

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
over de beoordeling van de gelijkwaardigheid van het
oude en het nieuwe normenstelsel voor Schiphol
(Schiphol 2003)

20 oktober 2000

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES	3
3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING	6
3.1 Probleemstelling	6
3.2 Doel.....	7
3.3 Besluitvorming	8
4. VOORGENOMEN BEOORDELING VAN DE GELIJKWAARDIGHEID EN ALTERNATIEVEN	10
4.1 Algemeen	10
4.2 De voorgenomen beoordeling van de gelijkwaardigheid	10
4.3 Nulalternatief	15
4.4 Overige alternatieven waaronder het meest milieuvriendelijk alternatief.....	16
5. VERGELIJKING VAN DE VOORGENOMEN BEOORDELING MET DE ALTERNATIEVEN	18
6. LEEMTEN IN INFORMATIE	19
7. EVALUATIEPROGRAMMA	19
8. SAMENVATTING VAN HET MER.....	20

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 14 juli 2000 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
- 1a. Brief van bevoegd gezag d.d. 11 september 2000 over bijgestelde advies-termijn
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 137 d.d. 19 juli 2000
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

In de Strategische Beleidskeuze Toekomst Luchtvaart (SBTL) van december 1998 komt het kabinet tot de keuze om de PKB Schiphol en Omgeving van december 1995 zodanig te herzien en te verbeteren dat het vijfbanenstelsel van de luchthaven Schiphol (dat verwacht wordt operationeel te zullen zijn vanaf 2003) optimaal benut kan worden en dat verdere groei boven de volumegrenzen van de PKB mogelijk zal zijn. Als voorwaarde daartoe is gesteld dat er nieuwe milieu- en veiligheidsgrenzen komen die gelijkwaardig zijn aan die van de PKB maar beter te meten en te handhaven. In de nota Toekomst Nationale Luchthaven (TNL) van december 1999 en het definitief kabinetsvoornemen daarover van mei 2000 is dit voornemen verder uitgewerkt. Om de beleidsvoornemens vast te leggen zal een wijziging in de Wet luchtvaart worden opgenomen waarin de wijzigingen ten opzichte van de PKB Schiphol en Omgeving zullen worden verwerkt. Op basis van deze wet zullen het luchthavenindelingsbesluit en het luchthavenverkeerbesluit worden genomen. Het luchthavenindelingsbesluit bevat regels met betrekking tot het grondgebruik en het luchthavenverkeerbesluit bevat regels die zijn gericht op de beheersing van de omvang en de verdeling van de gevolgen van het luchthavenverkeer, alsook op de luchtverkeersleiding en de luchtvaartmaatschappijen. In deze besluiten zal het nieuwe milieu- en veiligheidsregime worden neergelegd. Bij de eerste vaststelling van deze besluiten zal het beschermingsniveau voor milieu en externe veiligheid zodanig worden bepaald dat sprake is van gelijkwaardigheid ten opzichte van de PKB Schiphol en Omgeving. In het voorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart is voorzien dat de informatie die nodig is voor de beoordeling van de gelijkwaardigheid tussen het oude en het nieuwe milieu- en veiligheidsregime bijeengebracht moet worden in het kader van een milieueffectrapportage (m.e.r.)¹.

Bij brieven van 14 juli en van 11 september 2000 is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport². De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant d.d. 19 juli 2000³.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.⁴. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken de gelijkwaardigheid tussen het oude en het nieuwe milieu- en veiligheidsregime te kunnen beoordelen en aldus het milieubelang volwaardig in de besluitvorming over het luchtvaartindelingsbesluit en het luchthavenverkeerbesluit te kunnen meewegen.

¹ Het voornemen tot beoordeling van de gelijkwaardigheid tussen het oude en het nieuwe milieu- en veiligheidsregime is op grond van het vigerende Besluit m.e.r. niet m.e.r.-(beoordelings)plichtig.

² Zie bijlagen 1 en 1a.

³ Zie bijlage 2.

⁴ De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁵, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat die in het MER opgenomen moet worden of die nader onderzocht moet worden;
- belangrijke vragen en discussiepunten naar voren brengt die een rol spelen bij de beoordeling van de gelijkwaardigheid.

Onder verwijzing naar het bijzondere karakter van deze m.e.r. die niet gaat over een voorgenomen activiteit⁶ maar over de beoordeling van de gelijkwaardigheid tussen het oude en het nieuwe milieu- en veiligheidsregime voor de luchthaven Schiphol, wordt volgens het voorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart⁷ en de startnotitie (op blz. 15 en 16) de paragraaf 7.4 van de Wet milieubeheer (Wm) *buiten toepassing* gehouden. Paragraaf 7.4 van de Wm bevat de inhoudseisen die ten minste aan een MER gesteld moeten worden. Het *buiten toepassing* houden van de paragraaf 7.4 Wm betekent dat de beoordeling van de gelijkwaardigheid tussen het oude en het nieuwe milieu- en veiligheidsregime in het MER alleen zou plaats vinden op het moment van de overgang van het oude naar het nieuwe regime zoals is aangegeven in de startnotitie en dat geen uitvoering wordt gegeven aan de inhoudseisen van een MER. De Commissie is van mening dat de voorgenomen inperking in de toepassing van m.e.r. in strijd is met de Wm⁸. De inperking doet afbreuk aan de zorgvuldigheid in de besluitvorming waarmee het kabinet de overgang naar het nieuwe regime wil omringen. Het moet vanzelfsprekend zijn dat, nadat is besloten om m.e.r. toe te passen op de beoordeling van de gelijkwaardigheid, zoveel als mogelijk en relevant is, uitvoering wordt gegeven aan de wettelijke inhoudseisen voor het op te stellen MER. In de richtlijnen voor het MER zal gemotiveerd moeten worden aangegeven aan welke eisen van paragraaf 7.4 van de Wm in ieder geval moet worden voldaan en welke eisen minder toepasbaar zouden zijn met het oog op het bijzondere karakter van deze m.e.r.. Naar de mening van de Commissie dient het MER ten minste te voldoen aan de volgende inhoudseisen:

- de behandeling van de probleemstelling, het doel en de besluitvorming (art. 7.10, 1^e lid onder a en c van de Wm);
- de opstelling van alternatieven waaronder ten minste de voorgenomen behandeling van de gelijkwaardigheid, het nulalternatief en het zogenoemde meest milieuvriendelijke alternatief (art. 7.10, 1^e lid onder b en het 3^e lid van de Wm)⁹;
- de onderlinge vergelijking van de alternatieven (art. 7.10, 1^e lid onder f van de Wm);
- een overzicht van de leemten in kennis en informatie (art. 7.10, 1^e lid onder g van de Wm);

⁵ Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

⁶ Het gebruik van het vijfbanenstelsel van de luchthaven is immers reeds vastgelegd in de PKB Schiphol en Omgeving.

⁷ Zie artikel V van het voorstel tot Wijziging Wet luchtvaart en de Memorie van toelichting, blz. 49

⁸ Zie hiervoor ook het advies van de Commissie Geluidhinder Schiphol en de inspraakreactie van de Stichting Natuur en Milieu c.s. en (reacties nr. 12 en 89, bijlage 4) en verder reactie nr. 40 (bijlage 4).

⁹ Reacties nr. 37 en 40 (bijlage 4) wijzen ook op de noodzaak tot uitwerking in het MER van deze alternatieven.

- een opzet voor het evaluatieprogramma overeenkomstig art. 7.39 van de Wm;
- een samenvatting (art. 7.10, 1^e lid onder h van de Wm).

De behandeling van deze onderwerpen in het MER vergroot de inzichtelijkheid in de overgang naar het nieuwe normenstelsel en daarmee de geloofwaardigheid van de besluitvorming over de toekomst van Schiphol¹⁰.

Het voorafgaande leidt tot de volgende indeling van dit advies. Na behandeling van de Hoofdpunten van het advies in hoofdstuk 2 komen aan de orde: Probleemstelling, doel en besluitvorming (hoofdstuk 3), Voorgenomen beoordeling van de gelijkwaardigheid en alternatieven (hoofdstuk 4), Vergelijking van de voorgenomen beoordeling met de alternatieven (hoofdstuk 5), Leemten in informatie (hoofdstuk 6), Evaluatieprogramma (hoofdstuk 7) en Samenvatting van het MER (hoofdstuk 8).

2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

Het kabinet heeft gekozen om de PKB Schiphol en Omgeving zodanig te herzien en verbeteren dat het vijfbanenstelsel van Schiphol optimaal benut kan worden en dat verdere groei boven de volumegrenzen van de PKB mogelijk zal zijn. Als voorwaarde daartoe is gesteld dat er nieuwe milieu- en veiligheids-grenzen komen die gelijkwaardig zijn aan die van de PKB maar beter te meten en te handhaven. De herziening van de PKB gebeurt via een wijziging van de Wet luchtvaart. In het voorstel tot wijziging van deze wet is voorzien dat de informatie die nodig is voor de beoordeling van de gelijkwaardigheid tussen het oude en het nieuwe milieu- en veiligheidsregime bijeengebracht moet worden in het kader van een milieueffectrapportage (m.e.r.).

In het voorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart en in de startnotitie voor de m.e.r. is bepaald dat met het oog op het bijzondere karakter van deze m.e.r. (het beoordelen van de gelijkwaardigheid) de paragraaf 7.4 van de Wet milieubeheer (Wm) *buiten toepassing* blijft. Paragraaf 7.4 van de Wm bevat de inhoudseisen die ten minste aan een milieueffectrapport (MER) gesteld moeten worden. De Commissie voor de m.e.r. is van mening dat het *buiten toepassing* houden van de inhoudseisen die aan een MER worden gesteld afbreuk doet aan de zorgvuldigheid in de besluitvorming waarmee het kabinet de overgang naar het nieuwe regime wil omringen. In de richtlijnen voor het MER zal gemotiveerd moeten worden aangegeven aan welke eisen van paragraaf 7.4 van de Wm in ieder geval moet worden voldaan en welke eisen minder toepasbaar zouden zijn met het oog op het bijzondere karakter van deze m.e.r.. In paragraaf 1 van dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen in ieder geval in het MER aan de orde moeten komen. De belangrijkste hiervan zijn hieronder kort aangestipt.

In de startnotitie is de voorgenomen beoordeling van de gelijkwaardigheid toegespitst op het tijdstip van de omzetting van het oude naar het nieuwe nor-

¹⁰ Evenals in vorige inspraakronden bij m.e.r.'s ten behoeve van besluiten over Schiphol geven veel inspraakreacties op de startnotitie "Schiphol 2003" uiting van een gebrek aan vertrouwen in de overheid en de geloofwaardigheid van de besluitvorming (reacties nr. 13, 15, 26, 31, 32, 34, 52, 56, 61, 71, 73, 81 en 109, bijlage 4).

menstelsel en op de handhavings- en referentiepunten die rondom de 35 Ke- (en de L_{den} -equivalent daarvan) en 26 dB(A) L_{Aeq} -contouren liggen. Het is bekend dat bij een gelijkblijvende geluidsbelasting een bepaalde afname van het gemiddelde geluidsniveau van de afzonderlijke vliegtuigen veel meer verkeersgroei toelaat wanneer L_{den} als maat voor de etmaal geluidsbelasting wordt gebruikt dan wanneer de geluidsbelasting wordt uitgedrukt in Ke. Dit is het gevolg van het verschil tussen de formules voor de beide geluidsmaten. Hieruit volgt dat de beoordeling van de gelijkwaardigheid tussen het oude en het nieuwe normenstelsel niet beperkt kan blijven tot het tijdstip van de overgang maar zich zal moeten uitstrekken over een bepaalde periode daarna. De Commissie voor de m.e.r. denkt daarbij aan een periode tot aan 2010 wanneer de planperiode voor de PKB Ontwikkeling Nationale Luchthaven lange termijn begint. (De werkzaamheden van de Commissie Deskundigen Vliegtuigeluid die is ingesteld om te adviseren over de omzetting naar het nieuwe normenstelsel zouden zich naar de mening van de Commissie voor de m.e.r. ook moeten uitstrekken tot aan 2010).

Daarnaast zal in het MER een alternatief moeten worden uitgewerkt dat zich in de ruimte rondom de luchthaven niet beperkt tot de geplande handhavings- en referentiepunten rondom de huidige etmaal- en nachtzone, maar zich uitstrekt tot aan de 20 Ke- (en de daarbij behorende L_{den} -equivalent) en 20 dB(A) L_{Aeq} -contouren. Bescherming van de daar gelegen woongebieden biedt de mogelijkheid tot beoordeling van de criteria die in tabel 4.1 van de startnotitie zijn aangegeven betreffende 50% minder ernstig gehinderden binnen de 20 Ke-contour dan in 1990 en dito 70% minder slaapgestoorden binnen de 20 dB(A) L_{Aeq} -contour.

Het voorgestelde nieuwe normenstelsel sluit slechts gedeeltelijk aan bij de nieuwe EU-richtlijn voor omgevingsgeluid. Weliswaar wordt overgestapt van de Ke- naar de L_{den} -maat, en is de L_{Aeq} -nacht compatibel met de Europese L_{night} , mits genormeerd op 8 uur, maar door af te stappen van de zonering en te kiezen voor handhavings- en referentiepunten wordt geen aansluiting gevonden bij de *noise mapping* van de Europese richtlijn. Vanwege de verplichting van de *noise mapping* zullen de gehinderden ook geteld moeten worden na 2003. Dit wijkt af van het voornemen van het kabinet om woningen nog één keer te tellen in 2003 en daarna niet meer.

Een belangrijk punt in de beoordeling van de gelijkwaardigheid van de Ke- en L_{den} -maten is gelegen in de geconstateerde discrepantie in de effect uitkomsten tussen het 35 Ke-niveau en de 58 of 59 dB(A) waarde van L_{den} waarvan nu wordt verondersteld dat die overeenkomt met 35 Ke. Een niveau van 58 of 59 dB(A) L_{den} correspondeert met ca. 16% ernstig gehinderden, terwijl een niveau van 35 Ke niet overeenkomt met 25% ernstig gehinderden (zoals steeds werd verondersteld) maar met 38% ernstig gehinderden. In het MER zal de betekenis van deze discrepantie moeten worden aangegeven voor de beoordeling van de gelijkwaardigheid.

In de besluitvorming over Schiphol zijn in de loop van de afgelopen jaren ten aanzien van het aspect externe veiligheid verscheidene risico maten ontwikkeld: individueel risico, groepsrisico, gesommeerd gewogen risico en recentelijk (in de startnotitie) het risicovolume. In de startnotitie worden het individueel risico en het totaal risicovolume aangegeven als de maten voor het beschermingsniveau. Naar de mening van de Commissie zal in het MER rekening moeten worden gehouden met alle maten die tot nu toe in beeld zijn of

zijn geweest. Daaruit zal moeten blijken waarom van maten gewisseld moet worden. In dit verband wijst de Commissie er op dat het individueel risico en de groepsrisico FN-curven de meest gebruikelijke maten zijn en dat het groepsrisico het gevolg is van voorgenomen beleid en dus ook in beeld moet worden gebracht.

Door het nieuwe normenstelsel wat betreft luchtkwaliteit mede te baseren op landelijke grenswaarden in plaats van op de luchtkwaliteit zoals die in 1990 was, ontstaat de mogelijkheid om de luchtkwaliteit te laten verslechteren van het relatief lage niveau van 1990 tot het niveau van de grenswaarde. Dit zal bij de beoordeling van de gelijkwaardigheid moeten worden betrokken.

In de beleidsnota's SBTL en TNL over Schiphol is bepaald dat de beoordeling van de gelijkwaardigheid niet hoeft te worden toegepast op het aspect geur, omdat op voorhand al duidelijk is, dat van gelijkwaardigheid geen sprake kan zijn. De Commissie stelt voor om de gevolgen van het niet opnemen van een beschermingsniveau voor geurhinder in beeld te brengen. Dit komt neer op de vraag om, uitgaande van de ongelijkwaardigheid voor geur van het oude en het nieuwe stelsel, aan te geven hoe groot deze ongelijkwaardigheid is en of er mogelijkheden zijn om toch een situatie van gelijkwaardigheid te krijgen.

Ten aanzien van de aspecten luchtverontreiniging en geurhinder (stank) herhaalt de Commissie haar aanbeveling gedaan in haar toetsingsadvies van 8 maart 2000 over het MER S4S2 Schiphol om in het nieuwe regime een combinatie toe te passen van berekenen en meten. Modelberekeningen kunnen worden geïkt met het uitvoeren van metingen van de luchtkwaliteit op een aantal strategische plaatsen. Deze aanpak heeft het voordeel dat de kwaliteit en betrouwbaarheid van de modelberekeningen wordt verbeterd en dat de acceptatie van de methode door de blootgestelden wordt vergroot.

Omdat in het kader van het vast te stellen beleid voor de regionale en kleine luchtvaartterreinen het voornemen bestaat een standstill beginsel te hanteren voor de emissie van CO₂, acht de Commissie voor de m.e.r. het wenselijk uit oogpunt van consistentie dat er ook eisen worden gesteld aan het CO₂ beleid voor Schiphol.

In het MER dient het nulalternatief te worden uitgewerkt. In het nulalternatief vindt geen omzetting plaats naar een nieuw normenstelsel en blijven de grenswaarden en bepalingen van de PKB van 1995 van kracht. Indien de PKB via de wijziging van de Wet luchtvaart op tijd wordt herzien, is het nulalternatief geen reëel alternatief maar een referentiesituatie. Indien de wijziging van de Wet luchtvaart nog niet van kracht is wanneer het MER zal worden bekend gemaakt, dan is het nulalternatief wel een reëel alternatief.

Om de beoordeling van de gelijkwaardigheid goed te kunnen uitvoeren is het nodig dat voor de jaren 1990, 2003 en 2010 de 35 Ke- en de omliggende L_{den}-contour worden berekend. Hetzelfde geldt voor de risicomaten.

In het MER dient het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) te worden uitgewerkt. Uit de formulering van de alternatieven moet volgen welke van deze alternatieven kan worden aangemerkt als het mma. De Commissie beveelt aan om in de opstelling van het mma de hinderproblematiek rondom Schiphol niet alleen te relateren aan de absolute blootstellingsniveaus maar daarin ook de factoren te betrekken die de percepties en attitudes van de omwonenden

ten opzichte van Schiphol mede bepalen. Dit is ook in lijn met de bedoeling van de recent ontwikkelde EU-regelgeving voor omgevingsgeluid die aangeeft dat omwonenden moeten worden geïnformeerd over de effecten van omgevingsgeluid en minder in termen van geluidsniveaus.

Aan de hand van de vergelijking van de voorgenomen beoordeling van de gelijkwaardigheid van het oude en het nieuwe normenstelsel met die van de alternatieven is het mogelijk om te kunnen beoordelen of de introductie van het nieuwe normenstelsel inderdaad zal kunnen leiden tot beheersing van de milieubelasting rondom Schiphol en tot realisering van de dubbele doelstelling.

3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

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

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

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

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

3.1 Probleemstelling

De startnotitie beschrijft de aanleiding voor de overgang van het huidige naar het nieuwe milieu- en veiligheidsregime zoals die is gegeven in de nota TNL en het definitief kabinetsvoornemen daarover. In het MER kan de noodzaak voor deze overgang gegeven worden met verwijzing naar de startnotitie, de nota TNL en het definitief kabinetsvoornemen daarover. Daarin zal ook moeten worden beschreven in welke mate het bevoegd gezag denkt met de introductie van het nieuwe normenstelsel de verbetering tot stand te kunnen brengen in de beheersing van de milieuproblematiek en de handhaafbaarheid van de milieunormen rondom de luchthaven en dus de dubbele doelstelling te realiseren.¹¹ Het is van belang daarbij de rol aan te geven die wordt toegedacht aan het meten van emissies en immissies van geluid, luchtverontreinigende stoffen en stank naast het berekenen daarvan zoals dat uitsluitend plaats vindt in het huidige normenstelsel. Bij de aspecten geluid, veiligheid, luchtverontreiniging en geur kunnen grenzen en waarden worden geformuleerd die zijn gerelateerd aan direct te berekenen of te meten blootstellingsniveaus.

¹¹ Hoe belangrijk de beheersing van de milieuproblematiek is, blijkt uit een vragenlijstonderzoek dat in 1996 werd uitgevoerd door TNO Preventie en Gezondheid en het RIVM waaraan werd deelgenomen door ongeveer 12.000 volwassenen in een straal van 25 km rond Schiphol. Onder deze groep meldt 18 – 31 % ernstige hinder door vliegtuiggeluid en ca. 8 – 12 % meldt ernstige slaapverstoring. Het betrof een gestratificeerde steekproef met als selectie variabele de geluidsbelasting in Ke. Uit het onderzoek blijkt dat de hinder en de slaapverstoring niet alleen wordt bepaald door vliegtuiglawaaï en geluidsgevoeligheid maar ook door angst voor het neerstorten van vliegtuigen (R.G. de Jong en E.A.M. Franssen: Gezondheid in de regio Schiphol; Geluid, 23^e jaargang, nr. 2 april 2000, blz. 52 – 56 en 67). Zie ook paragraaf 4.2 van dit advies onder geluid.

De hinderbeleving van de kwaliteit van het leefmilieu, gezondheidsklachten en gevoelens van onveiligheid kunnen echter niet alleen worden verklaard door de mate van absolute blootstelling aan emissies, concentraties of de kans op ongevallen. Deze beleving wordt mede beïnvloed door factoren waartoe behoren:

- de mate waarin de blootgestelden de veroorzakende activiteit zelf als nuttig ervaren;
- de mate waarin de blootgestelden vinden dat zij gehoor krijgen voor hun vragen en klachten;
- de mate waarin de overheid en de luchtvaartsector zich inspanssen om de emissies en de kans op ongelukken te beperken en die inspanning weten duidelijk te maken aan de betrokken bewoners;
- de mate waarin de veroorzaker zich inspant om niet aan de blootstelling gerelateerde leefomgevingsaspecten (met name de ruimtelijke kwaliteit van zowel het stedelijke als het landelijke gebied) te optimaliseren;
- significante (tijdelijke) verhogingen en verlagingen in de fysieke blootstelling ongeacht de absolute niveaus.

De Commissie geeft de aanbeveling om in de uitwerking van het zogenoemde meest milieuvriendelijke alternatief (zie paragraaf 4.4) de hinderproblematiek rondom Schiphol niet alleen te relateren aan de absolute blootstellingsniveaus maar daarin ook de factoren te betrekken die de percepties en attitudes van omwonenden ten opzichte van Schiphol mede bepalen. Dit is ook in lijn met de bedoeling van de recent ontwikkelde EU-regelgeving voor omgevingsgeluid (zie voetnoot 15) die aangeeft dat de omwonenden moeten worden geïnformeerd over de effecten van omgevingsgeluid (aantallen ernstig gehinderden in specifieke gebieden) en minder in termen van geluidsniveaus.

3.2 Doel

Het doel van deze m.e.r. is de beoordeling van de gelijkwaardigheid tussen het milieu- en veiligheidsregime in de PKB Schiphol en Omgeving en het voorgenoemen nieuwe regime dat zal worden vastgelegd in het luchthavenindelingsbesluit en het luchthavenverkeerbesluit.

De invoering van het nieuwe milieu- en veiligheidsregime brengt geen verandering in de uitvoering van de dubbele doelstelling zoals die is vastgelegd in de PKB en de daaropvolgende beleidsdocumenten SBTL, TNL en het definitieve kabinetsvoornemen over TNL: enerzijds beheerste groei van de luchtvaart en anderzijds verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving, vermindering van de milieudruk en een zorgvuldig gebruik van de ruimte.

De startnotitie beschrijft de wijze waarop het gestelde doel van de gelijkwaardigheid moet worden bereikt. Met het oog op het volwaardig meewegen van het milieubelang in de verdere besluitvorming over Schiphol na de ingebruikname van het vijfbanenstelsel en de toepassing van de dubbele doelstelling nadien, moet worden aangegeven welke alternatieven mogelijk zijn in het uitwerken van de gelijkwaardigheid in de tijd en in de ruimte voor de

overgang naar het nieuwe milieu- en veiligheidsregime (zie hoofdstuk 4 van dit advies).

In de beschrijving van het doel moet aandacht worden besteed aan de zorg die heerst bij veel betrokkenen die de introductie van het nieuwe normenstelsel slechts zien als een middel om voortgaande groei van de luchtvaart op Schiphol mogelijk te maken¹². Dit kan onder andere gebeuren door het geven van aansprekende voorbeeldsituaties in het MER.

De luchthaven Schiphol bepleit in haar reactie op de startnotitie (nr. 86, bijlage 4) bij het beoordelen van de milieuprestaties van de luchthaven het internationale aspect een rol te laten spelen, bijvoorbeeld door het opnemen van een *benchmark* op milieugebied waarin de milieuprestaties van de belangrijkste Europese concurrenten van Schiphol worden beschreven. Volgens Schiphol kan alleen op zo'n manier een zuivere beoordeling plaatsvinden van de milieuprestaties van Schiphol. De Commissie is van mening dat op zich een dergelijke vergelijking interessante informatie kan opleveren indien de vergelijking wordt uitgevoerd voor de aspecten van het nieuwe milieu- en veiligheidsregime. Voor de beoordeling van de gelijkwaardigheid tussen het nieuwe en het oude regime waarvoor deze m.e.r. wordt uitgevoerd, levert de door Schiphol bepleite vergelijking geen relevante informatie op.

3.3 Besluitvorming

In het MER moet worden aangegeven welke eerder genomen besluiten en beleidsvoornemens bepalend zijn voor het huidige milieu- en veiligheidsregime en aanleiding hebben gegeven tot de overgang naar het nieuwe regime. Het belangrijkste besluit is de PKB Schiphol en Omgeving. Daarnaast zijn er de kabinetsvoornemens SBTL en nota TNL inclusief het definitieve kabinetsvoornemen daarover¹³. In het MER moet de status van deze beleidsvoornemens ten opzichte van de PKB Schiphol en Omgeving worden aangeduid. De vaststelling van een nieuw milieu- en veiligheidsregime houdt in dat de PKB Schiphol en Omgeving op bepaalde onderdelen wordt verlaten en/of gewijzigd. In het MER moet worden aangegeven hoe dit kan gebeuren door middel van de voorgenomen wijziging in de Wet luchtvaart¹⁴. De besluiten waarvoor deze m.e.r. wordt uitgevoerd: het eerste luchthavenindelingsbesluit en het eerste luchthavenverkeerbesluit kunnen pas genomen worden nadat de nieuwe Wet luchtvaart van kracht is. Tevens moet worden aangegeven welke invloed de in voorbereiding zijnde EU-regelgeving op het gebied van de evaluatie en mana-

¹² Zie bijvoorbeeld inspraakreacties 16, 18, 37, 43, 47, 71 en 73, bijlage 4

¹³ De overgang van het oude naar het nieuwe regime voor het aspect geluid zal moeten worden getoetst aan de zeven eisen die zijn opgenomen in de bijlage bij de nota TNL: transparantie, handhaafbaarheid, meetbaarheid, gelijkwaardigheid, sturingsmogelijkheden voor de luchtvaartsector, aansluiting bij werkelijk ondervonden hinder, technische en praktische uitvoerbaarheid en rechtszekerheid.

¹⁴ In artikel III en in de Memorie van Toelichting (MvT) van het voorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart staat welke beslissingen van wezenlijk belang vervallen in de PKB Schiphol en Omgeving. In de MvT is aangegeven dat de wijziging van de PKB gebeurt door de wetgever zelf in plaats van op de wijze die is beschreven in art. 2b van de Wet op de ruimtelijke ordening. Sommige inspraakreacties maken bezwaar tegen de wijziging via de Wet luchtvaart in plaats van wijziging via de Wet ruimtelijke ordening onder meer omdat deze wijziging minder zorgvuldig is (bijvoorbeeld reactie nr. 89, bijlage 4).

gement van omgevingsgeluid¹⁵ zal hebben op het nieuwe normenstelsel en de beoordeling van de gelijkwaardigheid met het oude stelsel. Met name is van belang dat de voorgestelde bepalingen gelden voor alle geluidsbronnen en dat de nachtperiode die maatgevend is voor slaapverstoring 8 uur zal zijn. Ook de verplichting tot *noise mapping* van geluidsniveaus groter dan L_{den} 55 dB en 50 dB L_{night} die is opgenomen in de voorgestelde EU-richtlijn is van betekenis voor de overgang naar het nieuwe regime. In de startnotitie is aangegeven dat het beschermingsniveau voor de luchtkwaliteit mede wordt gebaseerd op het niet overschrijden van de landelijke grenswaarden. In de komende jaren zal een deel van het landelijke stelsel van grenswaarden worden aangepast aan de Europese richtlijn luchtkwaliteit¹⁶. Met name voor stikstofdioxide, stikstof-oxiden en PM10-stof zal dit, waarschijnlijk, leiden tot een verscherping van de normstelling. Aangezien het nieuwe stelsel van milieu- en veiligheidseisen zal gelden voor de periode na 2003 en de Europese richtlijn dan geheel of gedeeltelijk van kracht zal zijn, gaat de Commissie ervan uit dat het nieuwe stelsel mede zal worden gebaseerd op de grenswaarden uit de richtlijn.

Verder moet worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdpad deze m.e.r. verloopt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Daartoe behoort de rol van de kortgeleden ingestelde Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid onder voorzitterschap van professor dr. ir. A.J. Berkhout van de Technische Universiteit Delft. In het instellingsbesluit van die commissie staan haar taken vermeld met betrekking tot de geluidbelasting ten gevolge van het luchtverkeer op Schiphol. Die houden in dat de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid gevraagd wordt te adviseren over onderwerpen die ook aan de orde komen in de m.e.r.. In het instellingsbesluit is echter niet aangegeven welke rol de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid behoort te spelen in de m.e.r.-procedure. Duidelijkheid daarover is van belang om overlap met de rol van de adviesinstanties die optreden in de m.e.r.-procedure, te voorkomen. De Commissie is in dit verband van mening dat de advisering door de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid in ieder geval zou moeten plaats vinden tijdens de formele adviesperioden van de m.e.r.-procedure; dat wil zeggen gedurende de nu lopende richtlijnenfase en later tijdens de toetsingsfase van het nog op te stellen MER¹⁷. Ook acht de Commissie het wenselijk dat de werkzaamheden van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid daarna zich uitstrekken ten minste tot aan 2010 wanneer de planperiode begint van de PKB ONL lange termijn.

¹⁵ "Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council relating to the Assessment and Management of Environmental Noise". Commission for the European Communities, Brussels, 26.07.2000 COM (2000) 468 final, 2000/0194 (COD) en verder "Position Paper on the selection of the recommended interim methods (for aircraft noise)", EU Working Group 3 on Computation and Measurement, ECAC.CEAC Doc. 29, European Commission 2000.

¹⁶ Richtlijn 1999/30/EG van de Raad d.d. 22 april 1999 betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in lucht.

¹⁷ Een soortgelijke opvatting is ook te lezen in de reactie van de Stichting Natuur en Milieu c.s. (nr. 89, bijlage 4).

4. VOORGENOMEN BEOORDELING VAN DE GELIJKWAARDIGHEID EN ALTERNATIEVEN

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

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

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

4.1 Algemeen

De aanleiding voor deze m.e.r. is de voorgenomen introductie van het nieuwe milieu- en veiligheidsregime en het streven naar gelijkwaardigheid tussen het oude en het nieuwe regime voor Schiphol. Het onderwerp van deze m.e.r. is de beoordeling van de gelijkwaardigheid op de wijze zoals die is aangegeven in de nota TNL en in de startnotitie. Naast de voorgenomen beoordeling van de gelijkwaardigheid zijn de volgende alternatieven te onderscheiden: het nulalternatief en alternatieven die betrekking hebben op de uitwerking van het principe van de gelijkwaardigheid. Uit de formulering en de beschrijving van de alternatieven moet volgen welke van deze alternatieven kan worden aangemerkt als het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) in de zin van art. 7.10, 3^e lid Wm.

4.2 De voorgenomen beoordeling van de gelijkwaardigheid

In het MER zal de voorgenomen beoordeling worden uitgewerkt op basis van de nota TNL en hoofdstuk 4 van de startnotitie. De aspecten die een rol spelen in de beoordeling van de gelijkwaardigheid in de beschermingsniveaus staan aangegeven in tabel 4.1 van de startnotitie. Deze aspecten zijn herleid uit de PKB Schiphol en Omgeving met de aanpassingen in de beleidsvoornemens van het kabinet van 1998 (SBTL), 1999 (TNL) en mei 2000 (definitief kabinetsstandpunt ten aanzien van TNL).

Overeenkomstig de startnotitie wordt de gelijkwaardige omzetting van het oude naar het nieuwe normenstelsel voor het luchthavenverkeerbesluit uitgewerkt in beschermingsniveaus voor geluid gedurende het etmaal en in de nacht en voor veiligheid, emissieplafonds voor lokale luchtkwaliteit en regels voor maatregelen voor geur en baan- en routegebruik. Welke niveaus, waarden en regels dat zijn, staat in tabel 4.2 van de startnotitie. Eveneens overeenkomstig de startnotitie zal de omzetting van de normen worden opgenomen in het luchthavenindelingsbesluit voor zover de omzetting ruimtelijke consequenties heeft. Het gaat om de ligging van het luchthavengebied, de sloopzones, het beperkingengebied en bepalingen over de bestemming of het gebruik van deze grond met het oog op geluidsbelasting en externe veiligheid.

Dit zijn dus de onderwerpen van de voorgenomen beoordeling van de gelijkwaardigheid die moeten worden uitgewerkt in het MER. Daarbij heeft de Commissie de volgende opmerkingen en aanbevelingen.

Berekening oude en nieuwe normen in 1990, 2003 en 2010

Om de beoordeling van de gelijkwaardigheid goed te kunnen uitvoeren is nodig dat voor de jaren 1990, 2003 en 2010 de 35 Ke- en omliggende L_{den} -contouren worden berekend¹⁸. Hetzelfde geldt voor de verscheidene risico maten zoals beschreven verderop in deze paragraaf¹⁹.

Geluid

Op zich maakt het op het moment van de overgang niet uit welke grootheden op elkaar worden afgestemd. De feitelijke situatie blijft gelijk maar wordt alleen in een ander berekend of gemeten getal uitgedrukt. Er zijn twee essentiële veranderingen in het voorgestelde nieuwe normenstelsel:

1. de overgang van Ke naar L_{den} ;
2. de vervanging van de geluidszones voor etmaal en nacht door een beperkt aantal handhavings- en referentiepunten.

De voorgestelde gelijkwaardigheid houdt in dat een ijking plaats vindt door een L_{den} -contour vast te stellen die zo goed mogelijk overeenkomt met de 35 Ke-contour. Hiermee kunnen de L_{den} -waarden worden gevonden voor de handhavings- en referentiepunten die in de overgangssituatie gelden. Op het moment van de overgang treedt geen feitelijke verandering op waardoor de gelijkwaardigheid op dat tijdstip vanzelf is gewaarborgd. Dit is echter wel afhankelijk van het gekozen scenario²⁰. De situatie in de gelijkwaardigheid verandert wanneer gekeken wordt naar de toegestane verdere ontwikkeling van Schiphol na de introductie van het nieuwe normenstelsel. Het is bekend dat bij een gelijkblijvende geluidsbelasting een bepaalde afname van het gemiddelde geluidsniveau van de afzonderlijke vliegtuigen veel meer verkeersgroei toelaat wanneer L_{den} als maat voor de etmaal geluidsbelasting wordt gebruikt dan wanneer de geluidsbelasting wordt uitgedrukt in Ke²¹. Dit is het gevolg van het verschil tussen de formules voor de beide geluidsmaten. Voor L_{den} resulteert dit in een verkeersgroei van 25,9 % per dB(A) stiller worden van de

¹⁸ Het advies van de Commissie Geluidhinder Schiphol (nr.12, bijlage 4) wijst op de noodzaak tot herberekening van L_{den} in 1990 en 1996. De inspraakreactie van de Stichting Natuur en Milieu c.s. (nr. 89, bijlage 4) vraagt om herberekening van de nieuwe normen voor het referentiejaar 1990.

¹⁹ Zie ook reactie nr. 68 (bijlage 4) van de provincie Noord-Holland die aandringt op een herberekening voor 1990 omdat de veiligheid voor het basisjaar nog is gebaseerd op de oude rekenresultaten.

²⁰ Zie het eerste deeladvies van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid d.d. september 2000 waarin wordt gewezen op de scenario-afhankelijkheid van de relatie tussen Ke en L_{den} die tot uiting komt in veranderingen in de hoeveelheid geluid per vliegtuigbeweging en het aantal vliegtuigbewegingen alsook in de verdeling van het vliegverkeer over het etmaal. Ook de inspraakreacties nr. 57 en 68 (bijlage 4) wijzen op de scenario-afhankelijkheid.

²¹ Een aantal inspraakreacties wijzen op deze consequentie van de introductie van L_{den} als geluidsbelastingmaat (reacties nr. 10, 12, 16, 18, 57, 64, 68 en 90, bijlage 4).

vliegtuigen terwijl dit voor de Ke-maat 16,6 % per dB(A) is²². Hieruit volgt dat de beoordeling van de gelijkwaardigheid tussen het oude en het nieuwe normenstelsel niet beperkt kan blijven tot het tijdstip van de overgang maar zich zal moeten uitstrekken over een bepaalde periode daarna, ten minste tot aan 2010, dat is het jaar waarin de planperiode start voor de PKB, ONL lange termijn. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de ontwikkeling van stillere vliegtuigtechnologie.

In de toekomst zullen meer nauwkeurige meet- en rekenmethoden beschikbaar komen waardoor het noodzakelijk zal kunnen zijn om de gelijkwaardigheid te waarborgen door aanpassing van de L_{den} -waarden in de handhavingen en referentiepunten. Ook hier is aansluiting bij de in voorbereiding zijnde EU-regelgeving noodzakelijk.

De Commissie Geluidhinder Schiphol brengt een ander belangrijk punt naar voren dat verband houdt met de dosis-effectrelaties. Zij merkt op in haar advies²³ dat uit informatie over de L_{den} -methode blijkt dat bij een geluidsniveau van 58 of 59 dB(A), waarvan nu wordt verondersteld dat deze ongeveer gelijk is aan 35 Ke, het percentage ernstig gehinderden overeenkomt met ca. 16%²⁴. De Ke-methode gaat uit van een lineaire relatie tussen geluidsbelasting en ernstig gehinderden. Zo komt 35 Ke overeen met 25% ernstig gehinderden. Inmiddels wijst onderzoek door TNO/RIVM uit dat 35 Ke ongeveer 38% ernstig gehinderden in de omgeving van Schiphol betekent²⁵. De Commissie vindt dat in het MER moet worden onderzocht welke betekenis deze discrepantie in de effect uitkomsten heeft voor de overgang naar het nieuwe regime en de gelijkwaardigheid tussen beide²⁶.

Er is nog een ander punt van de Commissie Geluidhinder Schiphol dat eveneens aandacht verdient in het MER. Het betreft de verschillende verdeling van de straffactoren over het etmaal voor de Ke- en de L_{den} -methoden²⁷. De Ke-rekenmethode kent 7 straffactoren (1, 2, 3, 4, 6, 8 en 10); de L_{den} -methode kent er slechts drie (1, 3.16 en 10). In het MER zal inzicht moeten worden gegeven in de effecten van de toepassing van deze verschillende straffactoren op de verdeling van het luchtverkeer over het etmaal. Opent de toepassing van de L_{den} -methode de mogelijkheid van verschuiving van het luchtverkeer naar de latere avonduren en de vroege ochtenduren²⁸?

Het nieuwe normenstelsel sluit slechts gedeeltelijk aan bij de nieuwe Europese richtlijn voor omgevingsgeluid.

²² F.W.J. van Deventer: Nieuwe geluidsgrenzen voor Schiphol. Reader voor een cursus over het nieuwe stelsel geluidsnormen voor Schiphol, 2000. In genoemde berekening is geen rekening gehouden met het feit dat stillere vliegtuigen tot een groter afkapeffect leiden in de Ke-berekening.

²³ Reactie nr. 12, bijlage 4.

²⁴ H.M.E. Miedema, C.G.M. Oudshoorn: Elements for a position paper on relationships between transportation noise and annoyance. Leiden, 2000. TNO-PG report 00.052. Dit rapport vormt de basis voor een binnenkort door de EU uit te brengen position paper.

²⁵ Zie figuur 5, %EH en B65 uit het TNO/RIVM rapport.

²⁶ De provincie Noord-Holland is ook van mening dat in het MER een nadere analyse en evaluatie van de dosis-effectrelaties van KE en L_{den} gewenst is (punt B op blz. 4 van reactie nr. 68, bijlage 4).

²⁷ Advies van de Commissie Geluidhinder Schiphol, brief van 18 februari 2000, inhoudelijke bijlage onder geluid (reactie nr.12, bijlage 4).

²⁸ Zie ook onder punt 2 op blz. 4 van de reactie van de provincie Noord-Holland (nr. 68, bijlage 4).

Weliswaar wordt overgestapt van de Ke- naar de L_{den} -maat, en is de L_{Aeq} -nacht compatibel met de Europese L_{night} , mits genormeerd op 8 uur, maar door af te stappen van de zonering en te kiezen voor handhavings- en referentiepunten wordt geen aansluiting gevonden bij de verplichting tot *noise mapping* van de Europese richtlijn, die hiervan een essentieel onderdeel vormt. De Commissie vraagt de bijzondere aandacht voor dit punt. De noise mapping is een inzichtelijke methode om het totaal aantal gehinderden in kaart te brengen en kan ook een belangrijke rol spelen bij prognoses en bij de afweging van alternatieven in toekomstige besluitvorming. In paragraaf 4.4 van dit advies wordt nader ingegaan op de consequenties van het vereiste van de noise mapping voor de ligging van de handhavings- en referentiepunten buiten de 35 Ke-contour (en de L_{den} -equivalent) en buiten de 26 dB(A) L_{Aeq} -contour en de telling van woningen ook na 2003. Verder is beantwoording nodig van de vraag welke bescherming het nieuwe stelsel van handhavings- en referentiepunten biedt aan de verschillende woongebieden onder verschillende meteo-omstandigheden (wat leidt tot verschillend baangebruik) en aan de gevoelige objecten die zich binnen de woongebieden bevinden waaronder instellingen voor de gezondheidszorg en het onderwijs²⁹.

Externe Veiligheid

In de besluitvorming over Schiphol zijn in de loop van de afgelopen jaren ten aanzien van het aspect externe veiligheid verscheidene risico maten ontwikkeld: individueel risico, groepsrisico, gesommeerd gewogen risico en recentelijk (in de startnotitie) het risicovolume³⁰. In de startnotitie worden het individueel risico en het totaal risicovolume aangegeven als de maten voor het beschermingsniveau voor externe veiligheid. Naar de mening van de Commissie zal in het MER rekening moeten worden gehouden met alle maten die tot nu toe in beeld zijn of zijn geweest. Het heeft namelijk geen zin om voor het verleden (het referentiejaar 1990) een combinatie van bepaalde maten (individueel risico, groepsrisico en gesommeerd gewogen risico) te presenteren en voor de toekomst (2003 en daarna) weer een andere combinatie van maten (individueel risico en totaal risicovolume). Dat betekent dat alle maten voor het beoordelen van de gelijkwaardigheid voor verleden, heden en toekomst zullen moeten worden gepresenteerd en vergeleken als functie van plaats en tijd. Daaruit zal moeten blijken waarom van maten gewisseld moet worden. In dit verband wijst de Commissie er op dat het individueel risico en de groepsrisico FN-curven de meest gebruikelijke maten zijn en dat het groepsrisico het gevolg is van voorgenomen beleid en dus ook in beeld moet worden gebracht³¹.

Daarnaast vraagt de Commissie aandacht voor de volgende punten.

Het groepsrisico (de FN-curve) is het resultaat van gevaar en bebouwendichtheid. Omdat beide zich ontwikkelen in de tijd, moet ook hier de ontwikkeling van het groepsrisico in de tijd gegeven worden. Hieraan kunnen maten

²⁹ Zie inspraakreactie nr. 42 (bijlage 4) onder punt 2d.

³⁰ De provincie Zuid-Holland constateert in haar reactie (nr. 64, bijlage 4) dat met het "risicovolume" opnieuw een veiligheidsmaat speciaal voor Schiphol wordt geïntroduceerd. Onduidelijk is waarom dit gebeurt en wat het verschil is met het "gesommeerd gewogen risico". Zie ook de reactie van de provincie Noord-Holland op blz. 5 op dit punt (reactie nr. 68, bijlage 4).

³¹ Zie inspraakreactie nr. 42 (bijlage 4) onder de punten 2d en 3c en verder reactie nr. 96 (bijlage 4), blz.3.

als het aantal woningen binnen een bepaalde contour worden toegevoegd. Het voordeel van deze maten is dat ze eenvoudig te communiceren zijn.

De verbetering van de veiligheidssituatie kan worden gezocht in vliegroutes die bevolkingscentra mijden, maar zoals de Commissie al vaststelde in haar toetsingsadvies d.d. 8 maart 2000 over het MER S4S2 Schiphol is daarin vrijwel geen verbetering te bereiken, omdat een toenemend aantal vluchten tot een toenemend risico leidt. De verbetering kan ook worden gezocht in het "veiliger maken" van de vliegtuigen. Dat werd uitgedrukt in het verlagen van de ongevalsfrequentie en van het vliegtuiggewicht. Indien wordt gekozen voor die oplossingsrichting dan moet worden aangetoond dat het luchtverkeer veiliger wordt in de toekomst met het toenemend aantal vluchten. Dit zou naar het oordeel van de Commissie alleen aannemelijk gemaakt kunnen worden met het "causale model"³². Eventueel zou de toename van de veiligheid statistisch kunnen worden aangetoond. Dat lijkt echter heel moeilijk, vanwege de grote veiligheid van de luchtvaart, zoals de Commissie al aangaf in haar advies van 8 maart 2000.

Lokale luchtverontreiniging en geurhinder

Het nieuwe stelsel voor luchtkwaliteit zal worden gebaseerd op een drietal uitgangspunten:

- geen overschrijding van de landelijke grenswaarden;
- het opleggen van emissieplafonds aan de luchtvaartsector;
- gelijkwaardigheid ten opzichte van de PKB 1995.

In de PKB 1995 is gesteld dat de totale emissie van luchtverontreinigende stoffen in de toekomst niet hoger mag zijn dan die in 1990 (standstill beginsel). Dit betekent dat ook de gehalten aan luchtverontreiniging niet zullen toenemen ten opzichte van 1990. Het is daarbij zo dat in 1990 op een groot aantal plaatsen de concentraties aan luchtverontreiniging beduidend lager waren en waarschijnlijk thans zijn dan de huidige wettelijke grenswaarden. Door het nieuwe stelsel mede te baseren op landelijke grenswaarden in plaats van op de luchtkwaliteit zoals die in 1990 was, ontstaat de mogelijkheid om de luchtkwaliteit te laten verslechteren van het relatief lage niveau van 1990 tot het niveau van de grenswaarde. De Commissie adviseert dit aspect bij de beoordeling van de gelijkwaardigheid te betrekken.

In de startnotitie is aangegeven dat het nieuwe stelsel een gelijkwaardig beschermingsniveau beoogt te garanderen, behalve voor geur. Het onderwerp van de m.e.r., het beoordelen van de gelijkwaardigheid, zou dus niet op het aspect geur behoeven te worden toegepast, omdat op voorhand al duidelijk is, dat van gelijkwaardigheid geen sprake kan zijn. De Commissie stelt voor om de gevolgen van het niet opnemen van een beschermingsniveau voor geurhin-

³² In haar advies d.d. 28 mei 1993 over de "final draft" van het rekenvoorschrift voor externe veiligheid en in het toetsingsadvies over het IMER Schiphol en Omgeving d.d. 23 augustus 1994 drong de Commissie al aan op een aanpak van de veiligheidsproblematiek met twee modellen: het causale en het niet-causale model. Door het introduceren van een cyclus waarin eerst de effecten van maatregelen worden voorspeld met het causale model en vervolgens na invoering het effect wordt gemeten in het statistische (niet-causale) model, ontstaat inzicht in een te controleren veiligheidssituatie op Schiphol.

der in beeld te brengen. Dit komt neer op de vraag om, uitgaande van de ongelijkwaardigheid voor geur van het oude en het nieuwe stelsel, aan te geven hoe groot deze ongelijkwaardigheid is en of er mogelijkheden zijn om toch een situatie van gelijkwaardigheid te krijgen. Op deze wijze kan aan de belanghebbenden, waaronder de inwoners van het gebied rondom Schiphol, worden duidelijk gemaakt wat de werkelijke gevolgen zullen zijn van het niet opnemen van een beschermingsniveau voor geurhinder in het nieuwe milieu- en veiligheidsregime.

4.3 Nulalternatief

In het MER dient het *nulalternatief* te worden uitgewerkt. In het *nulalternatief* vindt geen omzetting plaats naar een nieuw normenstelsel. In die situatie blijven de grenswaarden en de bepalingen voor de aspecten geluid, externe veiligheid, lokale luchtverontreiniging en stank zoals die zijn vastgelegd in de PKB van 1995 van kracht. Dat betekent dat de situatie in 1990 dient te worden vergeleken met die van 2003 op basis van de waarden en regels van de PKB. In het MER S4S2 dat Amsterdam Airport Schiphol (AAS) opstelde voor de wijziging van de geluidszones voor het vierbanenstelsel van Schiphol is hiervoor reeds een goede aanzet gegeven.

Op grond van de beleidsvoornemens SBTL en TNL is het *nulalternatief* geen reëel te beschouwen alternatief. Volgens die beleidsvoornemens biedt dit alternatief geen oplossing voor de door het kabinet gesignaleerde tekortkomingen in het huidige normenstelsel en de handhaafbaarheid daarvan. Indien de wijziging van de Wet luchtvaart met daarin de wijzigingen in de PKB Schiphol en Omgeving van kracht is voordat het MER "Schiphol 2003" bekend zal worden gemaakt, dan is het *nulalternatief* inderdaad geen reëel alternatief maar een referentiesituatie. Indien de wijziging van de Wet luchtvaart nog niet van kracht is wanneer het MER zal worden bekend gemaakt, dan is het *nulalternatief* wel een reëel alternatief. Immers de PKB is dan nog niet formeel gewijzigd en derhalve onverkort van kracht voor wat betreft die passages (in de zin van artikel 3, lid 2 van het Besluit Ruimtelijk Ordening) die voor een wijziging een PKB-procedure dienen te doorlopen³³. De beleidsvoornemens van het kabinet SBTL en TNL hebben in dit verband onvoldoende status om het *nulalternatief* als reëel alternatief buiten toepassing te kunnen verklaren.

In het nulalternatief moet worden uitgegaan van het woningbestand ADECS 1990 met reparatie en actualisering van het bestand zoals is aangegeven in het toetsingsadvies over het MER S4S2 Schiphol van 8 maart 2000³⁴. De veiligheidsrisico's moeten worden berekend volgens de recente inzichten bij het NLR. Omdat het nulalternatief de situatie inhoudt waarin de PKB 1995 nog van kracht is, moeten het Individueel Risico, het Groepsrisico en het Gesommeerd Gewogen Risico worden berekend voor 1990 en 2003. Wat betreft luchtkwaliteit, kunnen de stoffen worden aangehouden die zijn genoemd in de

³³ Zie ook inspraakreactie nr. 37 (bijlage 4) in de eerste alinea.

³⁴ Indien reparatie en actualisering van het ADECS bestand niet zou gebeuren, dan kan naar de mening van de Commissie sprake zijn van een situatie zoals bedoeld in art. 7.27, 2^e lid Wm. Daarin staat: "het bevoegd gezag neemt een zodanig besluit evenmin, indien de gegevens die in het MER zijn opgenomen, redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag kunnen worden gelegd in verband met aanmerkelijke wijziging van de omstandigheden waarvan bij het maken van het MER is uitgegaan".

PKB: NO₂, NO_x, SO₂, CO, PAK's, VOS, ozon en zwarte rook. Voor luchtkwaliteit en geurhinder geldt het standstill beginsel volgens de PKB 1995.

4.4 Overige alternatieven waaronder het meest milieuvriendelijk alternatief

Alle alternatieven moeten:

- realistisch zijn, dat wil zeggen zij moeten voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn of haar competentie liggen.

Het meest milieuvriendelijke alternatief zal daarnaast ook moeten:

- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu.

In paragraaf 4.2 is reeds aangegeven dat de beoordeling van de gelijkwaardigheid niet beperkt kan blijven tot het tijdstip van de overgang maar zich zal moeten uitstrekken over een bepaalde periode nadien. Daarnaast zal in het MER een alternatief moeten worden uitgewerkt dat zich in de ruimte rondom de luchthaven niet beperkt tot de geplande handhavings- en referentiepunten rondom de huidige etmaal- en nachtzone maar zich uitstrekt over een groter gebied tot aan de 20 Ke- en 20 dB(A) L_{Aeq}-contouren. Alleen dan kan de bescherming worden verzekerd van de woongebieden buiten de L_{den}-contour die overeenkomt met de 35 Ke-contour tot aan de L_{den}-contour die correspondeert met de 20 Ke-contour. Hetzelfde geldt voor het gebied tussen de 26 en 20 dB(A) L_{Aeq}-contouren. Bescherming van die woongebieden biedt de mogelijkheid tot beoordeling van de criteria die in tabel 4.1 van de startnotitie zijn aangegeven betreffende 50% minder ernstig gehinderden binnen de 20 Ke-contour (en L_{den}-equivalent) dan in 1990 en dito 70% minder slaapgestoorden binnen de 20 dB(A) L_{Aeq}-contour³⁵.

Vanwege het vereiste van de *noise mapping* in de nieuwe EU-regelgeving voor omgevingsgeluid zullen de gehinderden (en dus de woningen) ook geteld moeten blijven worden na 2003, dus met een voortgaande actualisering van het ADECS woningbestand. Dit wijkt af van het voornemen van het kabinet dat is aangegeven in de nota TNL om woningen nog één keer te tellen in 2003 en daarna niet meer.

Het voorgaande betekent dat in dit alternatief de ligging van de handhavings- en referentiepunten zich niet kan beperken tot de directe omgeving van de 35 Ke-contour (en haar L_{den}-equivalent) en de 26 dB(A) L_{Aeq}-contour. Ook daarbuiten zijn dan handhavings- en referentiepunten nodig tot aan de 20 Ke-contour (en haar L_{den}-equivalent) en de 20 dB(A) L_{Aeq}-contour³⁶. Tot welk totaal aantal handhavings- en referentiepunten dat zal leiden, moet blijken uit het MER.

De Commissie is overigens van mening dat voor de overgang van de Ke-methode naar de L_{den}-methode waarbij gehandhaafd wordt met behulp van handhavingspunten eigenlijk geen L_{den}-contouren behoeven te worden vastgesteld. Naar de mening van de Commissie is het namelijk goed mogelijk om di-

³⁵ Zie inspraakreactie nr. 42 onder punt 3a en reactie nr. 52, blz. 1 (bijlage 4).

³⁶ Er zijn veel inspraakreacties die eveneens wijzen op de noodzaak voor bescherming van de woon- en natuurgebieden buiten de 35 Ke-contour en de 26 dB(A) L_{Aeq}-contour en dus tot uitbreiding van de handhavings- en referentiepunten over die gebieden (reacties nr. 10, 12, 23, 36, 56, 57, 60, 68, 77, 78, 80, 84, 85, 89, 90, 92, 94, 95, 96, 101 en 116, bijlage 4).

rect de L_{den} -waarden voor de handhavingspunten uit te rekenen behorende bij de Ke-contouren (35 en 20 Ke) zonder de tussenstap van de vaststelling van de bijbehorende L_{den} -contouren. Dit geldt op overeenkomstige wijze voor de referentiepunten.

Wat betreft externe veiligheid pleit de Commissie om een beheerssysteem aan te geven. Als wordt geclaimd dat het vliegen in de toekomst veiliger wordt, zal dat in de tijd gevolgd moeten worden. Er zal door het bijhouden van (bijna) ongevallen in de komende decaden bijvoorbeeld per decade moeten worden aangetoond dat de beloofde extra veiligheid, die de groei van het verkeer compenseert, ook gerealiseerd wordt.

Ten aanzien van de aspecten luchtverontreiniging en geurhinder (stank) herhaalt de Commissie haar aanbeveling gedaan in haar toetsingsadvies van 8 maart 2000 over het MER S4S2 Schiphol om in het nieuwe regime een combinatie toe te passen van berekenen en meten. Modelberekeningen kunnen worden geïkt met het uitvoeren van metingen van de luchtkwaliteit op een aantal strategische plaatsen. Deze aanpak heeft het voordeel dat de kwaliteit en betrouwbaarheid van de modelberekeningen wordt verbeterd en dat de acceptatie van de methode door de blootgestelden wordt vergroot.

Tenslotte is er het probleem van CO₂. Hierover stelt de startnotitie dat CO₂ emissies van de luchtvaart een internationaal probleem is dat niet in deze m.e.r. behandeld dient te worden maar via internationaal overleg als vervolg op de Kyoto overeenkomst tot een oplossing dient te worden gebracht. Op zich is dat een rationele stelling ware het niet dat hetzelfde bevoegde gezag dat verantwoordelijk is voor de besluitvorming over het nieuwe normenstelsel het voornemen heeft om in het kader van het vast te stellen beleid voor de regionale en de kleine luchtvaartterreinen in Nederland (met toepassing van m.e.r.) van plan is om een standstill beginsel voor de emissie van CO₂ in te stellen. In haar uitspraak d.d. 8 augustus 2000 over de aanwijzing voor Schiphol voor het S4S2 banenstelsel tot aan 2003 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State al gewezen op deze inconsistentie in het rijksbeleid. De Commissie is van mening dat het bevoegd gezag in de richtlijnen voor dit MER dient uit te leggen hoe het denkt om te gaan met deze inconsistentie. De Commissie acht het uit oogpunt van consistentie gewenst dat er eisen worden gesteld aangaande het CO₂ beleid voor Schiphol.

Meest milieuvriendelijke alternatief (mma)

In paragraaf 3.1 van dit advies is al aangegeven dat na de ontwikkeling van de voorgenomen beoordeling van de gelijkwaardigheid en de alternatieven bezien moet worden hoe daaruit het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) kan worden samengesteld.

Voor de uitwerking van het mma vraagt de Commissie de speciale aandacht voor de mogelijkheden die er zijn om de hinderproblematiek rondom Schiphol niet alleen te relateren aan de absolute blootstellingsniveaus maar daarin ook de factoren te betrekken die genoemd zijn in paragraaf 3.1 van dit advies en

die de percepties en attitudes van de omwonenden mede bepalen³⁷. Wat betreft ervaren hinder en slaapverstoring wijst de Commissie op een passage in de voorgestelde EU-regelgeving voor omgevingsgeluid in paragraaf 7.2 van dat voorstel die gaat over *Indicators and effects*. Deze passage luidt als volgt: “*Annoyance (and self-reported sleep disturbance) can be determined by special field surveys. A considerable number of such surveys have already been carried out and an ISO working group (ISO/TC43/SC1/WG49) is preparing an international standard for field surveys on noise annoyance, which will further improve the quality of future data*”. Dit zou kunnen leiden naar een soort meetsysteem voor geluidhinder en slaapverstoring als gevolg van vliegtuiglawaaï. Het reeds in het kader van het onderzoeksprogramma Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol (GES) door TNO en RIVM uitgevoerde vragenlijst-onderzoek³⁸ levert een voorbeeld van een dergelijk meetsysteem. Bij de verdere ontwikkeling van het meetsysteem zal met de EU-regelgeving rekening gehouden moeten worden³⁹.

De Commissie is van mening dat de uitwerking van een dergelijk mma en de opname (van elementen daaruit) in het uiteindelijke nieuwe milieu- en veiligheidsregime het vertrouwen in en de geloofwaardigheid van de besluitvorming kan bevorderen.

5. VERGELIJKING VAN DE VOORGENOMEN BEOORDELING MET DE ALTERNATIEVEN

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

Een MER bevat ten minste: *“een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven.”*

De vergelijking van de voorgenomen beoordeling van de vergelijkbaarheid van het oude en het nieuwe normenstelsel met die van de alternatieven waarvoor in het voorgaande hoofdstuk de bouwstenen zijn aangegeven, vormt de kern van deze m.e.r. Aan de hand daarvan is het mogelijk om te kunnen beoordelen of de introductie van het nieuwe normenstelsel inderdaad zal kunnen leiden tot beheersing van de milieubelasting rondom Schiphol bij een verdere groei van het luchtvaartverkeer na de ingebruikname van de vijfde baan overeenkomstig de PKB van 1995 en de beleidsvoornemens die zijn neergelegd in het SBTL en TNL en tot realisering van de dubbele doelstelling.

³⁷ De gemeente Haarlemmermeer voert samen met de provincie Noord-Holland en de gemeente Aalsmeer een “leefbaarheidsonderzoek “ uit waarvan de resultaten dit najaar beschikbaar zullen zijn. Het ligt voor de hand om de resultaten van dit onderzoek te betrekken in de opstelling van het MER en in de formulering van het ‘mma’ in het bijzonder (reactie nr. 57, bijlage 4). Verschillende inspraakreacties wijzen op het belang van de niet-akoestische factoren in de hinderbeleving (bijvoorbeeld reacties nr. 88 en 90, bijlage 4).

³⁸ Zie voetnoot 11 en paragraaf 4.2 van dit advies onder geluid.

³⁹ Zie ook opmerking 3 in inspraakreactie nr. 35, bijlage 4.

6. LEEMTEN IN INFORMATIE

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

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

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

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor de toekomst van Schiphol in de beheersing van de milieubelasting bij een voortgaande groei in het luchtvaartverkeer op de nationale luchthaven en wat de consequenties zijn die deze leemten en onzekerheden hebben voor de verdere besluitvorming.

In dit hoofdstuk zal in het belang van de beheersing van de milieuproblematiek in de omgeving van Schiphol aandacht gegeven moeten worden aan de relatie tussen de absolute blootstellingsniveaus van emissies, concentraties en de kans op ongevallen die in de hinderbepaling worden onderscheiden en de percepties en gevoelens van mensen die de hinder ervaren alsook wat aan de hinderbeleving zou kunnen worden gedaan om die te mitigeren.

7. EVALUATIEPROGRAMMA

Artikel 7.39 van de Wm:

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

In het MER dient te worden aangegeven de ontwikkeling in de gelijkwaardigheid tussen het oude en het nieuwe normenstelsel en hoe deze vergelijkbaarheid zal worden gevolgd in de loop van de tijd na 2003 met behulp van een combinatie van berekenen en meten.

Tevens zal in het MER een aanzet moeten worden gegeven hoe deze ontwikkeling in de praktijk zal worden getoetst over welke periode en welke corrigerende maatregelen het bevoegd gezag ter beschikking staan om eventuele ongewenste ontwikkelingen te kunnen verhelpen.

Het evaluatieprogramma en de uitvoering daarvan moet in overeenstemming zijn met de recente EU-regelgeving voor omgevingsgeluid (*noise mapping*) en

emissies van luchtverontreinigende stoffen. In het MER moet ook de relatie met het EMSO duidelijk worden gemaakt.

Met het oog op het evalueren van de geloofwaardigheid van het nieuwe milieu- en veiligheidsregime zal er in het programma ook aandacht moeten zijn voor de mate waarin het nieuwe regime bijdraagt aan de beheersing van de milieu-problematiek en de handhaafbaarheid van de dubbele doelstelling.

8. SAMENVATTING VAN HET MER

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

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

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

- de noodzaak om over te gaan op een nieuw normenstelsel en de doelen die het nieuwe stelsel moeten dienen;
- de hoofdpunten voor de beoordeling van de gelijkwaardigheid tussen het oude en het nieuwe normenstelsel;
- de voorgenomen beoordeling van de gelijkwaardigheid en de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het MMA;
- belangrijke leemten in kennis en de consequenties daarvan voor de beoordeling van de gelijkwaardigheid;
- de evaluatie van het volgen van de ontwikkeling in de gelijkwaardigheid in de periode na 2003 en de rol die het meten van de geluidbelasting, stank en de luchtkwaliteit zal hebben in dit programma.

BIJLAGEN

bij het

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
over de beoordeling van de gelijkwaardigheid van het
oude en het nieuwe normenstelsel voor de
luchthaven Schiphol "Schiphol 2003"

(bijlagen 1 t/m 4)


BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 14 juli 2000 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.

	Ministerie van Verkeer en Waterstaat										
<p>Aan de Commissie voor de Milieu- effectrapportage t.a.v. de heer drs. J.J. Scholten Postbus 2345 3500 GH UTRECHT</p>	<table border="1"><tr><td></td><td>Commissie voor de milieu-effectrapportage</td></tr><tr><td>ingekomen :</td><td>19 JULI 2000</td></tr><tr><td>nummer :</td><td></td></tr><tr><td>dossier :</td><td>1114 - 1^{er}/m 2</td></tr><tr><td>kopie naar :</td><td>Sc / pres / bib /</td></tr></table>		Commissie voor de milieu-effectrapportage	ingekomen :	19 JULI 2000	nummer :		dossier :	1114 - 1 ^{er} /m 2	kopie naar :	Sc / pres / bib /
	Commissie voor de milieu-effectrapportage										
ingekomen :	19 JULI 2000										
nummer :											
dossier :	1114 - 1 ^{er} /m 2										
kopie naar :	Sc / pres / bib /										
<p>Contactpersoon mw. dr. N.A.M.G. Rozijn Datum 14 juli 2000 Ors kenmerk DGRLD/DLB/L00.420315 Onderwerp Startnotitie Schiphol m.e.r. 2003</p>	<p>Doorkiesnummer 070 351 70 26 Bijlage(n) 1 Uw kenmerk -</p>										
<p>Geachte heer Scholten,</p> <p>Overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.12, derde lid, e.v. van de Wet milieubeheer, zend ik u hierbij de door de Minister van Verkeer en Waterstaat uitgebrachte Startnotitie m.e.r. Schiphol 2003.</p> <p>Met een openbare kennisgeving in regionale en landelijke dagbladen is deze Startnotitie ter inzage gelegd. De periode van tervisielegging loopt van 19 juli tot en met 15 september 2000.</p> <p>Graag zouden wij met u een eerste oriënterend overleg hebben in de loop van augustus, waarin wij nadere afspraken kunnen maken over uw advies gericht op het opstellen van de richtlijnen.</p> <p>Hoogachtend,</p> <p>DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT, namens deze, DE PLV. DIRECTEUR-GENERAAL VAN DE RIJKSLUCHTVAARTDIENST.</p> <p> ir. J.P.J.M. Reijnen</p>											
<p>Postadres postbus 90771, 2509 LT Den Haag Bezoekadres Pleinmanweg 1-6</p>											
<p><small>Beeldbaar met teken 1 of 9 vanaf C1 en 8 vanaf H5, buslijn 22 vanaf C1</small></p>											

BIJLAGE 1a

Brief van het bevoegd gezag d.d. 11 september 2000 over bijgestelde adviestermijn

Ministerie van Verkeer en Waterstaat		Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst Directie Luchtvaartbeleid
--------------------------------------	---	---

Aan de Commissie voor de Milieu- effectrapportage t.a.v. de heer drs. J. Scholten Postbus 2345 3500 GH UTRECHT	<table border="1"><tr><td></td><td>Commissie voor de milieu-effectrapportage</td></tr><tr><td>incom. no.:</td><td>12 SEP. 2000</td></tr><tr><td>nummer:</td><td></td></tr><tr><td>dossier:</td><td>114-23</td></tr><tr><td>kopie naar:</td><td>Sc bt</td></tr></table>		Commissie voor de milieu-effectrapportage	incom. no.:	12 SEP. 2000	nummer:		dossier:	114-23	kopie naar:	Sc bt
	Commissie voor de milieu-effectrapportage										
incom. no.:	12 SEP. 2000										
nummer:											
dossier:	114-23										
kopie naar:	Sc bt										

Contactpersoon mw. dr. N.A.M.G. Rozijn Datum 11 SEP. 2000 Ora kenmerk DGRDL/DLB/Loo.420389 Onderwerp Samenstelling werkgroep m.e.r. Schiphol 2003	Doorkiesnummer 7026 Bijlage(n) - Uw kenmerk 114-14 BG Sc/bt
---	--

Geachte heer Scholten,

In uw brief van 31 augustus jl. geeft u mij de samenstelling van de werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage, die adviseert over de Startnotitie m.e.r. Schiphol 2003.

In antwoord op uw verzoek in bovengenoemde brief kan ik u mededelen dat ik kan instemmen met de samenstelling van deze werkgroep.

Voorts wil ik u hierbij verzoeken om uw advies inzake de Startnotitie Schiphol 2003 voor 21 oktober a.s. aan mij en mijn collega van VROM te doen toekomen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE PLV. DIRECTEUR-GENERAAL VAN DE RIJKSLUCHTVAARDIENST,


ir. J.P.J.M. Remmen

Programma Strategie, Kennis en Innovatie Postadres postbus 90771, 2509 LT Den Haag Bezoekadres Pleisterweg 1-6 Den Haag	Telefoon (070) 351 6014 Telefax 7873 E-mail Tonnie.Rozijn@rd.mivverw.nl
---	---

Bereikbaar met bandje 1 of 9 vanaf CS en 9 vanaf HS, bandje 22 vanaf CS

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de terinzagelegging van de startnotitie in Staatscourant nr. 137 d.d. 19 juli 2000.



Inspraak Startnotitie Milieueffectrapport 'Schiphol 2003' Nieuwe aanpak Schiphol

De overheid ziet het als haar taak de omgeving van Schiphol te beschermen tegen de overlast van het vliegverkeer. De handhaving van de regels voor geluid, veiligheid, luchtkwaliteit en geur heeft de afgelopen jaren niet zo gewerkt als het kabinet in 1995 voor ogen had bij het besluit tot aanleg van de vijfde baan (PKB Schiphol en Omgeving). Daarom heeft het kabinet besloten deze regels te verbeteren.

Kern van de nieuwe aanpak is dat Schiphol bij de ingebruikname van de vijfde baan in 2003 voortaan als 'gewoon bedrijf' behandeld gaat worden. Dit betekent dat de overheid de grenzen voor milieus en veiligheid vaststelt en deze controleert. Daarbinnen kunnen de gebruikers van de luchthaven naar eigen inzicht hun activiteiten uitvoeren. Groei is alleen mogelijk voor zover deze binnen de gestelde grenzen past.

De milieugrenzen zullen worden vastgelegd in nieuwe normen voor veiligheid, geluid en luchtkwaliteit rond Schiphol. Ook worden er strikte regels opgesteld voor het baan- en routegebruik, waarbij zo weinig mogelijk over beboude gebieden mag worden gevlogen. In aangrenzende rond Schiphol komen moerassen voor vliegtuig-gebruik.

De nieuwe aanpak voor Schiphol moet volgens het kabinet hetzelfde beschermingsniveau bieden als bij het eerdere besluit in 1995 was vastgelegd. Om te toetsen of dit zo is, wil de minister van Verkeer en Waterstaat onderzoek laten doen en een milieueffectrapport laten opstellen. Als eerste stap is nu een startnotitie opgesteld, waarin staat welke onderwerpen in het milieueffectrapport aan de orde moeten komen. Op deze startnotitie voor het milieueffectrapport 'Schiphol 2003' is inspraak mogelijk.

Inzien startnotitie

De startnotitie voor het milieueffectrapport 'Schiphol 2003' ligt van 19 juli tot en met 15 september 2000 tijdens kantooruren ter inzage in de gemeentebesturen en openbare bibliotheken van de volgende gemeenten. Voor locaties en adressen kunt u het informatie-nummer bellen.

- Aalsmeer
- Alkemade
- Alphen a/d Rijn
- Amstelveen
- Amsterdam
- Bovenbroek
- Bovenrijck
- Diemen
- Haarlem
- Haallemmerlande en Spaarnduyn
- Haallemmermeer
- Heerhooft
- Heerhooft
- Jubbosveld
- Landmeer
- Lisse
- Nieuwkoop
- Oudermolen
- Sassenheim
- Ter Aar
- Uithoorn
- Vijlndijk
- Velsen
- Wiermond
- Zaanstad

U kunt de startnotitie gedurende de vermelde periode ook inzien op de gemeentehuizen van de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland, de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volksvrijwillig, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (kantoor-uren). Verder ligt de startnotitie gedurende de vermelde periode ter inzage in de bibliotheken van Rijkswaterstaat directie Noord-Holland, directie Zuid-Holland, directie Utrecht en directie IJsselmerengebied en het bezoekerscentrum Schipholloop op Schiphol (kantooruren). Ook voor locaties en adressen van deze instellingen kunt u het informatie-nummer bellen.

De tekst van de startnotitie en achtergrondinformatie over de inspraakprocedure kunt u tevens vinden op de website van de programmadirectie Ontwikkeling Nationale Luchthaven van Verkeer en Waterstaat: www.oel.nl.

Inspraakmogelijkheden
Iedereen kan van 19 juli tot en met 15 september 2000 zijn of haar mening geven over de startnotitie voor het milieueffectrapport 'Schiphol 2003' en de inhoud en opzet van het milieueffectrapport. U kunt gedurende deze periode uw reactie schriftelijk indienen bij het Inspraakpunt van Verkeer en Waterstaat: **Inspraakpunt V&W** Startnotitie Milieueffectrapport 'Schiphol 2003' Kruisendijk 6 2514 EN Den Haag

Inspraakacties kunnen ook via internet worden ingestuurd op de website van de programmadirectie Ontwikkeling Nationale Luchthaven van Verkeer en Waterstaat: www.oel.nl.

Informatienummer
Voor informatie over het milieueffectrapport, de startnotitie voor het milieueffectrapport 'Schiphol 2003' en de inspraakprocedure kunt u gratis bellen op werkdagen tussen 9:00 en 21:00 uur met de Postbus 51 (inlijn) 0900-8051. Via dit nummer kunt u ook een exemplaar van de startnotitie aanvragen.



BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Minister van Verkeer en Waterstaat, voor deze het Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst:, Programmadirectie Ontwikkeling Nationale Luchthaven.

Bevoegd gezag: Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: De overgang van het oude milieu- en veiligheidsregime dat is vastgelegd in de PKB Schiphol en Omgeving van 1995 naar het nieuwe regime overeenkomstig de nota Toekomst Nationale Luchthaven (TNL) van december 1999 en het definitief kabinetsvoornemen daarover van mei 2000.

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C00.2 (activiteit die niet is genoemd in het Besluit m.e.r.)

Activiteit: Het beoordelen van de gelijkwaardigheid van het nieuwe milieu- en veiligheidsregime aan het bestaande regime

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 19 juli 2000

richtlijnenadvies uitgebracht: 20 oktober 2000

Bijzonderheden: In de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER) zal gemotiveerd moeten worden aangegeven aan welke eisen van paragraaf 7.4 van de Wm in ieder geval moet worden voldaan en welke eisen minder toepasbaar zouden zijn met het oog op het bijzondere karakter van deze m.e.r. In ieder geval moeten in het MER de alternatieven worden ontwikkeld en beschreven die er zijn om de gelijkwaardigheid van de beide milieu- en veiligheidsregimes te kunnen beoordelen. Daartoe behoren alternatieven in de tijd (toegesplitst op het tijdstip van de overgang in 2003 of ook over een periode daarna) en in de ruimte rondom Schiphol (alleen rondom de 35 Ke-contour of de L_{den} -equivalent daarvan en rondom de 26 dB(A) L_{Aeq} -contour of daarbuiten). Verder is het nulalternatief van belang voor zolang de PKB van 1995 vigerend is en nog niet aangepast via de voorgestelde wijziging van de Wet luchtvaart. Voor de uitwerking van het meest milieuvriendelijke alternatief wordt speciale aandacht gevraagd voor de mogelijkheden die er zijn om de hinderproblematiek rondom Schiphol niet alleen te relateren aan de absolute blootstellingniveaus maar daarin ook de factoren te betrekken die de percepties en attitudes van de omwonenden ten opzichte van de luchthaven mede bepalen.

Samenstelling van de werkgroep:

dr.ir. M.M. Boone

drs. A.L. de Jong

ir. N.G. Ketting (voorzitter)

mw. drs. W. Passchier-Vermeer

prof.dr. J. Thoen

capt. G.R. Vissers

prof.ir.drs. J.K. Vrijling

Secretaris van de werkgroep: drs. J.J. Scholten

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	16.07.2000 13.08.2000	mevr. M.N. ter Kuile	Amsterdam	17.08.2000 01.09.2000
2.	-	C.M. Oordijk	Castricum	17.08.2000
3.	27.07.2000	L.T.M. van der Meer	Vinkeveen	17.08.2000
4.	20.07.2000	P. van Zwieten	Utrecht	17.08.2000
5.	27.07.2000	Nederlands Genootschap van Insprekers	Diemen	17.08.2000
6.	-	H.J. Carmiggelt	Ouderkerk a/d Amstel	17.08.2000
7.	-	A.J.A.M. van Hoek	Castricum	17.08.2000
8.	27.07.2000	J.N. de Ruijter	Castricum	17.08.2000
9.	04.08.2000	Gemeente Alkemade	Roelofarendsveen	17.08.2000
10.	02.08.2000	Gemeente Sassenheim, mede namens gemeente Warmond	Sassenheim	01.09.2000
11.	20.08.2000 11.09.2000	W.A. Vlot	Nieuw-Vennep	01.09.2000 15.09.2000
12.	15.09.2000	Commissie Geluidhinder Schip- hol	Haarlem	01.09.2000
13.	20.08.2000	A. de Vos	Abcoude	01.09.2000
14.	25.08.2000	J. Tolsma	Capelle aan de IJssel	01.09.2000
15.	28.08.2000	drs. J.G. Schölvinc	Hoofddorp	01.09.2000
16.	-	A. Tepe	Amstelveen	01.09.2000
17.	28.08.2000	Gemeente Liemeer	Nieuwveen	01.09.2000
18.	28.08.2000	ing. N.M. Geurink	Heemstede	01.09.2000
19.	30.08.2000	W. van Dokkum	Alphen a/d Rijn	01.09.2000
20.	28.08.2000	L. Hoogma	Landsmeer	01.09.2000
21.	03.09.2000	F.R. Bokma	Aalsmeer	12.09.2000
22.	01.09.2000	mevr. drs. S.L. van Ulzen	Badhoevedorp	12.09.2000
23.	31.08.2000	Gemeente Oegstgeest	Oegstgeest	12.09.2000
24.	-	ing. A.M.M. Weijers	Uitgeest	12.09.2000
25.	28.08.2000	H.D. Bossenbroek	Oostzaan	12.09.2000
26.	03.09.2000	G.C. Stalenhoef	Assendelft	12.09.2000

	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
27.	03.09.2000	F.J. Foppen	Amsterdam	12.09.2000
28.	04.09.2000	H. Swart	Heiloo	12.09.2000
29.	04.09.2000	C. v.d. Rest van Herwaarden	Heemskerk	12.09.2000
30.	04.09.2000	H.T. Smit	Zaandam	12.09.2000
31.	05.09.2000	drs. J. Tas	Aalsmeer	12.09.2000
32.	06.09.2000	ing. G.J. de Jong	Amstelveen	12.09.2000
33	08.09.2000	J.B. Tubben	Amstelveen	15.09.2000
34	08.09.2000	R. v. Zanten	Bussum	15.09.2000
35	11.09.2000	J.G. Kruyt	Leiden	15.09.2000
36	11.09.2000	Algemene Vereniging van Bewoners/eigenaren te Uitgeest	Uitgeest	15.09.2000
37	09.09.2000	Dorpsraad Badhoevedorp	Badhoevedorp	15.09.2000
38	11.09.2000	P.H.A. Gerritsma	Oestgeest	15.09.2000
39	11.09.2000	G. Luijt	Heiloo	15.09.2000
40	08.09.2000	G. v.d. Hoeven	Aalsmeer	15.09.2000
41	12.09.2000	M.J. Griffioen	Nieuw-Vennep	15.09.2000
42	01.09.2000	Stichting Vrienden van het Gein	Amsterdam ZO	15.09.2000
43	03.09.2000	C.D.F. Kappers	Nieuwer ter Aa	15.09.2000
44	11.09.2000	G. Boon	Assendelft	15.09.2000
45	11.09.2000	S.R. Slikker	Nijkerk	15.09.2000
46	12.09.2000	J.H.B. de Paus	Sassenheim	15.09.2000
47	10.09.2000	R.E. Vos en I.M. v. Beurden	Uitgeest	15.09.2000
48	10.09.2000	A. v. h. Kaar-Oostra	Wormer	15.09.2000
49	13.09.2000	mr A.F.M. Verstappen	Tilburg	15.09.2000
50	13.09.2000	Dorpsvereniging Zwanenburg-Halfweg	Zwanenburg	15.09.2000
51	-	R.G.M. Schuring	Leiden	15.09.2000
52	12.09.2000	L. Terlouw, Mevr. I. Siegenbeek van Heukelom en D.A.G. Buizer	Bergen(N.H.)	15.09.2000
53	13.09.2000	mevr. C.M.F. Waasdorp	Den Haag	15.09.2000
54	-	A.J. Leendertz-Boeijen en M.J. Leendertz	Hoofddorp	15.09.2000
55	12.09.2000	Gemeente Aalsmeer	Aalsmeer	15.09.2000

	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
56	12.09.2000	Dr. C.A. v. Houten	Heiloo	15.09.2000
57	13.09.2000	Gemeente Haarlemmermeer	Haarlemmermeer	15.09.2000
	02.10.2000			10.10.2000
58	13.09.2000	Provincie Flevoland	Lelystad	15.09.2000
59	12.09.2000	L.I. Noort	Noordwijk	15.09.2000
60	13.09.2000	Gewest Gooi en Vechtstreek	Bussum	15.09.2000
61	13.09.2000	W. de Vos- van Bilderbeek	Abcoude	15.09.2000
62	13.09.2000	mevr. A. Eggenkamp	Blaricum	15.09.2000
63	13.09.2000	P. Janszen	Oostzaan	15.09.2000
64	14.09.2000	Provincie Zuid-Holland	Den Haag	20.09.2000
65	13.09.2000	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV	Schiphol	20.09.2000
66	14.09.2000	J.P. Snabilié	Muiden	20.09.2000
67	14.09.2000	Wijkvereniging Benoordenhout	's Gravenhage	20.09.2000
68	14.09.2000	Provincie Noord-Holland	Haarlem	20.09.2000
69	14.09.2000	R. Boersma	Santpoort Zuid	20.09.2000
70	14.09.2000	R. Weijdom	Amsterdam	20.09.2000
71	21.09.2000	drs. J.H. Griese	Amstelveen	25.09.2000
72	14.09.2000	Karman & Keyer	Andijk	25.09.2000
73	13.09.2000	ir. W.J.A. Smit	Vinkeveen	25.09.2000
74	13.09.2000	EcoTeam nr. 120 van Noord-Holland	Haarlem	25.09.2000
75	10.09.2000	H. Melk-Dijkhuizen	Koog a/d Zaan	25.09.2000
76	10.09.2000	Kontakt Milieubeheer Zaanstreek	Zaandam	25.09.2000
77	14.09.2000	Milieudienst Noord-West Utrecht	Breukelen	25.09.2000
78	14.09.2000	Stichting Duinbehoud	Leiden	20.09.2000
79	14.09.2000	Ecoteam Centrum Noord-Holland	Haarlem	20.09.2000
80	13.09.2000	NV PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland	Velserbroek	20.09.2000
81	12.09.2000	Milieu Contact Heiloo	Heiloo	20.09.2000
82	14.09.2000	drs. M.C.P. Braat en A.M. Braat-Wildschut	Muiderberg	20.09.2000
83	14.09.2000	Gewest IJmond	Beverwijk	20.09.2000

	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
84	12.09.2000	Gemeente Leiden	Leiden	20.09.2000
85	13.09.2000	Samenwerkingsorgaan Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting Leidse Regio	Leiden	20.09.2000
86	15.09.2000	Schiphol Group	Luchthaven Schiphol	20.09.2000
87	11.09.2000	Transavia Airlines	Luchthaven Schiphol	20.09.2000
88	15.09.2000	H. Steinberg	Amsterdam ZO	20.09.2000
89	20.09.2000	Stichting Natuur en Milieu	Utrecht	27.09.2000
90	15.09.2000	ir. M. Geudeke	Uithoorn	20.09.2000
91	15.09.2000	Milieudienst Regio Alkmaar	Alkmaar	20.09.2000
92	14.09.2000	Provincie Utrecht	Utrecht	20.09.2000
93	-	drs. R. Schmidt CFM/CMA	Weesp	20.09.2000
94	14.09.2000	ir. B. van Marlen	Uitgeest	20.09.2000
95	12.09.2000	Gemeente Oostzaan	Oostzaan	20.09.2000
96	14.09.2000	Gemeente Amsterdam	Amsterdam	20.09.2000
97	14.09.2000	Goed-Aardig Milieudefensiegroep Heemskerk	Heemskerk	20.09.2000
98	13.09.2000	Gemeente Uithoorn	Uithoorn	20.09.2000
99	15.09.2000	ir. H. Hoogeveen MBA	Woerden	20.09.2000
100	14.09.2000	Martinair Holland N.V.	Luchthaven Schiphol	20.09.2000
101	15.09.2000	Gemeente Bloemendaal	Overveen	20.09.2000
102	14.09.2000	M.F.J. de Haan-Lambalk	Grootschermer	20.09.2000
103	14.09.2000	R. van Iperen	Nederhorst den Berg	21.09.2000
104	14.09.2000	W.R van Eeden	Nigtevecht	21.09.2000
105	14.09.2000	ing. A.G. Ridder	Amstelveen	21.09.2000
106	14.09.2000	A.J. Goslinga	Sassenheim	21.09.2000
107	15.09.2000	J.H. Johan	Bussum	21.09.2000
108	15.09.2000	C.F.M. de Vrede	Almere	21.09.2000
109	16.09.2000	T.M.C. Kraakman	Nigtevecht	21.09.2000
110	15.09.2000	Schaap & Partners namens "GiP"	Rotterdam	21.09.2000
111	08.09.2000	Gemeente Amstelveen	Amstelveen	21.09.2000
112	15.09.2000	Kamer van Koophandel Amsterdam	Amsterdam	21.09.2000

	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
113	15.09.2000	Frantzen Advocaten namens Forward Business Parks NV en Landinvest NV	Ouderkerk a/d Amstel	21.09.2000
114	15.09.2000	M. Bours	Hilversum	27.09.2000
115	13.09.2000	J.Th.G. Hakvoort en J.M.P.O. Hakvoort-van Dooren	Hilversum	27.09.2000
116	12.09.2000	Gooise zweefvliegclub	Loosdrecht	11.10.2000
117	-	J.A. Eldermans	Loosdrecht	27.09.2000