenen van wake vortex zo veel mogelijk beperkt, hetgeen capaciteitsverhogend werkt;
- vertrekkend verkeer door middel van een goede regievoering segregeren op een overeenkomstige wijze als hierboven vermeld;
- herintroductie van parallel starten (in een aangepaste vorm).

## 6.2 Milieuaspecten

### 6.2.1 Algemeen

Het **studiegebied** moet op kaart worden aangegeven en omvat het luchthaventerrein en haar omgeving, voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit(en) kunnen gaan optreden. Per milieuaspect (geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit) kan de omvang van het studiegebied verschillen. Tevens moet op kaart een overzicht worden gegeven van de in het studiegebied gelegen bebouwing en gevoelige gebieden voor geluidshinder en externe veiligheid (woongebieden, onderwijsinstellingen, inrichtingen voor de gezondheidszorg en verzorgings- of verpleeghuizen, recreatiegebieden, natuurgebieden, en industrieterreinen). Geef ook geplande ontwikkelingen aan met betrekking tot wonen en werken.

In de startnotitie worden onder voorbehoud enkele **beleidsopties** genoemd, en wordt de mogelijkheid open gehouden om nieuwe kansrijke aanpassingen van beleid mee te nemen. In het MER zullen de beleidsopties concreet uitgewerkt dienen te worden.

Net als voor het MER KT zal ook in dit MER een **gevoeligheidsanalyse** worden uitgevoerd. Daarbij refereert de Commissie aan § 5.2.2, maar merkt hierbij op dat de grootheden waarvoor de gevoeligheidsanalyse wordt gedaan afhangen van de beleidsopties die worden meegenomen. In het MER zal deze keuze dienen te worden verantwoord.

Aanvullend beveelt de Commissie aan om in alle gevallen de variatie in het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden in "het ruime gebied rond Schiphol" in de analyse te betrekken.

De te behandelen **milieuaspecten en –effecten** verschillen over het algemeen niet voor het MER KT en MER MLT. Alleen op het vlak van geluidsbelasting en –overlast en luchtkwaliteit bestaat enig verschil. Voor het MER MLT zijn deze milieuaspecten in § 6.2.2 e.v. behandeld. Voor de overige milieuaspecten is de gevraagde informatie voor het MER KT ook voor de MLT van toepassing (zie § 5.2.5 t/m 5.2.8).

Ontwikkeling van Schiphol leidt tot een toename van weg- en mogelijk ook railverkeer in de omgeving van Schiphol en van de emissies van dat verkeer. In het MER MLT moet de relatie van de ontwikkeling van Schiphol en extra

(weg)verkeer (door toenemende bedrijvigheid op Schiphol zelf en toenemend personen- en vrachtvervoer verbonden aan luchtverkeer van en naar Schiphol) inzichtelijk gemaakt worden. Tevens dienen de daaraan gekoppelde milieueffecten en de relatie met de ruimtelijke ontwikkeling aan de orde te komen in het MER MLT.

### **6.2.2 Geluidsbelasting en geluidsoverlast**

Naast de grootheden die nodig zijn voor de vergelijking met de toetsingscriteria, dienen de volgende grootheden te worden bepaald:

- De  $L_{den}$ -contouren 58, 53 en 48 dB(A) op achtergrondkaart met woningbestand en nieuwbouwplannen. Kleurenplot van verschilwaarden in rasterpunten op achtergrondkaart met actuele woongebieden en nieuwbouwplannen in stappen van 2 dB(A).
- Het totaal aantal ernstig gehinderden binnen ieder van de genoemde contouren.
- De  $L_{night}$ -contouren 48, 43 en 40 dB(A) op achtergrondkaart met woningbestand en nieuwbouwplannen. Kleurenplot van verschilwaarden in rasterpunten op achtergrondkaart met actuele woongebieden en nieuwbouwplannen in stappen van 2 dB(A).
- Het totaal aantal ernstig slaapverstoorden binnen ieder van de bovengenoemde contouren.
- Het totaal aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden binnen het "ruime gebied om Schiphol". De Commissie beveelt aan om hiervoor geen geluidscontour te kiezen, maar het studiegebied dat alle belangrijke woongebieden in de omgeving omvat conform het MER 2003 (55 x 71 km). Dit gebied kan in deze MER fungeren als het "studiegebied" voor geluid. Dit gebied wordt op de bovengenoemde kaarten aangegeven.

Voor de hierbij toe te passen methoden verwijst de Commissie naar § 5.2.4 van dit advies.

Als de "pijlers" 1, 3 en 4 in het MER worden betrokken (zie § 6.1) zal ook aandacht moeten worden gegeven aan klachten, kort durende hinder en lokale hinder.

Er zijn diverse Europese richtlijnen van toepassing op het geluid van vliegtuigen en luchthavens. Deze dienen te worden besproken in samenhang met de in deze MER behandelde alternatieven en beleidsopties.

Verder dient de hinder door "grondgeluid" (waaronder proefdraaien, taxiën, APU, "reverse" en het specifieke probleem bij de Polderbaan) te worden besproken.

### **6.2.3 Luchtkwaliteit**

Naast de genoemde parameters in de MER KT wordt aanbevolen in de MER MLT ook het effect van de ontwikkeling van de luchtvaart van en naar Schiphol op CO<sub>2</sub>-emissies te onderzoeken. Hierbij wordt aangesloten op het voorstel van de Europese Commissie om vanaf 2011 de CO<sub>2</sub>-emissies van de gehele vlucht van alle in de EU aankomende en alle uit de EU-vertrekkende vluchten in een Emissiehandelssysteem onder te brengen<sup>19</sup>. Op welke wijze deze infor-

---

<sup>19</sup> Brief van Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer d.d. 25 mei 2007 (VenW/DGT-2007/8249).

matie wordt getoetst aan een eventueel CO<sub>2</sub>-emissieplafond voor Schiphol is op dit moment nog niet duidelijk.

## **7. VERGELIJKING EN BEOORDELING ALTERNATIEVEN**

De Commissie acht afstemming van de alternatieven in de netwerkeffectanalyse, MKBA en MER van groot belang. Daarbij dienen de volgende aspecten in beschouwing te worden genomen:

1. de Commissie adviseert een nulplusalternatief op te nemen waarin alle maatregelen zijn opgenomen die mogelijk zijn om de doelen te realiseren binnen de bestaande milieugrenzen; ofwel zonder de aanpassing van bestaande wet- en regelgeving voor KT en MLT (zie ook § 5.1 en § 6.1). Het prijsbeleid zal een onderdeel vormen van het nulplusalternatief. Dit nulplusalternatief wordt mede gemotiveerd vanuit de OEI-richtlijnen MKBA;
2. de verschillende maatregel-alternatieven en -varianten dienen op elkaar te worden afgestemd.

Voor een integrale afweging is een beoordeling in termen van de doelen van het project nodig zoals geformuleerd in de startnotitie. Naast de milieudoelen spelen daarbij vooral de economische doelen en de vertaling daarvan in aantallen en kenmerken van de vliegbewegingen. Deze relatie dient inzichtelijk gemaakt te worden evenals de economische betekenis daarvan in concrete indicatoren. Tenslotte is het voor de MKBA van belang dat de indicatoren zoals gehanteerd bij meten van milieueffecten zoveel mogelijk kwantitatief worden uitgedrukt, zodat een vertaling naar monetaire waardering kan plaatsvinden.

## **8. EVALUATIE EN VERBETERING**

De Commissie beveelt aan dat in de MER'en wordt aangegeven hoe de uitkomsten ervan in een later stadium geëvalueerd kunnen worden.

Verder beveelt de Commissie aan om een aanvang te maken met een meetstelsel voor geluid dat er op gericht is om de kwaliteit van de voorspellingen te verbeteren. Dat zou in ieder geval een systeem moeten omvatten met meetposten dichtbij één of meer banen, waarmee de door de fabrikanten geleverde invoergegevens voor geluidsemisatie (de zogenaamde Noise, Power, Distance (NPD) tabellen] worden gecontroleerd. Voorts wordt aangeraden onderzoek te laten doen ter verbetering van het rekenmodel. Daarbij kan het zinvol zijn om een systeem in te richten met waarnemingspunten op grotere afstand waarmee, door een deskundige, onafhankelijke instantie, de resultaten van berekeningen vergeleken worden met meetresultaten.

## **9. VORM, PRESENTATIE EN SAMENVATTING**

De Commissie acht het essentieel dat het MER een niet technische samenvatting bevat die goed toegankelijk is voor de besluitnemers en het publiek. De samenvatting dient aan te geven:

- hoe de nieuwe toetsingscriteria voor gelijkwaardige bescherming zich verhouden tot thans vigerende criteria;

- hoe de beschermingsniveau's van de alternatieven zich verhouden tot het Luchthaven Indelingsbesluit (MER KT en MLT) en Luchthaven Verkeersbesluit (alleen in MER MLT);
- een heldere beschrijving van de totstandkoming van de alternatieven, waaronder het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) en het nulalternatief/referentiealternatief;
- een beschrijving van hoe de resultaten uit de netwerkeffectanalyse, de MKBA en de convenanten als ook de Tafel van Alders zijn meegenomen en meegewogen;
- een beschrijving van de gehanteerde invoersets in de modellen en of deze sets ook gebruikt zijn in de netwerkeffectanalyse en MKBA berekeningen en modellen.

In het MER dient gebruik te worden gemaakt van recent kaartmateriaal met duidelijke legenda en leesbare topografische namen en van recente gegevens m.b.t. woningtellingen etc.



## BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport  
'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio'

(bijlagen 1 t/m 4)

## **BIJLAGE 1**

### **Projectgegevens**

**Initiatiefnemer:** Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

**Bevoegd gezag:** ministerie van Verkeer en Waterstaat en ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

**Besluit:** aanpassing Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB) / Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB)

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** C6.2

**Activiteit:** Initiatiefnemers Schiphol Group en LVNL willen een aanpassing van het milieustelsel om een ander gebruik van de luchthaven Schiphol te kunnen realiseren.

**Procedurele gegevens:**

kennisgeving startnotitie: 18 april 2007

richtlijnenadvies uitgebracht: 25 juni 2007

**Bijzonderheden:** De startnotitie geeft een vertrekpunt voor de m.e.r.-procedure voor de korte termijn (2010-2012; met circa 500.000 vliegtuigbewegingen) én de middellange termijn (2018-2020; met circa 600.000 vliegtuigbewegingen). Deze zal leiden tot twee MER'en: een MER voor de korte termijn en een MER voor de middellange termijn.

**Samenstelling van de werkgroep:**

prof.dr. B.J.M. Ale

dr. G.J. van Blokland

ir. N.G. Ketting (voorzitter)

dr. M.P. Keuken

S.S. Koopmans

ir. C.M. van Luijk

prof.dr. H.J. Meurs

capt. G.R. Vissers

dr.ir. T. ten Wolde

**Secretaris van de werkgroep:**

drs. M.P. Laeven

## BIJLAGE 2

### Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum reactie	van persoon of instantie	plaats
1.	20070426	G.A. Olofsen	Landsmeer
2.	20070426	A.J. Berkhout	Amsterdam
3.	20070428	J.P. Streef	Amsterdam
4.	20070424	A. Tepe	Amstelveen
5.	20070430	J.A. van Doorn	Uithoorn
6.	20070429	J.Ph.N. Bodrij	Leiderdorp
7.	20070425	G.F. Gilissen	Lelystad
8.	20070425	A.M. van Noort	Velserbroek
9.	20070428	J.C. Zuiderduijn	Katwijk ZH
10.	20070429	Y.M. den Hartog	Aalsmeer
11.	20070427	K.J.S. Spaas	Velsen Zuid
12.	20070429	G. Weenink	Leiden
13.	2007----	Nederlands Genootschap van Insprekers	Diemen
14.	20070427	B. Born	Amsterdam
15.	20070507	Vereniging Waardeiland	Leiden
16.	20070507	H. Tegeder	
17.	20070506	M.K. Runne	Den Dolder
18.	20070502	P.G.M. de Wit	Limmen
19.	20070503	Milieudefensie	Amsterdam
20.	20070430	GEUS vereniging voor normen en waarden in de luchtvaart	Aalsmeer
21.	20070508	H.A.M. Schlieker	Leiden
22.	20070510	T. Hoogenboom	Aalsmeerderbrug
23.	20070509	F. Bokma	
24.	20070421	A.D. Korporaal	
25.	20070516	Vts. Politie Nederland	Hilversum
26.	20070509	Gemeente de Ronde Venen, college van B&W	Mijdrecht
27.	20070511	P. Roos	Aalsmeer
28.	20070510	G.C. Jongejans	Uitgeest
29.	20070511	Gemeente Alkemade, college van B&W	Roelofarendsveen
30.	20070511	Holland Rijnland	Leiden
31.	20070514	Milieu en Juridisch Adviesbureau	Vijfhuizen
32.	20070514	Bewoners Netwerk Beemster	Zuidoostbeemster
33.	20070512	M.F. Keszler	Amstelveen
34.	20070515	Lexence Advocaten & Notarissen namens Stichting Schapenduinen	Bloemendaal
35.	20070515	Milieudienst West-Holland	Leiden
36.	20070514	A.V.B.U.-Uitgeest	Uitgeest
37.	20070515	Gemeente Zaanstad, college van B&W	Zaandam
38.	20070515	Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude	Zwanenburg
39.	20070515	R.B. Fukken	Haarlem
40.	20070514	Stichting Wijkraad Floriande	Hoofddorp
41.	20070515	Provincie Flevoland, Gedeputeerde Staten	Lelystad
42.	20070515	B.W. Vollmuller	Aalsmeer
43.	20070514	N.M. Geurink	Nieuw Vennep
44.	20070515	C. Ytsma	Nieuwegein
45.	20070507	J.P. Verhaar	Nieuwkoop

<b>nr.</b>	<b>datum reactie</b>	<b>van persoon of instantie</b>	<b>plaats</b>
46.	20070510	Gemeente Ouder-Amstel	Ouderkerk a/d Amstel
47.	20070512	H.N. Neelen	Assendelft
48.	20070512	R.M. Koeman	Westzaan
49.	20070514	N. van de Merbel	Aalsmeer
50.	20070514	M.C.M. van Rijckevorsel	Amstelveen
51.	20070514	P.J.F.A. van Mackelenberg	Uithoorn
52.	20070515	Provincie Zuid Holland, Gedeputeerde Staten	Den Haag
53.	20070516	Platform Velsen Overlast Schiphol	Velsen-Zuid
54.	20070516	Dorpsraad Zwanenburg-Halfweg	Zwanenburg
55.	20070516	P.A.M. Timmer	Uithoorn
56.	20070516	H. Groen	Bloemendaal
57.	20070514	Dorpsraad Spaarndam en werkgroep SOS	Spaarndam West
58.	20070516	Vereniging Gezamenlijke Platforms	Castricum
59.	20070514	B. van Marlen en A.J. Valkenier	Uitgeest
60.	20070516	Fractie PACT Aalsmeer	Aalsmeer
61.	20070515	Gemeente Amstelveen, college van B&W, mede namens Gemeente Uithoorn, college van B&W	Amstelveen
62.	20070514	O.L.M. Bijvoet en M.M.C.M. Backx	Castricum
63.	20070516	Gemeente Nieuwkoop, college van B&W	Ter Aar
64.	20070516	J.H. Wagenmakers	Amstelveen
65.	20070516	Milieudienst regio Alkmaar	Alkmaar
66.	20070516	J.W. Molema	Amsterdam
67.	20070516	K. Visser	Aalsmeer
68.	20070516	S.J.M. Cornelissen	Uithoorn
69.	20070516	A.W.M. Veerkamp en H.J. Veerkamp	Driehuis NH
70.	20070516	Ondernemersvereniging ORAM	Amsterdam
71.	20070516	Stichting Natuur en Milieu	Utrecht
72.	20070516	I. Elseman	Warmond
73.	20070516	G.A. de Weerd en H.L. Minnema	Aalsmeer
74.	20070514	G. Konijn	Assendelft
75.	20070516	Gemeente Bloemendaal, college van B&W	Overveen
76.	20070516	Dorpsraad Badhoevedorp	Badhoevedorp
77.	20070511	F. Hakkermars	Uithoorn
78.	20070503	J. van Es	Aalsmeer
79.	20070513	R.J.M. Groen	Nieuw Vennep
80.	20070514	G. van Stuijvenberg	Uithoorn
81.	20070514	C. Kappers	
82.	20070515	Platform Nederlandse Luchtvaart	Lelystad
83.	20070516	Milieudienst Rijnmond	Beverwijk
84.	20070515	Gemeente Oostzaan	Oostzaan
85.	20070516	Gemeente Lelystad, college van B&W	Lelystad
86.	20070516	VNO NCW	Den Haag
87.	20070514	G. Brussaard	Aalsmeer
88.	20070516	Koninklijke Luchtvaartmaatschappij NV	Schiphol
89.	20070516	Kamer van Koophandel	Amsterdam
90.	20070514	37 eensluitende reactie ontvangen	Kudelstaart
91.	20070511	5 eensluitende reacties ontvangen	Uithoorn
92.	20070512	R.A. Steenbergen	Uithoorn
93.	2007----	Onbekend	Aalsmeer
94.	2007----	A..M. Winder	Limmen
95.	20070516	Gemeente Haarlemmermeer	Hoofddorp

<b>nr.</b>	<b>datum reactie</b>	<b>van persoon of instantie</b>	<b>plaats</b>
96.	2007---- 20070509	N.H. Dekkers Verslag Hoorzitting met de volgende mondelinge reacties:	Castricum Hoofddorp
97.		Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer	Amsterdam
98.		H.G. Paar	Rijsenhout
99.		J. Floor	Heemskerk
100.		Europarei	Uithoorn
101.		Van Oijk	Zwanenburg
102.		R.N. van den Brink	Velsen-Zuid
	20070424	Verslag hoorzitting met de volgende mondelinge reacties:	Assendelft
103.		W.J. Bol	Assendelft

Alle bovengenoemde inspraakreacties zijn ontvangen door het bevoegd gezag dat ze op de navolgende datum(s) aan de Commissie ter beschikking heeft gesteld:

nrs. 1 t/m 13 op 7 mei 2007

nrs. 14 t/m 61 op 23 mei 2007

nrs. 62 t/ 93 op 25 mei 2007

nrs. 94 t/m 103 op 6 juni 2007

### Bijlage 3

## Vermindering van het verschil tussen meet- en rekenuitkomsten

Begin jaren 90 werden de toen ook al optredende verschillen tussen meten en rekenen onderzocht door de Duitse specialist Isermann van DLR<sup>20</sup>. Zijn belangrijkste conclusie was dat geluidsgegevens voor een aantal vliegtuigtypen in de database van het Nederlandse model niet correct zijn en dat daardoor altijd te lage waarden van de geluidsbelasting worden berekend. Hij beval aan die gegevens te verbeteren en de kwaliteit van de database te verbeteren door validatie met behulp van het NOMOS-systeem. Deze aanbeveling is niet opgevolgd.

Uit de resultaten van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV)<sup>21</sup> blijkt dat de rekenresultaten nog altijd aanzienlijk lager zijn dan goede meetresultaten.

In een rapport van ADECS uit 2003 wordt verslag gedaan van een vergelijking van het Nederlandse rekenmodel en het Amerikaanse model INM<sup>22</sup>. Ook dit rapport levert aanwijzingen dat door verbetering van de Nederlandse geluidsgegevens van vliegtuigen het verschil met goede meetresultaten verminderd kan worden.

In de Bondsrepubliek Duitsland is controle van de geluidsgegevens, voordat ze worden opgenomen in de database van het rekenmodel, een standaardprocedure en er zijn daar dan ook minder grote verschillen tussen meet- en rekenuitkomsten<sup>20</sup> dan in Nederland. Bovendien zijn de verschillen zowel positief als negatief; d.w.z. er zijn zowel hogere als lagere uitkomsten van berekeningen t.o.v. metingen. De Duitse onderzoekers merken op dat de resultaten nog beter kunnen worden als de database met geluidsgegevens is geoptimaliseerd voor de lokale vlootmix<sup>23,24</sup>.

In het Verenigd Koninkrijk werd een validatie van het Engelse rekenmodel uitgevoerd waarbij bleek dat de database met geluidsgegevens het zwakste element in de voorspellingen is. De door de industrie geleverde gegevens omvatten vaak niet precies de data die bij een bepaald vliegveld nodig zijn<sup>25</sup>.

In een recent rapport van MNP<sup>26</sup> wordt wederom geconcludeerd dat de berekende niveaus rond Schiphol de werkelijke situatie structureel onderschatten. In dat rapport wordt echter gesteld dat vanwege een soortgelijke, maar tegengestelde fout in de dosis-effectrelaties, kan worden aangenomen dat het effect bij de bepaling van hinder en slaapverstoring beperkt is. Naar het inzicht van de Commissie vindt die vereffening inderdaad enigszins plaats,

---

<sup>20</sup> U. Isermann, "An investigation on the differences between noise measurements and calculations performed at Amsterdam Schiphol Airport for 1992", DLR Institut für Strömungsmechanik, Göttingen, mei 1995.

<sup>21</sup> Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid, "Luid maar duidelijk", 15 januari 2006 en de samenvatting daarvan "Rapport "Luid, maar duidelijk", Kort en Bondig", 10 april 2006.

<sup>22</sup> "Vergelijking  $L_{den}$  en  $L_{night}$  geluidsberekeningen van het Nederlandse (ANM) en Amerikaanse rekenmodel (INM) voor Amsterdam Airport Schiphol en Maastricht Aachen Airport", ADECS, 2003.

<sup>23</sup> U. Isermann, "Over de nauwkeurigheid van het berekenen van vliegtuiglawaai", Geluid, nr. 4, 1996, blz. 141-144.

<sup>24</sup> "Unsicherheiten und Genauigkeit der Lärmberechnungen", <http://www.fluglaerm-frankfurt.de>.

<sup>25</sup> "Validating the CAA Aircraft Noise Model with noise measurements", D.P Rhodes, S. White, P. Havelock, Environmental Research and Consultancy Department, CAA, London, [http://www.caa.uk/docs/68/Valid\\_ANCON.pdf](http://www.caa.uk/docs/68/Valid_ANCON.pdf).

<sup>26</sup> "Het milieu rond Schiphol 1990 – 2010: Feiten en cijfers", MNP, 2005.

maar de resterende fouten kunnen aanzienlijk zijn, niet alleen in absolute zin, maar ook relatief. Het is immers waarschijnlijk dat, net als in 1995<sup>20</sup>, de fouten in de emissiegegevens voor verschillende vliegtuigtypen erg verschillend zijn, waardoor de vergelijking van alternatieven met verschillende verdelingen van vliegtuigtypen over de banen mogelijk resultaten geeft die niet met de werkelijkheid overeenstemmen. Voor een goed MER-onderzoek en voor een solide toekomstig stelsel is het dan ook gewenst dat de database zo spoedig mogelijk verbeterd wordt.

De tweede aanbeveling van de Commissie ten aanzien van de verbetering van de rekenmethode is wel overgenomen: nagaan of aansluiting bij de ontwikkeling van het Europese ECAC.CEAC doc.29 model zinvol is. De hierboven aanbevolen onderzoekswerkzaamheden naar verbetering van de rekenmethode staan naar de mening van de Commissie de deelname aan deze ontwikkeling niet in de weg. Integendeel, het zal waardevolle gegevens leveren om, naast een verbeterd interim model voor Schiphol, ook een betrouwbaar Europees geharmoniseerd model te kunnen realiseren.

## **BIJLAGE 4**

### **Onzekerheden en grenswaarden**

#### **1. Algemeen**

De onzekerheid van metingen of berekeningen i.v.m. wettelijke grenswaarden is een veel voorkomend probleem. Vaak is het opgelost door de onzekerheid ten gunste te laten komen van één van de betrokken partijen. Voorbeelden daarvan zijn de volgende:

1. Snelheidscontroles langs wegen: de onzekerheid van de meting wordt aan de overtreder “gegeven” en hij krijgt dus alleen een boete als met grote zekerheid is vastgesteld dat hij/zij de snelheidslimiet echt heeft overschreden.
2. De volumeaanduiding op flessen met drank. De onzekerheid van de volumemeting wordt aan de consument gegeven: die kan er met 95% zekerheid van uitgaan dat het aangegeven volume er inderdaad (minstens) inzit.
3. Richtlijn 2000/14/EC over de geluidsemissie van grondverzetmachines, bouwmaschinen, e.a. Hier wordt de onzekerheid van de geluidsmeting en van de productie aan de koper gegeven. De fabrikant garandeert dat de op het etiket aangegeven waarde niet wordt overschreden en telt daarom een onzekerheidsmarge op bij de gemeten waarde.

In deze gevallen is er een politieke beslissing geweest om de onzekerheid ten gunste te laten komen van een van de betrokken partijen en wordt daarmee een juridisch heldere situatie geschapen. De oplossingen zijn zowel fysisch als juridisch helder en correct.

Men heeft hierbij doorgaans de keus uit twee, in principe gelijkwaardige, opties:

1. De onzekerheid verwerken in de grenswaarde.
2. De meet- of rekenresultaten “corrigeren” met de onzekerheid.

#### **2. Nederlandse wetgeving voor omgevingsgeluid**

In de Nederlandse wetgeving voor omgevingsgeluid, zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer, heeft men het probleem aangepakt door de onzekerheid te beperken door de mogelijkheid van metingen te beperken en een goede rekenmethode te ontwikkelen. Metingen worden ingezet voor verbetering van onderdelen van de rekenmethode, zoals de emissie aanpassing ten gevolge van nieuw materieel of toepassing van een afwijkend wegdek. Voor wegverkeer is een meettechnische vaststelling van de geluidemissie binnen een aantal voorwaarden toegestaan.

De meet- en berekeningsmethoden en de invoergegevens zijn wettelijk vastgelegd. Voor wegverkeersgeluid, railverkeersgeluid en industriegeluid is de kwaliteit van de rekenmodellen en de invoergegevens zodanig dat er ten opzichte van de fysische werkelijkheid in het algemeen slechts kleine systematische fouten worden gemaakt en dat de statistische fout in veel gevallen kleiner is dan  $\pm 1$  dB(A) en zelden groter dan  $\pm 3$  dB(A). Bij de uitvoering van de wetten wordt net gedaan alsof de onzekerheid nul is. In werkelijkheid wordt de fysische onzekerheid over de twee betrokken partijen verdeeld: als een berekende waarde net voldoet aan de grenswaarde is er 50% kans dat dit in de fysische werkelijkheid niet het geval is, maar het betekent ook dat in 50% van de gevallen meer maatregelen worden getroffen om aan de grenswaarde te voldoen dan in fysische zin nodig is.

Voor vliegtuiggeluid [Wet Luchtvaart] hebben metingen geen wettelijke status en is de kwaliteit van het rekenmodel en de invoergegevens zodanig dat er



aanzienlijke systematische verschillen optreden tussen de uitkomsten van metingen en berekeningen. Hierdoor is op dit moment de juridische werkelijkheid erg verschillend van de fysische werkelijkheid. Doordat de afwijkingen weer gedeeltelijk gecompenseerd worden door aan de situatie aangepaste dosis-effectrelaties en met dezelfde rekenmethode berekende grenswaarden, is onduidelijk hoe op dit moment de onzekerheid over de betrokken partijen verdeeld wordt. In het hiernavolgende wordt er van uitgegaan dat deze situatie is verbeterd en de invloed van systematische afwijkingen sterk is gereduceerd.

### **3. Schiphol**

Voor Schiphol hebben we te maken met de bijzondere omstandigheid dat de grenswaarden (in handhavingspunten en voor TVG) berekend worden met behulp van een “invoerset” voor het gebruik van de luchthaven, met als voorwaarde dat aan de criteria voor “gelijkwaardige overgang” wordt voldaan en met als uitgangspunt dat de luchthaven een bepaald aantal vliegtuigbewegingen kan accommoderen. De berekening van de grenswaarden gebeurt met de wettelijk vastgestelde rekenmethode en de wettelijk vastgelegde invoergegevens voor de emissie van vliegtuigen. Diezelfde methode wordt vervolgens gebruikt om de in de praktijk optredende waarde van de geluidsbelasting in de handhavingspunten en van het TVG te bepalen.

Tot dusver werd ervan uitgegaan de genoemde invoerset zodanig representatief was dat het gewenste aantal vliegtuigbewegingen binnen de grenswaarden zou kunnen worden bereikt, maar dit lijkt nu niet het geval te zijn. De onzekerheid is onderschat.

Het is dus verstandig om de onzekerheid bij de bepaling van de grenswaarden in kaart te brengen. Uit zo'n analyse volgt een “bandbreedte” voor de waarden van  $L_{den}$  en  $L_{night}$  in de handhavingspunten en voor het TVG. Als men (vrijwel) zeker wil zijn dat de luchthaven bij ieder denkbaar gebruik (binnen de daarvoor geldende regels) het gewenste aantal vliegtuigbewegingen kan halen kiest men als grenswaarde de hoogste waarde die men voor het betreffende punt (en voor het TVG) vindt. Zolang men binnen de aldus gevonden waarden blijft is naar alle waarschijnlijkheid ook voldaan aan de toetsingscriteria, maar 100% zeker is dat niet, omdat de verzameling van invoersets bij de gevoeligheidsanalyse toch altijd beperkt is.

Het is van belang om te kijken of de verdeling van de uitkomsten redelijk uniform over de bandbreedte verdeeld is. Als dit niet het geval is dienen de invoersets nog eens kritisch bekeken te worden en te worden aangepast of uitgebreid.

De beslissing over de wijze waarop met de “bandbreedte” wordt omgegaan is een politieke, waarbij men het ene belang tegen het andere afweegt. Het is onmiskenbaar dat het kiezen van de hoogst gevonden waarden voor de grenswaarden ongunstig is voor de geluidshinder in de omgeving, al kan men natuurlijk ter verdediging aanvoeren dat naar alle waarschijnlijkheid nog altijd voldaan wordt aan de toetsingscriteria voor geluid.

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport  
'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio'**

De initiatiefnemers Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland willen een aanpassing van het milieustelsel om een ander gebruik van luchthaven Schiphol te kunnen realiseren. Voor de **korte termijn** (2010) wordt een –tijdelijke- aanpassing van het milieustelsel gevraagd aan de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu. Voor de **middellange termijn** (tot 2018-2020) is een verdergaande aanpassing van het stelsel gewenst om ondermeer de netwerk- en knooppuntfunctie van Schiphol te versterken en de hinder van het luchtverkeer voor de omgeving te beperken.

De startnotitie 'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en regio' geeft een vertrekpunt voor de milieueffectrapportage (m.e.r.)-procedure voor de korte én de middellange termijn. Deze zal leiden tot twee MER'en: een MER voor de korte termijn en een MER voor de middellange termijn.

ISBN: 978-90-421-2106-5

**3. Brief aan Tweede Kamer van 25 oktober 2006**  
**Benutten milieuruimte Schiphol voor groei en beperken van**  
**hinder, aanpak middellange en korte termijn**



# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
25 oktober 2006	2 – schema en antwoorden kamervragen
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGTL/06.009314	-
Onderwerp	
Benutten milieuruimte Schiphol voor groei en beperken van hinder, aanpak middellange en korte termijn	

Geachte voorzitter,

Met deze brief wil ik u, mede namens de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu graag informeren over het traject voor de verdere uitwerking en uitvoering van het kabinetsstandpunt Schiphol, dat u op 25 april 2006 heeft ontvangen.

De gekozen aanpak van het traject is mede tot stand gekomen na uitgebreid overleg met de luchtvaartpartijen (Schiphol en KLM), Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) en andere betrokken bestuurders. Ook het Algemeen Overleg van 28 juni 2006 heeft input geleverd voor de gekozen aanpak. De beantwoording van de kamervragen over de m.e.r.- en convenantprocedure en de studie van het Natuur- en Milieuplanbureau (MNP) vindt u in bijlage 2 bij deze brief.

In deze brief ga ik achtereenvolgens in op:

- A De opgave van het kabinet: het optimaal benutten van de milieuruimte en het zoveel mogelijk terugdringen van hinder, met name in het buitengebied.
- B De gekozen aanpak in een open proces.
- C Consequenties aanpak voor korte termijnproblematiek.
- D Raakvlakken met andere trajecten.

In bijlage 1 is een planning van het proces opgenomen.

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95

## A De opgave

De opgave is om te komen tot een betere benutting van de milieuruimte voor Schiphol voor de ontwikkeling van de mainport en om in samenhang daarmee te besluiten over maatregelen die hinder kunnen beperken of terugdringen. In het kabinetsstandpunt van april 2006 is aangegeven dat er twee uitgangspunten gehanteerd worden bij de aanpassing van het beleid voor Schiphol. In de eerste plaats wil het kabinet de positie van Schiphol als een van de belangrijkste 'hubs' (knooppunt van verbindingen) behouden. Het kabinet wil zorgen dat er ruimte is voor de verdere ontwikkeling van Schiphol. Het gaat daarbij om groei binnen de wettelijke eisen voor gelijkwaardigheid. In de tweede plaats erkent het kabinet dat het vliegverkeer in de ruime omgeving van Schiphol hinder veroorzaakt. Het kabinet wil die hinder zoveel mogelijk terugdringen. Dit met name in het gebied verder van de luchthaven (buiten de handhavingspunten) waar de meeste mensen wonen die last hebben van het vliegverkeer, het zogeheten 'buitengebied'.

Vanwege het belang van de luchthaven wil het kabinet dat de milieuruimte van Schiphol optimaal kan worden benut voor verdere ontwikkeling. Uit de evaluatie van het Schipholbeleid blijkt dat de luchtvaart op Schiphol eerder dan verwacht tegen de grenzen van het milieustelsel aan dreigt te lopen. In 2004 en 2005 is gebleken dat de handhavingssystematiek voor geluid onvoldoende flexibiliteit bood om de beschikbare milieuruimte te benutten. In sommige handhavingspunten wordt de grenswaarde bijna bereikt, terwijl in andere punten nog geluidruimte over is. De grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten zijn destijds gebaseerd op één specifiek scenario uit 2001 met het verwachte gebruik van de luchthaven in 2005. In de praktijk ontwikkelt de luchtvaart op Schiphol zich echter anders dan vooraf was aangenomen en met scenario's en modellen is berekend. Het stelsel zoals dat nu is vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) houdt onvoldoende rekening met deze veranderende omstandigheden. Het kabinet wil aan Schiphol de ruimte geven om de toegestane milieuruimte beter te benutten. Daarbij moeten de in het kabinetsstandpunt genoemde kansen om de hinder zoveel mogelijk terug te dringen zo veel mogelijk worden verzilverd. Het gaat hierbij onder meer om vliegen over zee, andere routes, glijvluchten et cetera.

## B De gekozen aanpak

Op basis van de consultatie van de luchtvaartpartijen, LVNL, de BRS, de CROS en de lokale bestuurders en op basis van het Algemeen Overleg met uw Kamer is het kabinet tot een aanpak gekomen voor de beschreven opgave.

Belangrijke uitgangspunten bij de aanpak zijn:

- De effecten van maatregelen voor betere benutting van de milieuruimte en maatregelen voor de hinderbeperking voor zowel de korte als de middellange termijn worden (in het kader van een m.e.r.-procedure) integraal (gelijktijdig en gezamenlijk) onderzocht.
- Voor deze aanpak is gekozen omdat het nu ook integraal meenemen van de middellange termijn zowel aan de luchtvaartpartijen als aan de omgeving meer

zekerheid en duidelijkheid biedt voor een langere periode. Bovendien geeft een doorkijk naar de middellange termijn richting aan de aanpak van de korte termijn problematiek.

- Naast de gebruikelijke onderzoeken in de m.e.r.-procedure naar effecten op capaciteit, geluid, lokale luchtverontreiniging en voor externe veiligheid, is een (maatschappelijke) kosten-batenanalyse bruikbaar om naast de effecten op milieu ook de effecten op economie en ruimtelijke ordening en de consequenties voor de landzijdige bereikbaarheid van de diverse varianten in beeld te brengen. Tevens wordt in deze analyse inzicht geboden in de doeltreffendheid en doelmatigheid van de maatregelen. Dit wordt in de voorstudie bij de startnotitie uitgewerkt.
- Daarnaast worden in één integraal traject met de m.e.r.-procedure twee convenanten opgesteld.
  - Een convenant tussen de luchtvaartpartijen, de LVNL, het Rijk en mogelijk ook de BRS waarin afspraken worden gemaakt over hinderbeperkende maatregelen. De CROS adviseert over de maatregelen. De maatregelen, die in de m.e.r.-procedure worden onderzocht, hebben zowel betrekking op de korte als de middellange termijn;
  - en een convenant tussen de BRS en de luchtvaartpartijen over compenserende maatregelen en leefbaarheid. Ook dit convenant heeft zowel betrekking op de korte als de middellange termijn. Het Rijk is hierbij op verzoek van de regionale bestuurders betrokken. De CROS adviseert over de maatregelen.
- Over de opties voor betere benutting van de milieuruimte en afspraken over hinderbeperkende maatregelen wordt in samenhang besloten.
- Schiphol en LVNL zijn formeel initiatiefnemer van de m.e.r.-procedure en voeren de onderzoeken uit. Schiphol is met LVNL namelijk als bedrijf verantwoordelijk voor het nemen van initiatief om milieueffecten in kaart te brengen als gevolg van wijzigingen in operationele activiteiten. Verder wordt het met Schiphol en LVNL als initiatiefnemer voor de rijksoverheid mogelijk om haar eigen rol als bevoegd gezag op een eenduidige wijze te vervullen (zie volgend punt).
- Het Rijk is bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure en treedt op als regisseur van het proces met luchtvaartpartijen en de omgeving.
- Het doorlopen van de m.e.r.-procedure en de totstandkoming van de convenanten vindt plaats in een open proces waarin de betrokken partijen aan tafel zitten onder leiding van een onafhankelijk voorzitter.

### **De m.e.r.-procedure**

In de m.e.r.-procedure worden verschillende mogelijkheden voor het beter benutten van de milieuruimte voor zowel de korte als de middellange termijn onderzocht.

Tenminste de volgende alternatieven worden onderzocht:

- het door u genoemde actualiseren (opnieuw vaststellen van de grenswaarden van de handhavingspunten);
- salderen tussen de handhavingspunten;
- volledig doorvoeren van twee en twee (2+2) baangebruik;
- een alternatief dat aansluit op de benadering van het MNP.

In de m.e.r.-procedure zullen, naast de milieu-effecten, ook de effecten op de ruimtelijke ordening en economie worden onderzocht. Aanpassingen in het benutten van de milieuruimte en maatregelen ter verdere beperking van de hinder, kunnen

gevolgen hebben voor waar geluid en externe veiligheid ruimtelijk neerslaan in de omgeving van de luchthaven. Deze kunnen afwijken van de nu vastgelegde ruimtelijke contouren. In het MER zal daarom in beeld worden gebracht welke effecten de diverse alternatieven en varianten hebben voor de ruimtelijke ordening en de beperkingengebieden. Op basis van de resultaten van het MER zal bezien moeten worden of en hoe het Luchthavenindelingbesluit (LIB) moet worden aangepast.

In zijn standpunt van april 2006 heeft het kabinet voor de korte termijn het salderen tussen de handhavingspunten als mogelijke oplossing genoemd. In het Algemeen Overleg van juni 2006 is door uw Kamer de mogelijkheid van het actualiseren van de grenswaarden in de handhavingspunten naar voren gebracht. Dit zijn alternatieven die op relatief korte termijn kunnen leiden tot een aanpassing van het LVB (aanpassing begin 2008 gereed).

Voor de middellange termijn is het wenselijk een ander gebruik (het volledig invoeren van het zogenoemde 2+2 baangebruik) van het banenstelsel te onderzoeken om zowel de groei van de luchthaven als een aantal hinderbeperkende maatregelen beter vorm te kunnen geven. Belangrijke hinderbeperkende maatregelen zoals glijvluchten en vaste naderingsroutes kunnen volgens de luchtvaartpartijen en LVNL het beste bij zo'n 2+2 baangebruik worden ingevoerd.

Tenslotte beschrijft het MNP in haar rapport 'Opties voor Schipholbeleid' beleidsopties om het vliegverkeer van Schiphol in de toekomst verder te optimaliseren. Het MNP heeft onderzocht op welke wijze het vliegverkeer en ruimtelijke ordening het beste op elkaar kunnen worden afgestemd. Het MNP laat een alternatief beleid zien waarbij het mogelijk is geluidhinder over het geheel genomen terug te dringen. Dit zelfs bij scenario's met hoge groei en veel meer vliegverkeer. Het totale aantal mensen met ernstige geluidsoverlast in een groot gebied rond Schiphol kan zo worden geminimaliseerd. Dit gaat wel gepaard met een toename van het aantal gehinderden in de nabije omgeving van Schiphol (het 'binnengebied').

Voordat de m.e.r.-procedure start vindt een nadere verkenning plaats van de genoemde en wellicht nog andere alternatieven en varianten. Deze zogeheten voorstudie is reeds in gang gezet en zal zijn beslag krijgen in de startnotitie die in januari 2007 ter inzage wordt gelegd.

Een complicatie bij de beschreven m.e.r.-procedure betreft het genoemde punt dat op basis van de huidige inzichten er een gerede kans is dat aan het eind van het komende gebruiksjaar 2006-2007 mogelijk een overschrijding plaatsvindt van de grenswaarde in enkele handhavingspunten. In het antwoord op de vragen 8 en 9 wordt hier nader op ingegaan. Of en in welke mate een overschrijding plaatsvindt is vooraf niet met zekerheid te zeggen. Zo was de kans op een overschrijding van grenswaarden voor geluid in het gebruiksjaar 2005-2006 aanvankelijk nog gering. Op 19 oktober jl. ontving de Inspectie Verkeer en Waterstaat echter van Schiphol het bericht dat als gevolg van het om veiligheidsredenen buiten gebruik stellen van de Aalsmeerbaan, in twee handhavingspunten nabij de Buitenveldertbaan een hogere geluidbelasting is geconstateerd dan de grenswaarden op deze punten. Na afloop van het gebruiksjaar zal de Inspectie bepalen of maatregelen moeten volgen. Over het verloop van deze

procedure zal u worden geïnformeerd op het moment dat de eerstvolgende handhavingsrapportage openbaar wordt gemaakt.

Om inzicht te krijgen in de kans en de gevolgen van een mogelijke overschrijding in 2007 en 2008 is gesproken met Schiphol, LVNL en de slotcoördinator. De huidige verwachting is dat het gaat om een beperkte overschrijding van grenswaarden op enkele handhavingspunten (in circa vier handhavingspunten is de kans het grootst). Om een mogelijke overschrijding te voorkomen zou conform het kabinetsstandpunt het LVB kunnen worden aangepast. De principes van salderen of en actualiseren kunnen worden ingezet voor deze korte termijn problematiek. De onderzoeksresultaten van deze onderdelen van de m.e.r.-procedure zijn voor de zomer van 2007 gereed. Indien gewenst kan dit leiden tot een snelle LVB-aanpassing. In onderdeel C van deze brief wordt hier nader op ingegaan.

### **Convenanten terugdringen hinder en compensatie/leefbaarheid**

Betere benutting van de milieuruimte maakt een verhoging van het aantal vliegbewegingen mogelijk binnen de wettelijke eisen voor gelijkwaardigheid. Conform het kabinetsbesluit wordt hiertoe besloten in samenhang met afspraken over de mogelijkheden om de hinder terug te dringen, met name op grotere afstand van de luchthaven. Concrete voorstellen hiervoor worden vastgelegd in een convenant tussen het Rijk, de luchtvaartpartijen en LVNL en mogelijk ook de BRS, waarbij de CROS adviseert.

Naast afspraken over hinderbeperkende maatregelen heeft de regio aangegeven ook afspraken te willen maken over leefbaarheid in bredere zin. Het gaat hier om compenserende maatregelen in de omgeving van Schiphol. Gedacht kan worden aan compensatie in de vorm van maatregelen aan huizen of investeringen in de leefbaarheid van woongebieden. Afspraken over compenserende en leefbaarheidsmaatregelen worden vastgelegd in een convenant tussen de BRS en de luchtvaartpartijen. Het Rijk is op verzoek van de regionale bestuurders ook betrokken bij het convenant.

### **Toetsingskader met effecten van vliegverkeer van in te voeren maatregelen**

Om inzicht te kunnen krijgen in de te verwachten effecten van een pakket van hinderbeperkende maatregelen wordt een toetskader door het Rijk opgesteld. Dit toetsingskader geeft op hoofdlijnen aan:

- de uitgangssituatie vóór het invoeren van een pakket van maatregelen;
- de te verwachten bandbreedte van de effecten van een pakket van maatregelen. Het gaat hierbij om informatie over vliegroutes, vlieghoogten, vliegprocedures, verdeling over de dag (24 uur), geluidbelasting, vliegtuigtypen, piekniveaus van geluid (en hoe vaak die per dag voorkomen), de te verwachte verdeling van hinder over de omgeving en hoe deze ruimtelijk neerslaat ten opzichte van de huidige ruimtelijke beperkingen..

Het Rijk ziet het toetsingskader tevens als een instrument voor de kwaliteitsborging van het convenant. Bij de invulling van het toetskader zal het Rijk gebruik maken van onafhankelijke experts.



**Rolverdeling betrokken partijen**

Zoals gezegd zijn Schiphol en de LVNL formeel initiatiefnemer van de m.e.r.-procedure. Het Rijk vervult hierbij vanzelfsprekend de rol van bevoegd gezag en is tevens regisseur van het proces. Als regisseur vindt het kabinet het van belang om het m.e.r./convenant-traject in nauw overleg tussen betrokkenen te doorlopen en alle betrokkenen de gelegenheid te geven om hun inzichten en opvattingen in te brengen. Het proces dat het kabinet organiseert zal hier de condities voor moeten scheppen.

Het Rijk voorziet één overlegtafel waar zowel de betere benutting van de milieuruimte als de hinderbeperkende en compenserende maatregelen worden besproken. Aan het overleg nemen de luchtvaartpartijen, LVNL, BRS, CROS en ook het Rijk zelf deel. Het Rijk organiseert het overleg onder leiding van een onafhankelijk voorzitter. De heer J.G.M. Alders, Commissaris van de Koningin in Groningen, is door partijen aangedragen om dit overleg voor te zitten. Ik ben verheugd te kunnen medelen dat de heer Alders zich bereid heeft verklaard om deze functie op zich te nemen. Daarnaast zullen de onderhandelingen over de convenanten plaatsvinden aan verschillende onderhandelingstafels voor de twee convenanten.

Ook de Tweede Kamer zal bij het gehele proces worden betrokken en geïnformeerd worden wanneer relevante resultaten worden bereikt of wanneer zich relevante situaties voordoen.

**C Consequenties aanpak voor korte termijnproblematiek**

Zoals in onderdeel A van deze brief is aangegeven wil het kabinet dat Schiphol de beschikbare milieuruimte optimaal kan benutten. Het kabinet wil dit op korte termijn mogelijk maken. In het kabinetsstandpunt is daarvoor de methode van salderen tussen handhavingpunten genoemd. In de brief van 16 mei 2006 is aangegeven dat voor salderen een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden. Vervolgens is van verschillende kanten, ook vanuit uw Kamer, erop aangedrongen dat voor de korte termijn niet alleen naar salderen maar ook naar actualiseren, het opnieuw vaststellen van de grenswaarden van de handhavingpunten, gekeken zou moeten worden. Per brief van 25 augustus 2006 heb ik u geïnformeerd dat het kabinet die suggestie graag overneemt. Ik heb u toen ook bericht over het feit dat de doorlooptijd van de procedure hiervoor langer is dan bij het opstellen van het kabinetsstandpunt werd gedacht. Besluitvorming in 2006 is niet meer aan de orde waardoor het LVB niet tijdig is aangepast. Dit betekent dat er in 2007 (en 2008) een kans is dat een overschrijding van de grenswaarde in een of meer handhavingpunten plaatsvindt.

Voor de korte termijnproblematiek moet de volgende keuze worden gemaakt:

- a) het aanpassen van het LVB voor de korte termijnproblematiek op basis van de resultaten van de onderdelen van de m.e.r.-procedure voor salderen en actualiseren, die naar verwachting voor de zomer van 2007 beschikbaar zijn, of:
- b) het doorlopen van de gehele m.e.r.-procedure, waarvan naar verwachting begin 2008 de onderzoeksresultaten beschikbaar zijn, en op basis daarvan voorstellen ontwikkelen voor een aanpassing van de luchthavenbesluiten die dan een duurzamere werking zullen hebben.

Het nadeel van model a) is dat voor een mogelijke (beperkte) overschrijding in een beperkte periode een tijdrovende LVB wijziging nodig is, inclusief de procedurele vereisten die dit met zich meebrengt en eventuele discussie die deze aanpassingen zullen oproepen. Dit terwijl naar verwachting enkele maanden later ook de onderzoeksresultaten van de middellange termijnproblematiek aan uw Kamer kunnen worden aangeboden.

Het nadeel van optie b) is dat er voor 2008 geen aangepaste grenswaarden zijn vastgelegd en dat daardoor de kans op een overschrijding op de huidige grenswaarden aanwezig is.

In mei 2007 zullen de resultaten van het m.e.r.-onderzoek naar salderen en actualiseren en de korte termijn afspraken over hinderbeperkende maatregelen en compensatie/leefbaarheid gereed zijn. Het kabinet zal deze dan aan uw Kamer voorleggen.

Indien de ontwikkelingen gedurende de gebruiksjaren 2007 en 2008 erop wijzen dat overschrijdingen zich zouden kunnen voordoen, zal het kabinet aangeven of zij de voorkeur heeft voor een snelle wijziging van het LVB of niet.

## **D Raakvlakken met andere trajecten**

Het kabinetsstandpunt bevat acties die niet in dit m.e.r./convenant-traject worden uitgewerkt. Het gaat dan vooral om de ontwikkeling van Schiphol op lange termijn en om de ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving van Schiphol. Verder worden er pilots / experimenten voorbereid die moeten leiden tot beperking van de hinder. In deze paragraaf worden deze aanpalende trajecten kort toegelicht.

### **Referentiekader / gelijkwaardigheidscriteria**

Zoals gezegd worden de eisen aan gelijkwaardigheid geactualiseerd. De eisen dienen als referentiekader voor toekomstige besluiten. Het kabinet hanteert daarbij de meest recente wetenschappelijke inzichten over veiligheidsrisico's, geluidshinder, de huidige vliegtuigvloot van Schiphol en de meest recente woningsituatie. Verder gelden voor deze exercitie kwaliteitseisen, zoals: is het woning- en populatiebestand betrouwbaar, en kan er goed en nauwkeurig mee worden geteld? Het bestand wat aan de eisen voldoet is kort geleden beschikbaar gekomen, te weten het woningbestand van RIVM peiljaar 2005. Het aantal woningen in dit bestand is - uiteraard – hoger dan in het 'oude' bestand 1990 dat tot dusverre is gebruikt.

De criteria zijn in ieder geval nodig voor de richtlijnen voor het MER voor het beter benutbaar maken van de milieuruimte. De criteria zullen dan of zoveel eerder als mogelijk is aan uw Kamer worden gezonden.

### **Lange termijnontwikkelingen Schiphol**

Het kabinetsstandpunt Schiphol stelt dat naar verwachting in de periode 2015/2025 tot 2030 de grenzen van de capaciteit op Schiphol worden bereikt waardoor de verdere groei van de luchtvaart beperkt wordt. Een en ander is afhankelijk van de ontwikkeling van de vraag naar vliegverkeer en de inzet van nieuwe technologie. In het kabinetsstandpunt Schiphol heeft het kabinet aangegeven op dit moment niet te kunnen beoordelen of op lange termijn de capaciteitsgrenzen een probleem vormen

voor de positie van Schiphol als belangrijke internationale luchthaven. Aangezien besluitvorming over capaciteitsvergroting van de luchthaven Schiphol veel tijd kost, heeft het kabinet Schiphol gevraagd nu reeds met opties te komen om mogelijke capaciteitsknelpunten op lange termijn te ondervangen en helderheid te bieden aan de omgeving. Het kabinet wil op basis van deze opties een Verkenning starten. Doel van de Verkenning is het inrichten en inhoud geven van de afweging van opties voor het consolideren van de mainport Schiphol op de lange termijn. Bij die afweging wordt aangegeven hoe om te gaan met strategische ruimtelijke reserveringen ten behoeve van eventuele aanpassing van het banenstelsel en met potentiële fysieke uitbreiding. De resultaten van de Verkenningen zullen eind 2007 aan uw Kamer worden toegezonden.

#### **Aanpassing Luchthavenindelingbesluit**

Naast een mogelijke aanpassing van het LIB ten behoeve van het benutten van de milieuruimte en de hinderbeperking, zijn er ook andere wijzigingsvoorstellen die in het kabinetsstandpunt zijn aangekondigd. Zo zal de ruimtereservering van de Nota Ruimte, waar geen grootschalige nieuwbouw is toegestaan, als nieuw gebied worden toegevoegd aan het LIB. Tevens zullen in het LIB, uit het oogpunt van continuïteit en planologische rust voor de omgeving, meer toekomstvaste gebieden met bouwbeperkingen worden opgenomen.

Bovendien zal het LIB worden aanpast in verband met de externe veiligheid en op basis van lopend onderzoek mogelijk ook voor hoogtebeperkingen voor o.a. tijdelijke obstakels zoals kranen.

#### **Experimenteren met hinderbeperkende maatregelen**

Om betere vliegroutes en -procedures die de hinder kunnen beperken eerst in de praktijk uit te kunnen proberen, heeft het kabinet het wetsvoorstel experimenteermogelijkheid Schiphol aan de Staten Generaal gezonden. Dit voorstel is op 24 oktober 2006 met uw Kamer besproken. Ik ben zeer verheugd dat ik tijdens het overleg een brede steun heb kunnen constateren voor dit voorstel.

Door de CROS kunnen (als het wetsvoorstel is aangenomen) enkele pilots (proeven met maatregelen om hinder te beperken) verder worden uitgewerkt. Per experiment wordt vooraf geanalyseerd wat de verwachte hinderbeperking van het experiment is.

Ik vertrouw erop u met deze brief en het antwoord op de kamervragen voldoende geïnformeerd te hebben over de voorgestane aanpak voor de m.e.r.-procedure en de convenanten voor hinderbeperking en compensatie/leefbaarheid.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

**Bijlage 1 Planning** - In onderstaande schema is de planning weergegeven.

M.e.r.-procedure en besluitvorming	Convenanten hinderbeperking en compensatie / leefbaarheid	tijdbalk		
Start met voorstudie en startnotitie met vier alternatieven	Formalisering overleg met luchtvaartpartijen, LVNL, BRS en CROS afspraken voor convenanten hinder en leefbaarheid	oktober 2006		
Startnotitie m.e.r. ter inzage		januari 2007		
Inspraak op en adviezen over de startnotitie		februari / maart 2007		
Vaststellen richtlijnen m.e.r.		april 2007	<i>als besloten wordt tot tussentijdse aanpassing LVB volgen de onderstaande stappen</i>	<b>tijdbalk</b>
(uitvoeren MER)	Korte termijnafspraken convenanten hinder en compensatie / leefbaarheid gereed	mei 2007	MER met salderen of actualiseren	mei 2007
			Opstellen ontwerp-wijziging LVB	voorjaar 2007
			onderzoeksresultaten KT aanpak en convenant ter bespreking naar de TK	mei 2007
			Voorhang en inspraak	sept 2007
			Toetsingsadviezen	oktober 2007
Resultaten milieueffectrapport gereed en opstellen ontwerp wijziging luchthavenbesluiten	Middellange termijnafspraken convenanten hinder en compensatie / leefbaarheid gereed	begin 2008	Advies Raad van State aanpassing LVB	begin 2008
			<b>Vaststellen en inwerkingtreding LVB</b>	<b>begin 2008</b>
Ter inzage leggen, voorhang en adviezen		april 2008		
Toetsingsadviezen, reactie op inspraak (middellange termijn)		mei 2008		
Behandeling Tweede Kamer		juni 2008		
Advies Raad van State		najaar 2008		
<b>Vaststelling en inwerkingtreding nieuw LVB</b>		<b>eind 2008/begin 2009</b>		

## **Bijlage 2 Beantwoording kamervragen over m.e.r./convenant traject en het rapport van het MNP**

### **A Beantwoording vragen over m.e.r./convenant traject**

1

Kan worden aangegeven wie initiatiefnemer wordt van de MER?

1

Zoals ook in de brief aangegeven zijn Schiphol Group en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) samen de initiatiefnemer van de m.e.r.-procedure. Schiphol is met LVNL als bedrijf verantwoordelijk voor het nemen van initiatief om milieueffecten in kaart te brengen als gevolg van wijzigingen in operationele activiteiten. Met Schiphol en LVNL als initiatiefnemer wordt het voor de rijksoverheid mogelijk om haar eigen rol als bevoegd gezag op een eenduidige wijze te vervullen.

2

Hoe is planning van MER en aanpassing van grenswaarden? Kan er in samenhang met convenant worden besloten als MER-traject vertraagd is?

2

Voor de planning van het MER verwijs ik u graag naar bijlage 1 van de begeleidende brief. Conform het kabinetsstandpunt wordt in samenhang besloten over het benutten van de milieuruimte en de afspraken over de mogelijkheden om de hinder terug te dringen. Dit is in de planning aangegeven. Als het MER vertraging op zou lopen kan nog altijd in samenhang worden besloten, conform de eerdere toezegging hierover per brief van 25 augustus 2006.

In de m.e.r.-procedure worden opties voor een betere benutting en voor de beperking van de hinder voor zowel de korte als de middellange termijn onderzocht. Betere benutting maakt een verhoging van het aantal vliegbewegingen mogelijk. De onderzoeksresultaten voor de korte termijn zijn in mei 2007 beschikbaar. Op dat moment kunnen ook de convenantafspraken voor de korte termijn worden vastgelegd. De onderzoeksresultaten voor de middellange termijn zijn naar verwachting begin 2008 beschikbaar. In samenhang daarmee worden dan de convenantafspraken voor middellange termijn gemaakt. De totale m.e.r.-procedure, dus inclusief inspraak en besluitvorming, loopt tot medio 2008.

3

Welke rollen vervullen de bestuurlijke regiegroep Schiphol (BRS) en het CROS in de totstandkoming van het convenant?

3

In één integraal traject met de m.e.r.-procedure worden twee convenanten opgesteld waarbij de BRS en de CROS zijn betrokken:

- Een convenant tussen de luchtvaartpartijen, de LVNL, het Rijk en mogelijk ook de BRS waarin afspraken worden gemaakt over hinderbeperkende maatregelen. De CROS adviseert over de maatregelen. De maatregelen, die in de m.e.r.-procedure worden onderzocht, hebben zowel betrekking op de korte als de middellange termijn;
- en een convenant tussen de BRS en de luchtvaartpartijen over compenserende maatregelen en leefbaarheid. Ook dit convenant heeft zowel betrekking op de korte als de middellange termijn. Het Rijk is hierbij op verzoek van de regionale bestuurders betrokken. De CROS adviseert over de maatregelen.

4

Wanneer ontvangt de Kamer het toegezegde wetsvoorstel dat (CROS)-pilots mogelijk moet maken?

4

U heeft het wetsvoorstel dat experimenten met hinderbeperkende maatregelen mogelijk maakt in de tweede helft van september 2006 ontvangen. Tevens heeft u antwoord ontvangen op de gestelde vragen. In het wetgevingsoverleg van 24 oktober is het wetsvoorstel besproken.

5

Wat is stand van zaken met betrekking tot de MER op dit moment?

5

Op dit moment werken Schiphol en LVNL samen aan een voorstudie ten behoeve van de formele m.e.r.-procedure. Deze voorstudie krijgt zijn beslag in de startnotitie die in januari 2007 verschijnt. In de voorstudie worden alternatieven voor de m.e.r.-procedure gedefinieerd voor zowel korte als middellange termijn.

6

Klopt het dat actualiseren van grenswaarden nu als volwaardige optie naast salderen onderzocht wordt?

6

Ja, mede naar aanleiding van het Algemeen Overleg met uw Kamer op 28 juni van dit jaar is actualiseren een van de alternatieven die voor de korte termijn die worden onderzocht.

7

Hoe is de verdere planning van de MER en het aanpassen van de grenswaarden? Kan er in samenhang met het convenant worden besloten als het MER-traject vertraagd is?

7

Zie hiervoor het antwoord op vraag 2.

8

Welke overschrijdingskans van grenswaarden in handhavingspunten voorziet u voor het lopende jaar en voor 2007?

8

De overschrijdingskans is zeer moeilijk aan te geven. Voor dit gebruiksjaar is het zo dat de Inspectie verkeer en Waterstaat op 19 oktober jl. van Schiphol het bericht ontving dat als gevolg van het om veiligheidsredenen buiten gebruik stellen van de Aalsmeerbaan, de grenswaarden in twee handhavingspunten nabij de Buitenveldertbaan overschreden zijn. Na afloop van het gebruiksjaar zal de Inspectie bepalen of maatregelen moeten volgen. U wordt hierover geïnformeerd in de eerstvolgende handhavingsrapportage.

Op basis van de huidige inzichten is er een gerede kans dat aan het eind van het komend gebruiksjaar 2006-2007 mogelijk een te hoge geluidbelasting of overschrijding plaatsvindt van de grenswaarde in enkele handhavingspunten.

9

Komt besluitvorming na de verkiezingen op tijd om mogelijke capaciteitsknelpunten op de korte termijn te voorkomen? Heeft het kabinet een scenario voor de situatie waarin dit niet het geval is?

9

Zoals in het antwoord op vraag 8 aangegeven is er op basis van de huidige inzichten een gerede kans dat aan het eind van het gebruiksjaar 2006-2007 een overschrijding plaatsvindt van de grenswaarde in enkele handhavingspunten. Op dit moment is nog niet precies te voorspellen óf en wanneer een overschrijding zich voordoet. Wanneer in mei 2007 meer inzicht over de overschrijdingskans ontstaat, zal de aard van de overschrijding in samenhang worden gezien met de dan beschikbare onderzoeksresultaten van het integrale MER onderzoek naar beleidsalternatieven. Dan zal ook aan de Tweede Kamer worden voorgelegd of een tussentijdse aanpassing van de Luchthavenbesluiten gewenst is.

10

Wat is de stand van zaken omtrent het te sluiten convenant? Op welke wijze heeft het kabinet gevolg gegeven aan het gesprek met de Kamer op 28 juni?

10

In de afgelopen periode is bij de betrokken partijen geïnformeerd naar hun zienswijzen voor zowel de aanpak van het proces als voor kansrijke hinderbeperkende maatregelen. In mei 2007 leidt dit tot afspraken over de maatregelen op korte termijn, met een doorkijk naar de lange termijn. Begin 2008 zullen afspraken zijn gemaakt voor hinderbeperkende maatregelen voor de middellange termijn. Voor een beknopte beschrijving van de aanpak verwijs ik u naar de begeleidende brief.

11

Wat moet verstaan worden onder het "opnieuw vaststellen van de grenswaarden in de handhavingspunten", dat nu ineens onderzocht gaat worden? Dit betekent toch niets anders dan het helemaal op de schop nemen van het normenstelsel? Ziet de regering in dat het nu al, 3 jaar nadat het 5-banenstelsel is ingevoerd, oprekken van de milieunormen geen bijdrage levert aan het herstel van vertrouwen in Schiphol? Hoe kan de regering een privatisering van de luchthaven wensen, nu dit normenstelsel in het geheel niet stabiel blijkt te zijn, terwijl een belangrijke voorwaarde voor privatisering is dat de borging van publieke belangen uitgekristalliseerd moet zijn?

11

In navolging op het overleg met uw Kamer op 28 juni 2006 wordt ook het actualiseren van de grenswaarden in de m.e.r.-procedure onderzocht. Met actualiseren wordt bedoeld dat, binnen de eisen voor gelijkwaardige bescherming, van de grenswaarden in de handhavingspunten opnieuw worden vastgesteld met behulp van de actuele inzichten en/of scenario's. De milieuruimte wordt dus niet opgerekt.

De aanpassing van grenswaarden kan nodig zijn voor de benutting van de aan de luchtvaart te beschikking gestelde milieuruimte binnen de gelijkwaardigheidscriteria. Zoals ook in de begeleidende brief is toegelicht zijn de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten destijds gebaseerd op één specifiek scenario uit 2001 met het verwachte gebruik van de luchthaven in 2005/2010. In praktijk ontwikkelt de luchtvaart op Schiphol zich echter anders dan vooraf met scenario's en modellen is berekend. Het stelsel zoals dat nu is vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) houdt onvoldoende rekening met deze veranderende omstandigheden. Hierdoor komt een aantal grenswaarden onder druk.

In antwoorden op kamervragen in het kader van de voorgenomen privatisering van NVLS heeft het kabinet al eerder aangegeven dat er met betrekking tot de regels omtrent milieu, veiligheid, geluid en dergelijk geen sprake is van een statische situatie, maar van een dynamische, waarbij aanpassing niet alleen mogelijk, maar onder omstandigheden zelfs geboden is (bijvoorbeeld door de internationale harmonisatie van regels en normen). Dit hoeft geen beletsel te zijn voor vervreemding van een minderheidsbelang in NVLS. De onderneming, in welke handen de aandelen dan ook zijn, dient zich te houden aan de publieke regelgeving.

12

Klopt het volgens het kabinet dat er in het kader van een eventuele uitplaatsing vanuit Schiphol bij zowel de gemeente Lelystad als de provincie Flevoland bereidheid is medewerking te verlenen aan de uitbreiding van de luchthaven Lelystad mits dat gebeurt binnen de grenzen van de Planologische Kernbeslissing Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad, de lusten (werkgelegenheid van direct circa 2000 arbeidsplaatsen bij een passagiersaantal van minimaal 2 miljoen per jaar) worden geoptimaliseerd en de lasten worden geminimaliseerd door luchtroutes zoveel mogelijk buiten het stedelijke gebied en de belangrijkste natuurgebieden te houden?. Zo ja, kan het kabinet dan aangeven op welke wijze zij vorm wil geven aan een luchthaven



systeem in Nederland en de ontwikkeling van luchthaven Lelystad? Wat is in dit verband de relatie met het nu in behandeling zijnde wetsvoorstel regionale burger en militaire luchthavens?

12

Ja, dat heb ik van Lelystad en Provincie Flevoland vernomen. In dat kader heeft de exploitant van de luchthaven Lelystad bij het Rijk een verzoek ingediend om een nieuw aanwijzingsbesluit (vergunning) vast te stellen dat ontwikkeling van de luchthaven binnen de grenzen van de huidige PKB toestaat. Momenteel stelt de exploitant een milieueffectrapportage op dat de verwachte milieueffecten van de beoogde groei van de luchthaven, in beeld brengt. Na acceptatie van dit MER en na overleg met de regio zal het Rijk een nieuw aanwijzingsbesluit opstellen.

Vooralsnog zal het kabinet geen besluit nemen over de vraag of en zo ja hoe zij een luchthavensysteem in Nederland vorm zou willen geven. Deze vraag komt pas op als de luchthaven Schiphol een optie voor uitbreiding van Schiphol formuleert waarin de luchthaven Lelystad een rol speelt. Wel onderzoekt het kabinet momenteel de voor- en nadelen van een luchthavensysteem in de zin van artikel 8 van de Verordening nr. 2408/92 van de Raad van Europa van 29 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes. Overigens staat het luchthavens altijd vrij om – binnen (Europese) regels – samen te werken bij het verdelen van vluchten over luchthavens, zo ook Schiphol en Lelystad die beide tot de Schiphol-groep behoren.

Er is geen relatie tussen het wetsvoorstel Regionale Burger- en Militaire Luchthavens en het instellen van een luchthavensysteem. In beginsel is een luchthavensysteem ook mogelijk als het bevoegd gezag over één van de participerende luchthavens een andere is (bijv. de provincie) dan het Rijk. Wel zal dan een intensievere afstemming tussen de desbetreffende overheden moeten plaatsvinden. Mede op verzoek van de Tweede Kamer heb ik ten aanzien van luchthaven Lelystad in het kader van genoemd wetsvoorstel aangegeven dat het bevoegd gezag voorshands bij het Rijk zal blijven.

13

Is de veronderstelling dat zowel Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) als de indeling van het luchtruim een belangrijke rol zullen spelen bij de toekomstige ontwikkelingen rondom de luchtzijdige bereikbaarheid van de luchthaven Schiphol en eventuele innovaties om de hinder voor omwonenden te beperken in de ogen van de regering juist? Zo ja, is het kabinet bereid een visie naar de Kamer te sturen waarin zij ingaat op een mogelijke integratie van het (nationale) civiele en militair gecontroleerde luchtruim en de positie en rol(len) van LVNL als zelfstandig bestuursorgaan, kennis instelling en sector partij in zowel nationaal als internationaal perspectief, met bijzondere aandacht voor de kansen die (verdergaande) civiel-militaire samenwerking op het vlak van luchtverkeersleiding biedt?

13

Ja, het kabinet is bereid een dergelijke notitie aan uw Kamer toe te zenden. Daarvoor zal binnenkort een strategische studie worden gestart wordt. Daarbij worden adviseurs

met relevante internationale ervaring ingeschakeld. De resultaten worden in 2007 aan uw Kamer voorgelegd.

14

Wat is de stand van zaken t.a.v. de gelijkwaardigheidscriteria; wanneer kan de Kamer deze tegemoet zien?

14

Het bepalen van de nieuwe gelijkwaardigheidscriteria, ook wel referentiekader genoemd, is een gecompliceerde opgave. Dit kost meer tijd dan aanvankelijk gedacht. Het heeft nogal wat moeite gekost een goed, actueel en bruikbaar woningbestand te maken. Het woning- en populatiebestand voor de geactualiseerde eisen, moet - overeenkomstig het kabinetsstandpunt - zo recent mogelijk zijn. Verder gelden voor deze exercitie kwaliteitseisen, zoals: is het woning- en populatiebestand betrouwbaar, en kan er goed en nauwkeurig mee worden geteld? Het bestand wat aan de eisen voldoet is kortgeleden beschikbaar gekomen, te weten het woningbestand van RIVM peiljaar 2005. Het aantal woningen in dit bestand is - uiteraard – hoger dan in het 'oude' bestand uit 1990 dat tot dusverre is gebruikt.

De criteria zijn in ieder geval nodig voor de richtlijnen voor het MER voor het beter benutbaar maken van de milieuruimte. De criteria zullen dan of zoveel eerder als mogelijk aan uw Kamer worden gezonden.

## **B Beantwoording vragen over het MNP-rapport**

1

Welke follow up heeft het kabinet zelf gegeven aan MNP onderzoek?

2

Wat is de inhoudelijke reactie op dit onderzoek? Is het kabinet met MNP van mening dat: gelijktijdige winst voor het buitengebied, voor het binnengebied en groei mainport voorlopig niet samengaan? Welke conclusies gaat het kabinet hieruit trekken bij te ontwikkelen referentiekader?

3

Deelt het kabinet de conclusie van MNP dat het huidige stelsel een aantal grote verbeteringen voor met name het buitengebied belemmert?

Antwoord voor 1,2 en 3

Het MNP concludeert in het rapport 'Opties voor Schipholbeleid' dat als wordt geredeneerd vanuit het zoveel mogelijk terugdringen van hinder in binnen- en buitengebied, het vliegverkeer anders over de omgeving zou moeten worden verdeeld dan met de huidige regels en grenswaarden het geval is. In dat geval zullen - zelfs bij een forse groei van de luchtvaart - minder mensen ernstige hinder ondervinden door vliegtuiggeluid. Keerzijde is dat de hinder dicht bij de luchthaven toeneemt; het aantal woningen dat wordt blootgesteld aan een hoge geluidbelasting stijgt.

Op verzoek van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, voorafgaand aan het algemeen overleg van 28 juni 2006, in een brief van 23 juni haar eerste reactie gegeven op het MNP rapport 'Opties voor Schipholbeleid'. In die brief wordt gesteld dat het MNP rapport nuttige informatie bevat voor de verdere discussie over de ontwikkeling van de luchtvaart op Schiphol. Ook levert het rapport waardevolle aanknopingspunten voor het convenant voor het terugdringen van de hinder.

In de begeleidende brief staat hoe het MNP-rapport in de m.e.r.-procedure en bij de convenanten wordt meegenomen. Het rijk heeft de initiatiefnemers van de m.e.r.-procedure (Schiphol en LVNL) gevraagd dit rapport te betrekken bij het opstellen van het maatregelenpakket voor de middellange termijn voor zowel hinderbeperking als het beter benutten van de milieuruimte. Na afronding van het MER kan het kabinet inhoudelijk reageren op het MNP-onderzoek, conclusies trekken over een eventueel nieuw te ontwikkelen referentiekader en zich een mening vormen over de vraag of het huidige stelsel een aantal grote verbeteringen voor met name het buitengebied belemmert. Overigens zal ook het Rijk de MNP-benadering nader bestuderen om op mogelijke uitkomsten van het MER te kunnen reageren.

4

Kan worden ingegaan op de conclusie van het MNP dat de door het kabinet voorgestelde saldering met behoud van de huidige bescherming van het binnengebied niet de beoogde groeimogelijkheden biedt voor het vliegverkeer?

4

Sommige reacties op het kabinetsstandpunt stellen dat het kabinet de effecten van het salderen van grenswaarden voor geluidbelasting op de handhavingpunten op de groeimogelijkheden te positief heeft ingeschat. Of dat juist is, zal moeten blijken uit het op te stellen milieueffectrapport waarin onder andere salderen nader wordt onderzocht. In dat milieueffectrapport wordt als alternatief ook de mogelijkheid van het actualiseren van de grenswaarden onderzocht, één en ander binnen de wettelijke grenzen voor een gelijkwaardige of betere bescherming.

5

Hoe kijkt het kabinet aan tegen de suggestie van het MNP voor een milieustelsel met genormeerde aantallen woningen/gehinderden/slaapverstoorden binnen flexibele contouren, als een stap op weg naar een beter (alternatief) milieustelsel, dat ruimte biedt voor mainportontwikkeling en voor hinderbeperkende maatregelen?

5

Met de suggestie van het MNP kunnen grenswaarden voor geluidbelasting op handhavingpunten vervallen. Uit de evaluatie van het Schipholbeleid is gebleken dat veel betrokken partijen voorstander zijn van een vereenvoudiging van het milieustelsel. Het kabinet heeft de initiatiefnemers voor de m.e.r.-procedure gevraagd de suggestie van het MNP mee te nemen in hun onderzoek naar de mogelijkheden om de milieuruimte beter te kunnen benutten. Dat onderzoek moet ook antwoord geven op de vraag of vereenvoudiging van het stelsel mogelijk en wenselijk is.

6

Waarom richt de regering zich niet op stiller en slimmer vliegen en minder nachtvluchten, als het gaat om mogelijkheden om meer vliegverkeer mogelijk te maken? Is het waar dat saldering op specifieke locaties tot 25 procent meer geluidsbelasting kan leiden en dat dit feitelijk het oprekken van de afgesproken milieunorm betekent? Wat betekent het voor het vertrouwen in Schiphol als de normen 3 jaar na het inwerking treden van het vijfbanenstelsel alweer opgerekt zouden worden?

6

Salderen is slechts één van de mogelijke maatregelen die het kabinet wil onderzoeken om de milieuruimte beter te benutten. Het kabinet wil echter ook dat de luchtvaartmaatschappijen stiller materieel inzetten en dat - waar mogelijk en wenselijk vanuit de mainportfunctie - minder in de nacht wordt gevlogen. De huidige tarieven op Schiphol bevoordelen nu al stillere vliegtuigen boven lawaaiige en vliegen overdag boven vliegen in de nacht. Naar aanleiding van de evaluatie van het Schipholbeleid

heeft het kabinet de luchthaven gevraagd deze prijsprikkels te versterken. Naar verwachting kan een dergelijk tariefwijziging in november 2007 worden ingevoerd.

Daarnaast wordt gewerkt aan een verbijzondering van het slotbeleid. De luchtvaartsector wil bij het uitgeven van nieuwe slots voorrang geven aan stille vliegtuigen en mainport gerelateerd verkeer. Deze voorstellen worden nu uitgewerkt en binnenkort voorgelegd aan de Europese Commissie.

Saldering van grenswaarden wordt als één van de alternatieven in het MER onderzocht. Bij de saldering is een overschrijding in een handhavingspunt van maximaal 1 dB(A) is toegestaan, mits die gecompenseerd wordt met een onderschrijding in andere handhavingspunten, en alleen onder de voorwaarde dat aan de wettelijke eis van een gelijkwaardige of betere bescherming dan geboden werd door de eerste luchthavenbesluiten. Er vanuit gaande dat de vloot niet verandert, kan een plaatselijke toename van 1 dB(A) Lden overeenkomen met een plaatselijke toename van het aantal vliegtuigbewegingen met circa 25 procent.

Er is geen sprake van het oprekken van de milieugrenzen. De grenzen van de milieuruimte die Schiphol eerder is gegeven, worden immers niet aangepast. De hinder en veiligheidsrisico's mogen de criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming (uitgedrukt als aantal ernstig gehinderde omwonenden, aantal woningen binnen de 58dB(A) Lden contour, aantal omwonenden met ernstige slaapverstoring, aantal woningen binnen de 48 dB Lnight contour én het aantal woningen binnen de 10<sup>-6</sup> contour voor plaatsgebonden risico) niet overschrijden.

7

Het kabinet geeft in haar brief van 23 juni aan dat in het najaar in samenhang wordt besloten over eventueel salderen en over het convenant. Wanneer is deze beslissing te verwachten? Deelt het kabinet de mening dat het meer voor de hand ligt om dit aan een volgend kabinet over te laten?

7

In de brief van 23 juni 2006 is er vanuit gegaan dat dit najaar het kabinet zou besluiten over het convenant hinderbeperking en maatregelen om de groeiruumte beter te kunnen benutten, maar het duurt langer. Gezien de in de brief bij deze antwoorden geschetste ontwikkelingen (o.a. uitbreiding van het aantal te onderzoeken alternatieven, een integraal en open proces, niet alleen de korte termijn maar ook de middellange termijn) neemt de totale doorlooptijd van het proces toe. Het kabinet denkt daarmee recht te doen aan de mening en suggesties van veel partijen.

Zoals vermeld in de begeleidende brief zal het onderzoek in het kader van de m.e.r.-procedure (aanpak voor de korte en middellange termijn) begin 2008 worden afgerond. De resultaten van het onderzoek worden gebruikt bij het opstellen van het ontwerp wijzigingsvoorstel voor het Luchthavenverkeerbesluit en het concept convenant met maatregelen voor hinderbeperking. Voorjaar 2008 kan het kabinet over die stukken in samenhang besluiten.

8

Zal het convenant, met daarin naar alle waarschijnlijkheid maatregelen als routeverlegging en wijziging van startprocedures, aan het MNP worden aangeboden ter doorrekening van de geluidbelasting en de geluidshinder? Zo nee, waarom niet?

8

Voor het convenant stelt het Rijk een eigen toetsingskader op. Het MNP wordt daar mogelijk bij betrokken. Dit is in de begeleidende brief toegelicht. Maatregelen die in het MER worden onderzocht worden door de initiatiefnemer doorgerekend op basis van de richtlijnen. Overigens besteedt het MNP dit soort berekeningen uit aan gespecialiseerde bureaus, net zoals de ministeries. Wel zal het MNP worden gevraagd haar expertise in te zetten voor een toetsing van de conclusies die zullen worden getrokken over de effectiviteit van de voorgestelde maatregelen om de hinder te beperken en de groeiruimte beter te kunnen benutten.

## 4. Advies Tafel van Alders



## HANS ALDERS

---

Aan  
De minister van Verkeer en Waterstaat en  
de minister van VROM  
De heer C. Eurlings en mevrouw J. Cramer

Groningen, 13 juni 2007

Geachte ministers,

Graag breng ik u op de hoogte van de uitkomsten van het overleg over Schiphol en de regio dat de betrokken partijen op 11 juni jongstleden hebben gevoerd.

### *Het proces*

Het overleg over Schiphol en de regio is ingesteld door de toenmalige staatssecretaris van V&W mevrouw M. Schultz van Haegen en staatssecretaris van VROM, de heer P. van Geel en is in december 2006 gestart. De deelnemers aan het overleg zijn Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland, KLM, betrokken bestuurders van provincie en gemeenten verenigd in de BRS en vertegenwoordigers van Commissie Regionaal overleg luchthaven Schiphol die de belangen van de bewoners en platforms behartigen. De ministeries van V&W en VROM zijn in het overleg ambtelijk vertegenwoordigd.

De opdracht aan het overleg luidt kort samengevat: het uitbrengen van een advies over de mogelijkheden de milieuruimte van de luchthaven beter te benutten en deze voorstellen te onderbouwen met een milieueffectenonderzoek. Dit in combinatie met het maken van afspraken over hinderbeperkende maatregelen en voorstellen te doen ter verbetering van de leefbaarheid in de omgeving van Schiphol. Deze maatregelen en voorstellen moesten zo mogelijk worden vastgelegd in een of meer convenanten waarvan het karakter niet vrijblijvend, maar hard en handhaafbaar moet zijn. Sinds december 2006 zijn de partijen zes keer onder mijn leiding bijeen geweest. Daarnaast is een gezamenlijke werkorganisatie in het leven geroepen ter voorbereiding en uitvoering van de door het overleg opgedragen onderzoeken.

De partijen hebben zich gebogen over de vraag hoe een balans gevonden kan worden tussen enerzijds de ontwikkeling van Schiphol en anderzijds de duurzame bescherming en ontwikkeling van de omgeving. Alle betrokkenen hebben hun inzichten en opvattingen ingebracht. De initiatiefnemers hebben het noodzakelijke milieueffectenonderzoek



gedaan naar alternatieven voor de periode tot 2010, de korte termijn. Daarnaast is door het KDC<sup>1</sup> onderzoek verricht naar een alternatief dat is ingebracht door de bewonersdelegatie. Tevens hebben alle partijen inbreng geleverd in de convenanten voor hinderbeperkende maatregelen en voor het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving.

#### *De probleemstelling*

- Partijen hebben vastgesteld dat bij de huidige regelgeving en bij de huidige ontwikkeling van het vliegverkeer, niet in de eerste plaats qua aantallen vliegtuigbewegingen als wel naar de aard en samenstelling van het verkeer, er op de korte termijn problemen optreden die de ontwikkeling van de luchthaven ernstig belemmeren.
- Dat leidde in 2006 en voorzienbaar ook in 2007 tot overschrijdingen van een aantal van de thans geldende grenswaarden in de handhavingpunten.
- Deze situatie heeft ertoe geleid dat partijen een splitsing hebben aangebracht in hun onderzoek. Eerst is gezocht naar een oplossing voor de korte termijn, de periode 2007-2010 om daarna over te gaan naar het zoeken van een oplossing voor de middellange termijn, de periode tot 2018/2020.
- Partijen zijn met elkaar nagegaan in hoeverre een oplossing voor de korte termijn geboden kan worden, zodanig dat er voldoende tijd ontstaat om tot overeenstemming te komen over een duurzame ontwikkeling voor de middellange termijn.
- Voor de oplossing van de korte termijn is als uitgangspunt gehanteerd dat deze geen beperking vormt voor de mogelijke oplossingen voor de middellange termijn en niet zou leiden tot onomkeerbare situaties.

De onderzoeken en besprekingen voorafgaand aan het overleg van 11 juni jongstleden hebben geleid tot een viertal hoofddocumenten: de resultaten van de MER, de resultaten van het bewonersalternatief en de afspraken in de convenanten over hinderbeperkende maatregelen en leefbaarheid. Deze documenten zijn als bijlage gevoegd bij dit advies.

#### *Onderzochte en besproken onderwerpen*

##### 1. Uitkomsten van het milieueffectenonderzoek voor de korte termijn.

De milieueffecten van het verwachte gebruik van de luchthaven tot 2010 zijn in beeld gebracht op basis van drie verkeersvolumes (480.000, 500.000, 520.000). Er zijn vier verschillende beleidsopties onderzocht:

- 1) actualiseren van de grenswaarden in handhavingpunten;
- 2) salderen tussen grenswaarden in handhavingpunten;
- 3) voorstel BRS<sup>2</sup>: salderen onder voorwaarde dat niet in twee achtereenvolgende jaren in dezelfde handhavingpunten een overschrijding plaatsvindt;
- 4) een combinatie van actualiseren en salderen;

---

<sup>1</sup> Het kennis en ontwikkelingscentrum van de luchtvaartpartijen.

<sup>2</sup> Bestuurlijke Regie Schiphol, waarin provincie Noord-Holland en gemeenten samen werken

2. Effectberekeningen van het alternatief dat door de bewonersdelegatie is voorgesteld, in de vorm van een experiment. Het gaat hierbij om afwisselend preferent baangebruik in noordelijke en zuidelijke richting, afgewisseld met perioden met preferent oost/west baangebruik, waardoor de voorspelbaarheid toeneemt en daardoor mogelijk minder hinder wordt ervaren. De effectberekeningen moesten tevens inzicht geven of de tot medio 2010 verwachte ontwikkeling van de luchtvaart op Schiphol kan plaatsvinden.
3. **Convenant hinderbeperking**  
In dit convenant zijn afspraken vastgelegd ter beperking van de geluidhinder die van het vliegverkeer wordt ondervonden door omwonenden. Partijen in het convenant zijn: V&W, VROM, de gemeenten Haarlemmermeer, Amsterdam, Amstelveen en Noord Holland, LVNL, Schiphol en KLM.
4. **Convenant leefomgeving**  
In dit convenant zijn afspraken vastgelegd over activiteiten voor verbetering van de kwaliteit van de woon, werk- en leefomgeving in de Schipholregio voor de korte termijn (tot 2010) tussen Schiphol, KLM, LVNL, de gemeenten Haarlemmermeer, Amsterdam, Noord Holland, Amstelveen en het rijk.

#### *Belangrijkste conclusies van de onderzoeken en convenantbesprekingen*

Alle onderzochte en gepresenteerde beleidsopties blijven binnen de eisen van de gelijkwaardige bescherming van de omgeving. In alle gevallen zal meer hinder dan nu optreden, als gevolg van de toename van het aantal vluchten waarmee in de alternatieven is gerekend. Dit leidt tot een bijstelling van een aantal grenswaarden op plekken dichtbij de bebouwde omgeving.

Om binnen de milieuruimte meer te kunnen vliegen is bij de beleidsoptie Actualiseren een verhoging van grenswaarden in 18 handhavingspunten noodzakelijk, 13 punten kunnen neerwaarts worden bijgesteld, bij een volume van 500.000. Bij een volume van 480.000 gaan er 13 omhoog, 15 omlaag en blijven er 7 nagenoeg gelijk<sup>3</sup>. De milieueffecten - uitgedrukt in de grenswaarden in handhavingspunten - als gevolg van de jaarcolumes 480.000, 500.000 en 520.000 verschillen onderling weinig van elkaar. De verschillen worden vooral door andere factoren bepaald, onder meer weersomstandigheden en baangebruik.

De opties Salderen en het voorstel van de BRS Salderen voor maximaal 1 jaar achtereen in een bepaald handhavingspunt, voldoen niet aan de doelstellingen voor de korte termijn. Ze bieden geen ruimte voor de ontwikkeling van het vliegverkeer op Schiphol tot 2010.

De optie Actualiseren in combinatie met Salderen biedt de meest robuuste oplossing voor groei naar circa 520.000 vliegtuigbewegingen binnen de gelijkwaardigheidsgrenzen. Een dergelijke ontwikkeling van het vliegverkeer verhoudt zich niet met het

---

<sup>3</sup> onder nagenoeg gelijk verstaan we een wijziging tot en met plus of min 0.25 dB.

bewonersalternatief voor de middellange termijn, dat uitgaat van een maximum van 500.000 bewegingen op Schiphol en zou daarmee in strijd met de uitgangspunten leiden tot een ongewenste onomkeerbare situatie. De optie Actualiseren met salderen valt daarmee af voor de korte termijn.

Bij het bewonersalternatief is sprake van een vergelijkbare situatie als actualiseren, maar dan met een ander preferent baangebruik: er wordt dan meer Oost-West gevlogen. Het voorstel vraagt om een duidelijk grotere aanpassing van enkele grenswaarden dan in de optie Actualiseren. Dit voorstel is daarom voor partijen niet aantrekkelijk.

De optie Actualiseren biedt de mogelijkheid voor groei naar circa 500.000 vliegtuigbewegingen met een acceptabele overschrijdingskans. Deze optie is ook mogelijk voor een groei naar 480.000 bewegingen en leidt ook dan tot een te accepteren overschrijdingskans. Deze optie is acceptabel voor alle partijen.

*De belangrijkste afspraken in het convenant over hinderbeperking zijn:*

- Partijen werken aan het aanpassen van verschillende vliegroutes en vliegprocedures die zullen leiden tot minder gehinderden;
- De luchtverkeersleiding zal samen met bestuurders en omwonenden van Aalsmeer, Uithoorn en Amstelveen gericht zoeken naar vliegtechnische verbeteringen binnen de wettelijke kaders;
- Schiphol gaat voortvarend door met maatregelen tegen grondgeluid in Hoofddorp, samen met de gemeente Haarlemmermeer en CROS. Onderzoek naar grondgeluid start in Amstelveen.
- Schiphol ontmoedigt lawaaiige vliegtuigtypes in de nacht door forse tariefsverhoging en verhoogt ook voor de dagperiode tarieven van lawaaiige toestellen. Deze selectiviteitsmaatregelen leveren circa 3.000 minder ernstig gehinderden en circa 1.800 minder slaapverstoorden op.

*Belangrijkste punten convenant leefomgeving*

Voor de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving is voor de komende periode afgesproken:

- Onderzoek te starten in Zwanenburg / Halfweg en Amstelveen, Uithoorn en Aalsmeer naar gebiedspecifieke projecten gericht op een verbeterde woon-, werk- en leefomgeving;
- Schrijnende gevallen aan te pakken. Het gaat daarbij om omwonenden en bedrijven waarvoor de compensatieregelgeving niet toereikend wordt geacht. Inmiddels is daarvoor door de provincie Noord-Holland en door Schiphol beide 10 miljoen euro vrijgemaakt.

*Conclusie en advies*

Gehoord alle overwegingen en beraadslagingen van partijen en de inzichten van de beschikbare resultaten concludeer ik tot het volgende advies:

1. Gegeven de verklaring van Schiphol dat zij, gehoord de belangen van de omgeving, tot 2010 maximaal 480.000 vliegbewegingen toestaat, zullen op basis daarvan de

grenswaarden in de handhavingpunten van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) worden geactualiseerd. Het thans geldende preferentieel baangebruik van 2+1, met in de in- en outbound piek een 2+2 gebruik blijft in deze fase van kracht;

2. Daarbij wordt er vanuit gegaan dat voor 31 maart 2008 partijen advies (inclusief convenanten over hinderbeperking en leefbaarheid voor de middellange termijn) zullen uitbrengen over de verdere ontwikkeling van Schiphol op de middellange termijn waardoor uiterlijk voor aanvang van het gebruiksjaar 2010, of zoveel eerder als mogelijk is, een nieuw besluit van kracht wordt.  
Bij aanpassingen van het LVB voor de korte en middellange termijn wordt de milieuruimte getoetst aan de geactualiseerde gelijkwaardigheidcriteria die eenzelfde bescherming bieden als het eerste (herstelde) LVB conform de Wet luchtvaart;
3. Partijen hebben overwogen of de aanpassing onder 1 aan een horizonbepaling zou moeten worden gebonden (1 november 2009) teneinde voldoende druk te houden op het proces. Overwogen is dat het proces tot nu toe het vertrouwen schenkt dat een ieder zich inzet voor tijdige beschikbaarheid van alle gegevens (o.a. netwerkanalyse, MKBA, inclusief zicht op de lokale economische effecten (op micro niveau), MER middellange termijn en de resultaten van de onderzoeken naar een nationaal luchthavensysteem) zodat partijen in staat zijn om op 31 maart 2008 een advies uit te brengen. De partijen hebben de voorzitter uitdrukkelijk gevraagd om daarop toe te zien.  
Partijen realiseren zich dat bij het uitblijven van een advies, het conform punt 1 gewijzigde LVB van toepassing zal blijven en dat verdere besluitvorming dan uitsluitend een zaak zal zijn van het kabinet en de Tweede Kamer.

Aan het slot van de beraadslagingen heb ik mijn conclusies gedeeld met de partijen en ieder der partijen heeft kenbaar gemaakt geen overwegende bezwaren tegen mijn conclusies te hebben. De vertegenwoordigers aan de gesprekstafel die betrokken zijn bij de beide convenanten hebben laten weten het voornemen te hebben om tot tekening over te gaan. De vertegenwoordigers van de gemeenten Amstelveen en Haarlemmermeer zullen dit voornemen met een positief advies hunnerzijds voorleggen aan de respectievelijke colleges van burgemeester en wethouders. Op grond daarvan meen ik u dit advies te kunnen uitbrengen dat kan rekenen op voldoende draagvlak bij de betrokken partijen.

Hoogachtend,

Hans Alders.



---

## Colofon

Juli 2007

Richtlijnen voor de milieueffectrapportage is een uitgave van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart, project Mainport Schiphol

Vormgeving: Mijs vormgeving en cartografie

Bestelnummer: ISBN-10: 90 369 16747  
ISBN-13: 97 890 369 16745

Informatie: Ministerie van Verkeer en Waterstaat,  
Afdeling publieksvoorlichting

Telefoon: 070 351 7086