

**Startnotitie voor het
milieueffectrapport
'Schiphol 2003'**

	Vooraf	5
1	Nieuwe aanpak voor Schiphol	6
2	Voorgeschiedenis besluitvorming Schiphol	8
3	De overgang van het huidige naar het nieuwe stelsel	10
4	Onderwerpen voor het milieueffectrapport	15
5	Procedure en besluitvorming	20

Vooraf

De overheid bereidt op dit moment langs drie trajecten de ontwikkeling van de nationale luchthaven Schiphol voor. Het is niet voor iedereen altijd duidelijk wat in welk traject hoort. Vandaar voorafgaand aan deze startnotitie een schets van de context waarin deze gelezen moet worden.

Voor de korte termijn (tot 2003) is op 7 juni 2000 een herziening van de aanwijzing voor het gebruik van Schiphol op het bestaande vierbanenstelsel vastgesteld. Deze geeft het kader aan waarbinnen het luchtverkeer op Schiphol kan doorgroeien tot ongeveer 460 duizend vliegbewegingen. Dat is ongeveer 15 procent meer dan in 1999. Voor de onderbouwing hiervan is het milieueffectrapport 'S4S2' opgesteld.

In 2003 krijgt Schiphol er een vijfde baan bij. Voor de middellange termijn (vanaf 2003) worden wetgeving en besluiten voorbereid waarmee het vijfbanenstelsel van Schiphol onder een nieuw normenstelsel voor milieu en externe veiligheid kan worden gebruikt. Binnen dit nieuwe stelsel kan de luchtvaartsector zelf tot een bedrijfsvoering komen die de beschikbare capaciteit optimaal benut, binnen de vastgestelde grenzen voor geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit en geur.

Voor de lange termijn (vanaf ongeveer 2010) is in 1999 een pkb-procedure gestart voor een eventuele aanpassing van het vijfbanenstelsel om verdere groei van de luchtvaart op Schiphol binnen de nieuwe grenzen voor milieu en veiligheid mogelijk te maken en voor de optie om een vliegveld op een eiland in de Noordzee aan te leggen. In 1999 zijn ook startnotities uitgebracht voor een milieueffect- en een economisch-effectrapport voor de lange termijn. In de nota Toekomst Nationale Luchthaven (december 1999) heeft het kabinet aangegeven vooralsnog ruimte open te laten voor een beperkte aanpassing van de luchthaven Schiphol. De optie van een eiland wordt uit de pkb-procedure gehaald. Na de zomer van 2000 wordt besloten op welke wijze de procedure wordt voortgezet.

Naast de plannen voor Schiphol wordt ook een pkb voorbereid voor de regionale en kleine luchthavens. Ook hiervoor wordt een startnotitie uitgebracht. Deze heeft geen betrekking op Schiphol.

Deze startnotitie voor het milieueffectrapport 'Schiphol 2003' gaat over het traject voor de middellange termijn.

1 Nieuwe aanpak Schiphol

De overheid voert beleid om de negatieve effecten van de luchtvaart op de omgeving van de luchthaven Schiphol te beperken en de positieve effecten op economie en werkgelegenheid zo goed mogelijk te benutten. In de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving uit 1995 is aangegeven welke mate van bescherming de overheid wil bieden tegen overlast van geluid, geur en luchtverontreiniging en een te groot risico voor de veiligheid. In de praktijk is gebleken dat de manier waarop deze bescherming wordt geboden niet in alle opzichten adequaat is vormgegeven. Daarom heeft het kabinet besloten tot een nieuwe aanpak. Dit hoofdstuk gaat over deze nieuwe aanpak.

De aanpak die het kabinet voor ogen staat is geen radicale breuk met het verleden. In de afgelopen tien jaar is veel gesproken over en onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om Schiphol te laten groeien en tegelijk de overlast voor de omgeving te beperken. Dit heeft geleid tot besluiten en maatregelen die ook nu nog overeind staan. Zo is met de PKB Schiphol en Omgeving het besluit genomen dat de luchthaven het banenstelsel kan uitbreiden met een vijfde baan. Tegelijk heeft de overheid maatregelen genomen om wonen en werken in de directe nabijheid van de luchthaven te beperken daar waar dit vanwege milieu en veiligheid niet wenselijk is en de omgeving te beschermen door grenzen te stellen aan veiligheidsrisico's en de overlast van geluid, luchtverontreiniging en geur.

In de praktijk hebben de opgestelde regels en bepalingen tot een ingewikkelde gang van zaken geleid. De bescherming tegen de overlast wordt uitgedrukt in getallen en eenheden die onvoldoende relatie hebben met de werkelijke ontwikkelingen in de luchtvaart en in de omgeving van Schiphol. De wijze van handhaving sluit eveneens niet voldoende aan op de praktijk. De regels maken geen onderscheid tussen bewoonde en niet-bewoonde gebieden. Ook is niet altijd duidelijk wie aanspreekbaar is. Op maat toegesneden instrumenten zijn niet beschikbaar, waardoor niet altijd kon worden ingegrepen ('gedogen'). Om uit deze impasse te komen, heeft het kabinet de ingewikkelde werkwijze rond Schiphol sterk willen vereenvoudigen. Overigens met behoud van de eerder afgesproken bescherming en van de goede elementen van de bestaande praktijk. Want ondanks de onvolkomenheden is het mogelijk gebleken in de druk bevolkte Randstad een luchthaven met internationale allure te laten groeien.

De kern van de verbeteringen is, dat door een veel duidelijker toedeling van verantwoordelijkheden een beter te controleren werkwijze tot stand komt. De overheid stelt duidelijke en handhaafbare grenzen aan de overlast die het luchtverkeer mag hebben voor de omgeving en neemt de verantwoordelijkheid voor het handhaven van deze grenzen. De luchtvaartsector krijgt de ruimte binnen deze grenzen de luchthaven zodanig te gebruiken dat daarmee optimale bedrijfsresultaten kunnen worden behaald. De overheid beoogt met deze werkwijze een bescherming aan de omgeving te bieden die gelijkwaardig is aan de bescherming die de normen van de PKB Schiphol en Omgeving bieden. De grenzen worden dus niet strenger of versoepeld, ze worden wel beter handhaafbaar.

Tegen de overlast wordt op objectieve en meetbare wijze bescherming geboden door grenzen te stellen aan de geluidbelasting in woongebieden en aan de hoogte van het veiligheidsrisico en in dat kader te stellen regels en richtlijnen aan het gebruik van de banen en routes. Ook worden objectieve grenzen gesteld aan de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en worden concrete maatregelen genomen om geurhinder te verminderen. De subjectieve waarde die aan hinder wordt toegekend, verschilt van

persoon tot persoon. De rijksoverheid stelt hiervoor geen regels vast. Het is aan de sector om in samenspraak met de omgeving tot maatregelen te komen die vermijdbare hinder voorkomen.

De voorgenomen overgang naar een nieuw stelsel voor het beheersen van de gevolgen van het vliegverkeer voor geluid, veiligheid, lokale luchtkwaliteit en geur zal in werking treden bij de ingebruikneming van de vijfde baan. De milieu- en veiligheidsnormen worden wettelijk vastgelegd. Het nieuwe milieu- en veiligheidsregime zal worden neergelegd in twee op basis van de Wet luchtvaart te nemen besluiten: het luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeerbesluit. In de wet wordt opgenomen dat bij de eerste vaststelling van deze besluiten het beschermingsniveau voor geluid, externe veiligheid en lokale luchtkwaliteit zodanig wordt bepaald dat sprake is van gelijkwaardigheid ten opzichte van de PKB Schiphol en Omgeving. De milieu-informatie die nodig is voor het besluit tot gelijkwaardige omzetting zal worden opgenomen in het op dit specifieke onderwerp toegesneden milieueffectrapport 'Schiphol 2003'. Het bevat met het oog op de beoordeling van de gelijkwaardigheid de noodzakelijke aanvulling op de informatie uit milieueffectrapporten die voor de PKB zijn opgesteld.

Hierna wordt eerst een schets gegeven van de voorgeschiedenis van de besluitvorming over Schiphol. In hoofdstuk 3 wordt de overgang van het oude naar het nieuwe stelsel kort beschreven. In hoofdstuk 4 wordt aangegeven over welke onderwerpen het milieueffectrapport informatie zal geven. De startnotitie eindigt met een beschrijving van de besluitvorming.

2 Voorgeschiedenis besluitvorming Schiphol

Ruim tien jaar geleden werd duidelijk dat de behoefte aan ruimte voor verstedelijking in de noordelijke Randstad en de behoefte aan ruimte voor de luchtvaart meer en meer met elkaar gingen concurreren. Rijksoverheid, provincie, gemeenten en de luchtvaartsector hebben daarom in 1991 een pakket maatregelen vastgelegd in het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving (PASO). Met deze maatregelen werd een dubbele doelstelling nagestreefd: de mainportontwikkeling van Schiphol versterken en de kwaliteit van het leefmilieu verbeteren. Het PASO vormde het vertrekpunt voor een decennium van onderzoek naar en besluitvorming over de ontwikkeling van de nationale luchthaven.

De plannen van het PASO zijn uitgewerkt in het Project Mainport & Milieu Schiphol (PMMS). Daarin is uitgebreid onderzoek gedaan naar de economische effecten én de milieueffecten van realisatie van de dubbele doelstelling. De milieueffecten zijn beschreven in het Integraal Milieueffectrapport (IMER) uit december 1993 en het Aanvullend MER (AMER, december 1994). Deze milieueffectrapporten beschrijven zowel de effecten van verschillende alternatieven van een aangepast vierbanenstelsel in de periode 1995-2003 als de effecten voor verschillende alternatieven van een vijfbanenstelsel in de periode 2003-2015. Een aanpassing van het vierbanenstelsel was nodig om de nadelige effecten van de groei van het luchtverkeer te beperken, zolang de vijfde baan nog niet in gebruik kan worden genomen. De aanpassingen bestonden uit voorzieningen voor het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan en verlenging van de Kaagbaan met 250 meter. De informatie van de milieueffectrapporten is gebruikt voor zowel het opstellen van de PKB Schiphol en Omgeving als voor de herziening van het Streekplan Amsterdam Noordzeekanaalgebied. Dit laatste was nodig om het luchtvaartterrein ruimtelijk te kunnen inpassen en de ontwikkeling van het onderliggend wegennet en van bedrijventerreinen vast te leggen.

De PKB, van december 1995, beschrijft milieu- en veiligheidsgrenzen voor het vliegverkeer vanaf het in gebruik nemen van de vijfde baan. Deze bescherming kent ruimtelijke elementen, gebruiksbeperkingen en normen voor externe veiligheid, geluid, lokale luchtverontreiniging en stank. Ook zijn volumegrenzen opgenomen voor aantallen passagiers (44 miljoen) en hoeveelheden vracht (3,3 miljoen ton). De PKB beschrijft daarnaast grenzen voor de geluidbelasting voor het vierbanenstelsel. In de Aanwijzing luchtvaartterrein Schiphol zijn deze elementen uit de PKB geheel of gedeeltelijk opgenomen en uitgewerkt. Om de Aanwijzing te kunnen vaststellen zijn twee zogenoemde Uitvoeringsmilieueffectrapporten opgesteld. Het UMER S4S2 voor het vierbanenstelsel (januari 1994) en het UMER 5P voor het vijfbanenstelsel (mei 1995). Het UMER S4S2 richtte zich op het vaststellen van de geluidszone voor de periode 1995-2003. De informatie uit het UMER 5P was nodig om een verantwoord besluit mogelijk te maken voor de exacte ligging van de vijfde baan en de daarmee samenhangende voorzieningen, de precieze begrenzing van het luchtvaartterrein en de juridisch bindende geluidszones voor een vijfbanenstelsel.

De Aanwijzing voor het luchtvaartterrein is sinds oktober 1996 van kracht, maar nog niet onherroepelijk. Bij de Raad van State loopt nog een beroepsprocedure. Inmiddels heeft het kabinet in 1998 besloten tot een herziening van de Aanwijzing voor het vierbanenstelsel. Daarvoor is het MER S4S2 opgesteld. De aanleiding voor een herziening van de Aanwijzing is geweest, dat in 1997 en 1998 lokaal de geluidsgrenzen werden overschreden. Om de oorzaken van de overschrijdingen en mogelijke oplossingen van de problematiek te onderzoeken, is in 1997 een vervroegde evaluatie van de handavings-

systematiek uitgevoerd door de Commissie In 't Veld. Deze adviseerde onder meer tot een snelle wijziging van de geluidszones van het vierbanenstelsel op basis van de meest recente inzichten.

Omdat de luchtvaart zo sterk in ontwikkeling was, werd onmiddellijk na het vaststellen van de PKB een maatschappelijke discussie gestart over de toekomst van de luchtvaart op de lange termijn, de periode tot 2025. De vraag was welke ontwikkelingen denkbaar zijn en hoe deze ontwikkelingen opgevangen kunnen worden. Daarbij is met alle partijen uitvoerig gesproken over het nut en de noodzaak van groei van de luchtvaart in Nederland en uitgebreid onderzoek gedaan naar mogelijkheden om ruimte te geven aan mogelijke groei.

In opeenvolgende nota's heeft het kabinet de mogelijkheden voor uitbreiding van infrastructuur ingeperkt tot optimalisatie en een beperkte aanpassing van het vijfbanenstelsel van Schiphol en een eiland in de Noordzee. Hiervoor is uitvoerig onderzoek gedaan naar zowel economische, technische als milieuvraagstukken. Op verschillende manieren is onderzocht hoe de mogelijkheden voor doorgroei op Schiphol, ook op middellange termijn, zich verhouden tot de grenzen voor milieu en veiligheid.

Mede op grond van dit onderzoek en andere informatie komt het kabinet in de Strategische Beleidskeuze Toekomst Luchtvaart van 1998 tot de keuze om de PKB Schiphol en Omgeving zodanig te herzien en verbeteren dat het vijfbanenstelsel optimaal benut kan worden en verdere groei boven de volumegrenzen van de PKB mogelijk is. Voorwaarde is dat er nieuwe milieu- en veiligheidsgrenzen komen, die gelijkwaardig zijn aan die van de PKB maar beter te meten en te handhaven. Ook moeten de verhoudingen tussen overheid en luchtvaartsector in lijn liggen met wat gebruikelijk is tussen overheid en andere sectoren. In de nota Toekomst Nationale Luchthaven van 1999 en het definitief kabinetsvoornemen Toekomst van de Nationale Luchthaven (mei 2000) zijn deze beslissingen verder uitgewerkt.

Om de beleidsvoornemens te verankeren zal een wijziging in de Wet Luchtvaart worden opgenomen waarin de wijzigingen ten opzichte van de PKB Schiphol en Omgeving zullen worden verwerkt. Dit betreft onder andere het loslaten van de in de PKB opgenomen volumegrenzen betreffende het aantal passagiers en tonnen vracht die via Schiphol mogen worden afgehandeld. Op basis van deze wet zullen het luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeerbesluit worden genomen. Het luchthavenverkeerbesluit bevat regels en richtlijnen die gericht zijn op de luchthaven, de luchtverkeersleiding en de luchtvaartmaatschappijen. Het luchthavenindelingbesluit bevat regels met betrekking tot het grondgebruik en is primair gericht op de regionale overheid.

3 De overgang van het huidige naar het nieuwe stelsel

In de PKB Schiphol en Omgeving staat voor geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit en geur aangegeven welke bescherming aan de omwonenden van de luchthaven wordt geboden. In de nieuwe aanpak wordt beoogd een gelijkwaardig beschermingsniveau te garanderen, behalve voor geur. Voor dit laatste is al eerder besloten dat het gewenste niveau van de PKB niet haalbaar is. In dit hoofdstuk wordt in globale termen beschreven welke wijzigingen optreden ten opzichte van de beschrijving in de PKB en de Aanwijzing voor de genoemde elementen.

De beschrijving van de nieuwe aanpak in dit hoofdstuk is gebaseerd op de nota Toekomst Nationale Luchthaven van december 1999 en de aanvullende brief aan de Tweede Kamer met het Definitieve Kabinetsvoornemen over de toekomst van de nationale luchthaven van mei 2000. Het gaat hierbij om beleidsvoornemens van het kabinet waarover overleg is gevoerd met de Tweede Kamer. Voor een volledige beschrijving wordt verwezen naar de nota en de aanvullende brief.

Geluid

Huidige systematiek

In de bestaande systematiek voor geluid wordt aan de omwonenden bescherming geboden door het hanteren van een geluidszone. Deze is gebaseerd op 35 Kosten-eenheden (de in Nederland geldende rekenmaat voor vliegtuiggeluid). Gedurende een kalenderjaar mag de berekende hoeveelheid geluid nergens op de grens (contour) van deze zone (een lijn op de kaart) de 35 Ke overschrijden. De luchtvaartsector dient jaarlijks een gebruiksplan in, waarin aangegeven wordt hoe de luchthaven gebruikt zal worden om binnen de geluidsgrens te opereren. Dit plan wordt goedgekeurd door het rijk.

Om te voorkomen dat het aantal inwoners in het gebied rond de luchthaven met ernstige geluidhinder toeneemt, zijn beperkingen gesteld aan de woningbouw. In de zeer nabije omgeving van Schiphol (begrensd door de zogeheten 65 Ke contour) worden bestaande woningen gesloopt en mogen geen nieuwe woningen worden gebouwd (sloopzone). In een groter gebied gelden in afnemende mate beperkingen voor nieuwe woningen en voor bepaalde bedrijven. Binnen de bovengenoemde geluidszone van Schiphol, gebaseerd op de 35 Ke-contour, mogen niet meer dan 10 duizend woningen (zoals deze er in 1990 stonden) zijn. Het gebied waar geen nieuwe woningen en bepaalde bedrijven mogen worden gebouwd is nog wat ruimer genomen. Dit gebied staat bekend als de vrijwaringszone. Deze is mede gebaseerd op de 30 Ke-contour. Tot slot is er een gebied waarbinnen de woningen geïsoleerd worden. De begrenzing van dit gebied is gebaseerd op de 40 Ke-contour. Specifiek voor het nachtelijk vliegtuiglawaai is er een gebied aangewezen waarbinnen slaapkamers geïsoleerd worden. Voor de nacht wordt met een aparte geluidmaat gewerkt, de LAeq. De grens van dit isolatiegebied wordt bepaald door de zogenaamde 26 dB(A)-contour (LAeq-nacht).

Naast deze gebieden waarbinnen bepaalde maatregelen gelden is in de PKB het streven opgenomen dat door de ingebruikname van de vijfde baan het aantal ernstig gehinderde mensen in het gebied binnen de 20 Ke-contour en het aantal slaapgestoorden binnen de 20 dB(A)-nachtcontour aanzienlijk kleiner zal worden (indicatief 50% respectievelijk 70% minder ten opzichte van 1990). Hier gelden geen beperkingen ten aanzien van de bouw van woningen en bedrijven.

Nieuwe aanpak

De wijze waarop geluid berekend wordt voor het geluid per etmaal, nu in Ke, wordt aangepast. Naar verwachting zal in Europa een nieuwe maat voor geluid, waaronder ook voor vliegtuiglawaai, geldig worden. De nieuwe maat heet Lden (Level day evening night). Nederland loopt hierop vooruit en vervangt in de nieuwe aanpak de nu gebruikte Ke door de Lden.

In de nieuwe situatie zal een grens worden gesteld aan de totale hoeveelheid geluid die in een jaar veroorzaakt mag worden door de luchtvaart op Schiphol. Om eenzelfde bescherming te bieden wordt deze hoeveelheid geluid bepaald aan de hand van het oude criterium: er mogen niet meer dan 10 duizend woningen (zoals deze er in 1990 stonden) aan meer dan de Lden-equivalent van 35 Ke geluidbelasting worden blootgesteld. In de nieuwe situatie wordt niet meer gehandhaafd op een lijn op de kaart (de geluidszone), maar op de totale hoeveelheid geluid, berekend via zogenoemde referentiepunten op en nabij de 35 Ke-contour. Daarbij wordt niet meer uitgegaan van een kalenderjaar, maar van een voortschrijdend jaar. Het stelsel wordt zo opgezet dat op termijn overgegaan kan worden op handhaving op basis van daadwerkelijk gemeten geluidhinder of een combinatie van gemeten en berekende hoeveelheden. Alvorens dat te kunnen doen wordt een werkbaar meetsysteem ontwikkeld. Het nieuwe stelsel start met berekende waarden.

Om te bewerkstelligen dat bij de verdeling van het geluid over de omgeving in het bijzonder de bewoonde gebieden worden beschermd, zal in de nieuwe situatie worden gehandhaafd op de geluidsbelasting op een aantal handhavingpunten rond de Lden-equivalent van de 35 Ke-contour in bewoonde gebieden. Er worden ook handhavingpunten voor de nacht vastgesteld. De handhavingpunten worden vastgelegd in het luchthavenverkeerbesluit. De verdeling van het geluid wordt daarnaast beheerst door regels en richtlijnen op te nemen voor het baan- en routegebruik.

De manier van handhaven zal meer toegespitst zijn op de bedrijfsvoering van de luchtvaartsector zelf en gericht worden op het voorkomen van overschrijdingen. De nieuw in te stellen Handhavingdienst Luchtvaart is daarbij in staat rechtstreeks die partij aan te spreken die in staat is de overschrijding terug te dringen.

In de nieuwe aanpak blijven sloopzones van kracht waarbinnen woningen worden gesloopt en geen nieuwe mogen worden gebouwd. Ook blijft een gebied gelden waarbinnen beperkingen gelden met betrekking tot de bouw van woningen en bepaalde bedrijven, waar dit vanwege geluidsoverlast en externe veiligheid nodig is. Dit beperkingengebied vervangt de vrijwaringszone. De grenzen waarbinnen de restricties gelden zullen in zeer grote mate overeenstemmen met die van de huidige sloop- en vrijwaringszone.

De nieuwe grenswaarden maar vooral ook de regels voor baangebruik en vliegroutes moeten er toe leiden dat ook in het gebied op grotere afstand van de luchthaven de geluidbelasting en daaraan gerelateerde hinder afneemt. Op deze wijze kan het aantal ernstig gehinderden in de huidige 20 Ke-contour en het aantal slaapgestoorden binnen de 20 dB(A)-contour verminderen.

Externe veiligheid

Huidige situatie

Met externe veiligheid wordt bedoeld op het risico dat mensen in de omgeving van de luchthaven lopen om betrokken te raken bij een vliegtuigongeval. In de PKB is een norm gesteld aan dit risico, het zogenoemde individueel risico (IR: $5 \cdot 10^{-5}$). Deze wordt gebruikt bij het vaststellen van veiligheidszones: een sloopzone waar woningen worden gesloopt en een ruimere zone waar een verbod op nieuwbouw van woningen, bedrijven en kantoren geldt. In de eerder genoemde vrijwaringszone mogen, zowel om redenen van geluidhinder als van externe veiligheid, geen nieuwe woningen worden gebouwd.

In de PKB is ook aangegeven dat het Gesommeerd Gewogen Risico (GGR) niet mag toenemen ten opzichte van 1990. Dit wordt berekend aan de hand van het risico ter plaatse van de woningen binnen de gebieden die worden aangeduid met de zogeheten IR 10^{-5} en 10^{-6} contour.

Nieuwe aanpak

Een nieuw element in de aanpak is dat er een grenswaarde wordt gesteld aan de hoogte van het risico dat de luchtvaart op Schiphol mag veroorzaken. Dit gebeurt in de vorm van een maximum aan het risicovolume (een maat waarin het risico wordt uitgedrukt), waarop zal worden gehandhaafd.

In de nieuwe situatie blijft de sloopzone van kracht. De norm van IR 5×10^{-5} blijft daarbij gehandhaafd. Gebleken is evenwel dat de wijze van berekenen zoals toegepast bij de PKB niet meer spoort met huidige wetenschappelijke inzichten. Volgens deze nieuwste inzichten blijkt het veiligheidsrisico kleiner te zijn. De IR 5×10^{-5} wordt daardoor kleiner. Dit zou betekenen dat ten opzichte van de PKB volstaan kan worden met een kleiner gebied waar woningen moeten worden gesloopt en een verbod op nieuwbouw van woningen en bedrijven geldt. Het kabinet kiest er echter voor de ligging en omvang van de bestaande sloopzones ongewijzigd te laten en zo een extra veiligheidsbuffer te creëren.

In de nieuwe situatie wordt aldus niet meer gewerkt met een beperkte en een ruimere veiligheidszone, maar met één sloopzone. Daarbinnen is geen nieuwbouw van woningen, kantoren en bedrijven toegestaan en worden bestaande woningen gesloopt. Het Gesommeerd Gewogen Risico, dat in het externe veiligheidsbeleid van andere bedrijfssectoren niet voorkomt, keert in het nieuwe normenstelsel niet terug.

Met het oog op het zogenoemde groepsrisico neemt de minister van VROM het initiatief om in het kader van het algemene ruimtelijk orderingsbeleid nader te bezien of aanvullende ruimtelijke maatregelen te ontwikkelen zijn voor beheersing van het groepsrisico. Dit zal geschieden in nauw overleg met de regio.

De luchtvaartsector zelf doet veel om de huidige grote mate van veiligheid van het vliegen te handhaven en te verbeteren. Luchthaven, luchtverkeersleiding, luchtvaartmaatschappijen en grondafhandelingsbedrijven dienen daarbij elk te beschikken over een doeltreffend veiligheidsmanagementsysteem. Dit wordt verplicht gesteld. De overheid zal zich richten op het afstemmen van de systemen, zodat een integraal veiligheidsmanagementsysteem ontstaat. Op basis van periodieke evaluatie zal de kwaliteit hiervan worden geborgd.

Tenslotte dragen ook de regels voor baan- en routegebruik bij aan het beperken van de kans op slachtoffers op de grond bij een vliegtuigongeval. Deze regels hebben immers mede tot doel zo weinig mogelijk over bebouwd gebied te vliegen.

Luchtkwaliteit

Huidige situatie

In de PKB is gesteld dat de lokale luchtkwaliteit in een bepaald gebied in de omgeving van Schiphol vanaf het in gebruik nemen van de vijfde baan in 2003 niet mag verslechteren ten opzichte van 1990. Aldus is een plafond gesteld aan de totale uitstoot van een aantal stoffen in het gebied. Het gaat dan om uitstoot van zowel autoverkeer, bedrijven, landbouw, tuinbouw en ruimteverwarming als de luchtvaart. Vergeleken met 1990 is de luchtkwaliteit in het studiegebied voor de meeste stoffen verbeterd. Deze verbeteringen zijn het gevolg van maatregelen in tal van sectoren. De luchtvaartsector heeft niet of weinig aan de verbetering van de luchtkwaliteit bijgedragen.

Nieuwe aanpak

In de nieuwe situatie wordt aan de emissies van de luchtvaart zelf een plafond gesteld. Het gaat dan om CO, NO_x, SO₂, VOS, benzeen en zwarte rook/fijn stof. Zodoende wordt sterker gestimuleerd dat de luchtvaartsector maatregelen neemt om binnen de luchtvaart tot verbeteringen te komen. De plafonds hangen samen met de verwachte ontwikkeling van de emissies van de luchtvaart, met inzet van de redelijkerwijs best mogelijke emissiebeperkende maatregelen. Voorwaarde is dat de plafonds niet leiden tot overschrijding van de landelijke grenswaarden in het studiegebied rond Schiphol, waar de luchtkwaliteit behalve door de emissies van Schiphol bepaald wordt door achtergrondconcentraties en uitstoot van andere bronnen in het gebied. De plafonds hangen af van de mogelijkheden die de techniek en procedures bieden om tot een daadwerkelijke vermindering van de uitstoot te komen. Daarom worden de plafonds steeds na een periode van vijf jaar geëvalueerd en zo nodig herzien.

Mondiale luchtverontreiniging wordt in het nieuwe stelsel buiten beschouwing gelaten. Hierover zullen in internationaal verband afspraken worden gemaakt. Daarom is in de nieuwe aanpak geen norm voor de uitstoot van CO₂ opgenomen.

Geur

Huidige situatie

In de PKB is vastgelegd dat voor geur geen verslechtering mag plaatsvinden ten opzichte van de situatie in 1990. Dit wordt afgemeten aan het aantal inwoners in het gebied waarin een bepaalde geurconcentratie is. Inmiddels is gebleken dat deze doelstelling niet haalbaar is. Dit wordt mede veroorzaakt doordat er geen goede gegevens bestaan over het verband tussen luchtvaart en geur. Het kabinet heeft in de Strategische Beleidskeuze Toekomst Luchtvaart daarom al aangekondigd dat de doelstelling voor geur wordt losgelaten.

Nieuwe aanpak

De generieke geurnorm uit de PKB wordt niet meer gehanteerd. In plaats daarvan wordt aangesloten bij het algemene overheidsbeleid voor het bedrijfsleven. Dat beleid is gericht op het verminderen van hinder. Op basis van onderzoek wordt vastgesteld welke gebieden in welke mate geurhinder ervaren. Ook wordt geprobeerd in kaart te brengen welke activiteiten van de luchthaven en welke weersomstandigheden bepalend zijn voor de geurhinder in die gebieden. Op basis daarvan wordt een pakket maatregelen door de luchthaven opgesteld. Dit zal door de overheid worden getoetst aan het principe dat de maatregelen bijdragen aan geurhinder die zo gering als redelijkerwijs mogelijk is (het ALARA-principe). De maatregelen worden steeds voor vijf jaar vastgelegd.

Informatievoorziening en evaluatie van het nieuwe stelsel

Overeenkomstig de nieuwe rolverdeling tussen overheid en luchtvaartsector en zoals dat ook gebruikelijk is bij andere grootschalige industriële activiteiten, moet de exploitant van de luchthaven Schiphol laten zien dat de gestelde grenswaarden niet overschreden worden. Deze informatie wordt openbaar gemaakt door de handavingsorganisatie. De (technische) invulling van de wijze van registreren en het verzekeren van de betrouwbaarheid van de gegevens zal worden uitgewerkt in een ministeriële regeling informatievoorziening luchthaven Schiphol.

Vooraf in de beginfase van de werking van het nieuwe stelsel zal ervaring opgedaan moeten worden. Deze ervaringen kunnen leiden tot kleine bijstellingen. In de tweede helft van dit jaar wordt gestart met het proefdraaien met het nieuwe stelsel. Eén van de reeds nu geplande veranderingen is de overgang naar een stelsel waarin metingen van

geluidbelasting de plaats in gaan nemen van de berekening van de belasting. Het nieuwe stelsel start in 2003 met berekende waarden. Het kabinet verwacht dat vijf jaar na inwerkingtreding het nieuwe stelsel van grenswaarden in technische zin is gestabiliseerd.

4 Onderwerpen voor het milieueffectrapport

De voorgenomen overgang naar een nieuw stelsel voor het beheersen van de gevolgen van het vliegverkeer voor geluid, veiligheid, lokale luchtkwaliteit en geur zal in werking treden bij de ingebruikneming van de vijfde baan. Het nieuwe milieu- en veiligheidsregime zal worden neergelegd in twee op basis van de Wet luchtvaart te nemen besluiten: het luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeerbesluit. Bij de eerste vaststelling van deze besluiten zal het beschermingsniveau zodanig worden bepaald dat sprake is van gelijkwaardigheid ten opzichte van de PKB Schiphol en Omgeving. De informatie die nodig is voor de beoordeling hiervan zal worden opgenomen in het op dit specifieke onderwerp toegesneden milieueffectrapport 'Schiphol 2003'. In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke onderwerpen hierbij aan de orde worden gesteld.

De overgang naar een nieuw stelsel vormt de aanleiding tot het opstellen van het milieueffectrapport 'Schiphol 2003'. Dit houdt een afwijking in van de situatie waar het bij het opstellen van een milieueffectrapport als regel om gaat. Het uitgangspunt wordt gewoonlijk gevormd door een nieuwe, voorgenomen activiteit. De milieugevolgen daarvan worden in de milieueffectrapportage op systematische wijze onderzocht om te kunnen beoordelen of de activiteit aanvaardbaar is en onder welke randvoorwaarden. Van zo'n voorgenomen activiteit is hier geen sprake (meer). Bij de voorbereiding van de PKB en de Aanwijzing is de activiteit die bestaat uit de ligging en het gebruik van het vijfbanenstelsel op Schiphol reeds aan een m.e.r.-procedure onderworpen geweest.

Het kabinet heeft in de nota Toekomst Nationale Luchthaven aangegeven dat het nieuwe milieu- en veiligheidsregime zal worden neergelegd in twee op basis van de Wet luchtvaart te nemen besluiten. Een wijziging van de Wet luchtvaart hiertoe is in voorbereiding. Zoals aangegeven in de nota zal bij de eerste vaststelling van deze besluiten het beschermingsniveau zodanig worden bepaald dat sprake is van gelijkwaardigheid ten opzichte van de PKB. Het milieueffectrapport 'Schiphol 2003' is specifiek gericht op het leveren van milieuinformatie die nodig is voor de beoordeling daarvan. Zoals aangegeven in de nota en de brief aan de Tweede Kamer zal het milieueffectrapport met de beide ontwerpbesluiten ter inzage worden gelegd. De Tweede Kamer heeft op 19 juni 2000 ingestemd met de hoofdlijnen van de nieuwe aanpak met betrekking tot de voorgenomen besluitvorming en de hoofdlijnen van de opzet van het nieuwe normenstelsel.

In het voorstel van wet tot wijziging van de Wet luchtvaart is in verband met onderhavige procedures een specifieke voorziening opgenomen. Zonder nadere wettelijke voorziening vloeit voor dit geval uit de Wet milieubeheer geen verplichting voort tot het maken van een milieueffectrapport. Het op deze wet gebaseerde Besluit m.e.r. 1994, waarin aangegeven staat in welke gevallen en voor welke besluiten een milieueffectrapport moet worden opgesteld, is uiteraard (nog) niet afgestemd op de in de Wet luchtvaart op te nemen bepalingen voor Schiphol. Daardoor geldt op dit ogenblik geen m.e.r.-plicht voor het luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeerbesluit. Dat neemt niet weg dat bij de voorbereiding van de eerste besluiten milieubelangen aan de orde zijn. Daarom is in het wetsvoorstel een voorziening opgenomen die regelt dat er alsnog een verplichting ontstaat voor het maken van een milieueffectrapportage voor de eerste besluiten afgestemd op het bijzondere karakter daarvan in een op de situatie toegespitst m.e.r. en waarmee tevens voldaan wordt aan de Europese richtlijn inzake milieueffectbeoordeling. In het betreffende artikel van het wetsvoorstel wordt bepaald dat het milieueffectrapport gericht is op een vergelijking van het beschermingsniveau zoals dat door de eerste besluiten wordt geboden, met het in de PKB omschreven beschermingsniveau. Omdat paragraaf 7.4 van de Wet milieubeheer minder past bij het

bijzondere karakter van de besluiten, is die paragraaf buiten toepassing gehouden in het wetsvoorstel. Het Besluit m.e.r. zal aangepast worden voor toepassing bij latere wijzigingen of nieuwe vaststellingen van de besluiten.

Beschermingsniveaus

Kernpunt bij de opstelling van het luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeerbesluit is dat de in de wet op te nemen beschermingsniveaus ook in hun uitwerking gelijkwaardig zijn aan de PKB. Tabel 4.1 geeft een overzicht van de aspecten die relevant worden geacht voor de beoordeling van de gelijkwaardigheid. In het milieueffectrapport wordt informatie gegeven voor deze beoordeling.

Norm	Aspecten gelijkwaardige omzetting
Geluid etmaal	<ul style="list-style-type: none"> • Verbetering t.o.v. 1990 • 10.000 woningen (1990*) in 35 Ke-zone • 50% minder ernstig gehinderden binnen 20 Ke-contour dan in 1990
Geluid nacht	<ul style="list-style-type: none"> • Verbetering t.o.v. 1990 • 10.100 woningen (1990*) in 26 dB(A) LAeq nacht-zone • 70% minder slaapgestoorden binnen 20 dB(A)-contour dan in 1990
Externe veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> • Standstill aantal woningen IR 10⁻⁶ t.o.v. 1990* (herberekend o.b.v. verbeterd rekenmodel) • PKB-norm wordt gehandhaafd (IR 5*10⁻⁵) • Beperkingen voor woningen en andere kwetsbare bestemmingen en voor kantoren en bedrijven
Luchtkwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> • Standstill t.o.v. 1990 m.u.v. CO₂ • Geen overschrijding landelijke grenswaarden
Ruimtelijke zones (sloopzones, beperkingenzone)	<ul style="list-style-type: none"> • In hoge mate overeenstemming met huidige zones

* met deze aanduiding wordt bedoeld: woningbestand ADECS 1990

Tabel 4.1 Aspecten voor toetsing gelijkwaardigheid

Voor de besluiten zullen berekeningen worden uitgevoerd om de grenzen voor milieu en veiligheid en de bijbehorende ruimtelijke zones vast te kunnen stellen. Daarvoor moet een aanname worden gedaan over een mogelijk gebruik van de luchthaven. Dit levert de invoergegevens op waarmee gerekend gaat worden. Het gaat daarbij onder meer om het aantal vliegbewegingen, de verdeling van vliegbewegingen over starts en landingen, vliegtuigtypen, vliegroutes en vliegprocedures. De luchtvaartsector zal deze nieuwe aanname aanleveren. Daarin worden onder meer de verbeteringen verwerkt die na de vaststelling van de PKB zijn doorgevoerd voor het baan- en routegebruik. Het rijk zal de invoergegevens bezien op hun realiteitsgehalte en op het voldoen aan de voorwaarden van gelijkwaardigheid. De verantwoordelijkheid die de sector heeft voor het aanleveren van nieuwe aannames past binnen de nieuwe verhoudingen tussen overheid en sector.

Luchthavenverkeerbesluit

De gelijkwaardige omzetting van het oude naar het nieuwe normenstelsel wordt uitgewerkt in grenswaarden voor geluid en veiligheid, emissieplafonds voor lokale luchtkwaliteit en regels en richtlijnen voor maatregelen voor geur en baan- en routegebruik. Deze worden vastgelegd in het luchthavenverkeerbesluit. Het kabinet verwacht dat vijf jaar na inwerking treden van het nieuwe stelsel de concrete grenswaarden in de wet zelf opgenomen kunnen worden. In tabel 4.2 is samengevat welke informatie het

milieueffectrapport geeft in relatie tot hetgeen uiteindelijk in het luchthavenverkeerbesluit wordt geregeld. Hierna volgt een toelichting op de tabel.

Wat wordt hierin geregeld?	Welke informatie in het milieueffectrapport?
Regels voor route- en baangebruik	Overwegingen bij route- en baangebruik
Beschermingsniveau geluid etmaal	De 35 Ke-contour en de Lden-contour die daar bij past.
<ul style="list-style-type: none"> • grenswaarde totale geluidsvolume en ligging referentiepunten • ligging handhavingspunten en bijbehorende grenswaarden 	In het milieueffectrapport wordt het aantal woningen (1990*) dat binnen deze contouren valt aangegeven. Tevens de daaraan gekoppelde geluidbelasting in gebieden rond de luchthaven. Aantal ernstig gehinderden binnen 20 Ke-contour.
Beschermingsniveau geluid nacht	De 26 LAeq-contour en het aantal woningen (1990*) dat binnen deze contour valt.
<ul style="list-style-type: none"> • grenswaarde totale volume voor geluid en ligging referentiepunten • ligging handhavingspunten en bijbehorende grenswaarden 	Aantal mensen dat slaapverstoring ondervindt binnen 20 dB(A) LAeq-nachtcontour.
Beschermingsniveau externe veiligheid	Wijze van berekening en het individueel risico $IR 5 \times 10^{-5}$, 10^{-5} , 10^{-6} ,
<ul style="list-style-type: none"> • risiconorm 	aantal woningen (1990*) binnen deze contouren volgens nieuwe model-inzichten.
Lokale luchtverontreiniging	Verwachte ontwikkeling emissies luchtvaart en effecten van maatregelen op totale emissies in het studiegebied en grenswaarden luchtkwaliteit
<ul style="list-style-type: none"> • emissieplafonds 	
Regels t.a.v. maatregelenpakket voor geur	Effecten van verschillende maatregelen

* met deze aanduiding wordt bedoeld: woningbestand ADECS 1990

Tabel 4.2 Luchthavenverkeerbesluit

Regels voor routes en baangebruik

Zowel met het oog op het beperken van de geluidbelasting over de omgeving van de luchthaven, als met het oog op het beperken van het veiligheidsrisico worden regels en richtlijnen opgesteld ten aanzien van het baan- en routegebruik. Bezien wordt hoe de routes zo min mogelijk over bewoond gebied kunnen liggen, welke operationele maatregelen bij kunnen dragen aan het beperken van de geluidhinder en of eventuele bepalingen met betrekking tot het tijdstip waarop en de frequentie waarmee de routes gebruikt worden en het type vliegtuigen dat van de routes gebruik maakt nuttig zijn. Ook andere overwegingen zijn aan de orde. Dit betreft bijvoorbeeld de wens om de ruimtelijke grenzen van de bestaande sloopzones grotendeels intact te laten. Mede op basis van informatie van de Commissie Geluidhinder Schiphol wordt het baan- en routegebruik geëvalueerd. In het milieueffectrapport wordt ingegaan op deze evaluatie en de overwegingen. Daarnaast zullen de resultaten van het onderzoek naar de effecten van het nachttregime (het baangebruik in de nachtperiode) voor het vijfbanenstelsel worden opgenomen, voorzover beschikbaar. Dit onderzoek richt zich op de effecten van een verlenging van de nachtperiode met een uur op de positie van Schiphol als mainport.

In het besluit zullen uiteindelijk regels en richtlijnen worden opgenomen over de randvoorwaarden waarbinnen de luchtvaartsector tot een optimaal baan- en routegebruik kan komen.

Geluid

In de nieuwe situatie wordt de grens gesteld aan de totale hoeveelheid geluid. Daartoe wordt een aantal referentiepunten bepaald. Bovendien wordt een aantal handhavingspunten vastgesteld in woongebieden op en nabij de 35 Ke-contour, met de bijbehorende grenswaarde. Beide worden uitgedrukt in de nieuwe maat Lden. De omzetting van de huidige naar de nieuwe systematiek wordt opgenomen in een overgangsbepaling in de Wet luchtvaart en gaat als volgt. Op basis van de aannames van de luchtvaartsector wordt een 35 Ke-contour bepaald die voldoet aan de eis dat er niet meer dan 10 duizend woningen (zoals geteld in 1990) in liggen. Deze woningen worden voor de nieuwe situatie nog één keer geteld. Vervolgens wordt op basis van

dezelfde aannames een serie Lden-contouren uitgerekend. De Lden-contour die het beste past bij de 35 Ke-contour wordt gebruikt voor het vaststellen van de nieuwe grenswaarden. Deze contourberekeningen zijn een tussenstap die nodig is om de uiteindelijke grenswaarden van de totale geluidimmissie en van de handhavingspunten vast te kunnen stellen. Deze worden gesitueerd op en nabij deze Lden-contour. De Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid heeft tot taak om een uitspraak te doen over de best passende Lden-contour en over het aantal en de ligging van de handhavingspunten op en nabij die betreffende Lden-contour. De commissie zal tevens toezien op een zorgvuldige omzetting van Ke naar Lden en op de overgang van berekenen naar meten.

In het milieueffectrapport worden de te gebruiken 35 Ke-contour en bijpassende Lden-contour berekend en vergeleken met de huidige 35 Ke-contour. Tevens wordt de geluidhinder binnen de 20 Ke-contour en 20 dB(A)LAeq-nachtcontour onderzocht. Zo wordt inzicht verkregen in mogelijke verschillen in geluidbelasting die optreden in de woongebieden rond Schiphol.

Voor de handhavingspunten en grenswaarden voor het geluid in de nacht wordt ook een 26 LAeq-contour berekend. Deze wordt vergeleken met de huidige. Voorwaarde voor een gelijkwaardige overgang is dat er niet meer dan 10.100 woningen binnen deze contour mogen staan (op basis van het woningbestand 1990).

Externe veiligheid

In het milieueffectrapport wordt de contour voor het individueel risico (IR) van $5 \cdot 10^{-5}$, 10^{-5} en 10^{-6} berekend op basis van het verbeterde rekenmodel en de nieuwe aannames. Ook wordt het totale risicovolume berekend. De grenswaarde van het risicovolume wordt gebaseerd op de $5 \cdot 10^{-5}$ contour die zodanig wordt vormgegeven dat de daarbij behorende 10^{-6} contour niet meer woningen mag bevatten dan de overeenkomstige contour uit 1990, herberekend volgens de nieuwste wetenschappelijke inzichten. Daarmee wordt dat niveau van veiligheid uit 1990 gehandhaafd en vastgelegd in de nieuwe grenswaarde voor het totale veiligheidsrisico.

Lokale luchtkwaliteit

In het milieueffectrapport worden de te verwachten emissieniveaus voor CO, NO_x, VOS, SO₂, benzeen en zwarte rook/fijn stof berekend op basis van de nieuwe aannames. Met dat uitgangspunt worden door de luchtvaartsector voorstellen gedaan voor maatregelen ter reductie van de emissies. De effecten van deze voorstellen op de totale emissies in het studiegebied en de grenswaarden luchtkwaliteit worden berekend. Op basis van deze uitkomsten kunnen besluiten worden genomen over de in het luchthavenverkeerbesluit op te nemen emissieplafonds.

Geur

In het milieueffectrapport worden de resultaten van het onderzoek naar geurhinder opgenomen. De sector doet voorstellen voor maatregelen ter reductie van de geurhinder. Deze maatregelen worden op hun effecten beoordeeld. Op basis van deze uitkomsten kunnen besluiten genomen worden over regels met betrekking tot door de luchtvaartsector te nemen maatregelen ter beperking van de geuroverlast.

Luchthavenindelingbesluit

Waar de gelijkwaardige omzetting van de normen betrekking heeft op bepalingen met een ruimtelijk effect zullen deze worden opgenomen in het luchthavenindelingbesluit. Het gaat om bepalingen over de ligging van het luchthavengebied, de sloopzones en het beperkingengebied en bepalingen over de bestemming of het gebruik van deze grond met het oog op geluidbelasting en veiligheid.

Ligging van het luchthavengebied

De grenzen van het luchthavengebied zullen in grote mate overeenstemmen met de Aanwijzing (bij wijziging van 15 juni 1999). De begrenzing van de Aanwijzing wordt ook gehanteerd in het milieueffectrapport.

Begrenzing van de sloopzones

De sloopzones worden bepaald op basis van zowel geluidsaspecten als veiligheidsaspecten. In het milieueffectrapport wordt ingegaan op de milieu- en veiligheids-overwegingen die een rol spelen bij de in het luchthavenindelingbesluit te nemen beslissingen over de begrenzing van de sloopzones. Daarbij is het voornemen om ten aanzien van veiligheid de bestaande begrenzingen over te nemen.

Begrenzing beperkingengebied

Met het oog op geluid en externe veiligheid worden beperkingen opgelegd aan woningen en andere kwetsbare bestemmingen, bedrijven en kantoren. Daartoe wordt een beperkingengebied ingesteld. In het milieueffectrapport wordt inzicht gegeven in de aspecten die een rol spelen bij het te voeren beleid en de begrenzing van dit gebied. Het voornemen is om de ligging van dit gebied in hoge mate overeen te laten stemmen met de bestaande vrijwaringszone. De begrenzing en de beleidsmaatregelen worden in het luchthavenindelingbesluit vastgelegd.

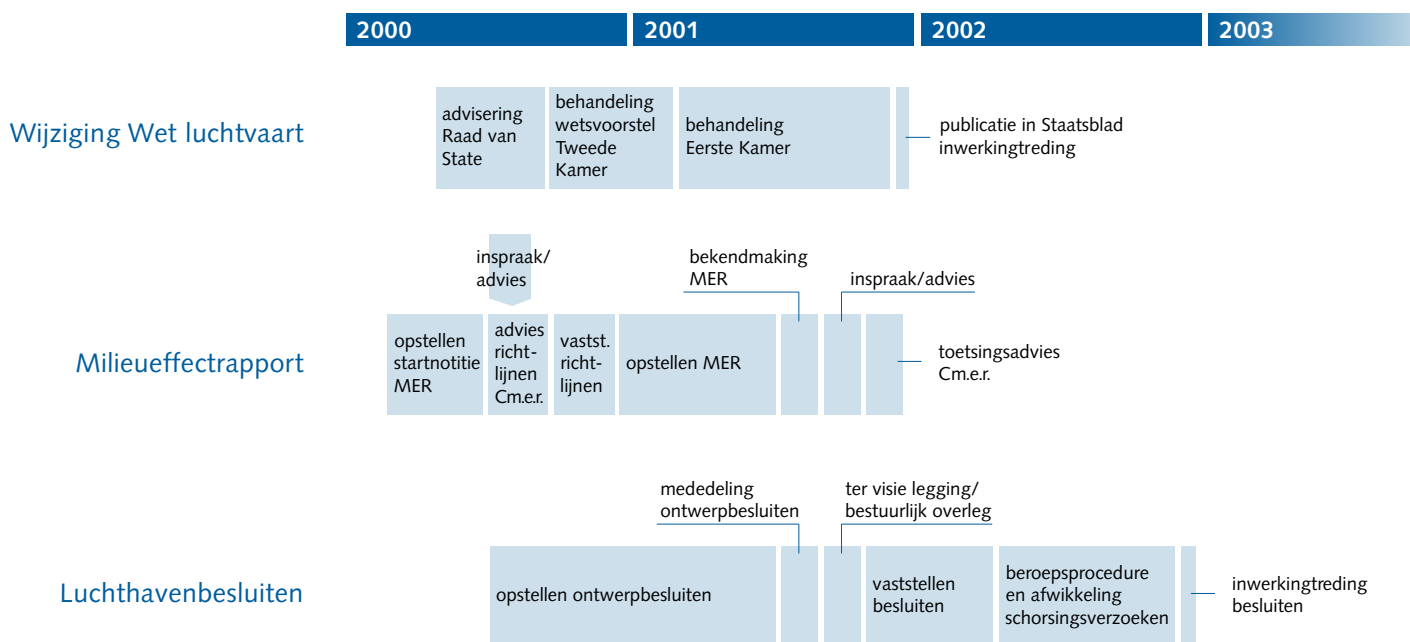
5 Procedure en besluitvorming

Dit hoofdstuk geeft aan welke plaats het milieueffectrapport 'Schiphol 2003' inneemt in het bredere besluitvormingsproces over het vijfbanenstelsel op Schiphol dat in 2003 in gebruik wordt genomen en de daarbij te volgen procedures.

Plaatsbepaling in besluitvorming Schiphol middellange termijn

Het nieuwe normenstelsel en de nieuwe verhoudingen worden vastgelegd in een nieuw hoofdstuk van de Wet luchtvaart en het luchthavenverkeerbesluit en het luchthavenindelingbesluit. Het wetsvoorstel zal de grondslag bieden voor deze beide besluiten. Het nieuwe stelsel zal in werking treden bij de ingebruikname van het vijfbanenstelsel in 2003. De beide besluiten moeten dan ook gereed zijn. Om kort na de publicatie van de wetwijziging de beide besluiten te kunnen vaststellen, wordt nu reeds begonnen met de voorbereidingen ervan.

Schema 5.1 biedt een overzicht van het verloop van de procedures naar huidige inzichten. Het advies van de Raad van State over het wetsvoorstel of de behandeling in de Tweede Kamer van het wetsvoorstel kunnen gevolgen hebben voor het verloop van de procedures. De tijdsplanning is daarmee ook indicatief.



Schema 5.1 Overzicht procedures

Vraagstelling

In deze startnotitie is beknopt aangegeven wat het kabinetsvoornemen rond de bescherming van de omgeving van Schiphol tegen overlast inhoudt. Tevens is aangegeven welke milieu-informatie de minister van Verkeer en Waterstaat als initiatiefnemer van plan is te verstrekken. Een ieder die dit wenst wordt in de gelegenheid gesteld om zijn of haar visie te geven op het voornemen en voorstellen te doen voor onderwerpen die in het milieueffectrapport aan de orde zouden moeten komen.

Welke procedure wordt nu doorlopen?

De volgende stappen kunnen worden onderscheiden.

Stap 1: start en voorbereiding van het onderzoek

De procedure van de milieueffectrapportage is officieel gestart met de bekendmaking en terinzagelegging van de voorliggende startnotitie. In deze periode bestaat de mogelijkheid tot inspraak. De inspraakreacties worden gebundeld en opgestuurd naar de Commissie m.e.r. De Commissie m.e.r. en de wettelijke adviseurs krijgen vervolgens de gelegenheid om te adviseren over de richtlijnen voor de inhoud van het milieueffectrapport.

De ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer stellen dan, in hun rol van bevoegd gezag, de richtlijnen voor het milieueffectrapport vast. Zij baseren zich hierbij op de startnotitie, de inspraakreacties en de ontvangen adviezen.

Stap 2: onderzoek en voorbereiding ontwerp-besluiten

In de fase van onderzoek worden de onderwerpen voor het milieueffectrapport verder uitgewerkt en berekeningen uitgevoerd. Met de resultaten hiervan wordt het milieueffectrapport opgesteld. Vervolgens bepaalt het bevoegd gezag of het rapport aanvaardbaar is. De resultaten van het milieueffectrapport vormen belangrijke informatie bij het opstellen van de ontwerp-besluiten. Dit is een taak van het bevoegd gezag. De ontwerp-besluiten worden samen met het milieueffectrapport ter inzage gelegd. Op alle drie de documenten is inspraak mogelijk.

Stap 3: besluitvorming

Met de bekendmaking van de ontwerp-besluiten en het milieueffectrapport breekt de fase van besluitvorming aan. Al tijdens de inspraakperiode krijgt de Commissie m.e.r. de gelegenheid het milieueffectrapport op juistheid en volledigheid te toetsen aan de richtlijnen en aan de wettelijke voorschriften. Zij brengt hierover advies uit aan het bevoegd gezag, evenals de wettelijke adviseurs. Over de ontwerp-besluiten vindt bestuurlijk overleg plaats tussen het bevoegd gezag en de besturen van de betrokken provincies, gemeenten en waterschappen. De ontwerp-besluiten zullen tevens worden voorgelegd aan het parlement. Na vaststelling van de besluiten door het bevoegd gezag kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Tegen het milieueffectrapport staat geen bezwaar- of beroepsmogelijkheid open.

Betrokken partijen en instanties

Initiatiefnemer

Volgens de procedure voor de milieueffectrapportage is de initiatiefnemer verantwoordelijk voor het opstellen van het milieueffectrapport. In dit geval wordt deze rol vervuld door de minister van Verkeer en Waterstaat.

Bevoegd gezag

Het bevoegd gezag is de overheidsinstantie die bevoegd is om over het voornemen van de initiatiefnemer een besluit te nemen. In dit geval is dat de minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De belangrijkste taken van het bevoegd gezag zijn het vaststellen van de richtlijnen voor de inhoud van het milieueffectrapport, het beoordelen van de aanvaardbaarheid van het rapport en het vaststellen van de besluiten.

Commissie voor de milieueffectrapportage

Het bevoegd gezag wordt bij zijn besluiten geadviseerd door de onafhankelijke Commissie m.e.r.. Deze commissie heeft in eerste instantie tot taak het bevoegd gezag te adviseren over de inhoud van de richtlijnen. In tweede instantie adviseert de Commissie m.e.r. over de juistheid en volledigheid van het milieueffectrapport. Daartoe toetst zij het rapport aan de richtlijnen en aan de wettelijke eisen. De commissie betreft de reacties van de insprekers bij haar adviezen.

Luchtvaartsector

De exploitant van de luchthaven Schiphol heeft toegezegd aannames te doen over een mogelijke ontwikkeling in de toekomst. Deze worden door het rijk getoetst en gebruikt. De sector zal voorts voorstellen doen voor maatregelen ter reductie van luchtverontreiniging en geuroverlast.

Wettelijke adviseurs

De wettelijke adviseurs adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor de inhoud van het milieueffectrapport en, wanneer het rapport gereed is, over de inhoud ervan. De wettelijke adviseurs in de m.e.r.-procedure zijn de Regionale Inspecteur voor de Milieuhygiëne van het ministerie van VROM en de Regionale Directeur Natuurbeheer van het ministerie van LNV.

Insprekers

In de procedure voor de milieueffectrapportage zijn twee perioden van inspraak voorzien waarbinnen insprekers hun mening kunnen geven. De eerste inspraakperiode volgt op de publicatie van de startnotitie. Het is dan voor een ieder mogelijk zijn visie op de problematiek naar voren te brengen en voorstellen te doen voor onderwerpen die in het milieueffectrapport aan de orde moeten komen. De tweede periode van inspraak volgt op de publicatie van het rapport. Dan kunnen de insprekers hun mening geven over de inhoud van het milieueffectrapport en van de ontwerp-besluiten. De procedure voorziet niet in andere perioden van inspraak. Wel staat, na vaststelling van de besluiten, de mogelijkheid tot beroep tegen de besluiten open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Informatie en inspraakmogelijkheden

De startnotitie ligt van 19 juli tot en met 15 september 2000, gedurende de reguliere openingstijden, op de volgende plaatsen ter inzage:

- 1 De gemeentehuizen van de gemeenten Aalsmeer, Alkemade, Alphen aan de Rijn, Amstelveen, Amsterdam, Bennebroek, Beverwijk, Diemen, Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlemmermeer, Heemskerk, Heemstede, Jacobswoude, Landsmeer, Liemeer, Lisse, Nieuwkoop, Ouderamstel, Sassenheim, Ter Aar, Uithoorn, Uitgeest, Velsen, Warmond, Zaanstad;
- 2 De stadsdeelkantoren van de gemeente Amsterdam;
- 3 De hoofdvestigingen van de openbare bibliotheken in bovengenoemde gemeenten, met uitzondering van Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Jacobswoude, Liemeer (inzage alleen in de bibliobus);
- 4 In de gemeente Haarlemmermeer, behalve in de hoofdvestiging van de openbare bibliotheek, ook inzage in alle filialen te Zwanenburg, Badhoevedorp, Hoofddorp (Toolenburg), Vijfhuizen, Nieuw Vennep en de bibliotrailer;
- 5 Het provinciehuis van de provincie Noord-Holland te Haarlem, de provincie Zuid-Holland te Den Haag, de provincie Utrecht te Utrecht en de provincie Flevoland te Lelystad;
- 6 Schipholscope van Amsterdam Airport Schiphol te Schiphol;
- 7 De bibliotheken van de ministeries van Verkeer & Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, beide in Den Haag;
- 8 De bibliotheken van Rijkswaterstaat directie Noord-Holland te Haarlem, van Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland te Rotterdam, van Rijkswaterstaat directie Utrecht te Nieuwegein en van Rijkswaterstaat directie IJsselmeergebied te Lelystad.

Voor het verkrijgen van meer informatie over de inhoud van de startnotitie en over de inspraakprocedure kan contact opgenomen worden met het gratis informatienummer **0800-8051**. Via dit nummer kan tevens een exemplaar van de startnotitie worden aangevraagd.

Inspraakreacties kunnen tot en met 15 september 2000 schriftelijk worden gericht aan het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat.

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat

Startnotitie MER Schiphol 2003

Kneuterdijk 6

2514 EN Den Haag

De startnotitie en verdere achtergrondinformatie staan ook op de website van de Programmadirectie Ontwikkeling Nationale Luchthaven. Inspraakreacties kunnen ook via de website worden ingestuurd.

www.onl.rld.nl

Colofon

© juni 2000

De startnotitie MER Schiphol 2003 is een uitgave van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Redactie
Jos Stumpe

Ontwerp en vormgeving
Toon van Lieshout

Drukwerk
Kwak & Van Daalen & Runday, Zaandam

Bestelnummer

RLD 184

Bestellen

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
telefoon 070 - 351 7086