

## Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de Vaste Commissie  
voor Verkeer en Waterstaat van de  
Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
28 mei 2002	3 (bijlage 2 apart verzonden PDF)
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGL/02.450175	VW-02-64
Onderwerp	
Beantwoording kamervragen uitvoeringsbesluiten Schiphol.	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u, mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, mijn antwoorden toekomen op de vragen van de leden van uw commissie van 8 mei 2002 over de uitvoeringsbesluiten Schiphol.

1.  
Kan de vijfde baan niet in gebruik worden genomen als de besluitvorming op 1 januari 2003 nog niet rond is? Zo ja, wat zijn de mogelijkheden voor (nood)procedures om de vijfde baan alsnog in gebruik te nemen?

1.  
Inderdaad. Immers bij uitspraak van 3 mei 2001 (nr. 200101398/2) heeft de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State de voorschriften, zoals deze in de Aanwijzing van 1996 zijn opgenomen voor het gebruik van het luchtvaartterrein vanaf het moment van ingebruikneming van de vijfde baan, geschorst.  
Zou de besluitvorming in het kader van Schiphol 2003 niet tijdig zijn afgerond, dan zal langer dan voorzien gebruik gemaakt moeten worden van de Aanwijzing voor het vierbanenstelsel (S4S2). Hoe lang dat zal zijn is uiteraard afhankelijk van het antwoord op de vraag wanneer finale besluitvorming dan wel aan de orde kan zijn. Daarbij moet ook worden aangetekend dat de feitelijke overgang van het gebruik van het vierbanenstelsel naar het vijfbanenstelsel een logistiek gecompliceerde operatie is die, in verband met – ook internationaal vereiste – waarborgen voor de veilige afhandeling van het luchtverkeer, de nodige voorbereidingen vergt. Wat betreft de mogelijkheden om de vijfde baan alsnog in gebruik te nemen wordt verwezen naar het antwoord op vraag 2.

Postadres postbus 20901, 2509 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 Den Haag

Telefoon (070) 351 6171  
Telefax (070) 351 7895

2.

Is het mogelijk om de huidige PKB te wijzigen, zodanig dat de vijfde baan in gebruik genomen kan worden? Kan, door verbeterde emissieplafonds voor CO<sub>2</sub>, CO, NO<sub>x</sub>, VOS, SO<sub>2</sub> en zwarte rook in te brengen (zie brief 11 juli 1997 aan de voorzitter van de Tweede Kamer), het wettelijk kader voor het vijfbanenstelsel herleven? Zo nee, waarom niet? Zo ja, is de regering bereid deze aanpassing te doen?

2.

Ik acht het volgen van een dergelijke route (het alsnog aanpassen van de PKB Schiphol en omgeving en de Aanwijzing voor het vijfbanenstelsel) zeer onverstandig en ook bezien vanuit het oogpunt van de daarmee gemoeide tijd weinig realistisch. In de brief van 19 april 2002 (DGL/02.450145, bijgevoegd als bijlage 1) is reeds uitgebreid op dit aspect ingegaan. Het alsnog wijzigen van de PKB Schiphol zal op zichzelf een complexe operatie zijn, die erop neer zal komen dat een deel van de besluitvorming over wordt gedaan. De ervaring leert dat het wijzigen van dergelijke besluiten, inclusief de juridische nasleep, jaren in beslag neemt, met alle risico's van dien. Zulks weegt niet op tegen de vertraging die mogelijk in de thans gegeven omstandigheden wordt opgelopen. Daarbij is overigens in het geheel niet uitgesloten dat, in voorkomend geval, de PKB ook op andere punten dan luchtverontreiniging zal moeten worden gewijzigd om als adequate grondslag te kunnen dienen voor het aanpassen van de Aanwijzing.

3.

Hoeveel extra woningen zullen in Aalsmeer nog gesloopt moeten worden, in vergelijking met het genoemde getal in de Aanwijzing voor het vijfbanenstelsel? Klopt het dat het er 24 of 16 extra zijn? Wat is de oorzaak hiervan? Ligt het aan de geluidcontour of de EV-contour? Zo ja, waarom zijn deze contouren zo groot geworden?

3.

In Aalsmeer zullen er circa 20 woningen extra aan de woonbestemming onttrokken dienen te worden. Dit is in verband met de veiligheid. De veiligheidssloopzones zijn gebaseerd op het risiconiveau van  $10^{-5}$ , en dat is een vijf keer zo strenge norm als in de PKB. De consequenties voor de beperking van het ruimtegebruik zijn ten opzichte van de PKB echter beperkt, de ligging van de sloopzones komt in hoge mate overeen met de PKB-zones. Een belangrijk verschil doet zich echter wel voor in het verlengde van de Aalsmeerbaan. Daar wordt de sloopzone groter met name omdat er ten opzichte van de PKB uitgegaan wordt van meer vliegverkeer.

4.

Is het waar dat de regering het belang van de vijfde baan mede onderstreept met een vermindering van het aantal vluchten over het centrum van Amsterdam met 80%? Waarom wordt dan in het scenario voor de berekening van de geluidgrenzen toch weer uitgegaan, conform het voor het vierbanenstelsel maximaal toelaatbare gebruikspercentage van 2%, van 2% rechte naderingen op Oostbaan en Kaagbaan-noordoostzijde en bovendien 0,6% starts in die richting van Amsterdam? Is het waar dat bij de berekening uitgegaan wordt van de gemiddelde vloot (dus ook grote Boeings 747), terwijl altijd uitgangspunt was dat er alleen middelgrote en kleine (en dus minder lawaai makende) vliegtuigen zouden landen over Amsterdam op die banen?

4.

Allereerst wil ik benadrukken dat in de PKB geen uitspraken worden gedaan over de verdeling van het verkeer over de verschillende banen. Ook het nieuwe stelsel doet daarover geen uitspraken. Net als in de PKB (en in de huidige Aanwijzing voor het vierbanenstelsel) worden in het nieuwe stelsel geen grenzen aan percentages baangebruik gesteld. Het scenario waarop de grenswaarden in het ontwerp luchthavenverkeerbesluit zijn gebaseerd betekent een vermindering van de hoeveelheid verkeer boven het centrum van Amsterdam van circa 80 procent. Deze kleinere hoeveelheid verkeer is verdisconteerd in de grenswaarden van de geluidbelasting, onder meer in het op verzoek van de Tweede Kamer toegevoegde handhavingpunt in het verlengde van de Oostbaan.

Er is in de berekeningen uitgegaan van een lichte vloot op de Oostbaan. Overigens kent het nieuwe stelsel, net als de PKB, geen eisen aan de vloot op de verschillende banen en luchtverkeerswegen. Er worden grenzen gesteld aan de geluidbelasting, niet aan aantallen of soorten vliegtuigen die in bepaalde richtingen vliegen.

5.

Is het de bedoeling dat de geluidbelasting maandelijks voortschrijdend als jaargemiddelde zal worden gehandhaafd? Vindt momenteel, ingevolge het handhavingsbesluit, een maandelijks toetsing van de geluidbelasting als jaargemiddelde van in de afgelopen maanden feitelijk opgetreden en voor de rest van het jaar geprognoseerde geluidbelasting plaats, die zonnig leidt tot de opdracht om het gebruiksplan bij te stellen? Wat zijn de overwegingen om in de Wet Luchtvaart noch in het verkeersbesluit vast te leggen dat de geluidbelasting maandelijks wordt getoetst aan de normen en wat zijn de argumenten om niet over te schakelen op een maandelijks toetsing aan de normen in de vorm van de gemiddelde geluidbelasting over de laatste twaalf maanden?

5.

De geluidbelasting wordt in het nieuwe stelsel, net als in de PKB vastgesteld op jaarbasis waarbij een vaste begin- en einddatum van het jaar gehanteerd wordt. In een dergelijk systeem kunnen fluctuaties van de belasting die zich in de loop van een jaar voordoen worden opgevangen. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan fluctuatie door het verloop van vakantiepieken, of verdeling van de geluidbelasting door weersomstandigheden (perioden met veel wind). Deze mogelijkheid valt weg als met een voortschrijdend jaargemiddelde gewerkt zou worden.

Daarnaast werkt de luchtvaartsector met plannings per half jaar die internationaal worden afgestemd. Daarin is het niet mogelijk per maand de planning te veranderen.

Dit neemt niet weg dat voorkomen moet worden dat de mogelijkheden voor handhavend optreden zich beperken tot het eind van het jaar. Hierin is in het nieuwe stelsel voorzien. De handhaving van de grenswaarden vindt plaats door maatregelen van de inspecteur-generaal die er met name op zijn gericht om overschrijding in de toekomst te voorkomen. Deze maatregelen duren zolang als nodig is. Wij achten de handhavingssystematiek zoals deze in dit wetsvoorstel is neergelegd een grote verbetering vergeleken met de huidige situatie. In onderdeel 3.6 van de nota naar aanleiding van het verslag van 11 mei 2001 is een uitgebreide beschouwing over handhaving opgenomen waarin het verschil tussen de huidige en de thans voorgestelde systematiek is beschreven. Wij zouden de leden hiernaar willen verwijzen.

Tenslotte wijzen wij de leden er nog op dat het toepassen van een voortschrijdend jaargemiddelde, nog geheel afgezien van de bezwaren die daartegen zijn aan te voeren, een unicum zou zijn in de handhaving. Er is geen land ter wereld waar voor luchtvaart een voortschrijdend jaargemiddelde wordt gehanteerd. Ook voor andere geluidsbronnen in Nederland wordt geen voortschrijdend jaargemiddelde gehanteerd.

De toetsing op overschrijding van de grenswaarden van de geluidbelasting zal tenminste 1 keer per maand plaatsvinden. De grenzen van de geluidbelasting in het ontwerp luchthavenverkeerbesluit gelden immers op elk moment. Een eventuele overschrijding dient zo snel als redelijkerwijs mogelijk is bekend te zijn. In de praktijk betekent dat dat in verband met aanlevering en verwerking van de gegevens binnen circa twee dagen een overschrijding bekend is.

In het huidige stelsel wordt maandelijks getoetst of sprake is van (dreigende) overschrijding van de geluidbelasting. Deze termijn kan eventueel korter worden als daar reden toe is tot een minimum van een dag. Mocht sprake zijn van (dreigende) overschrijding van de geluidbelasting, dan vraagt de minister aan de sector om een herzien gebruiksplan aan te leveren waarmee wel binnen de grenzen wordt gebleven. De praktijk leert dat (eventuele overschrijdingen zich vooral aan het eind van het gebruiksjaar voordoen (in één van de laatste paar weken). De sector heeft doorgaans weinig mogelijkheden om dan voor de resterende paar weken van het jaar het gebruiksplan nog aan te passen.

6.

Wil de regering een inhoudelijke reactie geven op de forse kritiek van de Commissie MER? Wat verzet zich ertegen een aanvullende MER te laten opstellen, waarin rekening wordt gehouden met de kritiek van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (zgn. Commissie Berkhout) en de Commissie MER?

6.

Zoals voorgeschreven door de Wet milieubeheer, is het aan het bevoegd gezag, in casu de ministers van VenW en VROM, te beoordelen of een MER ten grondslag kan worden gelegd aan de besluitvorming of dat het een aanvulling behoeft. Daarbij is uiteraard het toetsingsadvies van de commissie MER van groot belang. Ik kom alles afwegende tot het oordeel dat, nu alle in het kader van het MER uitgevoerde onderzoeken uitwijzen dat de gelijkwaardige overgang van het PKB-stelsel naar het nieuwe stelsel wordt gerealiseerd conform de randvoorwaarden die daaraan in de wet zijn gesteld, tot finale besluitvorming moet worden overgegaan onder het beslag van een uitgebreid monitorings- en evaluatieprogramma dat al in 2005 resultaten moet afwerpen.

In de brief van de minister aan de Tweede kamer (DGL/02.450109) wordt uitvoerig op de kritiek van de commissie MER ingegaan. De brief is bijgevoegd bij deze beantwoording als bijlage 1. In deze brief wordt eveneens ingegaan op door de commissie deskundigen vliegtuiggeluid benadrukte effecten van afwijkingen van het scenario, de zogenaamde scenariogevoeligheid. De NLR-notitie waar in de bijlage van de brief naar wordt verwezen is volledigheidshalve bijgevoegd (bijlage 2).

Een aanvullend MER zou als consequentie hebben dat de ingebruikname van het vijfbanenstelsel vertraging op zal lopen van tenminste enkele maanden, aangezien een aanvullend MER de volledige inspraakprocedure doorlopen dient te worden.

7.

Kan het standpunt dat het door de milieu-organisaties voorgestelde normenstelsel niet gelijkwaardig is (zie Nadere memorie van antwoord Eerste Kamer, Kamerstuk 27 603, nr. , paragraaf 4) nader worden onderbouwd? Is het niet juist te stellen dat de grenswaarden die deze organisaties voor de woongebieden in het buitengebied voorstellen precies op het niveau liggen dat door de schaduwwerking van de zone van de PKB c.q. Aanwijzing zou worden bereikt? Zo nee, waarom niet?

7.

Het "precieze niveau" van de geluidbelasting in het buitengebied zoals zich dat in de praktijk voordoet als de geluidszone wordt gehandhaafd is niet vooraf vast te stellen en varieert per locatie. Het is nooit het doel geweest van de PKB deze niveaus in het buitengebied vast te stellen in de vorm van een grenswaarde. Het PKB-stelsel kent een geluidszone waarbuiten de maximale geluidbelasting 35 Ke bedraagt. Door de schaduwwerking van deze geluidszone- immers hoe verder van de luchthaven, hoe hoger men vliegt, des te minder geluid geproduceerd wordt – is er een lagere geluidbelasting naarmate de afstand tot de geluidszone groter is. De PKB (c.q. Aanwijzing) stelt echter geen grenzen aan hoeveel lager en hoe variabel de geluidbelasting is in dat gebied (bijvoorbeeld het ene jaar 20 Ke en het volgende jaar 25 Ke). De geluidbelasting in het gebied buiten de geluidszone is (ook nu) variabel.

Het vastleggen van de precieze geluidbelasting in het buitengebied op waarden beneden de 35 Ke zoals de milieuorganisaties voorstellen, is dus niet conform het PKB-stelsel en zou bovendien grote gevolgen hebben voor de flexibiliteit van de luchtvaartsector en zwaar doorwerken op diens capaciteit.

Onder andere in de brief aan de Kamer (kenmerk DGL/02.450109) is aangekondigd dat vanaf 2005 ook in het buitengebied (20 tot 35 Ke) de geluidbelasting zal worden gehandhaafd op basis van daartoe te stellen grenswaarden. De commissie deskundigen vliegtuiggeluid zal daarover advies uitbrengen. Daarbij wordt ook gekeken naar de gevolgen die dit heeft voor de flexibiliteit voor de luchtvaartsector.

8.

Indien wordt gekozen voor een AMER, wordt dan daarin een vergelijking gemaakt van de geluidbelasting in de regio (het zogenaamde geluidlandschap) in termen van  $L_{den}$  en in termen van  $L_{night}$  tussen het scenario van de Aanwijzing uit 1996 en het scenario dat is gebruikt voor de geluidgrenswaarden in het nieuwe normenstelsel? Wordt voor het laatste scenario ook een zodanige invulling ontwikkeld dat het geluidlandschap per saldo niet meer geluid betekent voor de regio dan dat van de Aanwijzing uit 1996? Wordt in de AMER ook onderzocht of het aantal ernstig gehinderden en het aantal slaapgestoorden van beide scenario's gelijk is?

8.

Zoals in het antwoord op vraag 6 is aangegeven is er naar mijn mening geen aanleiding voor een aanvullend MER. De vraagstelling gaat uit van de afspraak dat het nieuwe stelsel gelijkwaardig dient te zijn aan de Aanwijzing voor het vijfbanenstelsel. Dit is echter niet het geval. Al in de nota 'Strategische beleidskeuze toekomst luchtvaart (Sbtl, 1998) en de nota Toekomst van de nationale luchthaven (Tnl, 1999) is gekozen voor een nieuw stelsel op basis van gelijkwaardigheid aan de PKB. Over deze nota's is uitvoerig overleg met de Tweede Kamer gevoerd.

Net als voor de Aanwijzing gelden voor het nieuwe stelsel, conform overgangsartikel XII de PKB-normen als randvoorwaarde. Daarin is vastgelegd dat het gebied, begrensd door de 35 Ke contour, maximaal 10.000 woningen bevat. Daarmee voldoen de grenzen voor de geluidbelasting in het ontwerp luchthavenverkeerbesluit net als de Aanwijzing aan de PKB-normen.

9.

Worden in de AMER diverse vliegscenario's onderzocht op hun gelijkwaardigheid? Worden in de AMER de beoogde geluidbelasting (als gerepresenteerd door de scenario's) en de feitelijke geluidbelasting (in de hand gehouden door het normenstelsel) goed uit elkaar gehouden?

9.

Zoals in het antwoord op vraag 6 is aangegeven is er naar mijn mening geen reden een AMER op te stellen. Ik zie geen aanleiding tot het aanvullend onderzoeken van verschillende scenario's. Zoals bij de beantwoording van vraag 13 is aangegeven, bevat het MER conform de wet geen alternatieven.

Conform de wet is het scenario in het MER getoetst aan de randvoorwaarden. Aan de randvoorwaarden wordt voldaan. Daarnaast is onderzocht wat het effect is van afwijkingen van het scenario die zich in de praktijk zouden kunnen voordoen, binnen de grenswaarden van het nieuwe stelsel. Daarmee is een zo goed mogelijk beeld verkregen van de toekomstige feitelijke situatie. Uit de berekeningen blijkt dat de beoogde bescherming geboden wordt: in woongebieden in het buitengebied blijft de geluidbelasting beneden de  $L_{den}$ -equivalent van 35 Ke<sup>1</sup>. Ook aan de randvoorwaarden in artikel XII van de wet (aantallen woningen, ernstig gehinderden en slaapgestoorden) wordt blijkens het onderzoek voldaan.

10., 11. en 12.

Met welk aandeel van de starts en landingen is bij de berekeningen van de geluidgrenzen ( $L_{den}$  respectievelijk  $L_{night}$ ) in het kader van het ontwerp-Luchthavenverkeerbesluit rekening gehouden voor de Buitenveldertbaan aan de oostzijde, de Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan. Hoe verhoudt dit zich tot de uitgangspunten bij het scenario voor het vijfbanenstelsel in de Aanwijzing van 1996? Is hier sprake van het toegezegde ontzien van de geluidgevoelige en risicovolle (EV) banen?

10., 11. en 12.

Om te beginnen beoogt het nieuwe stelsel een bescherming te bieden die gelijkwaardig is aan de PKB en niet gelijk aan de geschorste Aanwijzing voor het vijfbanenstelsel. Voor het nieuwe stelsel is daarom niet getoetst aan de uitgangspunten van de Aanwijzing, maar aan de PKB-normen. Onderstaand is evenwel de gevraagde vergelijking tussen het ontwerp luchthavenverkeerbesluit en de Aanwijzing voor het vijfbanenstelsel gemaakt.

Om een juiste vergelijking te maken van het aandeel starts en landingen tussen de zoneberekening uit de Aanwijzing van het vijfbanenstelsel 1996 en de berekening van de geluidgrenzen in het kader van de ontwerp luchthavenverkeerbesluit, is het gezien de verschillen tussen Ke en  $L_{den}$  danwel  $L_{Aeq}$  en  $L_{night}$  wenselijk om voor het

<sup>1</sup> In één als zeer onwaarschijnlijk te kenschetsen simulatie werd een hogere waarde dan 58 dB(A)  $L_{den}$ , de equivalent van 35 Ke, gevonden.

aandeel starts en landingen uit te gaan van de verkeersprognose die behoren bij de betreffende Ke en  $L_{Aeq}$  berekeningen.

Uit de tabel valt af te lezen dat het aandeel van de starts en landingen op de Buitenveldertbaan lager is dan in de Aanwijzing, het gebruik van de Aalsmeerbaan vooral voor starts hoger is en voor de Zwanenburgbaan het aantal starts hoger en het aantal landingen lager is.

#### Baangebruikspercentages

	<i>Buitenveldertbaan oostzijde</i>			
	starten 09		landen 27	
	Ke	$L_{Aeq}$	Ke	$L_{Aeq}$
ontwerp luchthavenverkeerbesluit	1,12	0	7,1	6,5
Aanwijzing vijfbanenstelsel	3,10	0,7	8,3	3,6
verschil	-1,98	-0,70	-1,20	2,9
jaar 2001	15,9%	0,1%	19,6%	1,7%

	<i>Aalsmeerbaan</i>			
	starten 19L		landen 01R	
	Ke	$L_{Aeq}$	Ke	$L_{Aeq}$
ontwerp luchthavenverkeerbesluit	20,91	0	14,9	0
Aanwijzing vijfbanenstelsel	10,10	0	12,4	0
verschil	10,81	0,00	2,50	0
jaar 2001	13,6%		9,5%	

	<i>Zwanenburgbaan noordzijde</i>			
	starten 01L		landen 19R	
	Ke	$L_{Aeq}$	Ke	$L_{Aeq}$
ontwerp luchthavenverkeerbesluit	10,84	0	16,2	0
Aanwijzing vijfbanenstelsel	16,60	4,8	8	0
verschil	-5,76	-4,80	8,20	0
jaar 2001	27,5%	51,9%	40,8%	44,1%

13.

Biedt het MER voldoende inzicht in alternatieven waarmee milieu en bevolking minder worden belast dan in het voorgestelde normenstelsel? Zo ja, kan dit worden onderbouwd? Welke waarde hecht de regering aan een MER waarin meest milieuvriendelijke variant en nulalternatief ontbreken?

13.

Het kabinet heeft zich verbonden een nieuw normenstelsel te ontwerpen dat ten aanzien van een aantal aspecten gelijkwaardig is aan het PKB-stelsel. Als vervolg op onder meer de nota's SbtI (1998) en Tnl (1999) zijn de randvoorwaarden voor deze gelijkwaardige overgang (bijvoorbeeld in de zin van maximale aantallen geluidbelaste woningen en geluidgehinderden of slaapgestoorden) voor geluid maar ook voor externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging neergelegd in de overgangsartike-

len van het wetsvoorstel (de artikelen XI tot en met XIII).



In artikel VIII van het wetsvoorstel is voorgeschreven dat – voor de eerste uitvoeringsbesluiten – een milieueffectrapport moet worden opgesteld ter toetsing van de gelijkwaardige overgang van het PKB-stelsel naar het nieuwe stelsel, zoals beschreven in genoemde overgangsartikelen. In dat artikel is bovendien vastgelegd dat het in beeld brengen van alternatieven in het MER niet van toepassing is.

Het milieueffectrapport Schiphol 2003, ten behoeve van de eerste uitvoeringsbesluiten, is dus een bijzonder MER waarbij niet meer – zoals gebruikelijk wanneer een nieuwe activiteit nog moet worden ondernomen – een nulalternatief (hier: het niet gaan vliegen op het vijfbanenstelsel) of het meest milieuvriendelijke alternatief (hier: een andere uitvoeringmodaliteit dan door de PKB voorgeschreven) aan de orde is. De besluitvorming over die alternatieven is destijds met de PKB Schiphol en Omgeving afgerond (inclusief overigens ook milieueffectrapportages) en staat in het onderhavige traject niet meer ter discussie. In de wet zijn de randvoorwaarden voor de gelijkwaardige overgang vastgelegd. Daarmee is de begrenzing van de milieueffecten waaraan dient te worden getoetst bepaald en is het zoeken naar milieuvriendelijker of meer milieubelastende varianten niet aan de orde.

14.

In het MER wordt de geluidssituatie uitsluitend in termen van  $K_e$  en van een zevenurige nacht ( $L_{Aeq}$ ) vergeleken. Wat is de waarde hiervan, gelet op het feit dat deze geluidsmaten nu worden vervangen omdat ze de werkelijke geluidbelasting en slaapverstoring niet goed weerspiegelen?

14.

In het nieuwe stelsel wordt van de  $K_e$  en de  $L_{Aeq}$  overgestapt op de  $L_{den}$  en de  $L_{night}$ . Hiermee wordt geanticipeerd op de EU-richtlijn voor omgevingslawaa die binnenkort van kracht zal worden. Het belangrijkste motief voor deze richtlijn is het bewerkstelligen van harmonisatie binnen de EU. Het is niet zo dat de  $L_{Aeq}$  wordt vervangen omdat die bijvoorbeeld de slaapverstoring onjuist weergeeft.

De maten waarin geluidbelasting voor Schiphol tot nu toe is weergegeven zijn de  $K_e$  en de  $L_{Aeq}$ . Het zijn ook de maten waarin de PKB-normen voor geluid zijn uitgedrukt. Om te toetsen aan die normen is in de MER de geluidbelasting daarom in die maten uitgedrukt. Daarnaast is voor het vaststellen van de nieuwe grenzen de geluidbelasting ook uitgedrukt in  $L_{den}$  en  $L_{night}$ , de nieuwe Europese maten.

Voor wat betreft de vergelijkingen met de geluidbelasting die zich in de afgelopen jaren heeft voorgedaan en de geluidbelasting zoals die in de Aanwijzingen voor het vier- en vijfbanenstelsel was voorzien, is in het MER (blz. 87 tot 95) gebruik gemaakt van de huidige maten ( $K_e$  en  $L_{Aeq}$ ) en niet van de  $L_{den}$  en  $L_{night}$ . Met die berekeningen is goed inzicht in de lokale toe- en afname van de geluidbelasting. Een berekening van deze vergelijkingen voor  $L_{den}$  en  $L_{night}$  is op zichzelf mogelijk, maar vraagt wel om twee kanttekeningen: enerzijds zijn de gegevens niet nodig voor de toetsing van de gelijkwaardige overgang van het PKB-stelsel naar het nieuwe stelsel, maar dienen om inzicht te krijgen in de ontwikkelingen en de verschillen. De berekeningen in  $K_e$  en  $L_{Aeq}$  zijn daarvoor naar onze mening toereikend. Anderzijds zijn voor de berekeningen in  $L_{den}$  en  $L_{night}$  voor de Aanwijzingen voor het vier- en het vijfbanenstelsel niet alle benodigde gegevens beschikbaar en moeten daarom aannames worden gedaan die discutabel zijn. Dat betekent dat er diverse uitkomsten mogelijk zijn, waarvan er niet één juist is. Dit geldt met name voor de berekening van  $L_{den}$  en  $L_{night}$  voor de Aanwijzing voor het vijfbanenstelsel. Het NLR heeft daar

ook reeds op gewezen in het NLR-rapport NLR-CR-2002-114, in opdracht van Stichting Natuur en Milieu.

15.

Is het waar dat het geluidscriterium van het vrijwaringsgebied in PKB en Aanwijzing van 1996 30 Ke is en dat het Luchthavenindelingbesluit 58 dB  $L_{den}$  als criterium is vastgelegd? Is het waar dat de regering 35 Ke en niet 30 Ke gelijk stelt aan 58 dB  $L_{den}$ ? Hoe kan hier sprake zijn van een gelijkwaardige vertaling van de PKB-normen? In de Nadere Memorie van Antwoord aan de Eerste Kamer schrijft de regering in het voorbeeld 'fictieve getallen' om aan te tonen dat er voor 1990 geen  $L_{den}$  contouren berekend hoeven te worden, dat er geen eenduidig aan te wijzen  $L_{den}$  contour is die gelijk is aan de 35 Ke-contour; in de stukken aan de Tweede Kamer, in de toelichting op het Luchthavenindelingbesluit en in de MER staat dat de 58 dB  $L_{den}$  contour equivalent is met de 35 Ke contour. Dit lijkt in strijd met elkaar. Kan een en ander nader worden toegelicht?

15.

Zowel in het PKB-stelsel als in het nieuwe stelsel gelden beperkingen aan het ruimtegebruik in de omgeving van de luchthaven. De beperkingen voor nieuwbouw van woningen en andere gevoelige objecten in het ontwerp luchthavenindelingbesluit gelden voor een gebied dat in hoge mate overeenkomt met de vrijwaringszone uit de PKB: de buitengrens omvat conform artikel X van de wet in ieder geval de vrijwaringszone, met uitzondering van delen die tot de rijksbufferzone behoren. Daar waar de 58 dB (A)  $L_{den}$  contour (de ruimtelijke equivalent van de 35 Ke contour) buiten de huidige vrijwaringszone valt, zijn ook deze gronden toegevoegd.

In de PKB is niet bepaald dat de vrijwaringszone gebaseerd dient te worden op de 30 Ke contour. In de PKB is vastgelegd dat de binnen de 35 Ke geluidszone geen nieuwbouw van woningen mag plaatsvinden (deel 4, blz. 17). In de PKB staat verder dat de vrijwaringszone in elk geval de geluidszone dient te bevatten (deel 4, blz. 27). Bij het bepalen van de indicatieve begrenzing van de vrijwaringscontour is daarbij een marge opgenomen. Doordat voor het LIB in de wet is bepaald dat de nieuwe vrijwaringszone tenminste de zone van de PKB bevat is de marge die in de PKB is toegepast buiten de geluidszone overgenomen in het nieuwe stelsel.

Voor wat betreft de tegenstrijdigheid met het betoog in de memorie van antwoord: in de memorie is betoogd dat als de verbetering ten opzichte van 1990 zoals die in de PKB is vastgelegd in Ke en  $L_{Aeq}$  zou worden vervangen door "PKB-normen" voor  $L_{den}$  en  $L_{Aeq}$ , er geen referentie bestaat voor dergelijke nieuwe normen. Op zich kan in dat geval elke  $L_{den}$ -contour worden gehanteerd en daarbij de gewenste verbetering ten opzichte van 1990 worden gekozen. Als daarbij de wens zou bestaan een  $L_{den}$ -equivalent van 35 Ke te hanteren, ligt de keuze voor de 58 dB(A)  $L_{den}$  in de rede.

16.

Is de regering bereid voor het scenario voor het vijfbanenstelsel in de Aanwijzing van 1996 op één kaart de 30 Ke contour en de 53 dB, 54 dB en 55dB  $L_{den}$  contour (dus over elkaar geprojecteerd) te verstrekken in de AMER om vast te stellen welke  $L_{den}$  contour het dichtst komt bij de vrijwaringscontour van 30 Ke?

16.

Zoals in het antwoord op vraag 6 is aangegeven is er naar mijn mening geen aanleiding voor een aanvullend MER.

In lijn met de PKB waarin is bepaald dat het vrijwaringsgebied tenminste het door de 35 Ke contour omsloten gebied bevat, is voor het vaststellen van de vrijwaringszone in het luchthavenindelingbesluit de  $L_{den}$ -contour gehanteerd die ruimtelijk het best overeenkomt met de 35 Ke. Daarnaast is een vergelijking tussen  $L_{den}$  en Ke contouren op basis van het scenario van de Aanwijzing voor 2015, dat niet bepaald een goede weergave is van het verwachte gebruik van de luchthaven voor de toekomst (de vlootsamenstelling en hoeveelheid bewegingen is achterhaald, een deel van de routes is verlegd, etc.), niet erg voor de hand liggend. Het scenario voor 2005 of 2010 van het MER Schiphol 2003 zou daarvoor meer in aanmerking komen.

17.

Kan met betrekking tot de externe veiligheid de stelling worden onderbouwd dat het individueel risico niet toeneemt ondanks de toename van het aantal vliegbewegingen?

17.

De ontwikkeling van het individueel risico kan op meerdere manieren worden afgemeten: in de vorm van het aantal woningen dat zich binnen de contouren bevindt, of door de omvang van het gebied binnen de contouren. De ontwikkeling van het individueel risico is ten behoeve van de gelijkwaardige overgang conform artikel X van de wet afgemeten aan het aantal woningen dat zich binnen een bepaalde risicocontour ( $10^{-6}$ ) bevindt.

In het MER Schiphol 2003 is berekend hoe het individueel risico zich ontwikkelt en wordt aangegeven hoe het mogelijk is dat het aantal vliegtuigbewegingen toeneemt terwijl het individueel risico, afgemeten aan het aantal woningen binnen de  $10^{-6}$  individueel risicocontour, gelijk blijft. De volgende zaken kunnen deze uitkomst verklaren:

- de vloot is veel veiliger geworden, waardoor de ongevalskans met 40% is afgenomen. Dit wordt veroorzaakt door invoering van nieuwe, veiliger vliegtuigen en doordat gebleken is dat de vloot die Schiphol aandoet in vergelijking met andere grote westerse luchthaven veiliger is;
- de gevolgen van een ongeval bleken eerder te zijn overschat. Hierdoor is het ongevalsgebied met circa 35% en de kans op slachtoffers met 10% gedaald;
- de gunstige ligging van de vijfde baan ten opzichte van woongebieden. Door ingebruikname van de vijfde baan neemt het gebied binnen de risicocontouren toe maar aangezien de ligging van de vijfde baan zodanig gekozen is dat in het verlengde van de baan zeer weinig woningen liggen neemt het aantal woningen af. De vijfde baan zal in het nieuwe stelsel de meest gebruikte baan zijn;
- het toepassen van segregatie (de zwaardere vliegtuigen plaatsen op de routes over de dunbebouwde gebieden) leidt tot een verlaging van het risico.

De omvang van de risicocontouren zelf neemt wel toe. Maar zoals gezegd neemt het aantal woningen binnen de  $10^{-6}$  individueel risicocontour niet toe ten opzichte van 1990. Deze toename van de omvang bij een gelijkblijvend aantal woningen komt vooral door de gunstige ligging van de vijfde baan ten opzichte van woongebieden.

18.

De motie-Van Gijssel die vroeg om een standstill m.b.t. externe veiligheid op basis van 1990 en niet 2003 was gebaseerd op groepsrisico (FN-curve) en niet op het nu gehanteerde Totaal risico gewicht (TRG). Waarom is het groepsrisico nu niet als norm gehanteerd?

18.

De vraag lijkt voorbij te gaan aan de besluitvorming die hierover in de Tweede Kamer heeft plaatsgevonden met de behandeling van het wetsvoorstel. Het nieuwe stelsel dient een bescherming te bieden die gelijkwaardig is aan de PKB. In de wet is deze gelijkwaardige overgang in de vorm van randvoorwaarden vastgelegd. Aan deze randvoorwaarden is in het MER getoetst.

Net als de PKB kent het nieuwe stelsel geen norm voor het groepsrisico. Op basis van het huidige rekenmodel is het niet mogelijk een handhaafbare norm voor het groepsrisico vast te stellen. In de wet is in overleg met de Tweede Kamer een extra artikel opgenomen waarin is vastgelegd dat een nieuw veiligheidsmodel wordt ontwikkeld op basis waarvan in 2005 een groepsrisiconorm zal worden bepaald, waarbij stand still ten opzichte van 1990 geldt. Op dit punt gaat het nieuwe stelsel vanaf 2005 verder dan de PKB. Conform de PKB kent het nieuwe stelsel een norm voor het individueel risico. Deze norm is aangescherpt met een factor vijf. Tot slot is een norm opgenomen in het nieuwe stelsel voor het totaal risico dat door de sector wordt veroorzaakt, het TRG. Het TRG is geen groepsrisiconorm, maar dient ter beheersing van het risico dat door de bron, de luchtvaartsector, wordt veroorzaakt.

19.

De gebieden in het Luchthavenindelingbesluit en de grenswaarden uit het Luchthavenverkeerbesluit zijn vastgesteld met rekenmodellen die zijn toegepast op scenario's. In de toekomst zal niet precies volgens het gekozen scenario gevlogen worden. Daarom is het belangrijk inzicht te hebben in wat afwijking van het scenario betekent voor de grenswaarden op de handhavingpunten. Zowel de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (Commissie Berkhout) als de MER-commissie wijzen hierop. Is de regering bereid de Commissie MER om een nader oordeel te vragen inzake de door u geboden reactie inzake "scenariogevoeligheid"? Zo nee, is de regering dan bereid de scenariogevoeligheid te onderzoeken en te rapporteren in aanvulling op de MER?

19.

Een nader onderzoek naar de scenariogevoeligheid op de te stellen grenswaarden is niet zinvol. Er zijn in het MER al diverse scenario's uitgewerkt:

- voor het hele etmaal zijn twee en voor de nacht drie scenario's – die alle voldoen aan de PKB-eisen – volledig uitgewerkt; de waarden in de handhavingpunten en de TVG waarden daarvoor, zijn in het MER opgenomen;
- in het onderzoek naar de beschermende werking van het nieuwe stelsel ten opzichte van het PKB-stelsel waarin op alle mogelijke wijzen de effecten van de variaties van het scenario zijn onderzocht;

- in het onderzoek naar de werking van het TVG, waarin effecten van alle mogelijke variaties van het scenario op het TVG (TVG-kassa, TVG-TNL en TVG-landschap) zijn onderzocht.

In genoemde onderzoeken zijn de effecten van afwijking van het scenario zijn onderzocht. Daarbij is geen inzicht van de "representativiteit van het scenario" aan de orde. Een dergelijk onderzoek wordt ook als onmogelijk geacht. Pas in de toekomst zal blijken in hoeverre de verwachtingen van de luchtvaartsector, die de scenario's heeft opgesteld, ten aanzien van het gebruik van de luchthaven overeen komen met de feitelijke ontwikkeling. Als harde eis geldt, dat de sector hoe dan ook binnen de gestelde grenswaarden moet opereren; het risico van mogelijk "onjuiste" veronderstellingen in de scenario's ligt dan ook geheel bij de sector.

20.

Waarom wordt bij externe veiligheid een scenario voor 2010 gebruikt en bij geluid een scenario voor 2005?

20.

Conform de richtlijnen voor het MER is in het MER uitgegaan van het peiljaar 2010. Daarnaast is in het MER is ook een 2005-scenario doorgerekend. Dat scenario geeft een beeld van de milieueffecten als het nieuwe stelsel volledig in gebruik is genomen.

De keuze voor het jaar 2010 voor de grenswaarde van externe veiligheid hangt samen met de wens de besluiten een zo stabiel mogelijk karakter te geven. Door enige jaren "vooruit te kijken" kan de sector afstemmen op gewenste en verwachte ontwikkelingen. Veel meer jaren vooruit kijken levert geen betekenisvolle verwachtingen meer op.

Met name bij de grenswaarden van de geluidbelasting in de handhavingpunten luistert

deze afstemming nauw, aangezien in deze grenswaarden ook de effecten van de verdeling van het verkeer over de omgeving neerslaan. Een kleine wijziging van de verdeling leidt al tot sterke verlaging van de mogelijkheid binnen de gestelde grenzen

het gebruik te optimaliseren. Op het punt van de verdeling van de effecten van het verkeer over de omgeving biedt het scenario voor het jaar 2005 meer zekerheid dan het

scenario voor het jaar 2010. Daarom is er voor gekozen de grenswaarden voor de geluidbelasting te bepalen op basis van het scenario voor het jaar 2005.

21.

Afwijkingen in de berekende geluidsniveaus ten gevolge van verkeerde invoergegevens en modellering werken door in het aantal vliegtuigbewegingen, afgestemd op het aantal van 10.000 woningen. Daarom zouden, aldus de MER-commissie, ook de onzekerheden van de berekeningen op de gelijkwaardige overgang moeten worden geanalyseerd en in een aanvullende MER opgenomen. Is de regering daartoe bereid? Zo nee, waarom niet?

21.

De onzekerheden in bepaling van de geluidbelasting en de gevolgen daarvan zijn op verzoek van de commissie MER reeds beschreven in een notitie. De commissie heeft deze notitie ook bij haar toetsingsadvies gevoegd (bijlage 7 bij dat advies). Ik acht nader onderzoek niet nodig.

Overigens zal de handhaving van de grenswaarden van de geluidbelasting geschieden op basis van de feitelijke belasting. Mogelijk "fouten" in de invoergegevens voor de berekeningen waarmee de grenswaarden zijn bepaald zijn een zorgpunt voor de luchtvaartsector en geen zorg voor de omgeving van de luchthaven; de vastgestelde grenswaarden mogen nimmer worden overschreden. In het MER zijn dergelijke onzekerheden in de invoergegevens beschreven (deel 2, paragraaf 2.5.2).

22.

De kritiek van zowel de MER-commissie als van Berkhout cs. op de gekozen TGV-kassa systematiek luidt dat: "TGV-kassa geen toegevoegde waarde heeft in de zin van bescherming van de omgeving". Kan de toegevoegde waarde van het TGV-systeem en met name TGV-kassa nader onderbouwd worden?

22.

Zoals ook in het MER is aangegeven wordt met de grenswaarde van het TVG een grens gesteld aan de maximale totale hoeveelheid geluidbelasting, onafhankelijk van de verdeling van de geluidbelasting over de omgeving. Daarmee wordt een milieugrens gesteld en niet langer, zoals in de PKB, een grens gesteld aan het verkeersvolume of het aantal passagiers. Het TVG waarborgt dat, in combinatie met de handhavingpunten en regels voor gebruik van het luchtruim en het banenstelsel, buiten de 58 dB(A)  $L_{den}$ -contour niet méér geluidbelasting neerslaat dan 58 dB(A)  $L_{den}$ . Daarnaast bewerkstelligt het TVG dat gebruik maken van de meteotoeslag (of de toeslag voor bijzondere weersomstandigheden) in één van de handhavingpunten gepaard moet gaan met een onderuitputting in één van de overige handhavingpunten.

Het TVG biedt als globale maat een globale bescherming. Het geeft de belasting in de omgeving van de luchthaven weer in één enkel getal en geeft daarmee geen garantie voor bijvoorbeeld de maximale hoogte van de geluidbelasting in Hoofddorp. Daartoe strekken de handhavingpunten. Dat betekent dat het TVG geen lokale bescherming biedt. Dit geldt per definitie voor elk TVG, dus ook voor de door de verschillende commissies voorgestelde alternatieven.

23.

Kan een gemotiveerde reactie worden gegeven op de stelling dat een groter aantal handhavingpunten, met name in woongebieden, de gelijkwaardigheid beter zou kunnen waarborgen?

23.

Op basis van het onderzoek in het MER naar de beschermende werking van het nieuwe stelsel (onderzoeksbijlage geluid 2, deel 6) blijkt dat de bescherming die wordt beoogd, namelijk in woongebieden in het buitengebied niet meer dan (de  $L_{den}$ -equivalent van) 35 Ke, afdoende wordt geboden door het voorgestelde dertigtal handhavingpunten. Het desbetreffende NLR-rapport concludeert ook dat een groter aantal handhavingpunten rond de 35 Ke contour niet bijdraagt aan een betere bescherming.

24.

Tijdens de behandeling van de Wijziging Wet luchtvaart is door de regering be-  
toogd dat naarmate de handhavingspunten verder van Schiphol af staan, er sprake  
is van meer dominant omgevingsgeluid. Dit zal eerst moeten worden gemeten zo-  
dat dit kan worden "uitgefilterd". Gebeurt dat niet dan zal handhaving op die pun-  
ten geen stand houden voor de rechter, aldus de regering. Echter, handhaving ge-  
beurt toch niet door op deze punten te meten, maar op basis van modelmatige  
berekeningen? Het meten dient toch met name voor de validatie en verbetering van  
het model?

24.

Naarmate handhavingspunten verder van de luchthaven zijn gelegen, neemt de  
nauwkeurigheid waarmee de geluidbelasting kan worden bepaald af. Dit geldt zo-  
wel voor berekeningen als voor metingen. Bij de berekeningen komt dit doordat de  
geluidsterkte wordt bepaald op basis van een aantal standaardmetingen in dicht bij  
het vliegveld. Naarmate de afstand tot het vliegveld groter wordt, moeten deze  
gegevens meer worden geëxtrapoleerd waardoor ze onnauwkeuriger worden. Bij de  
metingen geldt dat naarmate een geluidsbron minder geluid produceert een minder  
nauwkeurigere meting van dat geluid kan plaatsvinden. Daar komt nog bij dat altijd  
sprake is van omgevingsgeluid. Naarmate de te meten geluidbron minder geluid  
produceert, wordt dat omgevingsgeluid dominantier.

Voorlopig zal worden gehandhaafd op basis van berekeningen. Het is de bedoeling  
om zo snel mogelijk met geluidmetingen te starten, zodat die vanaf 2005 in het nog  
te ontwikkelen handhavingssysteem voor het buitengebied kunnen worden ge-  
bruikt. De commissie deskundigen vliegtuiggeluid zal daarvoor voorstellen doen. Of  
metingen van vliegtuiggeluid daarbij ter validatie van de berekeningen dienen, of  
dat op basis van metingen kan worden gehandhaafd, is mede afhankelijk van het  
advies van deze commissie.

25.

Is de regering bereid de werking van het nieuwe stelsel met de combinatie van een  
klein aantal handhavingspunten plus TVG-kassa te vergelijken met de werking van  
een veel groter aantal handhavingspunten in het huidige stelsel?

25.

In het MER is juist op dit punt uitgebreid onderzoek verricht. In het onderzoek (on-  
derzoeksbijlage geluid 2, deel 6) is een vergelijking gemaakt tussen de bescherming  
die wordt geboden door het huidige stelsel en het nieuwe stelsel met handhavings-  
punten en een TVG. Ik zie geen aanleiding voor meer, aanvullend onderzoek op dit  
punt.

Overigens zal vanaf 2005 een aanvullend handhavingssysteem voor het buitenge-  
bied in werking treden. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 7 is aan de  
commissie deskundigen vliegtuiggeluid opdracht gegeven hiervoor voorstellen te  
doen.

26.

Is ook in het buitengebied (verder weg van Schiphol) voldoende zekerheid over een  
(per saldo) gelijkwaardige overgang? Kan nog eens worden aangegeven wat de  
bezwaren tegen meer handhavingspunten in woongebieden zijn teneinde de ge-  
lijkwaardige overgang (2003-2005) zeker te stellen?

26.

Uit het MER-onderzoek naar de beschermende werking van het nieuwe stelsel is gebleken dat de beoogde bescherming door het nieuwe stelsel wordt geboden: niet meer dan (de  $L_{den}$ -equivalent van) 35 Ke in woongebieden in het buitengebied. Dit geldt ook indien fors wordt afgeweken van het scenario dat is gebruikt om de grenswaarden in het ontwerp luchthavenverkeerbesluit te bepalen. Naar het oordeel van de regering is er daarom voldoende zekerheid over de gelijkwaardige overgang.

Met betrekking tot de vraag voor meer handhavingpunten kan geconcludeerd worden dat het toevoegen van meer punten langs de 35 Ke mogelijk is, maar ten behoeve van een aan de PKB gelijkwaardige bescherming niet nodig is en heeft in die zin geen toegevoegde waarde. Zie ook het antwoord op vraag 23.

Het effect van toevoeging van meer punten in het gebied buiten de 35 Ke contour kan echter zodanige restricties aan de luchtvaartsector opleggen dat van gelijkwaardigheid aan de PKB in termen van capaciteit en mainport geen sprake meer kan zijn. Ook in het PKB-stelsel is variatie van de hoogte van de geluidbelasting in het gebied buiten de 35 Ke contour mogelijk, voorzover de geluidbelasting niet boven de 35 Ke uitkomt.

27.

In de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 28 maart jl. staat dat zo snel als mogelijk de feitelijke geluidbelasting in het gebied tussen de 35 en 20 Ke nauwgezet gemonitord gaat worden. Wanneer kan hiermee een aanvang worden gemaakt? Verder stelt de brief dat: "Het de bedoeling is dat de uitkomsten van de meetresultaten worden verwerkt in het te ontwikkelen handhavingssysteem voor dat gebied." Wanneer gaat dit systeem nu concreet functioneren?

27.

Met de monitoring zal een aanvang worden gemaakt met de ingebruikname van het nieuwe stelsel. Dus zodra het nieuwe wetvoorstel is goedgekeurd en in werking treedt zal de feitelijke geluidbelasting in het gebied tussen de 35 en 20 Ke worden gemonitord. De commissie deskundigen vliegtuiggeluid is gevraagd aan te geven op welke wijze metingen kunnen worden ingezet in het ontwikkelen van een handhavingssysteem voor het buitengebied. Naar verwachting zal de commissie daarover in 2002 een advies geven. Afhankelijk van het advies van de commissie zal een meetprogramma van de geluidbelasting in gang gezet worden. In het advies zal worden ingegaan op de wijze waarop de metingen voor de handhaving kunnen worden gebruikt. Het doel is om vanaf de ingebruikname van het handhavingssysteem voor het buitengebied te starten met het gebruik van metingen van de geluidbelasting ten behoeve van de handhaving. Volgens planning zal dit handhavingssysteem in 2005 in gebruik worden genomen.

28.

Is het mogelijk om gedurende de overgangperiode (2003-2005) de gelijkwaardigheid te blijven bewaken door ook het oude systeem te laten doorlopen en de resultaten van het oude en het nieuwe systeem in deze periode te vergelijken?



28.

In de memorie van antwoord aan de Eerste Kamer is door de regering aangegeven dat in de periode 2003-2005 de randvoorwaarden van de wet, die in het MER ex ante zijn getoetst, ex post zullen worden getoetst. Daarmee wordt invulling gegeven aan de behoefte het 'oude stelsel' tot 2005 te laten doorlopen.

29.

In het Luchthavenverkeerbesluit wordt de minimum-aanvlieghoogte op 2000 ft gesteld. Waarom wordt de motie Stellingewerf ter zake niet uitgevoerd? Waarom is 3000ft op dit moment nog niet haalbaar?

29.

In het luchthavenverkeerbesluit wordt, net als in de huidige Aanwijzing en de Aanwijzing voor het vijfbanenstelsel een minimum hoogte gehanteerd van 3000 voet 's nachts (23-6 uur) en 2000 voet overdag. Een hoogte van 3000 voet overdag is enerzijds niet haalbaar vanwege de benodigde afhandelingscapaciteit overdag. Overdag is er veel meer verkeer dan 's nachts. Anderzijds is toepassing van een aanvlieghoogte van 3000 voet zeker niet in alle gevallen een verbetering van het milieu, aangezien dat kan betekenen dat in plaats van langs, over een woongebied moet worden gevlogen.

30.

Op welke wijze zijn de aangehouden motie-Van Gijzel (27 603, nr. 33) inzake de maatregelen van de commissie-In 't Veld en de moties over de MMA-maatregelen en minimumvlieghoogte verwerkt in het Luchthavenverkeerbesluit?

30.

In de brief aan de Tweede Kamer van 18 April 2002 (DGL/02.450113, hier bijgevoegd als bijlage 3) wordt uitvoerig uiteengezet welke adviezen van de commissie-In 't veld zijn aangenomen en welke niet. Wij verwijzen de kamerleden naar punt 8 van deze brief.

31.

Kan worden gemotiveerd waarom noise mapping niet noodzakelijk is voor de gelijkwaardigheidstoets?

31.

Noise mapping (in de zin van de ontwerp-richtlijn omgevingslawaai van de Europese Unie) betreft op zich zelf slechts het in kaart brengen van (de ontwikkeling van) de geluidhindersituatie en heeft als zodanig van doen met monitoring en niet met normstelling. Een en ander is dan ook onderdeel van het uitgebreide monitoringsprogramma dat in het kader van de uitvoeringsbesluiten is opgesteld. Dat, bijvoorbeeld voor geluid, bij de gelijkwaardige overgang van het PKB-stelsel naar het nieuwe stelsel moet worden voldaan aan bepaalde maximale aantallen geluidbelaste woningen of geluidgehinderden heeft met noise mapping niet van doen.

32.

Is het waar dat in de Amvb's de nauwkeurige vliegpaden zijn losgelaten en dat er wordt gewerkt met bredere vluchtbanen? Vergroot dit niet de kans van extra overlast in het buitengebied en hoe wordt dit gemonitord en voorkomen? Noopt dit niet tot extra handhavingpunten in het buitengebied?

32.

In de Amvb's wordt gewerkt met luchtverkeerwegen. Deze vervangen de tolerantiegebieden die in de Aanwijzing werden gebruikt. De luchtverkeerwegen zijn, behoudens enkele wijzigingen in verband met de veiligheid, niet breder dan de tolerantiegebieden. Er is daarom geen aanleiding voor extra zorg voor het buitengebied.

De luchtverkeerwegen zijn gelegen rond de verschillende vliegroutes. De gezagvoerder krijgt instructie van de luchtverkeersleiding om één van die routes te volgen. Door onnauwkeurigheden van de navigatietechnieken van de verschillende vliegtuigtypen, effecten van de wind en zaken als de reactietijd van de gezagvoerder volgen de vliegtuigen niet allen exact dezelfde route, maar is sprake van een spreiding rond de door de luchtverkeersleiding opgegeven vliegroute. De luchtverkeerwegen zijn zo gekozen dat al het vliegverkeer dat de instructies van de luchtverkeersleiding om een vliegroute volgt er binnen zal vliegen. Dit betekent dat in de praktijk de ligging van de gemiddelde vliegtuigstroom niet veel kan variëren binnen de luchtverkeerwegen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos

#### Bijlagen

- bijlage 1: brief aan de Tweede Kamer met kenmerk DGL/02.450109, inclusief bijlage 1 van de brief
- bijlage 2: NLR-notitie over afwijkingen van het scenario
- bijlage 3: brief aan de Tweede Kamer met kenmerk DGL/02.450113