

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

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport voor de korte
termijn**

22 november 2007 / rapportnummer 1794-518

1. SAMENVATTING VAN HET ADVIES

De initiatiefnemers Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) willen voor de korte termijn (2010) een aanpassing van het milieustelsel om een ander gebruik van luchthaven Schiphol te kunnen realiseren. Hiervoor dient het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB) te worden aangepast en daarvoor dient de milieueffectrapportage (m.e.r.)-procedure te worden doorlopen. Ten behoeve van de besluitvorming, waarbij de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bevoegd gezag zijn, is er een milieueffectrapport (MER) voor de korte termijn (KT) opgesteld.

Het MER KT stelt dat de groei van het luchtverkeer door de milieugrenzen wordt beperkt en wel in grotere mate dan verwacht. Luchthaven Schiphol zou daardoor veel minder vliegtuigbewegingen kunnen accommoderen dan verwacht. Grenswaarden zouden daarom mogelijk al voor de korte termijn bijgesteld dienen te worden.

Het MER KT is gericht op een zeer beperkte periode (2008 en 2009). Voor de middellange termijn (MLT) is inmiddels een separate m.e.r.-procedure opgestart.

De Commissie heeft het MER KT getoetst aan de wettelijke vereisten, aan de vastgestelde richtlijnen¹ en aan de gelijkwaardige bescherming. Dit advies van de Commissie bevat het oordeel over het MER KT² en geeft tevens aanbevelingen gericht op het MER MLT. In die zin dient dit advies ook gelezen te worden als een aanvullend richtlijnenadvies voor het MER MLT.

Op twee punten constateert de Commissie tekortkomingen in het MER (zie § 2.1):

- het planalternatief en het nulalternatief zijn met verschillende methoden en uitgangspunten berekend, waardoor geen eenduidige vergelijking van de alternatieven mogelijk is;
- het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) kan waarschijnlijk ambitieuzer ingevuld worden, met mogelijkheden/elementen³ die voor de korte termijn voldoende realiteitsgehalte hebben om door te kunnen voeren en waarmee (relatief beperkte) milieuwinst haalbaar is.

Voor het voorliggend besluit zijn deze punten van beperkt belang; voor de besluitvorming op de MLT – waarin een breder pallet van alternatieve mogelijkheden voor het gebruik van de luchthaven Schiphol aan de orde is – zijn deze punten wel van groot belang. Het bevoegd gezag heeft aangegeven de geconstateerde tekortkomingen te verwerken in de richtlijnen voor het MER MLT.⁴

¹ De richtlijnen zijn op 29 juni 2007 vastgesteld.

² Voor nadere projectgegevens wordt verwezen naar bijlage 1.

³ Het betreft in ieder geval breder dan nu ingezette prioriteitsregels en tariefdifferentiatie op het punt van lawaaïge/minder lawaaïge vliegtuigen, van gevoelige/minder gevoelige etmaalperiode en van het wel/niet aantrekken van de diverse soorten transferpassagiers.

⁴ Zie bijlage 3, brief van het ministerie van Verkeer en Waterstaat van 21 november 2007 (kenmerk VenW/DGTL-2007/10343).

De Commissie plaatst ook bij een aantal andere punten kanttekeningen⁵. Deze punten zijn in dit advies vertaald in aanbevelingen voor het MER MLT, en kunnen daarmee (eveneens) worden betrokken in de nog vast te stellen richtlijnen voor dat MER (zie § 2.2 e.v.).

De Commissie is van oordeel dat het MER KT - gegeven de verwachte beperkte geldigheidsduur van het LVB (2008-2010) - de vereiste informatie bevat. Er dienen lessen getrokken te worden uit de geconstateerde tekortkomingen in en kanttekeningen bij het MER KT. Daardoor kan de kwaliteit van de informatie in het MER MLT sterk verbeterd worden t.o.v. het MER KT; dat is noodzakelijk voor een goede afweging ten aanzien van een breder palet van alternatieve opties voor het gebruik van de luchthaven Schiphol voor de middellange termijn.

In dit advies doet de Commissie een aantal aanbevelingen met betrekking tot het kader waarbinnen het MER KT is opgesteld. Hiervoor is het bevoegd gezag verantwoordelijk (en dus niet de initiatiefnemers). De kanttekeningen en aanbevelingen bij het kader voor het MER KT gaan over aannames in de richtlijnen en de gelijkwaardige bescherming (zie hoofdstuk 3).

⁵ De Commissie heeft ook daarover aanvullende vragen gesteld. Deze zijn door het ministerie van Verkeer en Waterstaat, en deels door Schiphol Group en LVNL beantwoord. De Commissie adviseert de vragen en antwoorden ten behoeve van de verdere besluitvorming openbaar te maken.

2. OORDEEL OVER HET MER KT

2.1 Algemeen

Op twee punten constateert de Commissie tekortkomingen in het MER:

- het planalternatief en het nulalternatief zijn met verschillende methoden en uitgangspunten berekend, waardoor geen eenduidige vergelijking van de alternatieven mogelijk is;⁶
- het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) kan waarschijnlijk ambitieuzer ingevuld worden. In § 4.1 en 4.2 van het MER is gemotiveerd welke hinderbeperkende maatregelen met zekerheid op korte termijn kunnen worden uitgevoerd en daarmee onderdeel vormen van het planalternatief én het mma: uit 14 hinderbeperkende maatregelen worden er 3 als reëel voor de korte termijn geschetst.^{7,8} Deze zijn echter beperkt ingevuld en daarmee zijn er mogelijk elementen⁹ gemist die voor de korte termijn voldoende realiteitsgehalte hebben om door te kunnen voeren en waarmee (relatief beperkte) milieuwinst haalbaar is.

Voor het voorliggend besluit zijn deze punten van beperkt belang; voor de besluitvorming op de MLT – waarin een breder pallet van alternatieve mogelijkheden voor het gebruik van de luchthaven Schiphol aan de orde is – zijn deze punten wel van groot belang. Het bevoegd gezag heeft aangegeven de geconstateerde tekortkomingen te verwerken in de richtlijnen voor het MER MLT.¹⁰

De Commissie plaatst ook bij een aantal andere punten kanttekeningen¹¹. Deze punten zijn in dit advies vertaald in aanbevelingen voor het MER MLT, en kunnen daarmee (eveneens) worden betrokken in de nog vast te stellen richtlijnen voor dat MER (zie § 2.2 e.v.).

De Commissie is van oordeel dat het MER KT - gegeven de verwachte beperkte geldigheidsduur van het LVB (2008-2010) - de vereiste informatie bevat. Er dienen lessen getrokken te worden uit de geconstateerde tekortkomingen in en kanttekeningen bij het MER KT. Daardoor kan de kwaliteit van de informatie in het MER MLT sterk verbeterd worden t.o.v. het MER KT; dat is nood-

⁶ Het nulalternatief is gebaseerd op de huidige situatie; het planalternatief op de situatie over twee jaar. Om de effecten van de wijziging van de grenswaarden inzichtelijk te maken in relatie tot het huidige gebruik van de milieuruimte, zou het beter zijn geweest in eerste instantie de huidige situatie zónder wijzigingen te zetten tegenover de huidige situatie mét wijzigingen. De bewering dat de wijzigingen mogelijk zijn binnen de huidige milieuruimte was dan veel beter te staven geweest (zie inspraakreacties nrs. 120, 121, 167; bijlage 2).

⁷ Aangepaste vleugelklepstanden, het ontmoedigen van lawaaiige vliegtuigen in de nacht (middels tariefdifferentiatie) en prioriteitsregels voor stiller verkeer in de nacht (via de toewijzing van nieuwe slots).

⁸ Daarnaast wordt ingezet op hinderbeperkende maatregelen volgens het “Convenant hinderbeperkende maatregelen”. Deze maatregelen zijn wel beschreven in het MER KT, maar de effecten daarvan blijven buiten beschouwing in voorliggend MER, in ieder geval voor de maatregelen die betrekking hebben op uitvliegroutes, naderingsroutes en luchtverkeerswegen (deze worden eerste via het experimenteerartikel in de Wet luchtvaart onderzocht, voordat zij in wetgeving worden vastgelegd).

⁹ Het betreft in ieder geval breder dan nu ingezette prioriteitsregels en tariefdifferentiatie op het punt van lawaaiige/minder lawaaiige vliegtuigen, van gevoelige/minder gevoelige etmaalperiode en van het wel/niet aantrekken van de diverse soorten transferpassagiers.

¹⁰ Brief van het ministerie van Verkeer en Waterstaat van 21 november 2007 (kenmerk VenW/DGTL-2007/10343).

¹¹ De Commissie heeft ook daarover aanvullende vragen gesteld. Deze zijn door het ministerie van Verkeer en Waterstaat, en deels door Schiphol Group en LVNL beantwoord. De Commissie adviseert de vragen en antwoorden ten behoeve van de verdere besluitvorming openbaar te maken.

zakelijk voor een goede afweging ten aanzien van een breder palet van alternatieve opties voor het gebruik van de luchthaven Schiphol voor de middel-lange termijn.

2.2 Geluid

Bestudering van het MER en de bijlagen leidde voor geluid tot een groot aantal vragen, onder andere over de gelijkwaardige bescherming, de meteotoeslag, de rekenmethode, het baangebruik, de onzekerheidsanalyse en de actualisering van de grenswaarden. De tekst van het MER was voor deze aspecten te summier, te onduidelijk of op onderdelen niet juist. De beantwoording van die vragen door bevoegd gezag en initiatiefnemers heeft het begrip van de Commissie voor de gevolgte procedure verbeterd maar er resteren een aantal kritiekpunten:

- De Commissie heeft herhaaldelijk inzake Schiphol aangedrongen op een analyse van de onzekerheden die het gevolg zijn van de aannamen die impliciet en expliciet worden gedaan bij de keuze van een scenario. In dit MER wordt een analyse gegeven van de onzekerheden die het gevolg zijn van drie parameters, namelijk de omsteltijd voor het baangebruik, de toegelaten dwarswind en het weer. Daarbij blijven tenminste tien andere parameters buiten beschouwing, waarvan een aantal, zoals de vlootsamenstelling en de dienstregeling nu juist aanleiding zijn voor het huidige verzoek van de initiatiefnemers om de grenswaarden bij te stellen.
 - Het kabinet stelt dat het buitengebied nu beter/meer beschermd gaat worden.¹² De Commissie kan de uitwerking daarvan niet terugvinden in het MER KT: het aantal gehinderden buiten 58 L_{den} was altijd al een toetsingspunt, maar er worden nog geen grenswaarden of handhavingpunten in het buitengebied benoemd.
 - De verkeersaantrekkende werking van Schiphol is voor geluid niet meegenomen (en wel voor lucht). De verkeersaantrekkende werking heeft echter wel effecten op de hinder ten gevolge van weg- en railverkeer in de omgeving. De aanvullende argumentatie die de Commissie kreeg om dit aspect niet mee te nemen in het MER KT¹³ was helder, maar had naar de mening van de Commissie in het MER moeten staan.
- De Commissie concludeert dat bovenstaande aandachtspunten ten aanzien van geluid in het MER MLT verbetering behoeven.
- Verder adviseert de Commissie voor het MER MLT om:
- Mogelijkheden op te nemen om railverkeer een meer gelijkwaardige plaats te geven in de reizigersinformatie en daarmee de modal split te verbeteren;
 - Naast de extra geluidshinder door weg- en railverkeer t.g.v. de verkeersaantrekkende werking van Schiphol ook het geluid van taxiënde vliegtuigen en het stationaire geluid op het platform mee te nemen.

¹² Zie ondermeer het coalitieakkoord en de brief van de minister van VenW aan de Tweede Kamer van 25 mei 2007 (VenW/DGTL-2007/8249).

¹³ De landzijdige verkeersaantrekkende werking is relatief beperkt (ongeveer 10%); dit komt overeen met een toename van de geluidsbelasting van 0,5 dB(A) (terwijl een verandering pas vanaf 1 d(A) waarneembaar is). Verder zijn er nauwelijks geluidgevoelige bestemmingen in het geding.

2.3 Luchtkwaliteit

De laatste jaren is voor verschillende studies met steeds andere modellen aan de luchtkwaliteit rond Schiphol gerekend. De beschrijving van het voor het huidige MER gehanteerde rekenmodel is bijzonder summier. In het MER wordt gesteld dat de luchtkwaliteitberekeningen volgens het "Meet- en Rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit" zijn uitgevoerd. Dit voorschrift zegt echter niets over het modelleren van de luchtkwaliteit ten gevolge van vliegtuigen. In het MER is niet aangegeven hoe de emissies van verschillende soorten bronnen als wegverkeer en vliegtuigemissies uiteindelijk zijn gecombineerd tot totale concentratieniveaus.

Voor verschillende in het MER gehanteerde gegevens, bijvoorbeeld voor het wegverkeer en voor de emissies van de APU's en GPU's, van belang voor het salderen ontbreekt de onderbouwing. Evenzo is de aangenomen opbouw van de emissies van stikstofdioxiden, van groot belang voor de concentratieniveaus, geschat op een wijze die niet in het MER is vermeld.

Als gevolg van bovenstaande is het niet mogelijk om op grond van de in het MER verstrekte informatie vast te stellen of en in hoeverre het MER een goed beeld geeft van de feitelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit. Teneinde meer inzicht te krijgen is een groot aantal vragen aan Schiphol Group en het ministerie van Verkeer en Waterstaat voorgelegd.

Op basis van de antwoorden kan worden geconcludeerd dat er op hoofdlijnen sprake is van een plausibel beeld van de luchtkwaliteit rond Schiphol. Op verschillende punten die de Commissie van belang acht zijn de berekeningen blijkens de antwoorden gebaseerd op aannames en randcondities die ofwel hun basis vinden in verifieerbare bronnen ofwel conservatief van aard zijn, zodanig dat de resultaten van de berekeningen naar verwachting geen te rooskleurig beeld van de situatie geven.

Op een aantal punten van de gevolgde modellering van de luchtkwaliteit is de Commissie van mening dat een meer uitgebreide methodologische onderbouwing mogelijk en wenselijk is. Het gaat hierbij met name om de effecten van de beweging van de vliegtuigen en de emissiekenmerken van hun motoren op de verspreiding van de emissies. Een ander punt betreft de wijze waarop de emissies van verschillende soorten bronnen als wegverkeer en vliegtuigemissies uiteindelijk worden gecombineerd tot totale concentratieniveaus. Tot op heden heeft er – anders dan in het buitenland – geen gedegen vergelijking plaatsgevonden tussen de met de verschillende modellen bepaalde concentratieniveaus en veldmetingen. Het verdient naar het oordeel van de Commissie sterk aanbeveling om de in Nederland gebruikte rekenmodellen te vergelijken met de ontwikkelingen in omliggende landen en de modelresultaten te toetsen aan beschikbare datasets. Eveneens is het wenselijk om metingen te gaan verrichten aan de luchtkwaliteit rondom Schiphol teneinde in een later stadium de rekenmodellen aan de situatie ter plaatse te valideren.

- De Commissie adviseert in het MER MLT rekening te houden met de hiervoor genoemde aandachtspunten t.a.v. luchtkwaliteit.

2.4 Aantallen vliegbewegingen en baangebruik

Op de getallen betreffende het "handelsverkeer" wordt een standaardopslag gezet van 2,5% voor zogenaamd "general aviation". In 2006 was er echter sprake van 3% "general aviation" bovenop het handelsverkeer. Het werken met een opslag is onnauwkeurig. De Commissie vraagt zich af waarom een

onderscheid wordt gemaakt tussen deze twee soorten verkeer. Voor geluid, luchtverontreiniging en veiligheid is het verschil immers niet relevant.

- De Commissie adviseert omwille van duidelijkheid, nauwkeurigheid en openheid om voor de getallen van actuele en geprognosticeerde aantal vliegbewegingen in het MER MLT het totaal aantal vliegbewegingen, dus inclusief “general aviation”, te gebruiken.

2.5 Uitvliegroutes van de Zwanenburgbaan in noordelijke richting

Het heeft de Commissie verbaasd dat het niet toepassen van de huidige werkwijze bij lagere horizontale en verticale zichtwaarden geen onderwerp is geweest van onafhankelijk veiligheidsonderzoek, te meer omdat dit een belangrijke aanleiding is voor het meer dan verwacht gebruiken van de Buitenveldertbaan.

In het MER KT wordt melding gemaakt van een initiële zichtlimiet van 5.000 meter voor de nieuwe startprocedures van de Zwanenburgbaan naar het noorden in combinatie met noordelijke starts van de Polderbaan. In de beantwoording van vragen van de Commissie, wordt echter gesteld dat er sprake zal zijn van een eerste stap van een zichtlimiet van 8.000 meter en een minimale wolkenbasis van 2.000 voet. De Commissie heeft uit de ontvangen antwoorden begrepen dat er geen garanties zijn dat deze procedures uiteindelijk ook bij een zichtwaarde van 350 meter zullen kunnen worden toegepast.

De Commissie vindt het gebruik van een uiteindelijke zichtlimiet van 350 meter als uitgangspunt van het MER KT dan ook getuigen van veel optimisme en acht het zeer wel mogelijk dat deze limiet niet haalbaar zal blijken te zijn en/of niet door luchtverkeersleiders zal worden geaccepteerd.

- De Commissie adviseert in het MER MLT aan te geven wat de gevolgen zijn indien de vernieuwde procedure t.a.v. zichtlimieten niet haalbaar is.

2.6 Externe veiligheid

Ten aanzien van de wijze waarop externe veiligheid in het MER KT is opgenomen, merkt de Commissie het volgende op:

- de routemodellering is niet consistent (op dezelfde wijze) toegepast in het planalternatief en het nulalternatief; een eenduidige vergelijking van deze alternatieven is daarmee niet mogelijk;
- externe veiligheid is beperkt uitgewerkt (naar de letter van de richtlijnen); het groepsrisico ontbreekt¹⁴, evenals de 10^{-7} en 10^{-8} contouren;
- in het MER KT (blz. 80) wordt gesuggereerd dat de veiligheid van de luchtvaart verbeterd is. Tevens wordt aangegeven dat dit nog niet is meegenomen in berekeningen. Dit kan verwarring wekken. Daar waar objectief en wetenschappelijk vastgesteld is dat de inzichten en feiten over veiligheid zijn gewijzigd, kunnen die gemotiveerd in berekeningen worden toegepast. Als dit niet het geval is, is een suggestie over verbeterde veiligheid niet op zijn plaats;
- de consequenties van het meenemen van de meteomarge in de EV contouren (wat niet gedaan is in het MER 2003) zijn niet helder, zowel in technische zin als bestuurlijk (wat betekent dit voor de 10^{-6} in ruimtelijke plannen en wat betekent dit voor de sloopzone?).

¹⁴ Uit inspraakreacties wordt duidelijk dat er bij lokale overheden de behoefte bestaat om (de consequenties van) het groepsrisico in beeld te hebben (zie ondermeer nrs. 97, 121 en 167; bijlage 2).

- De Commissie adviseert bovenstaande kanttekeningen/tekortkomingen ten aanzien van de behandeling van externe veiligheid in het MER MLT te verhelpen.

2.7

Leemten in de kennis

In § 7.2 van het MER KT wordt gesteld dat de ondervonden geluidhinder ondermeer wordt bepaald door de voorspelbaarheid van het baangebruik. Deze veronderstelling wordt in het MER niet onderbouwd. Bovendien richt dit MER zich op geluidgrenswaarden. Daarom is hier geen sprake van een leemte in kennis voor dit MER.

Over een leemte in kennis die er werkelijk toe doet, namelijk de kwaliteit van de "Appendices" (zie § 3.1), wordt gezwegen. De Commissie vindt dit een omis-sie.

Tevens past het als leemte in kennis te noemen dat er geen informatie beschikbaar is over de gemeten geluidbelasting op de geluidmeetpunten in de omgeving.

3. KADERS VOOR HET MER KT

De Commissie toetst een MER aan de relevante kaders. In het onderhavige geval plaatst de Commissie kanttekeningen bij enkele kaders voor het MER KT. In de volgende paragrafen wordt dat toegelicht voor de vastgestelde richtlijnen (§ 3.1) en de gelijkwaardige bescherming (§ 3.2), met daaraan gekoppeld aanbevelingen.

3.1 Richtlijnen

De richtlijnen voor het MER KT zijn op 29 juni 2007 vastgesteld. Hierin is aangegeven hoe omgegaan is met het advies voor richtlijnen dat de Commissie m.e.r. op 25 juni 2007 heeft uitgebracht. Van de 7 hoofdpunten uit dat advies zijn er 5 grotendeels niet overgenomen in de vastgestelde richtlijnen. Het al dan niet verwerken van adviezen in de richtlijnen is vanzelfsprekend de verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag. De Commissie zou op dit punt niet zijn ingegaan indien er alleen beleidsmatige keuzes ten grondslag liggen aan het niet overnemen van punten uit het advies. Er zijn echter in de ogen van de Commissie niet kloppende inhoudelijke argumenten gebruikt.

Het gaat daarbij om hoofdpunt 2 (advies om gebruik te maken van gecontroleerde emissiegegevens). De Commissie heeft niet - in tegenstelling tot wat in de richtlijnen wordt gesuggereerd - geadviseerd om een andere rekenmethode toe te passen. De Commissie heeft geadviseerd om in de huidige rekenmethode andere invoergegevens te gebruiken, d.w.z. om in de "Appendices" van het rekenvoorschrift betere geluids- en prestatiegegevens van de vliegtuigtypen op te nemen en de indeling in categorieën te verbeteren. De achtergrond daarvan is dat de Commissie van mening is dat met de huidige Appendices de geluidbelasting onvoldoende betrouwbaar bepaald wordt en dat een aanzienlijk verbetering hiervan bereikbaar is. Dit wordt hierna toegelicht.

Het feit dat tot op heden de rekenresultaten altijd lager zijn dan goede meetresultaten (1 tot ca. 6 dB, afhankelijk van de waarnemingsplaats - zie o.a. de rapportages van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid) wijst er sterk op dat de Appendices voor een aantal belangrijke vliegtuigtypen niet juiste gegevens bevatten. Deze leiden tot een te lage voorspelling van het geluidniveau voor die types, met doorwerking daarvan in L_{den} en L_{night} . De Commissie beveelt daarom aan om op korte termijn voor de belangrijkste vliegtuigtypen een controle van de Appendices uit te voeren met behulp van het NOMOS meetstelsel en/of de geluids- en prestatiegegevens te vergelijken met die van de nieuwste Duitse rekenmethode¹⁵ en/of het Zwitserse model FLULA. De geluids- en prestatiegegevens van deze modellen zijn gebaseerd op rond vliegvelden gemeten route en geluidimmissiegegevens. Op grond van een vergelijking met de Duitse en/of Zwitserse gegevens kan voor de typen met grote afwijkingen een voorlopige correctie van de Appendices worden uitgevoerd en de kwaliteit van de rekenresultaten sterk worden verbeterd. Voor verdere verbetering is meer tijd nodig, maar de in de ogen van de Commissie onacceptabel grote discrepantie tussen meet- en rekenresultaten kan met de eerste stap waarschijnlijk in belangrijke mate worden verkleind.

Behalve ten aanzien van de bovengenoemde aspecten zijn ook andere argumenten om de aanbeveling niet over te nemen in de ogen van de Commissie niet juist:

¹⁵ AzB: Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen.

- het argument dat omwonenden niet te vaak met een veranderde rekenmethode moeten worden geconfronteerd is niet steekhoudend: verbeteren van de rekenmethode voor zowel EV als het geluid (voor andere aspecten dan de geluids- en prestatiegegevens), gebeurt immers nu al in het MER KT;
 - het argument dat het doorvoeren van een “tussentijdse wijziging van het model een (te) forse (te langdurige) inspanning vereist” kan worden ondervangen door een getrapte aanpak – zie hiervoor. De Commissie is echter los daarvan van mening dat het probleem zo fundamenteel is dat een forse inspanning met de daarvoor benodigde tijd gerechtvaardigd is. Het huidige stelsel is gebouwd op een ondeugdelijk fundament en verbetering van dat fundament is in de ogen van de Commissie een logische eerste stap voor het MER MLT.
- De Commissie beveelt aan een eerste stap te maken in de controle en verbetering van de Appendices van het rekenvoorschrift en de verbeterde Appendices vervolgens te gebruiken in het MER MLT.

De wijze waarop externe veiligheid in de richtlijnen is meegenomen, geeft de Commissie aanleiding tot de volgende opmerkingen (zie ook de aanbevelingen in § 2.6):

- Individuele risicocontouren: alleen contouren tot 10^{-6} hoeven te worden weergegeven, omdat een berekening van lagere contouren niet zinvol wordt geacht. Naar de mening van de Commissie zijn lagere contouren wel degelijk zinvol; zo wordt de 10^{-8} contour algemeen gehanteerd als het aandachtsgedebied voor ruimtelijke ontwikkelingen (zie ook het BEVI¹⁶).
- Het groepsrisico maakt geen deel uit van de richtlijnen. Dit is niet te rijmen met het gegeven dat provinciale en lokale overheden gehouden zijn een verhoging van het groepsrisico tegen te gaan of anders zorgvuldig te onderbouwen. In redelijkheid kan daarom dergelijke informatie de provinciale en lokale overheden niet worden onthouden.¹⁷

3.2 Gelijkwaardige bescherming

Een nieuw luchthavenverkeersbesluit (LVB) moet, conform de Wet luchtvaart een gelijkwaardige bescherming bieden aan het eerste besluit. In de brief van 25 mei 2007 geeft de Minister van Verkeer en Waterstaat aan hoe dit zou moeten worden beoordeeld. Daarbij wordt teruggegrepen naar de “oude” gelijkwaardigheidscriteria. De Commissie constateert dat daarbij complexe discussies ontstaan, vergelijkbaar met de gelijkwaardige omzetting in 2003 van Ke naar L_{den} .

In het traject van de vergelijking van de bescherming van het voorgenomen LVB met die van het eerste LVB spelen een aantal variabelen een belangrijke rol:

- de werkelijk gevlogen routes;
- de werkelijke spreiding van de routes;
- de modellering van de spreiding;
- de modellering van de routes;
- de berekening van de geluidsbelasting;

¹⁶ Besluit van 27 mei 2004, houdende milieukwaliteitseisen voor externe veiligheid van inrichtingen milieubeheer (Besluit externe veiligheid inrichtingen).

¹⁷ De gemeente Haarlemmerliede (inspraakreactie nr. 97, bijlage 2) vraagt bijvoorbeeld expliciet om deze gegevens i.v.m. (on)mogelijkheden in ruimtelijke ontwikkelingen.

- de berekening van het aantal geluidbelaste woningen;
- de berekening van het aantal ernstig gehinderde en slaapverstoorde personen;
- de grenswaarden.

Bij het actualiseren van de gelijkwaardige criteria wordt niet duidelijk welke van deze variabelen vrij te kiezen zijn, bij welke variabelen de keuze begrensd is, bijvoorbeeld doordat deze bij wet zijn vastgelegd en welke variabelen afhankelijk zijn van andere variabelen of daaruit worden berekend. Hierdoor is de zogeheten actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria en de daarbij behorende berekening van de geluidbelasting niet navolgbaar. Daardoor is ook niet toetsbaar of de geactualiseerde grenswaarden een juiste vertaling zijn van de oude en of daarmee inderdaad gelijkwaardige bescherming wordt geboden.

Daarbij constateert de Commissie dat toetsing aan de bescherming van het eerste besluit voorop staat en dat het niet nodig is volledig terug te gaan naar de oorspronkelijke criteria voor gelijkwaardigheid die voor de omzetting van het oude naar het nieuwe normstelling bedoeld waren.

De Commissie beveelt aan om een meer eenduidige en transparante methode op te stellen voor toetsing aan gelijkwaardige bescherming. Hiermee wordt ook duidelijk of bij wijziging van grenswaarden de effecten naar de omgeving passen binnen de gelijkwaardige bescherming.

Naast deze algemene bevinding van de Commissie over de gelijkwaardige bescherming, plaatst de Commissie nog enkele specifieke kanttekeningen bij de vaststelling van gelijkwaardige bescherming:

- De overgang van K_e naar L_{den} is gebaseerd op een bepaald scenario. De gevoeligheid van de nieuwe criteria voor de keuze van het scenario is niet voldoende in kaart gebracht, zodat inconsistenties in de resultaten lijken te ontstaan zoals die uit een vergelijking van tabel 6.1 en 6.2 in het MER KT tevoorschijn komen.
 - De getallen voor het aantal woningen binnen de 10^{-6} risicocontour zijn niet consistent. In het actualisatierapport van To70 wordt gekomen tot 2960 woningen en niet tot 3000 woningen zoals vermeld in het MER KT en ook in de brief aan de Tweede Kamer¹⁸. Ook het 'oude' aantal woningen binnen de 10^{-6} risicocontour (voor opschaling) is niet transparant.¹⁹
- Gelet op het bovenstaande is het onduidelijk of onder het voorgenomen LVB sprake is van gelijkwaardige of betere bescherming, zoals de wet vereist. De Commissie adviseert om dit ten behoeve van het MER MLT navolgbaar uit te werken.

¹⁸ Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 25 mei 2007 (Evaluatie Schipholbeleid).

¹⁹ Oorspronkelijk betrof het 774 (± 10) woningen, in het MER (2004) werd gekomen tot 781 en in het Kabinetsstandpunt Schiphol (april 2006) wordt gesproken over 776.

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)

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

Activiteit: Initiatiefnemers willen een aanpassing van het milieustelsel om een ander gebruik van de luchthaven Schiphol te kunnen realiseren

Betrokken documenten:

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven (zie bijlage 2).

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie in Staatscourant 47: 18 april 2007

richtlijnenadvies uitgebracht: 25 juni 2007

richtlijnen vastgesteld: 29 juni 2007

kennisgeving MER Korte termijn in Staatscourant 174: 10 september 2007

aanvraag toetsingsadvies: 14 augustus 2007

ter inzage legging MER Korte termijn: 10 september tot en met 21 oktober 2007

toetsingsadvies uitgebracht: 22 november 2007

Bijzonderheden:

De initiatiefnemers Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) willen een gefaseerde aanpassing van het milieustelsel om een ander gebruik van luchthaven Schiphol te kunnen realiseren. Hiervoor wordt m.e.r. gevolgd in twee stappen:

- Het voorliggende MER korte termijn (KT) is gericht op een zeer beperkte periode (2008-2010).
- Voor de middellange termijn (MLT) is een separate m.e.r. procedure opgestart (2010-2020).

Het MER KT stelt dat de groei van het luchtverkeer door de milieugrenzen wordt beperkt en wel in grotere mate dan verwacht. Luchthaven Schiphol zou daardoor veel minder vliegtuigbewegingen kunnen accommoderen dan verwacht. Grenswaarden zouden daarom mogelijk al voor de korte termijn bijgesteld dienen te worden.

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de (vooraf) gestelde eisen. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de eventuele tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming. Is dat naar haar mening niet het geval dan signaleert de Commissie dat er sprake is van een zogenoemde 'essentiële tekortkoming'. De Commissie adviseert dan dat die informatie alsnog beschikbaar komt, alvorens het besluit wordt genomen. Overige tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

prof.dr. B.J.M. Ale
dr. G.J. van Blokland
ir. N.G. Ketting (voorzitter)
S.S. Koopmans
drs. M.P. Laeven (werkgroepsecretaris)
ir. C.M. van Luijk
prof.dr. H.J. Meurs
capt. G.R. Vissers
dr. J. Wesseling
dr.ir. T. ten Wolde

BIJLAGE 2: Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. A. Tepe, Amstelveen
2. H.P. van Beusekom, Amstelveen
3. J.F.M. Reekers, Badhoevedorp
4. P.M. Schutte, Lisse
5. D. Groeneveld, Velsen-Zuid
6. J. Boerma, Almere
7. L. Wisman, Amsterdam
8. R.H. Pothuizen, Aalsmeer
9. H. de Vos, Haarlem
10. J.W. Daalman, Aalsmeer
11. M.M. Verlaan-Bol, Kudelstaart
12. L.C. Goedman, Amsterdam
13. Bewoners Leiden Noord Merenwijk, Leiden
14. A.J. Swartjes, Wilnis
15. E.M. van Rekum, Amstelveen
16. Boomhouwer en Harting BV, Alsmeer
17. D. Schaap, Katwijk ZH
18. B.J. Leeftink, Uithoorn
19. G.J. Heering, Amsterdam
20. F.D. Ossewaarde, Hoofddorp
21. T. Bok, Beverwijk
22. R. Schokking, Amstelveen
23. E.C.Y. Janss, Haarlem
24. M. Chamalaun, Vreeland
25. D.J. de Vries, Westzaan
26. R. Hoogenboom, Assendelft
27. J.J. Mandjes, Wormer
28. Ch. Elsworth-Engel, Akersloot
29. J. Post, Hoofddorp
30. Z. Ziegelaar, Spaarndam West
31. J. Borst, Heemskerk
32. S.P. van den Bogaard, Halfweg
33. M. Marcel Buur, Heiloo
34. J.P. Konijn, Krommenie
35. J. Huisman en C. Huisman-Franken, Uithoorn
36. I. Elseman, Warmond
37. A. de Rooij, Vijfhuizen
38. N. Michielsen, Amsterdam
39. I. Molenaar, Amsterdam
40. B. IJff, Assendelft
41. M. Cordes, Amsterdam
42. M. Doncker-Nederhorst, Amsterdam
43. R.C. Geerlings, Almere
44. A. van der Wal, Amserdam
45. W.R. Smits, Amsterdam
46. Haccou, Amsterdam
47. N.M. Geurink, Nieuw Vennep
48. D. van der Slot, Amsterdam
49. F. Tettero, Amsterdam
50. H.H. Yildiz, Amsterdam
51. I.E. Leemreize, Amsterdam
52. R. Venekamp, Badhoevedorp
53. J. Sels, Amsterdam
54. E.J.A. Scholten, Lelystad
55. R.P. Boer, Amsterdam
56. M. Kampfraat, Amsterdam
57. M. en Y. Sauerbreij, De Hoef
58. J. M. de Jongh
59. J.C. van Beek, Amsterdam
60. J.C. Stolk, Amsterdam
61. E. Zaura, Amsterdam

62. A. Koc, Amsterdam
63. D.M. Iterson, Spaarndam
64. S.R. Valk, Amsterdam
65. M.J. Bermond, Amsterdam
66. J. Keulemans, Amsterdam
67. P.C.M. van Broekhoven, Bennebroek
68. P. Turkenburg, Heemstede
69. H.M. Schelling, Amsterdam
70. M. Boere, Hoofddorp
71. Geja Werkprojecten, Aalsmeer
72. H. van Wilsum, Amsterdam
73. P.A. Varela Nunes, Amsterdam
74. R. Boulonois, Heiloo
75. C. Vingerhoed, Amsterdam
76. W. Worms, Amsterdam
77. C.A. Wiedenhof, Amsterdam
78. E. Kuijpers, Amsterdam
79. B.A. Wolff, Amsterdam
80. J.C.F. Stoop, Lelystad
81. M.E. Engels, Lelystad
82. J.J. Eelman, Lelystad
83. D. Gouwerok, Zeewolde
84. A. Honold, Amsterdam
85. H.H. Ligtelijn, Dronten
86. AVBU-Uitgeest, Uitgeest
87. J.M. Strikkers, Lelystad
88. M. Meijboom, Amsterdam
89. E. IJskes, Amsterdam
90. G. Vermeulen, Amsterdam (mede namens: H. Paans)
91. J. Hoetjes, Amsterdam
92. E. Koestal, Amsterdam
93. D. Chang, Amsterdam
94. J.M. Kirrer, Amsterdam
95. M. Bieger, Amsterdam
96. J. Koopman, Purmerend
97. Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Halfweg NH
98. A.F.M. van Tiel, Landsmeer (mede namens: H.E.J. van Tiel - Hermsen)
99. R.A. van der Hoek, Zoetermeer
100. A.S.P. Baars, Hoofddorp
101. E.M. de Ruiten, Amsterdam
102. A.W.M. de Ruyter, Nieuw-Vennep
103. M.J.C. Geldermans, Beverwijk
104. F.G. Hakkers, Uithoorn
105. 2 eensluitende reacties ontvangen,
106. J.M. Burcksen, Amsterdam
107. N.M. van der Moolen, Voorschoten
108. 2 eensluitende reacties ontvangen,
109. A. Dzido, Amsterdam
110. H. Kortlevers, Lijnden
111. S.M. Cheung, Amsterdam
112. C. Yilmaz, Amsterdam
113. S. Bos, Zevenhoven
114. R. van Loenen, Lijnden
115. M.H.A. Dingenouts, Amstelveen
116. C.J. Kooter, Lijnden
117. R. Spuijbroek, Hilversum
118. P. Roos, Aalsmeer
119. GEUS vereniging voor normen en waarden in de luchtvaart, Aalsmeer
120. Wijkopbouwcentrum Buitenveldert (WOCB), Amsterdam
121. Gemeente De Ronde Venen, Mijdrecht
122. Gemeente Amsterdam, Stadsdeel ZuiderAmstel, Amsterdam
123. N. Castro Kreder, Amsterdam
124. S.C.J. Frehe, Amsterdam

125. M. Paul, Aalsmeer
126. Lexence Advocaten & Notarissen, Amsterdam
127. Gemeente Nieuwkoop, Ter Aar
128. M. de Krijger, Velsen-Zuid
129. 78 eensluitende reacties ontvangen
130. 14 eensluitende reacties ontvangen
131. R. Theuns, Almere
132. E. de Vries, Hoofddorp
133. Gemeente Haarlemmermeer, Hoofddorp
134. F.J. Kuipers, Uithoorn
135. Milieudienst IJmond, Beverwijk
136. Gemeente Hillegom, Hillegom
137. C. van Logchem, Zwanenburg
138. J.C. Cras, Amsterdam
139. S.M. Krens, Landsmeer
140. Ir. M. Geudeke, Uithoorn
141. S. Filali, Amsterdam
142. Ir. R.B. Fukken, Amsterdam
143. D. Robertson, Amsterdam
144. 4 eensluitende reacties ontvangen
145. M. Wiener, Amsterdam
146. J.A.J.M. de Groot, Amsterdam
147. M.H.J. Gase, Oostzaan
148. I.G. Lewis, Amsterdam
149. J.J. Klijn, Santpoort-Zuid
150. J. van Sprang, Amsterdam
151. A. Cornelisse, Amsterdam
152. NBTC, Amsterdam
153. Stichting Natuur en Milieu, Utrecht
154. J. Hilgevoord-Kegel, Amsterdam
155. C.J. van der Bijl, Alphen aan den Rijn
156. E. Lukkien, Amsterdam
157. A.H. Holscher, Velsen-Noord
158. R.J.M. Groen, Nieuw Vennepe
159. Dorpsraad Spaarndam, Spaarndam West
160. A.H. Methorst, Amsterdam
161. I. de Raat, Amsterdam
162. H. Groen, Bloemendaal
163. E.H. van Schaik, Amsterdam
164. 7 eensluitende reacties ontvangen
165. Van Lingbeek BV & Van Wijk Benzinstations BV
166. Vereniging Gezamenlijke Platforms Vlieg hinder Schiphol
167. Gemeente Uithoorn, Amstelveen en Aalsmeer
168. ACN, Luchthaven Schiphol
169. ORAM, Amsterdam
170. Kamer van Koophandel Amsterdam, Amsterdam
171. B.M. Pielage, Uithoorn
172. P. Pen, Aalsmeer
173. M. Alberda, Velsbroek
174. P.J. Vlasblom-Bennik, Ter Aar
175. A.J. Rijkhoff, Assendelft
176. Platform Nederlandse Luchtvaart, Lelystad
177. C.A.M. Siskens, Velsen-Zuid
178. P. Niessen, Vijfhuizen
179. T. Keszler, Amstelveen
180. Bewonersvertegenwoordigers van Cluster Noord in CROS, Velsen-Zuid
181. R. Bottelier, Amsterdam
182. J.T.J. de Jong, Velsen-Noord
183. Gemeente Oostzaan-Oostzaan
184. R. Constapel, Velsbroek
185. G.C. Diel en F. Diel-Kroese, Heemstede
186. M.G.H.A. de Graaf, Santpoort-Zuid
187. S.A. van Noord-Pover, Velsbroek

188. C.G.J. Tambach, Assendelft
 189. Fam. Gouda, Santpoort
 190. G.J. de Jongh, Amstelveen
 191. E.P.H.vWarmerdam, Noordwijk
 192. B.W. Vollmuller, Aalsmeer
 193. Vereniging van opstalhouders in de Haarlemmermeer, Badhoevedorp
 194. Dorpsraad Zwanenburg-Halfweg, Zwanenburg
 195. A. En I. Hop, Velsen-Zuid
 196. M.E.C. Koetsier, Lelystad
 197. A.H. en M. Buijs, Aalsmeer
 198. J. v.d. Kuijp, Santpoort-Zuid
 199. H. Ponsteen en P.M. Ponsteen-van der Beek, Biddinghuizen
 200. A. Schelleman, Amsterdam
 201. mw. Lam, Santpoort-Noord
 202. A.M. van Noort, Velsbroek
 203. M.K. Runne, Den Dolder
 204. F. Voigt, Badhoevedorp
 205. CROS, Velsen-Zuid
 206. J. Tas, Aalsmeer
 207. Dorpsraad Rijsenhout
 208. mw. Rienstra, Heemstede
- verslag hoorzitting d.d. 3 oktober 2007

BIJLAGE 3: Brief ministerie van Verkeer en Waterstaat



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Transport en Luchtvaart

ontv. 26.11.2007

de voorzitter van de Commissie voor de m.e.r.
t.a.v. de heer ir. N.G. Ketting
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Contactpersoon
A. Zantinge
Datum
21 november 2007
Oms kenmerk
VenW/DGTL-2007/10343
Onderwerp
Reactie op verzoek Commissie

Doorkiesnummer
7676
Bijlage(n)
1
Uw kenmerk
-

Geachte heer Ketting,

Op 6 november jl. heeft een overleg plaatsgevonden tussen de werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. en vertegenwoordigers van het bevoegd gezag en de initiatiefnemers over het MER Schiphol voor de korte termijn. Hierbij zijn bij het MER voor de korte termijn door de Commissie tekortkomingen gesignaleerd en kanttekeningen geplaatst bij de uitwerking van het nulalternatief en het meest milieuvriendelijk alternatief. De Commissie gaf in het overleg aan behoefte te hebben aan nadere informatie over de wijze waarop in het MER voor de middellange termijn met deze punten zal worden omgegaan. Tevens is in het overleg uitgebreid gesproken over het kader voor het MER, zijnde de gelijkwaardigheidscriteria, en de wijze waarop deze geactualiseerd zijn.

Met deze brief wil ik ingaan op het verzoek van de Commissie nadere informatie te geven over het MER voor de middellange termijn met het oog op de uitwerking van het nulalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief. Vervolgens ga ik in op de kaders voor het MER, waaronder de actualisering van de gelijkwaardigheidscriteria waarbij ik de Commissie verzoek in het toetsingsadvies in te gaan op de door het bevoegde gezag gehanteerde redenerlijn (zie bijlage). Hieraan voorafgaand, hecht ik eraan de context van het voorliggende besluit te schetsen.

Context van het besluit

In het ontwerp-LVB wordt voorgesteld de grenswaarden in de handhavingspunten aan te passen alsmede de uitvliegroutes van de Zwanenburgbaan in noordelijke richting. De aanpassing van de grenswaarden komt voort uit de constatering van het vorige kabinet (kabinetsstandpunt april 2006) dat de beschikbare milieuruimte niet volledig benut kon

Luchthavens
Postadres Postbus 20904, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 6797
Fax 6308
E-mail anja.zantinge@minvenw.nl
Internet www.verkeerenwaterstaat.nl



worden. Vanwege de overschrijdingen van een drietal grenswaarden in 2006, werd de urgentie tot aanpassing verhoogd. Door verschillende betrokken partijen is, onder leiding van dhr. Alders, in de aanloop naar de besluitvorming gesproken over de wijze waarop het LVB aangepast zou moeten worden. Dit heeft geresulteerd in het Aldersadvies waarover in juni met de Tweede Kamer overleg heeft plaatsgevonden. De uitkomsten hiervan zijn verwerkt in de richtlijnen en het MER voor de korte termijn.

In afwachting van de besluitvorming over de middellange termijn is in het Aldersadvies en, in navolging daarvan, door de Tweede Kamer aangedrongen op een beperkte aanpassing van het LVB, in die zin dat daarmee Schiphol zich verder kan ontwikkelen waarbij 480.000 vliegtuigbewegingen op jaarbasis mogelijk zijn.

De partijen aan de Alderstafel beogen tijdig een advies voor de middellange termijn op te stellen (streven is mei 2008), zodat een nieuwe aanpassing van het LVB in 2009 zijn beslag kan krijgen. Ik verwacht dan ook over niet al te lange tijd met de Commissie over het MER voor de middellange termijn te spreken. De richtlijnen voor het MER voor de middellange termijn zijn nog niet vastgesteld. Aanbevelingen van de Commissie voor het MER middellange termijn, gebaseerd op de bevindingen van het MER korte termijn, zal ik betrekken bij de opstelling van de richtlijnen voor het MER middellange termijn en ik zal daarover vóór vaststelling van de richtlijnen in nader overleg met u treden.

Tekortkomingen MER korte termijn

Door de Commissie is in het overleg aangegeven dat voor een tweetal onderdelen van het MER korte termijn sprake is van tekortkomingen. De Commissie heeft verzocht aan het bevoegd gezag aan te geven op welke wijze hiermee in het MER voor de middellange termijn wordt omgegaan.

Het gaat dan in het bijzonder om de volgende twee onderwerpen:

- vergelijking van het nulalternatief met het planalternatief;
- invulling van het meest milieuvriendelijke alternatief.

Vergelijking van het nulalternatief met het planalternatief

Om een betere vergelijking te kunnen maken tussen het planalternatief (voorgestelde grenswaarden) en het nulalternatief (huidige grenswaarden), is door de Commissie naar voren gebracht dat het nulalternatief ook met dezelfde methode en uitgangspunten berekend had moeten worden. In het MER voor de korte termijn zijn voor het planalternatief een aantal modelparameters gevarieerd om een beeld te krijgen van mogelijk optredende situaties van de geluidsbelasting en milieueffecten in een gebruiksjaar bij 480.000 vliegtuigbewegingen. Er zijn 210 berekeningen uitgevoerd om te bepalen welke set grenswaarden voldoet aan de criteria voor gelijkwaardigheid en daarbij het meest robuust is (dat wil zeggen de laagste kans op overschrijding biedt).

De Commissie beveelt aan om in de middellange termijn voor het nulalternatief ook met deze methodiek te bepalen hoe robuust de set grenswaarden van het nulalternatief is. In de richtlijnen voor de middellange termijn, zal dit worden opgenomen.

Overigens merkt het bevoegd gezag op dat de door de Commissie aangeduide inconsistente benadering bij het berekenen van het nulalternatief en het planalternatief



niet leidt tot een andere beoordeling van het realiteitsgehalte van het nulalternatief voor de korte termijn. Als de 210 uitgevoerde berekeningen voor het planalternatief vergeleken worden met de set grenswaarden in het thans vigerende LVB (het nulalternatief), dan blijkt dat er een 100% overschrijdingskans van de grenswaarden is. Het niet aanpassen van de grenswaarden in het LVB is, zoals het MER ook aangeeft, geen realistische optie.

Invulling van het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Door het bevoegd gezag en de initiatiefnemers is in het overleg uiteengezet dat de maatregelen die met zekerheid op de korte termijn kunnen worden uitgevoerd onderdeel zijn van het planalternatief. Zo is er gerekend met de tariefdifferentiatie voor lawaaige vliegtuigen in de nacht die per 1 november 2007 is ingevoerd. In combinatie met de maatregelen die in het convenant hinderbeperkende maatregelen zijn opgenomen, zijn voor de korte termijn alle reële mogelijkheden om de hinder te beperken, benut.

De Commissie heeft aangegeven dat de invulling van het MMA meer ambitieus moet worden opgepakt. De hinderbeperkende maatregelen die deel uitmaken van het planalternatief zijn naar het oordeel van de Commissie te beperkt ingevuld. Daarmee zijn mogelijkheden gemist die voldoende realiteitswaarde hebben om op de korte termijn te kunnen worden doorgevoerd. Het betreft volgens de Commissie bijvoorbeeld verdergaande prioriteitsregels en tariefdifferentiatie met het oog op stillere vliegtuigen en tijdstip van vliegen.

Ik ben het eens met de Commissie dat de voorgestelde maatregelen van belang zijn om de hinder te beperken. Om die reden besteden de richtlijnen voor de middellange termijn veel aandacht aan hinderbeperking. De formulering in de richtlijnen van de tekst voor het MMA zal ik dan ook zodanig vormgeven dat het maximale gedaan wordt om de milieubelasting te beperken. Het kan hierbij ook gaan om reële maatregelen die tot dusverre om economische redenen niet zijn onderzocht.

Kaders voor het MER KT

Appendices

De commissie adviseert om een eerste stap te maken in de verbetering van de appendices van het rekenvoorschrift voor geluid. Ik neem deze aanbeveling zeer serieus en zal mij inspannen om tot een gedeeld inzicht hierover te komen. Dit wil ik realiseren door de komende maand te werken aan een gedeeld plan van aanpak.

Gelijkwaardigheidscriteria

In het overleg met de Commissie is uitgebreid gesproken over de actualisering van de gelijkwaardigheidscriteria. Uit dit gesprek en eerdere gesprekken blijkt dat er onduidelijkheid bestaat over de precieze argumentatie van de gekozen methodiek die ten grondslag ligt aan de actualisatie van de criteria voor gelijkwaardigheid.

In bijgaand document is daarom een onderbouwing op hoofdlijnen gegeven voor de stappen en de keuzen die gemaakt zijn bij het actualiseren van de criteria. Deze onderbouwing sluit aan bij de brief van de ministers van VenW en VROM van 25 mei aan



VenW/DGTL-2007/10343

de Tweede Kamer. Ik verzoek de Commissie in het toetsingsadvies op de hierin verwoorde argumenten in te gaan.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR-GENERAAL TRANSPORT EN LUCHTVAART,

J. Tammenoms Bakker



Bijlage: Beknopte argumentatie actualisatie criteria voor gelijkwaardigheid

Dit is een samenvatting van de redeneerlijn waarop de actualisatie van de criteria voor gelijkwaardigheid is gebaseerd. Voor een volledige beschrijving wordt verwezen naar de brief van de minister aan de Tweede Kamer over dit onderwerp (25 mei 2007).

- Art 8.17, zevende lid Wet Luchtvaart luidt:
"Elk besluit, volgend op het eerste luchthavenverkeerbesluit, biedt een beschermingsniveau 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."
- De wet stelt dus dat het beschermingsniveau van het eerste luchthavenverkeerbesluit (LVB) het ijkpunt is voor daaropvolgende besluiten. Dit ijkpunt wordt gevormd door de maximale geluidbelasting, veiligheidsrisico's, ernstige hinder en ernstige slaapverstoring afgemeten aan aantallen woningen en mensen. In het MER 2004 is beschreven wat het beschermingsniveau is dat door het eerste LVB geboden wordt.
- In het MER 2004 is dit beschermingsniveau bepaald met (naar huidig inzicht) verouderde methodes en bestanden zodat actualisering hiervan gewenst was. Actualisering geeft een beter beeld van de werkelijke belasting, gemeten naar huidige inzichten. Daarnaast was er de politiek wens om een groter gebied bij de hinderberekening te betrekken.
- In Artikel XII lid c) van de Wet luchtvaart staat: *"De 35 Ke-contour omvat maximaal 10.000 woningen, vastgesteld overeenkomstig de wijze waarop dit aantal in de PKB Schiphol en Omgeving is vastgesteld"*. De criteria voor gelijkwaardigheid zijn daarmee gekoppeld aan de wijze van berekening. De oude modellering van de routes was onderdeel van "de wijze waarop...", de rekenmethodiek. Als deze rekenmethodiek verandert (in dit geval door het gebruik van hybride routemodellering), heeft dit een verandering van het maximum aantal woningen in de 35Ke-contour tot gevolg.
- Routes maken onderdeel uit van de invoerset die gebruikt wordt voor de berekening van het beschermingsniveau. De routemodellering is daarentegen **geen** onderdeel van de invoerset maar onderdeel van de rekenmethodiek. Dat betekent dat bij het actualiseren van de routemodellering (het gebruik van hybride routemodellering) de criteria voor gelijkwaardigheid opnieuw berekend moeten worden.
- Om zeker te stellen dat het beschermingsniveau door actualisatie niet verandert, is het verkeersscenario (vlootsamenstelling, dienstregeling, routes, ...) gebruikt dat ten grondslag lag aan de berekening van de milieueffecten in het MER 2004. De hierin opgenomen gegevens over de hoeveelheid vliegverkeer en de wijze van afhandeling en vliegen lagen immers ten grondslag aan de berekening van het beschermingsniveau van het eerste LVB. Daarom is het beschermingsniveau met dit scenario op basis van de nieuwe inzichten opnieuw berekend.



- Door het wijzigen van de rekenmethodiek (in dit geval door het gebruik van hybride routemodellering), veranderen de uitkomsten, deze kunnen zowel hoger als lager uitvallen. Voor de woningen met een belasting van meer dan 35 Ke is de uitkomst 10.800 (in plaats van 10.000). Voor de nacht is het aantal woningen met een belasting van meer dan 26 dB LAeq het effect juist andersom, dan is de uitkomst met de nieuwe wijze van routemodellering 6.000 woningen in plaats van 6.900, dus 900 woningen minder.
- Het gaat hierbij niet over extra of minder hinder. De situatie zoals beschreven in MER 2004 is met nieuwe technieken nauwkeuriger in kaart gebracht. Dit geeft een nauwkeuriger inzicht van de werkelijke hinder.
- Het beschermingsniveau van het eerste LVB is aangepast op basis van de huidige, vernieuwde inzichten. De bescherming zoals geboden door de geactualiseerde criteria voor gelijkwaardigheid is hiermee gelijkwaardig aan het beschermingsniveau zoals geboden door het eerste Luchthavenverkeerbesluit en voldoet hiermee aan hetgeen in artikel 8.17 zevende lid van de wet Luchtvaart vereist is.
- Vanuit oogpunt van consistentie dient de hybride modellering in het vervolg ook gebruikt te worden voor het uitrekenen van de grenswaarden in de handhavingspunten. Dit is gebeurd voor de MER KT en opgenomen in de richtlijnen voor de MER MLT

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport voor de korte termijn '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** (tot 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 aanpassing van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol is een milieueffectrapport (MER) voor de korte termijn opgesteld.

Voor de **middellange termijn** (tot 2018-2020) zal een separaat MER worden opgesteld.

ISBN: 978-90-421-2241-3