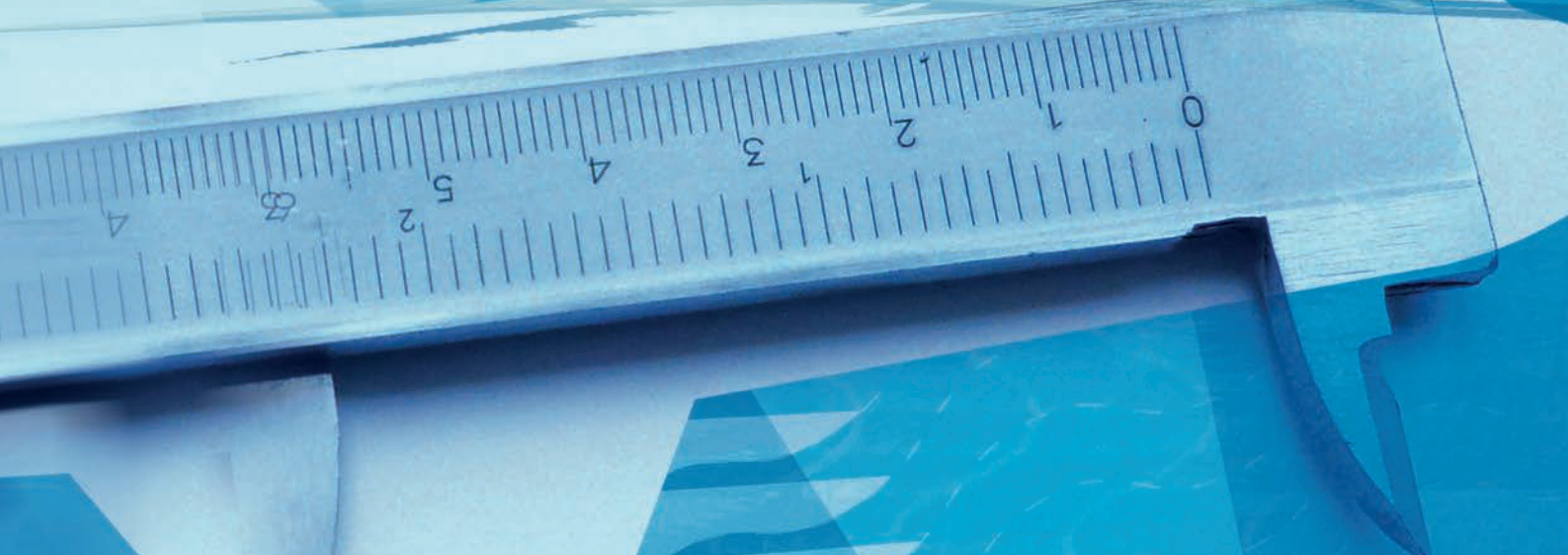


Notitie Reikwijdte en Detailniveau

voor de milieueffectrapportage

‘Nieuw Normen- en Handhavingstelsel’ Schiphol



Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Huidig normen- en handhavingstelsel	4
1.2	Aanleiding voor een nieuw stelsel	4
1.3	Onderdelen van het nieuwe stelsel	4
1.4	Totstandkoming van het nieuwe stelsel	5
2	Te nemen besluiten, beleids- en toetsingskaders	10
2.1	Wet luchtvaart	11
2.2	Luchthavenverkeerbesluit (LVB)	11
2.3	Luchthavenindelingbesluit (LIB)	12
2.4	Overige besluiten	12
2.5	Wettelijke- beleids- en toetsingskaders	13
3	De m.e.r.-procedure	16
3.1	De voorgenomen activiteit en het te nemen besluit	17
3.2	De procedure	17
4	Huidige situatie, voorgenomen activiteit en referentiesituatie	18
4.1	Overzicht situaties	19
4.2	Huidige situatie	20
4.3	Referentiesituatie	20
4.4	Voorgenomen activiteit	21
5	Te onderzoeken milieueffecten	23
5.1	Gelijkwaardigheid voor geluid, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging	24
5.2	Geluidbelasting, geluidhinder en slaapverstoring	24
5.3	Externe veiligheid	24
5.4	Luchtkwaliteit	25
5.5	Ruimtelijke ordening	25
5.6	Natuur	25
5.7	Gezondheid	26
5.8	Wegverkeer	26
	Bijlage 1: Verklarende woordenlijst	27
	Bijlage 2: Handhavingspunten en huidige grenswaarden	29
	Bijlage 3: Het nieuwe normen- en handhavingstelsel	31
	Bijlage 4: Eerder genomen besluiten en beleidsvoornemens	36
	Bijlage 5: Opstellen van verkeersscenario's	37
	Colofon	40

1. Inleiding



Op 8 oktober 2013 heeft dhr. Alders het advies van de Alderstafel Schiphol over een nieuw normen- en handhavingstelsel (afgekort 'het nieuwe stelsel') voor de luchthaven Schiphol aangeboden aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Dit nieuwe stelsel maakt onderdeel uit van een breder pakket van afspraken, waaronder een maximum aan het aantal vliegtuigbewegingen (handelsverkeer) per jaar in de periode tot en met 2020. De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu stelt zich tot doel om het nieuwe stelsel en de afspraak over het maximale verkeersvolume in wet- en regelgeving te verankeren. Daarvoor dient de Wet luchtvaart, alsmede het luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB), te worden gewijzigd.

Een voorstel voor de wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van een nieuw stelsel voor de luchthaven Schiphol is op 1 december 2014 aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstuk 34 098, nr. 1). Voor het besluit tot wijziging van het LVB wordt een milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.-procedure) uitgevoerd die de milieueffecten van de 'voorgenomen activiteit' in kaart brengt. De voorgenomen activiteit betreft hier de wijziging van het gebruik van de start- en landingsbanen volgens de regels van het nieuwe stelsel. De initiatiefnemer voor deze procedure is Amsterdam Airport Schiphol; het ministerie van Infrastructuur en Milieu is bevoegd gezag.

In deze Notitie reikwijdte en detailniveau wordt onder meer ingegaan op de totstandkoming en inhoud van het nieuwe normen- en handhavingstelsel en wordt aangegeven welke regelgeving en beleid van toepassing zijn. Ook wordt in deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) inzicht gegeven in welke milieueffecten in het milieueffectrapport (MER) in kaart worden gebracht.

Dit hoofdstuk geeft een nadere toelichting bij het huidige normen- en handhavingstelsel, de aanleiding voor het nieuwe stelsel en het nieuwe stelsel.

1.1 Huidig normen- en handhavingstelsel

Het huidige normen- en handhavingstelsel is opgebouwd rond het principe van grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingpunten. Rond de luchthaven zijn verschillende handhavingpunten gedefinieerd (zie Bijlage 2: *Handhavingpunten en grenswaarden*). Ieder handhavingpunt heeft een grenswaarde die in het gebruiksjaar niet overschreden mag worden. De grenswaarden zijn vastgelegd in het LVB en zijn vastgesteld door de geluidbelasting van een verwachte (toekomstige) situatie van het vliegverkeer ('verkeersscenario') te berekenen. De grenswaarden zijn hierdoor mede het gevolg van een verwachting voor het toekomstige baan- en routegebruik.

Voor het verkeersscenario geldt de randvoorwaarde dat het scenario moet voldoen aan de wettelijke normen voor de bescherming van de omgeving (de criteria voor gelijkwaardigheid, zie paragraaf 2.5). Bij het berekenen van de geluidbelasting moet rekening gehouden worden met de invloed die wisselende weersomstandigheden kunnen hebben op het baangebruik.

Wanneer de geluidbelasting in een handhavingpunt lopende het jaar overschreden dreigt te worden kan, als de omstandigheden dat toelaten, een andere start- of landingsbaan ingezet worden om zodoende te 'sturen' op de locatie waar het geluid neer slaat.

1.2 Aanleiding voor een nieuw stelsel

De aanleiding voor een nieuw stelsel was tweeledig. Enerzijds stagneerde de ontwikkeling van Schiphol omdat het stelsel met handhavingpunten het niet mogelijk maakte om de beschikbare milieuruimte (begrensd door de criteria voor gelijkwaardigheid) volledig te kunnen benutten. Anderzijds zorgde het stelsel met handhavingpunten ervoor dat met name aan het einde van het gebruiksjaar meer mensen hinder ondervonden dan noodzakelijk was. Dit zogeheten perverse effect van het stelsel wordt veroorzaakt door het sturen op de geluidbelasting in de handhavingpunten (zie ook Kamerstuk 29 665, nr. 114).

De Alderstafel Schiphol (overleg onder voorzitterschap van dhr. Hans Alders tussen het Rijk, betrokken bestuurders, de luchtvaartsector en omwonenden van Schiphol) is in 2006 in het leven geroepen¹⁾ om in opdracht van het kabinet advies uit te brengen over de toekomst van Schiphol en de regio.

Tijdens het Algemeen Overleg van 6 februari 2008 heeft de Tweede Kamer aangedrongen op een nieuw normen- en handhavingstelsel voor Schiphol. De Alderstafel is daartoe gevraagd:

Aldersadvies 2008 *"een door alle partijen aan tafel gedragen advies uit te brengen aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM. Een advies dat de politiek in staat stelt te besluiten over een werkbare afspraak voor de middellange termijn waarmee de beschikbare milieuruimte (criteria voor gelijkwaardigheid) voor Schiphol kan worden benut en waarmee een balans wordt bereikt tussen de ontwikkeling van de luchtvaart, hinderbeperkende maatregelen, vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving en de mogelijkheden voor gebruik van de ruimte rond de luchthaven".*

1.3 Onderdelen van het nieuwe stelsel

De onderdelen en werking van het nieuwe stelsel zijn toegelicht in het Aldersadvies 2013²⁾, de bijbehorende bijlagen en in de brief van Alders van 29 januari 2015³⁾. Het stelsel is tevens beschreven

1) Kamerstukken II, 2006-2007, 29 665, nr. 39.

2) Brief van Hans Alders aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu; http://www.alderstafel.nl/uploads/114/113/14138220/alderadvies_2013_nnhs_definitief.pdf.

3) Kamerstuk 29 665, nr. 212.

in Bijlage 3: *Het nieuwe normen- en handhavingstelsel*. Op hoofdlijnen is het nieuwe stelsel als volgt gedefinieerd:

- Het strikt geluidpreferentieel vliegen (d.w.z. gebruik maken van de banen die de minste geluidhinder veroorzaken), vormgegeven in vier regels met bijbehorende normen. De regels zijn gericht op:
 1. Het inzetten van de meest geluidpreferente baancombinatie.
 2. De inzet van een secundaire start- of landingsbaan zoveel mogelijk te beperken.
 3. De verdeling van het verkeer over twee start- of twee landingsbanen, in het geval er twee startbanen of twee landingsbanen in gebruik zijn.
 4. Een maximum aan het aantal bewegingen op de vierde baan
- Een jaarlijkse toets aan de criteria voor gelijkwaardigheid (vooraftgaand aan het gebruiksjaar en achteraf op basis van het gerealiseerde verkeer);
- Een jaarlijks vooraf vast te stellen norm voor de Maximum Hoeveelheid Geluid (MHG) en achteraf een toets aan deze norm.

De huidige regels voor het gebruik van het luchtruim en de beschikbaarheid van de banen alsmede de regels voor de beperking van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, blijven bestaan. De grenswaarden in handhavingpunten en de grenswaarden voor het Totaal Volume Geluid (TVG) zoals die in het huidige LVB zijn opgenomen komen te vervallen.

1.4 Totstandkoming van het nieuwe stelsel

Op 1 oktober 2008 heeft de Alderstafel advies uitgebracht over de toekomst van Schiphol op de middellange termijn (tot en met 2020)⁴⁾. In dit advies zijn de aanbevelingen en uitgangspunten voor een nieuw normen- en handhavingstelsel opgenomen. Deze zijn in het eindadvies van 8 oktober 2013 als volgt samengevat:

- Aldersadvies 2008**
1. *Voor de ontwikkeling van Schiphol geldt een plafond van 510.000 vliegtuigbewegingen, mits passend binnen de criteria voor gelijkwaardigheid, waarvan 32.000 in de nacht en vroege ochtend.*
 2. *Na 2020 ontstaat de mogelijkheid voor een ontwikkeling voorbij de 510.000 indien er door hinderbeperkende maatregelen ruimte binnen de criteria voor gelijkwaardigheid ontstaat. Die ruimte wordt dan volgens het 50-50-principe verdeeld: 50 procent van de ruimte mag worden gebruikt voor de luchthavenontwikkeling en 50 procent van de ruimte geldt als hinderbeperking zodat deze groeiruimte niet wordt gebruikt voor een groei in verkeersvolume.*
 3. *Om gegeven de marktverwachting van 580.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol ruimte te houden voor mainportgebonden verkeer, wordt uitgegaan van een selectieve ontwikkeling van de luchthaven. Hiervoor is het noodzakelijk dat voor het niet-mainportgebonden verkeer ruimte wordt gevonden op de luchthavens Eindhoven en Lelystad.*
 4. *De kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in de Schipholregio kan nog verder verbeterd worden door afspraken over hinderbeperkende maatregelen en door het investeren in de leefomgeving in zwaarbelaste gebieden waar hinderbeperking niet meer tot de mogelijkheden behoort.*
 5. *Het uitwerken van een nieuw normen- en handhavingstelsel dat uitgaat van het gebruik van die banen die de minste hinder voor de omgeving met zich mee brengen. Dit nieuwe stelsel dient ter vervanging van het bestaande normen- en handhavingstelsel. Bij de behandeling van de aanpassing van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) voor de korte termijn (6 februari 2008) heeft de Tweede Kamer aangegeven dat het huidige normen- en handhavingstelsel te complex is en moet worden vervangen door een ander, meer flexibel, transparant en beter uitlegbaar stelsel.*

4) Bijlage bij: Kamerstukken II, 2008-2009, 29 665, nr. 108

Het advies van 2008 is overgenomen door de Minister van Verkeer en Waterstaat en besproken in de Tweede Kamer. Resultaat van dat overleg was een door de Tweede Kamer breed gedragen motie, waarin de Tweede Kamer verzocht om een voortvarende uitvoering van het Advies.

De uitvoering van het advies uit 2008 heeft op 19 augustus 2010 geresulteerd in een aanvullend advies over het nieuwe normen- en handhavingstelsel.⁵⁾ In dit advies is het nieuwe stelsel nader uitgewerkt en is voorgesteld om vanaf 1 november 2010 twee jaar in de praktijk met het nieuwe stelsel te experimenteren.

Het experiment met het nieuwe stelsel is uitgevoerd van 1 november 2010 tot en met 31 oktober 2012. De tijdens het experiment opgedane ervaringen zijn geëvalueerd,⁶⁾ met als resultaat het aanbieden van het Aldersadvies 2013⁷⁾ aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (d.d. 8 oktober 2013). Het advies van 2013 bevat een nadere specificering van het nieuwe stelsel, dat naar aanleiding van het experiment en de evaluatie daarvan op punten is aangepast ten opzichte van het stelsel zoals dat in het Advies van 2010 is beschreven. In het n het advies van 2013 wordt ook ingegaan op de ontwikkeling van instrumenten⁸⁾ om de toets op gelijkwaardigheid uit te voeren, de inrichting van de handhaving en het onderzoek of het stelsel ook robuust (c.q. uitvoerbaar) is bij een groei naar 510.000 vliegtuigbewegingen door handelsverkeer.

Ook wordt in het Advies van 2013 geadviseerd om het nieuwe stelsel in wet- en regelgeving vast te leggen.

In de Kabinetsreactie op dit advies heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aangegeven dat ze voornemens is om, na overleg met de Tweede Kamer, het nieuwe stelsel in de wet- en regelgeving te verankeren. De aangepaste Wet luchtvaart is in het voorjaar van 2014 naar de Raad van State gestuurd. Nadat de Raad van State medio 2014 advies heeft uitgebracht, is het wetsvoorstel eind 2014 naar de Tweede Kamer gestuurd. Na behandeling van het wetsvoorstel wordt de onderliggende regelgeving verder in procedure gebracht om het uiteindelijk vast te leggen. Het gaat dan om het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB) en, afhankelijk van de effecten van de voorgenomen activiteit, het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). Een m.e.r.-procedure zal worden doorlopen ter onderbouwing van de wijzigingen. Het was de planning om het LVB, het LIB en het MER in het najaar van 2014 naar de Kamer te zenden. Een knelpunt met regel 4, die handelt over het maximaal gebruik van de vierde baan, heeft voor uitstel gezorgd. In het Aldersadvies van oktober 2013 is aangegeven dat er vanaf een volume van 470.000 bewegingen een serieus knelpunt kan ontstaan met regel 4. Indien er geen ontwikkelingen in de operatie en/of het luchtruim zouden plaatsvinden dan zou groei naar 510.000 bewegingen niet mogelijk zijn ten gevolge van de beperkingen die regel 4 stelt aan het aantal bewegingen op de vierde baan. De sector verwachtte dat dit knelpunt door enkele toekomstige ontwikkelingen (o.a. wijzigingen in het luchtruim, verhogen van de piekruimtecapaciteit van de start- en landingsbanen, vlootvernieuwing en operationele maatregelen) kon worden opgelost. Lopende het jaar 2014 bleek echter dat het groeipatroon van het verkeersvolume anders verliep dan eerder werd verwacht. De zomerperiode bleek drukker dan verwacht en de winterperiode rustiger. Het gevolg hiervan was dat het baangebruik dat pas na 470.000 bewegingen werd verwacht, in de praktijk al op

5) Bijlage bij TK 29665 nr. 190

6) Bijlage 1 bij het Aldersadvies 2013: Evaluatierapport experiment Nieuw Normen- en Handhavingstelsel; http://www.alderstafel.nl/uploads/1/4/1/3/14138220/bijlage_1.eindevaluatie_experiment_nnhs.docx.pdf

7) Brief van Hans Alders aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu; http://www.alderstafel.nl/uploads/1/4/1/3/14138220/aldersadvies_2013_nnhs_definitief.pdf

8) De bepaling van en toetsing aan de norm voor de Maximum Hoeveelheid Geluid (MHG); zie voor verdere toelichting het Advies (en de bijlage) van 2013.

de drukke zomerdagen bij 438.000 vliegtuigbewegingen voorkwam. Dit leidde direct tot een serieus knelpunt met de regel voor het aantal bewegingen op de vierde baan. Met name aan het maximum van 60 bewegingen per dag kon niet op iedere dag worden voldaan. Om tot een oplossing van het knelpunt te komen is gebruik gemaakt van de afspraak in het Aldersakkoord die hernieuwd overleg tussen de partijen aan de Alderstafel mogelijk maakt.

Tijdens het overleg aan de Alderstafel zijn de volgende oplossingsrichtingen aan bod gekomen:

1. Het verwijderen van regel 4;
2. Het aanpassen van de norm van regel 4 naar 40/80 (gemiddeld/maximaal) in combinatie met het toevoegen van een hardheidsclausule waarmee de inzet van de vierde baan onder voorwaarden niet onder de regel valt;
3. Het omvormen van de regel naar een regel die grenzen stelt aan de inzet van de vierde baan zodat de baan alleen ingezet kan worden wanneer de inzet noodzakelijk is.

Aan de Alderstafel zijn de gevolgen van de oplossingsrichtingen besproken aan de hand van de scenario's die voor het Aldersadvies 2013 waren opgesteld. Het gezamenlijke overleg aan de Alderstafel heeft geleid tot unanieme aanbeveling van oplossingsrichting '2', waarmee het kabinet op 10 maart 2015 heeft ingestemd (Kamerstuk 29 665, nr. 212). De afspraken over het aanpassen van regel 4 zijn als volgt vormgegeven:



1. *De regel voor de vierde baan blijft gehandhaafd. Groei van Schiphol vindt plaats binnen de grenzen van gelijkwaardigheid en binnen de regels van het geluidsstelsel.*
2. *De norm voor het jaarlijks gemiddelde gebruik per dag blijft 40 vliegtuigbewegingen op de vierde baan.*
3. *De dagnorm wordt verhoogd van 60 naar 80 vliegtuigbewegingen op de vierde baan.*
4. *De regel voor het gebruik van de vierde baan is niet van toepassing:*
 - o In geval van baanonderhoud*
 - o In geval van uitzonderlijk weer*
 - o In die gevallen waarbij onvoorziene en/of uitzonderlijke omstandigheden plaatsvinden die de inzet van de 4de baan onvermijdelijk maken. Voorbeelden van dergelijke situaties zijn:*
 - NAVO top waarbij Polderbaan buiten gebruik is*
 - Vulkaan uitbarsting IJsland*
 - Situaties waarbij de veiligheid in het geding is*
 - En soortgelijke op dit moment nog niet te benoemen situaties.*
5. *Aan het eind van ieder gebruiksjaar maakt de sector een overzicht van de onder punt 4 bedoelde gevallen en stuurt die met redenen omkleedt naar de Omgevingsraad Schiphol. Dit laat onverlet de rol van de Inspectie die toezicht houdt op het juiste gebruik van deze bepaling.*
6. *De omgeving levert met het bovenstaande haar bijdrage aan de oplossing van het probleem; de luchtvaartsector is met het nemen van operationele maatregelen verantwoordelijk voor het resterende deel. De operationele maatregelen mitigeren het gebruik van de vierdebaan zodat binnen de norm op de vierde baanregel en met gebruikmaking van de hardheidsclausule een verdere groei van Schiphol mogelijk wordt.*
7. *Als tegemoetkoming voor de ophoging van de dagnorm en de introductie van een hardheidsclausule wordt de in het akkoord van 2008 afgesproken cap van 510.000 bewegingen teruggebracht tot 500.000 tot en met 2020.*
8. *Uitgaande van een volume van 450.000 in 2015 en op basis van de groeiprognoze van 1,5-2,2% kan in 2020 een vraag verwacht worden van circa 485.000-500.000 vliegtuigbewegingen.*
9. *Na 2020 of zoveel later als de cap van 500.000 bewegingen bereikt, is treedt de 50-50 regel in werking.*
10. *De hinderbeperking die gerealiseerd is tot het moment waarop de 500.000 bereikt wordt, mag door de sector gebruikt worden voor volumegroei. De hinderbeperking die na het bereiken van de volumegrens van 500.000 bewegingen gerealiseerd wordt, wordt gedeeld tussen de omgeving en de sector.*
11. *Op dit voorstel is onverkort van toepassing de afspraak uit het advies van 2013 dat, indien in de praktijk blijkt dat – ondanks maximale inspanning – resultaten niet gerealiseerd kunnen worden, partijen met elkaar in overleg zullen treden en mocht dit leiden tot een gedeeld inzicht en een eenstemmig besluit over een noodzakelijke aanpassing, partijen tot aanpassing/aanvulling van het akkoord kunnen komen.*
12. *Met betrekking tot de problematiek van de ruimtelijke ordening wordt het ministerie van IenM met nadruk verzocht op korte termijn een besluit te nemen over het eerder door de Tafel uitgebrachte advies over de transformatie binnen de 20 Ke zone en met de regionale overheden een aantal door de regio gesignaleerde knelpunten te inventariseren met betrekking tot het gebruik van geluidsgevoelige bestemmingen in het LIB binnen het 20 Ke gebied die volgens de regio maatwerk behoeven, ten einde te bezien of hierover, op korte termijn tot passende en werkzame oplossingen kan worden gekomen.*

In het MER wordt het proces beschreven dat heeft geleid tot dit akkoord. Dat betekent dat wordt aangegeven waarom het met de oorspronkelijke afspraak (40/60 regel) niet mogelijk was om de ontwikkeling naar 510.000 bewegingen te realiseren en dat er daarna drie oplossingsrichtingen zijn besproken om deze ontwikkeling operationeel gezien wel mogelijk te maken. Daarbij wordt zowel voor de oorspronkelijke regel als voor de drie oplossingsrichtingen op hoofdlijnen ingegaan op gelijkwaardigheid, netwerkqualiteit en baangebruik.

Vervolgens worden in het MER in detail de effecten van de gekozen oplossingsrichting (40/80 regel met hardheidsclausule) berekend en beschreven.

Met het akkoord over het aanpassen van regel 4 van het nieuwe stelsel kan het proces om het nieuwe stelsel in de wet- en regelgeving te verankeren verder opgepakt worden. Een voorstel voor de wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van een nieuw normen- en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol is op 1 december 2014 aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstuk 34 098, nr. 1). Op 26 maart 2015 heeft de Kamer verslag uitgebracht van haar bevindingen over het wetsvoorstel. Als de regering de vragen en opmerkingen in dat verslag afdoende zal beantwoorden, zal de Tweede Kamer een openbare behandeling van het wetsvoorstel plannen.

De voorliggende NRD is de start van de m.e.r.-procedure die moet leiden tot het MER. Het is de verwachting dat het LVB en het LIB samen met het MER begin 2016 naar de Kamer worden gestuurd.

2. Te nemen besluiten, beleids- en toetsingskaders

Om het afhandelen van het verkeer volgens de regels van het nieuwe stelsel mogelijk te maken, moeten de Wet luchtvaart en het LVB gewijzigd worden. Omdat veranderingen in de geluidbelasting en externe veiligheid (ten gevolge van een wijziging van de inzet van banen) ook door kunnen werken naar ruimtelijke beperkingen kan het ook wenselijk zijn om het Luchthavenindelingbesluit (LIB) te wijzigen. Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de te nemen besluiten en van de beleids- en toetsingskaders die voor het nemen van deze besluiten van belang zijn.



2.1 Wet luchtvaart

De Wet luchtvaart geeft in hoofdstuk 8 de wettelijke kaders waar een luchthaven in Nederland aan moet voldoen. Titel 8.1 geeft de algemene bepalingen en titel 8.2 geeft de wetsartikelen die specifiek voor de luchthaven Schiphol gelden. Onderdeel van de Wet is dat de luchthaven Schiphol niet in bedrijf mag zijn indien er geen LIB en LVB gelden. De eisen voor het LIB zijn vastgelegd in artikelen 8.4 tot en met 8.12 en de eisen voor het LVB in artikelen 8.15 tot en met 8.23a. Artikelen 8.13, 8.14 en 8.24 gaan over het wijzigen van de besluiten.

In het kader van de m.e.r.-procedure is voornamelijk, maar niet uitsluitend, artikel 8.17 van belang. Dit artikel legt de basis voor het huidige stelsel met handhavingspunten, dat verder is vastgelegd in het LVB. Ook geeft artikel 8.17 (lid 7) aan dat elk besluit, volgend op het eerste luchthavenverkeerbesluit, een beschermingsniveau biedt ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging, dat voor ieder van deze aspecten, gemiddeld op jaarbasis vastgesteld, per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit.

Voorgenomen wijzigingen

Voor de invoering van het nieuwe stelsel zijn de volgende voor deze m.e.r.-procedure relevante aanpassingen in artikel 8.17 van de Wet luchtvaart voorzien:

- verwijderen van de bepaling over grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten;
- opnemen dat het LVB regels bevat voor strikt preferentieel baangebruik;
- opnemen dat het LVB een maximum aantal vliegtuigbewegingen bevat;
- opnemen dat het LVB (de voorwaarden voor) een Maximum Hoeveelheid Geluid per jaar bevat;
- opnemen dat het LVB grenswaarden bevat voor het externe veiligheidsrisico, de geluidbelasting en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken in de vorm van criteria voor gelijkwaardige bescherming;
- opnemen dat voorafgaand aan het gebruiksjaar een gebruiksprognose inzake het gebruik van de luchthaven wordt opgesteld;
- opnemen dat na afloop van het gebruiksjaar een evaluatie van het werkelijke gebruik van de luchthaven in vergelijking tot de gebruiksprognose wordt opgesteld.

Dienovereenkomstig dienen artikel 8.18 (treffen van voorzieningen om overschrijdingen van de grenswaarden in punten te voorkomen) en artikelen 8.23 en 8.23a (t.a.v. het vervangen van een grenswaarden in een bepaald punt bij experimenten of baanonderhoud) gewijzigd te worden.

Een voorstel voor de wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van een nieuw stelsel voor de luchthaven Schiphol is op 1 december 2014 aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstuk 34 098, nr. 1). Voor de wetswijziging geldt geen m.e.r.-plicht.

2.2 Luchthavenverkeerbesluit (LVB)

Het luchthavenverkeerbesluit is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het vliegverkeer van de luchthaven Schiphol. Tezamen met het luchthavenindelingbesluit, dat de ruimtelijke maatregelen op rijksniveau bevat, is het besluit een uitwerking van hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart. Het huidige LVB bakent de luchtverkeerwegen af en bevat regels en grenswaarden. Een substantieel deel van het luchthavenluchtverkeer moet binnen deze luchtverkeerwegen worden afgewikkeld. Het besluit bevat regels omtrent het gebruik van de luchtverkeerwegen en de minimum in acht te nemen vlieghoogten. Voorts bevat het huidige LVB regels over de beschikbaarstelling en het gebruik van het banenstelsel van de luchthaven. Het huidige besluit geeft verder regels ter beperking van de uitstoot van stoffen die geurhinder veroorzaken. Daarnaast bevat het huidige besluit grenswaarden voor de door het luchthavenluchtverkeer veroorzaakte belasting ten aanzien van externe veiligheid, geluid en

uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken. Een nadere toelichting over dit stelsel is opgenomen in paragraaf 4.3.

Voorgenomen wijzigingen

Voor de invoering van het nieuwe stelsel zijn de volgende aanpassingen in het LVB voorzien.

- verwijderen van de huidige bepaling over grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten en voor het TVG;
- opnemen van de regels voor het strikt preferentieel baangebruik;
- opnemen van het maximum aantal vliegtuigbewegingen met handelsverkeer van 500.000 per gebruiksjaar tot en met 2020, waarvan maximaal 32.000 in de periode van 23 uur tot 7 uur;
- opnemen dat na 2020 of zoveel later als de cap van 500.000 bewegingen bereikt wordt, de 50-50-regel⁹⁾ in werking treedt;
- opnemen dat er grenzen zijn aan de totale hoeveelheid geluid voor het etmaal en de nachtperiode en wat de voorwaarden zijn voor de vaststelling van deze grenzen (de maximale hoeveelheid geluid);
- opnemen van de criteria voor gelijkwaardige bescherming voor het externe veiligheidsrisico, de geluidbelasting en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken;
- opnemen wat de gebruiksprognose en de evaluatie dient te bevatten.

Voor het wijzigen van het LVB geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Uit een m.e.r.-beoordeling blijkt of het uitvoeren van een m.e.r.-procedure al dan niet noodzakelijk is. Amsterdam Airport Schiphol heeft besloten om de m.e.r.-beoordeling achterwege te laten en direct een uitgebreide m.e.r.-procedure uit te voeren (zie voor verdere toelichting hoofdstuk 3).

2.3 Luchthavenindelingbesluit (LIB)

Het luchthavenindelingbesluit bevat de ruimtelijke maatregelen op rijksniveau in verband met de luchthaven Schiphol. Tezamen met het luchthavenverkeerbesluit, dat is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchthavenluchtverkeer, is het besluit een uitwerking van hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart.

In het LIB zijn het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld. Voorts bevat het besluit voor het luchthavengebied regels omtrent de bestemming en het gebruik van de grond voor zover die regels noodzakelijk zijn met het oog op het gebruik van het gebied als luchthaven. Voor het beperkingengebied bevat het besluit regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bestemming en het gebruik van de grond voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de externe veiligheid en de geluidbelasting als gevolg van het luchthavenluchtverkeer.

In het MER worden de effecten van het vliegen volgens de regels uit het nieuwe stelsel in beeld gebracht. De effecten op de externe veiligheid en geluidbelasting worden op kaart weergegeven als ruimtelijke contouren en afgezet ten opzichte van de huidige beperkingengebieden. De MER biedt hiermee de informatie op basis waarvan het LIB kan worden aangepast.

2.4 Overige besluiten

Een wijziging van het LVB vereist ook een wijziging van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI). In de (huidige) RMI zijn de rapportageverplichtingen voor de luchtvaartsector ten behoeve van de handhaving van de regels en grenswaarden uit het LVB opgenomen, waarbij in de RMI is

9) De hinderbeperking die gerealiseerd is tot het moment waarop de 500.000 bereikt wordt, mag door de sector gebruikt worden voor volumegroei. De hinderbeperking die na het bereiken van de volumegrens van 500.000 bewegingen gerealiseerd wordt, wordt gedeeld tussen de omgeving en de sector.

vastgelegd welke gegevens op welke wijze gerapporteerd moeten worden aan de ILT zodat vastgesteld kan worden of aan de normen is voldaan.

2.5 Beleids- en toetsingskaders

Naast de genoemde te nemen besluiten zijn er enkele beleids- en toetsingskaders waar in de m.e.r. rekening mee gehouden zal worden. Dit betreft de volgende kaders:

Gelijkwaardige bescherming voor geluid, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging

Volgens de Wet luchtvaart (artikel 8.17, zevende lid) dient elk LVB, volgend op het eerste LVB, een beschermingsniveau t.a.v. geluidbelasting, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging te bieden dat voor ieder van deze aspecten, gemiddeld op jaarbasis vastgesteld, per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit. Deze eis blijft in het nieuwe stelsel onverminderd van kracht.

Of er sprake is van een gelijkwaardig of beter beschermingsniveau wordt voor geluidbelasting en externe veiligheid beoordeeld aan de hand van criteria voor het aantal woningen of mensen dat aan een bepaalde geluidbelasting¹⁰⁾ of een bepaald extern risico wordt blootgesteld. Deze criteria zijn voor het eerst vastgelegd in de overgangsartikelen XI t/m XIII van de wijziging van de Wet luchtvaart (Stb. 2002, 374). Op basis van deze criteria is vastgesteld dat het beschermingsniveau van het eerste luchthavenverkeerbesluit voldoende was. Het beschermingsniveau van dit eerste besluit is, zoals de Wet luchtvaart aangeeft, de maatstaf voor ieder volgend besluit. Voor geluid en externe veiligheid is dit beschermingsniveau in 2007 geactualiseerd op basis van de toen geldende inzichten (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 46).

Bij de uitwerking van het nieuwe stelsel zijn verbeteringen doorgevoerd voor het bepalen van het baangebruik en de meteotoeslag (variaties in het baangebruik vanwege variaties in het weer). Deze verbeteringen zouden echter als neveneffect hebben dat de hoeveelheid vliegverkeer dat mogelijk is binnen de criteria voor gelijkwaardigheid zou toenemen als de criteria hier niet voor gecorrigeerd zouden worden. Om te voorkomen dat dit effect zou ontstaan, heeft de Alderstafel geadviseerd om de criteria voor gelijkwaardigheid hiervoor te corrigeren. In de kabinetsreactie is aangegeven dat dit advies zal worden overgenomen en is tevens aangegeven dat de geactualiseerde criteria zullen worden opgenomen in het nieuwe LVB.

Voor het aspect lokale luchtverontreiniging wordt de gelijkwaardige bescherming beoordeeld door de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken te toetsen aan de grenswaarden die, met de overgang van de PKB naar het eerste luchthavenbesluit, als gelijkwaardig aan de PKB-situatie in het LVB zijn opgenomen.

Luchtkwaliteit

De Wet milieubeheer vormt het wettelijke kader voor de luchtkwaliteit in Nederland (titel 5.2). Art. 5.16 van die wet geeft grenswaarden voor luchtkwaliteit waaraan moet worden voldaan bij het nemen van bepaalde besluiten.¹¹⁾ De Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007¹²⁾ bevat voorschriften voor het meten en berekenen van de concentratie - en depositie - van luchtverontreinigende stoffen. Voor de m.e.r.-procedure zal een model worden toegepast waarmee de luchtvaart specifieke emissies kunnen worden bepaald. De resultaten van deze modellering zal aansluiten bij de voorschriften uit bovengenoemde

10) Voor geluid wordt niet het aantal mensen geteld, maar het aantal ernstig gehinderden of ernstig slaapverstoorden.

11) De Wet luchtvaart is niet in de lijst van besluiten opgenomen. Echter, ook in het kader van de m.e.r.-procedure, zullen de gevolgen van de voorgenomen activiteit voor de luchtkwaliteit worden onderzocht.

12) http://wetten.overheid.nl/BWBR0022817/Opschrift/geldigheidsdatum_05-06-2015

regeling en gebruikt worden om te toetsen aan de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (titel 5.2).

De Wet luchtvaart biedt de mogelijkheid om in het LVB grenswaarden te stellen aan de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken. Het huidige LVB bevat daartoe grenswaarden voor een vijftal stoffen. In het nieuwe LVB zal voor deze vijf stoffen worden getoetst op de gelijkwaardigheidscriteria voor lokale luchtverontreiniging (zie paragraaf over 'Gelijkwaardige bescherming').

Titel 5.2 van de Wet milieubeheer regelt het zogenaamde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarbinnen werken het rijk, de provincies en gemeenten samen om te kunnen voldoen aan de normen voor stikstof en fijnstof. Schiphol maakt onderdeel uit van het NSL. Via het NSL is in principe gewaarborgd dat aan de normen voor stikstof en fijnstof wordt voldaan. Voor de voorgenomen activiteit wordt een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd en getoetst aan wettelijke normen.

Voor ultrafijn stof is geen wettelijk kader. Onderzoek van TNO uit 2014 stelt echter vast dat er in de nabijheid van Schiphol verhoogde concentraties ultrafijn stof zijn en dat dit mogelijk effecten kan hebben op de gezondheid van inwoners. De Staatssecretaris heeft naar aanleiding van overleg in de Tweede Kamer toegezegd om nader verkennend onderzoek te verrichten naar ultrafijn stof. In haar brief van 19 januari 2015 (Kamerstuk 30 175, nr. 206) aan de Tweede Kamer heeft zij aangegeven dat ze het RIVM heeft gevraagd om alle kennis te inventariseren die op dit terrein internationaal beschikbaar is. Ook zullen aanvullende metingen worden verricht om een breder, vollediger beeld te krijgen van de concentraties ultrafijn stof rondom Schiphol, maar ook verder weg.

Specifiek voor stikstof is in 2009 de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) gestart. Dit programma heeft tot doel om de Europese Natura 2000 doelstellingen te behalen en tegelijkertijd economische ontwikkelingen in de buurt van Natura 2000 gebieden mogelijk te maken. In de PAS wordt ook gekeken naar de activiteiten van de Nederlandse luchtvaart.

De staatssecretaris van Economische Zaken heeft per brief van 14 april 2015 (Kamerstuk 33 037, nr. 151) aan de Tweede Kamer medegedeeld dat de PAS op 15 juni 2015 zal worden vastgesteld en op 1 juli 2015 in werking zal treden. Een bijlage bij die vaststelling is de zogeheten prioritaire projectenlijst. Daarin zijn de projecten opgenomen die zijn aangemerkt als projecten van nationaal of provinciaal maatschappelijk belang. Voor elk van deze projecten is ontwikkelingsruimte gereserveerd, waarbij rekening is gehouden met de specifieke kenmerken van de projecten, zoals de precieze locatie en de omvang van de stikstofuitstoot. In de lijst is het project 'Luchthavenverkeersbesluit Schiphol' opgenomen, dat voorziet in de groei van Schiphol tot 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar in 2020, zoals voorzien in het nieuwe stelsel Schiphol (oktober 2013). In de m.e.r.-procedure wordt gebruik gemaakt van de stikstofdepositieberekeningen die in het kader van de PAS zijn gedaan (in AERIUS), op basis waarvan ontwikkelingsruimte is gereserveerd. In de m.e.r.-procedure wordt bekeken of de aannames in de PAS voor Schiphol nog overeenkomen met de verwachtingen zoals die in de m.e.r. meegenomen worden. Indien noodzakelijk worden aanvullende berekeningen gedaan (in AERIUS).

Eerder genomen besluiten en beleidsvoornemens

Het MER zal een overzicht geven van de eerder genomen besluiten en beleidsvoornemens die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit. Hierbij zal op hoofdlijnen worden ingegaan op de relevante randvoorwaarden die door eerdere besluiten zijn gesteld en de uitgangspunten bij de totstandkoming van de besluiten en voornemens. Bijlage 4: *Eerder genomen besluiten en beleidsvoornemens*, biedt een overzicht.



3. De m.e.r.-procedure



Voor het wijzigingen van de beide luchthavenbesluiten geldt geen verplichting tot het uitvoeren van een m.e.r. maar slechts een m.e.r.-beoordelingsplicht (Besluit m.e.r. categorie D 6.2); voor het wijzigen van de wet geldt geen m.e.r.-plicht. Amsterdam Airport Schiphol heeft echter besloten toch een uitgebreide m.e.r.-procedure uit te voeren zodat:

- de complexe wijzigingen in de regelgeving zorgvuldig tot stand komen
- de milieugevolgen goed in kaart worden gebracht
- inspraak van belanghebbenden mogelijk wordt gemaakt

Voor de m.e.r.-procedure is Amsterdam Airport Schiphol de initiatiefnemer en is het ministerie van Infrastructuur en Milieu het bevoegd gezag.

Dit hoofdstuk geeft aan wat het te nemen besluit is en welke voorgenomen activiteit beoogd is. Ook wordt een nadere toelichting gegeven bij de m.e.r.-procedure.

3.1 De voorgenomen activiteit en het te nemen besluit

De m.e.r.-procedure moet ertoe leiden dat een milieueffectrapport opgesteld wordt waarin de milieueffecten van de voorgenomen activiteit worden beschreven.

De voorgenomen activiteit is als volgt gedefinieerd:

Het wijzigen van het gebruik van de luchthaven Schiphol: toepassen van strikt-preferent baangebruik voor de afhandeling van het vliegverkeer (van en naar Schiphol) volgens de regels van het nieuwe stelsel.

Het te nemen besluit is als volgt gedefinieerd:

Het vastleggen van de regels van het nieuwe stelsel uit het Aldersadvies 2013 in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en, afhankelijk van de effecten van de voorgenomen activiteit, tevens in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

Naast de afspraken over het nieuwe stelsel bevat het Aldersadvies 2013 ook afspraken over onder andere hinderbeperking en de mainportfunctie (selectiviteit). De drie convenanten waarin deze afspraken zijn vastgesteld (de convenanten hinderbeperking, omgevingskwaliteit en mainportfunctie) zijn op zichzelf niet m.e.r.-plichtig, maar zijn wel van invloed op de voor de m.e.r. op te stellen verkeersscenario's. De relatie van de m.e.r. met de convenanten wordt nader toegelicht in hoofdstuk 4.

3.2 De procedure

De gegevens in het milieueffectrapport zullen in de besluitvorming door het bevoegd gezag worden gebruikt om te beoordelen of de voorgenomen activiteit kan worden uitgevoerd binnen de kaders van beleid en regelgeving, met daarbij acceptabele milieueffecten. Bij positieve besluitvorming zal het nieuwe stelsel vervolgens in het luchthavenverkeerbesluit (LVB) worden vastgelegd en mogelijk zal het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) worden aangepast. Chronologisch is de (uitgebreide) m.e.r.-procedure als volgt ingericht:

	Maand	NDR	MER	Wet- en regelgeving
2015	Juni	Aanbieden NRD	Opstellen MER	
		- Publicatie NRD		
		- Ter inzage legging NRD		
	Juli	- Aanvraag commissie m.e.r.		
	Aug	Opstellen Nota van Antwoord		
	Sept	Publicatie Nota van Antwoord		
2016	Okt			
	Nov			
	Dec			
2016	Jan	Aanbieden MER	Aanvraag advies commissie m.e.r.	- Ter inzagelegging ontwerp LVB, ontwerp LIB en MER - Voorhang in Eerste en Tweede Kamer
	Jan - Sept	Reactie op advies commissie m.e.r.		- Behandelijg LVB en LIB in Eerste en Tweede Kamer - Beantwoording zienswijzen op ontwerp LVB en ontwerp LIB - Adviesaanvraag aan Raad van State - Nader rapport Raad van State
	Okt - Dec			Publicatie en inwerkingtreding LVB en LIB

Initiatiefnemer Bevoegd gezag

4. Huidige situatie, voorgenomen activiteit en referentiesituatie

Het MER heeft tot doel om de milieueffecten inzichtelijk te maken als er wordt gevlogen volgens de regels in het nieuwe stelsel (de voorgenomen activiteit). Deze effecten zullen worden afgezet tegen de effecten die binnen de huidige beleidskaders op zouden treden (de referentiesituatie). Tevens zullen de effecten van het nieuwe en het huidige stelsel vergeleken kunnen worden.

Dit hoofdstuk geeft een overzicht en nadere toelichting van de situaties waarvoor in het MER de milieueffecten in kaart gebracht zullen worden.



4.1 Overzicht situaties

In het MER zullen drie situaties worden beschouwd. Naast de voorgenomen activiteit en de referentiesituatie betreft dit de huidige situatie. Hierbij zullen als volgt verkeersscenario's worden gebruikt om de effecten voor de drie situaties in kaart te brengen:

1. De huidige situatie:

- a. Het verkeersscenario behorend bij het huidige verkeersvolume en verkeersamenstelling (voor gebruiksjaar 2015) onder de regels wanneer het LVB niet wordt aangepast;
- b. Het verkeersscenario behorend bij het huidige verkeersvolume en verkeersamenstelling (voor gebruiksjaar 2015) onder de regels uit het nieuwe stelsel.

2. Referentiesituatie: het gebruik van de start- en landingsbanen zoals dat zich naar verwachting zal voordoen als het LVB niet wordt aangepast:

- a. Het verkeersscenario behorend bij de autonome ontwikkeling (het maximum aantal vliegtuigbewegingen dat binnen de huidige grenswaarden mogelijk is).

3. Voorgenomen activiteit: het gebruik van de start- en landingsbanen volgens de regels van het nieuwe stelsel. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar:

- a. Het verkeersscenario behorend bij de ontwikkeling die tot 500.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer mogelijk is;
- b. (indien van toepassing) Een verkeersscenario behorend bij de ontwikkeling na 2020. Wanneer in situatie 3a niet de volledige milieuruimte benut wordt zal een scenario gemaakt worden dat wel de volledige milieuruimte benut.

De uitgangspunten voor het opstellen van de verkeersscenario's zijn opgenomen in Bijlage 5: *Opstellen van verkeersscenario's*.

Convenant Hinderbeperking

In het convenant hinderbeperking¹³⁾ zijn afspraken gemaakt over de in te voeren hinderbeperkende maatregelen en toegezegde onderzoeken. De invoering van de maatregelen zal niet afhankelijk zijn van de voorgenomen activiteit. Zowel voor de referentiesituatie als de voorgenomen activiteit zullen de hinderbeperkende maatregelen daarom gelijk zijn. Het zal gaan om acht maatregelen die uit het convenant voortkomen, en daarin nader toegelicht worden, en een maatregel die los van het convenant ingevoerd is en die in deze notitie reikwijdte en detailniveau toegelicht is:

- Ontmoediging operaties met 'onderkant Hoofdstuk 3' vliegtuigen;
- Verlenging nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures tot 06:30 uur;
- Routewijziging bij Rijsenhout;
- Geoptimaliseerde routes vanaf de Zwanenburgbaan in het kader van parallel starten;
- Idle reverse thrust;
- Verticale aanpassing nachtnadering van de Polderbaan;
- Vastebochtstraal tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep;
- Routewijzigingen Polderbaan (IJmuiden, IJmeer, Abcoude, Beverwijk en Amsterdam-West);
- Alternatief pakket voor CDA's (Bijlage 5: *Opstellen van verkeersscenario's*).

Convenant Omgevingskwaliteit

Het convenant omgevingskwaliteit gaat over gebiedsgerichte projecten, individuele maatregelen en generieke afspraken om de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in de Schipholregio te

13) Meer informatie op: <http://www.alderstafel.nl/hinderbeperking.html>

versterken. De inhoud van dit convenant heeft geen effect op de milieueffecten van de voorgenomen activiteit; hoogstens kan het zo zijn dat de resulterende milieueffecten gebruikt worden in de afwegingen die in het kader van het convenant gemaakt worden.

Convenant Mainportfunctie

In het convenant mainportfunctie (selectiviteit) zijn afspraken gemaakt over de (gewenste) verdeling van het verkeer tussen Schiphol en de luchthavens Lelystad en Eindhoven. Bij het opstellen van de verkeersscenario's zal rekening worden gehouden met deze afspraken. De milieueffecten die het gevolg zijn van de bewegingen op de luchthavens Lelystad en Eindhoven zijn in separate m.e.r.-procedures voor die luchthavens onderzocht.

4.2 Huidige situatie

Het MER zal de milieueffecten beschrijven die optreden bij het huidige verkeersvolume, dit zowel voor de situatie dat het LVB niet wordt gewijzigd als in combinatie met de regels van het nieuwe stelsel. Het huidige verkeersbeeld zal worden gebaseerd op de verkeersprognose voor 2015 (met circa 450.000 vliegtuigbewegingen) en het huidige ATM-systeem. Met ATM-systeem wordt hier bedoeld de ligging van vliegroutes, de toepassing van vliegprocedures en de piekcapaciteit. Aan de hand van dit verkeersscenario kan inzichtelijk gemaakt worden wat de verschillen zijn tussen het afhandelen van het verkeer volgende de regels van het nieuwe stelsel en van het huidige stelsel met grenswaarden in handhavingspunten.

4.3 Referentiesituatie

De referentiesituatie is de situatie zoals deze zonder de beoogde wijziging van de wet- en regelgeving zou zijn, oftewel: de situatie waarbij het huidige stelsel met grenswaarden in handhavingspunten wordt voorgezet. In de referentiesituatie wordt de beschikbare milieuruimte binnen de nu geldende regels maximaal benut. De beschikbare ruimte is aan de hand van een verkeersscenario uit 2007 bepaald. Dat scenario benutte niet de volledige milieuruimte die aan de hand van het eerste besluit voor Schiphol beschikbaar was (binnen de voorgenomen activiteit wordt dit wel weer mogelijk gemaakt).



Stelsel met grenswaarden in handhavingspunten

In het huidige vigerende stelsel gelden in 35 punten voor de etmaalperiode en 25 punten voor de nachtelijke geluidbelasting grenswaarden voor de (berekende) geluidbelasting op jaarbasis. In de hoogte van de grenswaarden is rekening gehouden met de variatie die het weer onder normale omstandigheden op de verdeling van het geluid kan hebben. De hoogte van de grenswaarde voldoet aan de in de Wet luchtvaart artikel 8.17 lid 7 vastgelegde eis voor gelijkwaardige bescherming. De grenswaarden zoals die in het LVB zijn vastgelegd mogen gedurende een gebruiksjaar niet overschreden worden. De Wet luchtvaart en het LVB bieden wel mogelijkheden om in specifiek genoemde omstandigheden (tijdelijk) nieuwe grenswaarden vast te stellen. Het gaat hier om de volgende omstandigheden:

- *Groot onderhoud van één of meer start- en landingsbanen; Wet luchtvaart artikel 8.23;*
- *Experimenten die een gunstig effect op de hinderbeleving kunnen hebben; Wet luchtvaart artikel 8.23a;*
- *Afwijkende (buitengewone) weersomstandigheden; LVB artikel 4.2.2 lid 4.*

De locatie van de handhavingspunten en de grenswaarden zijn opgenomen in Bijlage 2: Handhavingspunten en grenswaarden. De handhaving vindt plaats op basis van een geluidberekening van het daadwerkelijk afgehandelde verkeer, met per vliegtuigbeweging de daarbij gebruikte start-/landingsbaan, vliegpad en vliegprocedure.

Voor de referentiesituatie zal voor de beschrijving van de milieueffecten in het MER gebruik worden gemaakt van één verkeersscenario. Aan de hand van dit verkeersscenario wordt een zo goed mogelijk beeld gegeven van de verwachte milieubelasting en wordt inzicht gegeven in de afhandeling van het verkeer binnen de grenswaarden bij het huidige verkeersvolume. In de basis zal gebruik gemaakt worden van hetzelfde verkeersscenario als bij de voorgenomen activiteit. Deze wordt passend gemaakt binnen de grenswaarde in de handhavingspunten. Maatregelen die genomen worden voor het passend maken worden beschreven in Bijlage 5: *Opstellen van verkeersscenario's*.

4.4 Voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit betreft het wijzigen van het gebruik van de luchthaven Schiphol: toepassen van strikt-preferent baangebruik voor de afhandeling van het vliegverkeer (van en naar Schiphol) volgens de regels van het nieuwe stelsel. Als het LVB wordt aangepast voor de regels van het nieuwe stelsel, zullen de volgende elementen het kader vormen voor de ontwikkeling die op Schiphol mogelijk is:

- een plafond aan het aantal vliegtuigbewegingen per jaar van 500.000 vliegtuigbewegingen tot en met 2020 door handelsverkeer, waarvan maximaal 32.000 in de nachtperiode;
- regels en normen gericht op geluidpreferentieel vliegen;
- regels met betrekking tot het gebruik van het luchtruim;
- criteria voor gelijkwaardige of betere bescherming van de omgeving;
- een norm voor de Maximale Hoeveelheid Geluid per etmaal en in de nachtperiode (MHG totaal en MHG nacht);
- na 2020 of zoveel later als de cap van 500.000 bewegingen bereikt, is treedt de 50-50 regel in werking: de hinderbeperking die gerealiseerd is tot het moment waarop de 500.000 bereikt wordt, mag door de sector gebruikt worden voor volumegroei. De hinderbeperking die na het bereiken van de volumegrens van 500.000 bewegingen gerealiseerd wordt, wordt gedeeld tussen de omgeving en de sector.

Het nieuwe stelsel maakt de ontwikkeling mogelijk naar 500.000 vliegtuigbewegingen (waarvan maximaal 32.000 in de nacht) mits passend binnen de gelijkwaardigheidscriteria. De hinder wordt in absolute zin begrensd door de gelijkwaardigheidscriteria en de regels borgen dat de banen worden gebruikt die de minste mensen hinderen. Na 2020 is een hoger verkeersvolume toegestaan; er kan echter nooit buiten de grenzen van de gelijkwaardigheidscriteria getreden worden.

Voor de beschrijving van de milieueffecten van de voorgenomen activiteit, zal het verkeersbeeld worden gebaseerd op een verkeersscenario met 500.000 vliegtuigbewegingen (waarvan maximaal 32.000 in de nachtperiode; zie ook Bijlage 5: *Opstellen van verkeersscenario's*) en de veranderingen in het ATM-systeem zoals die realistisch in de periode t/m 2020 te verwachten zijn en voldoende concreet zijn om meegenomen te kunnen worden in het m.e.r. onderzoek (ten behoeve van situatie 3a). Om inzichtelijk te maken wat de maximale milieueffecten binnen gelijkwaardigheid zijn (situatie 3b) zullen op basis van het toekomstige verkeersbeeld variaties toegepast worden, waardoor duidelijk wordt welke milieubelasting maximaal mogelijk is onder de regels zoals die na 2020 van toepassing zijn.

5. Te onderzoeken milieueffecten

In het MER zullen de milieueffecten worden beschouwd voor zowel de voorgenomen activiteit als de referentiesituatie en zal een vergelijking worden gemaakt van de effecten in beide situaties.

In de m.e.r. zal worden getoetst of de voorgenomen activiteit voldoet aan de beleids- en toetsingskaders (zie hoofdstuk 2). Daarnaast zullen de milieueffecten in kaart gebracht worden die geen deel uitmaken van beleids- en toetsingskaders (zie paragraaf 2.5), maar die wel relevant zijn om te beschouwen in een m.e.r.-procedure. Bij het bepalen van deze effecten worden de meest recente inzichten met betrekking tot bijvoorbeeld woningbouw meegenomen. De omvang van het studiegebied wordt per milieuaspect bepaald door de reikwijdte van de in kaart te brengen effecten.

Dit hoofdstuk bespreekt per milieuaspect welke effecten in kaart gebracht worden.



5.1 Gelijkwaardigheid voor geluid, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging

Of er sprake is van een gelijkwaardig of beter beschermingsniveau zal worden vastgesteld aan de hand van een toets van de milieueffecten aan de criteria voor gelijkwaardigheid. De effecten dienen hierbij te worden vastgesteld overeenkomstig de wijze zoals de criteria zijn bepaald. Dit betekent onder andere dat gebruik wordt gemaakt van het woningbestand 'Schiphol 2005'. De volgende aspecten worden in kaart gebracht:

- Aantal woningen binnen de 58 dB(A) L_{den} contour
- Aantal ernstig gehinderden personen binnen de 48 dB(A) L_{den} contour
- Aantal woningen binnen de 48 dB(A) L_{night} contour
- Aantal ernstig slaapverstoorden personen binnen de 40 dB(A) L_{night} contour
- Aantal woningen binnen de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour
- Uitstoot per gecorrigeerde vliegtuigbeweging voor koolstofmonoxide (CO), stikstofoxiden (NO_x), Vluchtige organische stoffen (VOS), Zwaveloxiden (SO_2) en fijnstof (PM_{10})

5.2 Geluidbelasting, geluidhinder en slaapverstoring

De geluidbelasting zal in kaart worden gebracht op basis van de voor de luchthaven Schiphol voorgeschreven berekeningsvoorschriften. Het aantal ernstig gehinderden personen wordt vervolgens afgeleid door gebruik te maken van de 'dosis-effect relaties' die zijn afgeleid in de Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol (GES). Deze relaties geven bij een bepaalde hoeveelheid geluid (in jaargemiddelde L_{den} en L_{night}) het percentage mensen dat bij die geluidbelasting respectievelijk ernstig gehinderd of ernstig slaapverstoord is. Hierbij wordt gebruik gemaakt van informatie over woningen en inwoners in de omgeving van de luchthaven Schiphol. Hiervoor dient het woningbestand 'Schiphol 2005' te worden gebruikt als wordt getoetst aan de gelijkwaardigheidscriteria. Om een actueel beeld te geven van de geluidshinder en slaapverstoring rond de luchthaven Schiphol zullen de effecten tevens met een actueel woningbestand worden bepaald.

De volgende aspecten worden in kaart gebracht:

- Ligging van de 48 dB(A) en 58 dB(A) L_{den} contour en tussenliggende waarden
- Aantal woningen binnen de 48 dB(A) en 58 dB(A) L_{den} contour
- Aantal ernstig gehinderden personen binnen de 48 dB(A) en 58 dB(A) L_{den} contour
- Ligging van de 40 dB(A) en 48 dB(A) L_{night} contour en tussenliggende waarden
- Aantal woningen binnen de 40 dB(A) en 48 dB(A) L_{night} contour
- Aantal ernstig slaapverstoorden personen binnen de 40 dB(A) en 48 dB(A) L_{night} contour

5.3 Externe veiligheid

Gelijk aan de berekeningen voor de geluidshinder en slaapverstoring zullen de effecten op de externe veiligheid in kaart worden gebracht op basis van de voor de luchthaven Schiphol voorgeschreven berekeningsvoorschriften. De externe veiligheid wordt uitgedrukt in het plaatsgebonden risico, waarbij de volgende aspecten in kaart worden gebracht:

- Ligging van de 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour
- Aantal woningen binnen de 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour
- Aantal (beperkt) kwetsbare gebouwen binnen de 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour
- Groepsrisico (10^{-7})

Net als bij geluid zal het aantal woningen en gebouwen binnen de contouren worden bepaald aan de hand van de actuele informatie over woningen en inwoners in de omgeving van de luchthaven Schiphol, waarbij dus ook hier gebruik wordt gemaakt van andere gegevens dan bij de toets aan de criteria voor gelijkwaardigheid.

5.4 Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven wordt in kaart gebracht door inzicht te geven in de uitstoot en/of concentratie van de relevante stoffen genoemd in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 luchtkwaliteitseisen) en het LVB. Het gaat om de volgende stoffen: NO₂ (luchtkwaliteit en depositie), PM₁₀ en PM_{2,5}, CO, VOS, SO₂, NO_x en elementair koolstof (roet). Voor elementair koolstof wordt een indicatie van de effecten op de luchtconcentraties gegeven.

Van de berekende concentraties wordt aangegeven welk deel wordt veroorzaakt door de achtergrondconcentraties en welk deel door de uitstoot van het luchtverkeer, wegverkeer en de belangrijkste grondgebonden activiteiten op de luchthaven. Er wordt rekening gehouden met de verwachte toename van het wegverkeer en de grondgebonden activiteiten in relatie tot de toename van het aantal vliegtuigbewegingen.

Voor de vluchtige organische stoffen (VOS) worden vanwege het geuraspect ook de immissiewaarden bepaald.

CO₂ uitstoot wordt bepaald op basis van het gereden aantal voertuigkilometers op het luchthaventerrein en het aantal vluchten (LTO-cyclus).

Tot slot wordt de stand van zaken rond ultrafijn stof beschreven.

5.5 Ruimtelijke ordening

Effecten op de ruimtelijke ordening als gevolg van de voorgenomen activiteit doen zich voor als het LIB geactualiseerd zou worden voor de veranderingen in de geluidbelasting en externe veiligheid. Daarvoor worden in het MER kaarten opgenomen met de geluids- en externe veiligheidscontouren. Hierbij worden de contourwaarden gehanteerd die overeen komen met de contourwaarden die eerder zijn gebruikt om de bestaande beperkingengebieden, zoals opgenomen in het LIB, van af te leiden. De in het MER op te nemen kaarten bevatten contouren en gebieden uit drie bronnen:

- de bestaande beperkingengebieden, zoals opgenomen in het huidige LIB;
- de contouren uit het MER 2004 die gebruikt zijn om de beperkingengebieden van af te leiden;
- de contouren behorend bij de voorgenomen activiteit en de referentiesituatie met dezelfde contourwaarden als bij het tweede punt.

Voor de genoemde contouren worden de volgende aspecten in kaart gebracht:

- Oppervlakte en ligging van de contour
- Aantal woningen binnen de contour
- Aantal kantoren en bedrijven binnen de contour

5.6 Natuur

De voorgenomen wijziging van het gebruik van de luchthaven is niet van invloed op de ligging van de start- en landingsroutes, maar wel op de intensiteit van het gebruik van deze routes. Enkele van deze routes leiden het vliegverkeer over Natura2000 gebieden. De effecten van het vliegverkeer op deze gebieden worden in kaart gebracht voor stikstofdepositie en het versturende effecten van het vliegverkeer op vogels. Bij stikstofdepositie zal rekening gehouden worden met de depositie die door overige bronnen veroorzaakt wordt. Ook wordt aandacht besteed aan mogelijke gevolgen voor het gebied met beperkingen met betrekking tot vogelaantrekkende activiteiten, stiltegebieden en de ecologische hoofdstructuur.

5.7 Gezondheid

Voor de luchtkwaliteit in Nederland zijn, mede ter implementatie van Europese richtlijnen, wettelijke maximale concentraties voor een aantal luchtverontreinigende stoffen vastgesteld. De maximale concentratie geeft de concentratie van een bepaalde stof aan waarboven eventuele gezondheidsrisico's niet acceptabel worden geacht. In de m.e.r. zal bekeken worden in welke mate de effecten van de voorgenomen activiteit op de betreffende concentraties aanleiding geven om de impact op de gezondheid nader te onderzoeken.

Voor geluid zullen de effecten worden bepaald ten aanzien van hinder en slaapverstoring.

5.8 Wegverkeer

Voor de effecten op geluid en luchtkwaliteit zal in de m.e.r. rekening worden gehouden met een toename van het aantal wegverkeersbewegingen in relatie tot de toename van het aantal vliegtuigbewegingen.

Tijdens de m.e.r.-procedure zal onderzocht worden of het in kaart brengen van cumulatie van geluid door wegverkeer met vliegverkeer in het MER waardevolle informatie biedt.

Bijlage 1: Verklarende woordenlijst

Afkortingen

AAS - Amsterdam Airport Schiphol

CDA - Afkorting voor 'Continuous Decent Approach': procedure waarbij het vliegtuig tijdens de nadering naar de landingsbaan continu blijft dalen (in tegenstelling tot een naderingsprocedure waarbij een gedeelte van de nadering in horizontale vlucht op 2.000 of 3.000 voet hoogte wordt uitgevoerd).

CO - Koolmonoxide

DEN - Afkorting voor 'Day-Evening-Night'; Waarin de opdeling in tijd als volgt is: D: 07:00 – 21:00, E: 21:00 – 23:00, N: 23:00 – 07:00.

ILS - Instrument landing system; systeem om (automatisch) bij de locatie aan te komen waar het vliegtuig op de landingsbaan zijn wielen aan de grond moet zetten

L_{den} - Wettelijke (Europees voorgeschreven) maat voor geluidbelasting. Jaargemiddelde voor het etmaal waarin de avondperiode zwaarder meetelt dan de dagperiode en de nachtperiode zwaarder dan de avondperiode

LIB - Luchthavenindelingbesluit Schiphol

L_{night} - Wettelijke (Europees voorgeschreven) maat voor geluidbelasting. Jaargemiddelde voor de nachtelijke geluidbelasting (23:00u tot 07:00u)

LVB - Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

m.e.r.-procedure - Milieueffectrapportage procedure. De procedure die gevolgd wordt om tot het MER te komen

MER - Milieueffectrapport. Het document waarin de milieueffecten beschreven worden

MHG - Maximum hoeveelheid geluid; Norm voor de totale geluidbelasting door vliegverkeer rond Schiphol, die onafhankelijk is van de verdeling van het verkeer over de banen.

Ministerie IenM - Ministerie van Infrastructuur en Milieu

NADP - Noise Abatement Departure Procedure; Geluidverminderende startprocedure. Zie 'startprocedure'.

NNHS - Nieuwe Normen en Handhavingstelsel

NO₂ - Stikstofdioxide

NRD - Notitie reikwijdte en detailniveau

NSL - Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

O3 - Ozon

PAS - Programmatische Aanpak Stikstof

PM₁₀ - Fijnstof (deeltje kleiner dan 10 micrometer)

PM_{2,5} - Fijnstof (deeltje kleiner dan 2.5 micrometer)

RMI - Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol

SO₂ - Zwaveldioxide

TVG - Totaal volume geluid

VOS - Vluchtige organische stoffen

Verklarende woordenlijst

Aldersadvies - Advies dat is afgegeven door dhr. Hans Alders waarin hij zijn advies over het nieuwe normen en handhavingstelsel voor Schiphol toelicht.

Alderstafel - Overlegorgaan.

AERIUS - Rekentool om stikstofdepositie uit te rekenen.

Autonome ontwikkeling - Ontwikkeling die ongeacht de m.e.r.-procedure plaats zal vinden.

Baancombinatie - Combinatie van start- en landingsbanen die gebruikt wordt voor de afhandeling van het vliegverkeer.

Eerste besluit - Eerste luchthavenverkeerbesluit dat op basis van de Wet luchtvaart in opgesteld (LVB2004).

Emissie - De uitstoot of lozing van de verontreinigingen, die door een bron worden uitgeworpen.

Gelijkwaardige bescherming - De Wet luchtvaart stelt in artikel 8.17, zevende lid, dat 'Elk besluit, volgend op het eerste Luchthavenverkeerbesluit, biedt een beschermingsniveau ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging, dat voor ieder van deze aspecten, gemiddeld op jaarbasis

vastgesteld, per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit. Dit beschermingsniveau is, bij het van kracht worden van hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, in het overgangsrecht vastgelegd met 'criteria voor een gelijkwaardige bescherming', die een maximum stellen aan de hinder, de slaapverstoring, het aantal woningen met een hoge geluidbelasting en het aantal woningen in het gebied met hoge veiligheidsrisico's. Deze criteria zijn nu vervallen. In het Kabinetsstandpunt Schiphol is aangegeven dat geactualiseerde criteria voor gelijkwaardige bescherming door de bewindslieden van V&W en VROM zullen worden vastgesteld en opgenomen in het LVB.

Gelijkwaardigheid - Zie 'Gelijkwaardige bescherming'.

Geluidbelasting - De geluidsniveaus van alle vliegtuigen die gedurende één jaar van en naar het vliegveld vliegen op een bepaalde wijze bij elkaar opgeteld.

- Geluidbelasting in de nachtperiode: L_{night}
- Geluidbelasting voor de dag-avond-nacht periode: L_{den}

Geluidsniveau - De hoeveelheid geluid veroorzaakt door één vliegtuig dat voorbij vliegt. Als een vliegtuig voorbij vliegt, zwelt het geluid dat mensen op de grond horen eerst aan, bereikt dan een maximum en zwakt vervolgens weer af. Er worden twee maten voor geluidsniveau gebruikt: L_{Amax}: het maximale geluidsniveau dat gedurende één vliegtuigpassage optreedt. L_{Ax}: dit geeft het geluid van de gehele vliegtuigpassage weer in één getal, dus het hele proces van aanzwellen, maximum, afzwakken.

General Aviation - Internationale aanduiding voor privé- en zakenluchtvaart, ook wel bestempeld als algemene luchtvaart.

Grenswaarde - Getalswaarde die niet overschreden mag worden (zie ook 'Handhavingspunt').

Handelsverkeer - Verkeersvluchten van luchtvaartmaatschappijen die open staan voor individuele boekingen voor passagiers en/of vracht en/of post. Deze vluchten kunnen worden onderverdeeld in geregelde vluchten (lijnvluchten; commerciële vluchten uitgevoerd op een vaste route volgens een gepubliceerde dienstregeling) en niet-geregelde vluchten (chartervluchten in het passagiers- en vrachtvervoer commerciële; vluchten met een ongeregeld karakter).

Handhavingspunt - Dit is een punt waarin een grenswaarde voor geluidbelasting geldt die wordt gehandhaafd. De door het werkelijk gebruik van Schiphol in dat punt veroorzaakte geluidbelasting wordt bepaald en getoetst aan de grenswaarde.

Immissie - De op leefhoogte aanwezige concentratie van een uitgestoten stof.

Inspectie - Inspectie Leefomgeving en Transport.

Interceptiehoogte - De hoogte waarop een naderend vliegtuig het signaal van het Instrument landing system (zie 'ILS') oppakt.

Kosteneenheid - Eenheid voor geluid die voor Schiphol gebruikt werd voordat de eenheid L_{den} verplicht werd.

Landingspiek - Moment waarop twee landingsbanen nodig zijn om het verkeer af te handelen.

Meteotoeslag - Toeslag op het baangebruik waardoor in de berekening van de milieueffecten rekening gehouden wordt met de maximaal te verwachten effecten die door jaar op jaar wisselende weersomstandigheden kunnen optreden.

Milieuruimte - Ruimte die beperkt wordt door de criteria voor gelijkwaardigheid (zie 'Gelijkwaardige bescherming').

Nachtbewegingen - Bewegingen die in de periode 'N' van 'DEN' plaatsvinden (tussen 23:00u – 07:00u)

Nachtprocedures - Afhandelingprocedures met betrekking tot baan- en routegebruik die tijdens de operationele nacht (23:00u – 06:00u) toegepast worden.

Natura2000 - Gebied dat deel uitmaakt van een samenhangend netwerk van natuurgebieden in de Europese Unie.

Netwerkkwaliteit - De directe beschikbaarheid van een wereldwijd, frequent bediend lijnennet. Het gaat daarbij om een lijnennet van verbindingen die bijdragen aan de regionale en nationale economie en aan de concurrentiekracht van Nederland.

Omgevingsraad Schiphol - Overlegorgaan waarin de Alderstafel en het Crossregionaal overleg Schiphol in opgegaan zijn.

Piekuurcapaciteit - De start- en landingscapaciteit die tijdens start en landingspieken betrouwbaar geleverd kan worden.

Risicocontour - Contour die aangeeft hoe groot de kans is dat een persoon overlijdt ten gevolge van een vliegtuigongeval wanneer hij/zij een jaar lang op die locatie verblijft.

Sector - Algemene benaming voor de partijen uit de luchtvaartsector: Luchthaven, luchtverkeersleiding, luchtvaartmaatschappijen.

Secundaire start- landingsbaan - Start- of landingsbaan die extra bijgezet wordt tijdens een start- of landingspiek (zie *Startpiek en/of landingspiek*)

Startpiek en/of landingspiek - Moment waarop 2 startbanen nodig zijn om het verkeer af te handelen.

Startprocedure - Er bestaan verschillende varianten startprocedures die zijn bedoeld om de start op een veilige wijze uit te voeren en tegelijkertijd, voor zover mogelijk, geluidgevoelige gebieden te ontzien. In de procedure wordt onder meer vastgelegd op welke hoogtes wordt overgegaan van start- naar klimvermogen en wordt begonnen met het verder versnellen van het vliegtuig.

Vliegpas - Virtueel pad dat aangeeft waar het vliegtuig direct overheen vliegt.

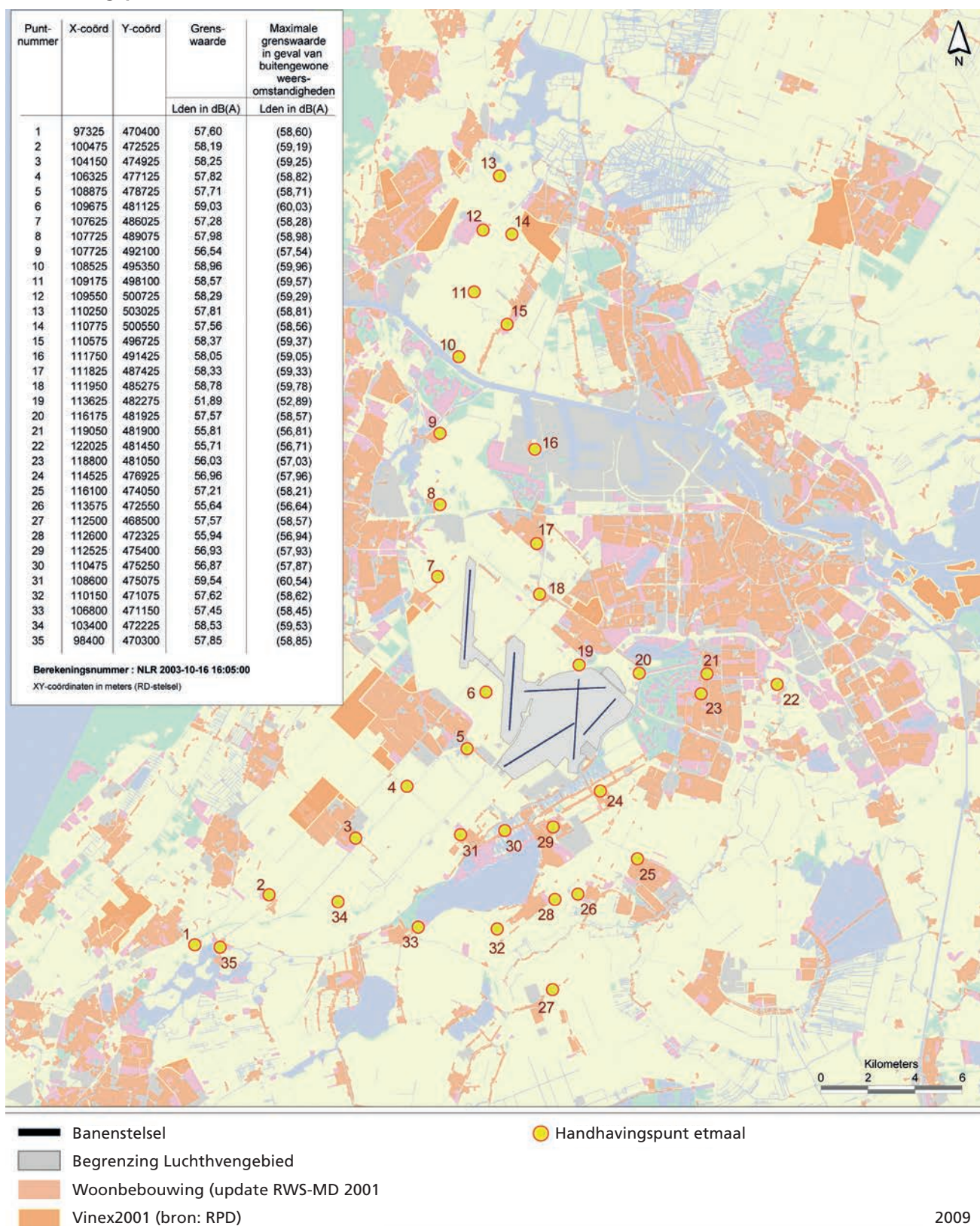
Vliegprocedure - Zie 'Startprocedure'

Vliegtuigbeweging - De capaciteit van een luchthaven wordt doorgaans uitgedrukt in vliegtuigbewegingen. Een vliegtuigbeweging is één start of één landing.

Bijlage 2: Handhavingspunten en grenswaarden

Handhavingspunten etmaal

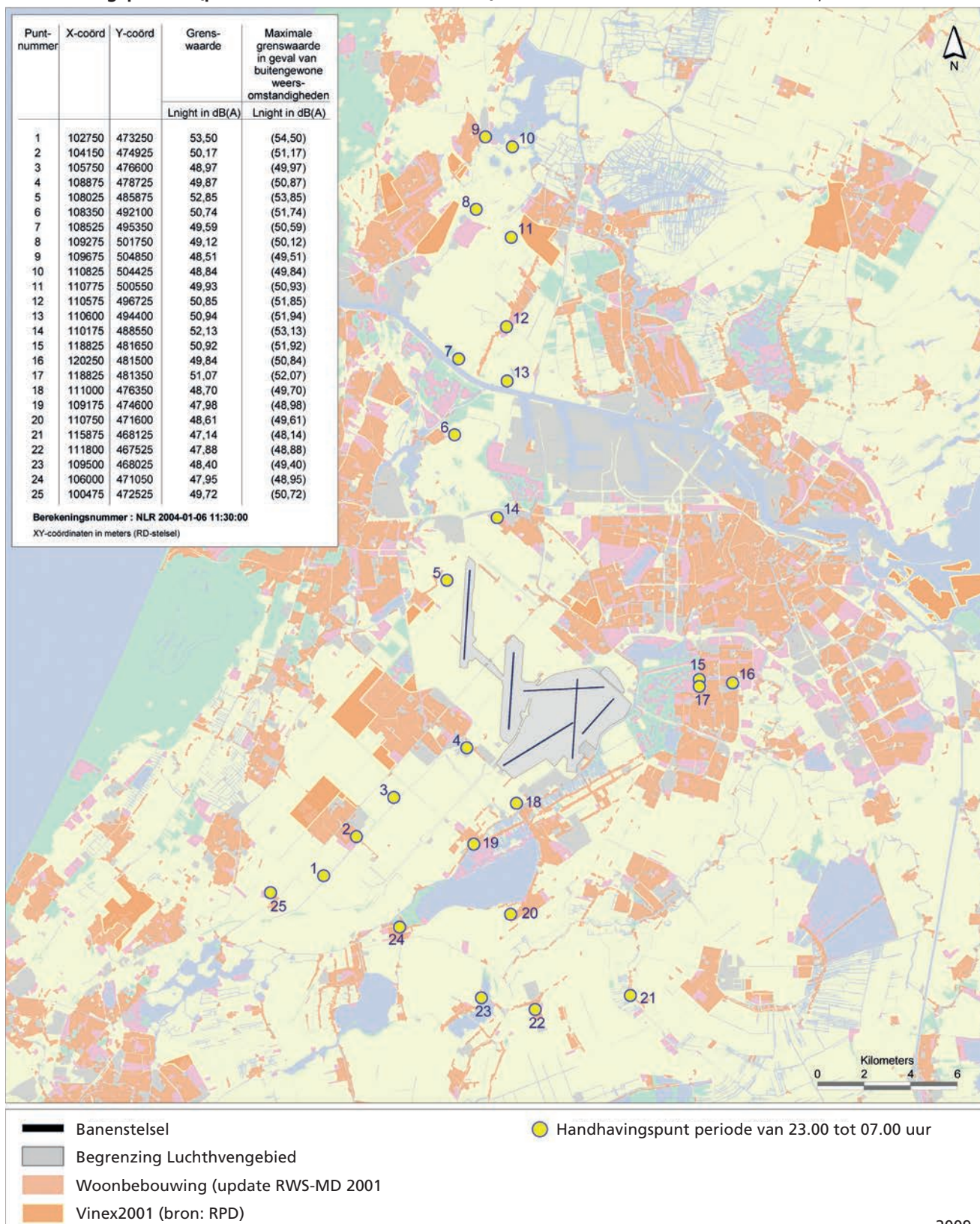
Bron: Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (d.d. 22-04-2014)



2009

Handhavingspunten (periode van 23.00 tot 07.00 uur)

Bron: Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (d.d. 22-04-2014)



2009

Bijlage 3: Het nieuwe normen- en handhavingstelsel

(Bron: Aldersadvies 2010 en brief van Alders van 29 januari 2015)

In dit hoofdstuk zullen de regels, de effecten van de regels op de omgeving en de operatie en de informatievoorziening worden beschreven.

a) Regels

De regels hebben als doel om te zorgen dat de start- en landingsbanen worden gebruikt die zo min mogelijk hinder in de omgeving veroorzaken en dat niet meer banen worden ingezet dan strikt noodzakelijk is. Voorafgaand aan het experiment zijn er vier regels geformuleerd die een bijdrage leveren aan het behalen van dit doel. Op basis van de ervaringen uit het experiment, zijn de regels waar nodig op onderdelen aangepast. Voor alle regels worden concrete normen voorgesteld.

Voor de vaststelling van de normen is uitgegaan van hetgeen op dit moment bekend is ten aanzien van (de ontwikkeling van) het gebruik van Schiphol, zoals het verkeersbeeld, de luchtruimstructuur en de afhandeling van het verkeer daarbinnen. Om het stelsel toekomstbestendig te houden, realiseren partijen zich dat omstandigheden zich kunnen wijzigen en dat dit invloed kan hebben op de hoogte van de nu vastgestelde normen. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan marktontwikkelingen die een ingrijpende wijziging van herkomst en bestemmingen met zich meebrengen, wijzigingen in de structuur van het luchtruim en technologische vernieuwingen, die gevolgen hebben voor het aandeel van het verkeer dat op een bepaalde baan verwerkt kan worden.

Daarnaast is het denkbaar dat het onverkort vasthouden aan de normen, bij een toename van het aantal vliegbewegingen, kan leiden tot ongewenste en onacceptabele effecten op de kwaliteit van de netwerkopertie op de luchthaven. Partijen zullen zich over dit soort ontwikkelingen, die gesignaleerd moeten worden in het jaarlijks op te stellen gebruiksplan, aan Tafel beraden en mocht dit leiden tot een gedeeld inzicht en een eenstemmig besluit over een noodzakelijke aanpassing van een of meer normen, het bevoegd gezag daarvoor een voorstel doen toekomen.

Regel 1 – Baanpreferentietabel

Het verkeer dient te worden afgehandeld op de meest geluidpreferente combinatie van beschikbare en bruikbare banen die mogelijk is.

De regel voor het inzetten van de meest geluidpreferente baancombinatie op basis van een baanpreferentietabel wordt door alle partijen als een effectieve regel beschouwd en kan in de vorm waarmee geëxperimenteerd is, worden gehanteerd in het nieuwe stelsel. Twee jaar experimenteren heeft laten zien dat het mogelijk is om in de praktijk te handelen volgens regels die de meest geluidpreferente baancombinatie voorschrijft die onder bepaalde omstandigheden ingezet kan worden. Slechts die banen kunnen voor de afwikkeling van het handelsverkeer worden ingezet die in de preferentietabel zijn opgenomen bij de aangegeven omstandigheden. Daarmee is de inzet van de Oostbaan uitgesloten voor het handelsverkeer onder normale (weers)omstandigheden en heeft derhalve geen plaats in de preferentietabel waarin de meest voorkomende preferenties zijn opgenomen.

In het systeem van strikt preferent vliegen worden die start- en landingsbanen ingezet, die gegeven de omstandigheden, het minste aantal ernstig gehinderden opleveren. In meer dan 90% van de gevallen blijkt de keuze voor een baancombinatie direct samen te hangen met de weersomstandigheden (windrichting, windkracht en zicht) die zich op dat moment voordoen of binnen afzienbare tijd verwacht

worden het aanwezige daglicht en de baanbeschikbaarheid. Voor deze elementen zijn concrete en heldere criteria opgesteld op basis waarvan eenduidig en transparant kan worden vastgesteld in welke mate zij hebben geleid tot de keuze van een bepaalde baancombinatie. In de overige gevallen – minder dan 10% van de tijd – bepaalt een veelheid aan kleinere incidenteel voorkomende oorzaken en factoren die slechts in bepaalde gevallen van invloed zijn, het baangebruik. Daarbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld voorspelde meteorologische omstandigheden die niet feitelijk optreden, (onweers-) buien en de niet-beschikbaarheid van de baan door een obstakel op de baan. Voor de periode dat er een baan niet beschikbaar is, zoals in het geval van groot onderhoud aan een baan, zijn er aparte preferentietabellen van toepassing.

De omstandigheden die de baaninzet verklaren, zijn niet altijd in de omgeving van de baan te merken. Tijdens het experiment is gebleken dat de beleving in de omgeving daarom kan zijn dat niet strikt preferent wordt gevlogen. Naar aanleiding daarvan is ook een notitie over de inzet van de Buitenveldertbaan opgesteld die u op 6 juli 2012 is toegezonden¹⁾. Hieruit blijkt dat de inzet van deze baan wordt bepaald door factoren die onafhankelijk zijn van het nieuwe geluidsstelsel, bijvoorbeeld - naast wind en zicht - ook plotseling opkomende buien in de omgeving van de noord-zuid-banen. De klachten die hieruit voortvloeien zijn dan ook niet weg te nemen door aanpassing van het geluidsstelsel.

Hier is het veel meer van belang dat er een heldere informatievoorziening plaatsvindt over de reden voor een bepaalde baaninzet. Dit zal met ingang van het gebruiksjaar 2014 plaatsvinden door aan het einde van de dag een toelichting op de website op te nemen waarin wordt aangegeven wat de baaninzet is geweest op die dag en welke achterliggende overwegingen daarbij aan de orde waren. Tevens is uit de onderzoeken naar het gebruik van de Buitenveldertbaan gebleken dat het voor de helderheid van de communicatie nuttig is om de baanpreferenties 5 en 6 die nu gecombineerd zijn voor de situaties 'buiten udp' en 'marginaal zicht' zodanig te splitsen, zodat voor de situatie 'buiten udp' niet automatisch een preferentie met de mogelijkheid van inzet van de buitenveldertbaan van toepassing kan zijn.

Tijdens discussies over de inzet van de Buitenveldertbaan hebben bewoners en hun vertegenwoordigers meerdere malen gewezen op de huns inziens onjuiste wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan de regels voor dwars- en staartwind zoals die in de regelgeving zijn opgenomen op basis van de voorstellen van de Commissie Rinnooy Kan uit 2001. Het verdient aanbeveling deze kwestie, met gebruikmaking van bijlage 10b van dit advies ('Verklaarbaarheid inzet Buitenveldertbaan'), in de op te richten ORS verder te bespreken.

De gemeente Amstelveen heeft laten weten, dat zij een traject zijn gestart voor nader onderzoek naar het gebruik van de Buitenveldertbaan, in aanvulling op de onderzoeken die de Tafel daarnaar heeft uitgevoerd. De Tafel ziet de uitkomsten van dit onderzoek met belangstelling tegemoet. Zodra Amstelveen aangeeft dat de resultaten van dit onderzoek beschikbaar zijn, zal het voor bespreking worden geagendeerd aan de Tafel.

Norm

Op basis van het experiment wordt als norm voorgesteld dat aan de regel voor het gebruik van de meeste geluidpreferente baancombinatie is voldaan als gemiddeld per seizoen minimaal 90% van het gebruik volgens de systeemrapportages conform de preferentievolgorde en bijbehorende regels plaatsvindt.

1) Kamernummer 29665-176

In de overige gevallen – in de regel minder dan 10% van de tijd – bepalen een veelheid aan kleinere incidenteel voorkomende oorzaken en factoren die slechts in bepaalde gevallen van invloed zijn het baangebruik. De marge van 10% wordt gehanteerd om niet per geval tot een verklaring te hoeven komen. Daarmee wordt onnodige administratieve last in de systeemrapportages voorkomen. Mochten deze factoren in een jaar voor meer dan 10% op basis van legitieme gronden het baangebruik bepalen, dan kan hierop, onderbouwd en met redenen omkleed, een beroep worden gedaan bij de Inspectie in het kader van de handhaving.

Regel 2 - Inzet van een tweede start of landingsbaan

Als basisregel geldt: Voor het bepalen van het gemiddelde aantal uur per dag waarin de afhandeling van het verkeer op één start en één landingsbaan kan worden afgehandeld geldt als rekenregel dat indien het verkeersaanbod gelijk is aan of lager is dan de declared capacity (op uurbasis 36 landingen respectievelijk 38 starts op respectievelijk de primaire landingsbaan of de primaire startbaan) het verkeer op twee banen (één start en één landingsbaan) wordt afgehandeld.

In het advies werd als norm voorgesteld het aantal uur dat per dag 1+1 baangebruik moest worden gerealiseerd. Het aantal uur zou jaarlijks (vooraf) worden vastgesteld op basis van de verkeersprognose voor dat jaar.

Tijdens het experiment is de voorgestelde wijze van normbepaling herzien, omdat er een te groot verschil bestond tussen de aldus berekende norm en het feitelijk gerealiseerde aantal uur dat in de praktijk 1+1 baangebruik werd toegepast. Het aantal gerealiseerde uren was in de praktijk significant hoger. Daarmee verloor de norm zijn normstellende functie. Met behoud van de basis regel, is gezocht naar een alternatieve norm. Die is gevonden door uit te gaan van het aantal vliegtuigbewegingen dat op de primaire banen moet worden afgehandeld alvorens een secundaire baan kan worden gebruikt. Achteraf kan dan worden vastgesteld (en gehandhaafd) of een tweede start- of landingsbaan, gegeven het verkeersaanbod, terecht is ingezet. Partijen concluderen dat met de alternatieve invulling van de regel de onnodige inzet van een tweede start- en tweede landingsbaan wordt voorkomen. Door middel van deze aanpassing is deze regel transparanter geworden en goed toe te passen in de praktijk en te handhaven.

Norm

Voorgesteld wordt om in het LVB op te nemen dat pas een tweede start- of landingsbaan in gebruik wordt genomen als het verkeersaanbod daartoe noodzaakt. Daarvan is sprake als het aantal te verwachten landingen meer dan 36 per uur bedraagt en het aantal te verwachten starts meer dan 38 per uur (6 bewegingen per 10 minuten).

Aan de regel voor de inzet van een tweede baan is voldaan indien in zowel in het zomer- als in het winterseizoen minimaal 95% van de gevallen de keuze voor gebruik van een tweede startbaan volgt uit het bereiken van de maximale capaciteit van de eerste startbaan en in minimaal 90% van de gevallen de keuze voor gebruik van een tweede landingsbaan volgt uit het bereiken van de maximale capaciteit van de eerste landingsbaan. Voor de starts wordt een hogere norm gehanteerd omdat deze door de luchthaven en luchtverkeersleiding beter planmatig beheersbaar zijn dan de landingen die zich aandienen. Door deze grotere voorspelbaarheid is een hogere norm uitvoerbaar.

Regel 3 – verdeling van het startend en landend verkeer

Regel 3a – verdeling van het startend verkeer

Startend verkeer met een westelijk gelegen bestemming (sector 4 en 5) maakt gebruik van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie.

Het startend verkeer wordt over de in gebruik zijnde banen verdeeld op basis van de bestemming (hiermee worden conflicten, als gevolg van kruisend verkeer, in het luchtruim voorkomen). Tijdens het experiment is gebleken dat in 98% van de tijd het verkeer met een westelijk gelegen bestemming gebruik maakt van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie.

Norm

Voor de verdeling van het startend verkeer, was oorspronkelijk geen norm afgesproken, maar ten behoeve van de handhaafbaarheid van de regel wordt die nu wel voorgesteld. De norm voor deze regel houdt in dat zowel in het zomer- als in het winterseizoen tenminste 97 % van het aantal starts richting sectoren 4 en 5 de westelijk gelegen baan gebruikt.

Regel 3b – verdeling van het landend verkeer

Voor landend verkeer geldt zowel in het winterseizoen als in het zomerseizoen, voor de perioden dat er twee landingsbanen in een baancombinatie in gebruik zijn:

- De ambitie om voor de baancombinatie Polderbaan-Zwanenburgbaan te komen tot een norm van 45% op de Polderbaan.
- Voor de baancombinatie Kaagbaan-Aalsmeerbaan uit te gaan van een norm van 50%.

Bij de start van het experiment is de ambitie afgesproken om voor landend verkeer op de Polderbaan in combinatie met de Zwanenburgbaan het aandeel op de Polderbaan te verhogen van 40% naar 45%. De ervaringen die in het experiment zijn opgedaan geven het vertrouwen dat structureel een aandeel van minimaal 45% op de Polderbaan mag worden verwacht.

Bij de start van het experiment is afgesproken om voor het landend verkeer op de Kaagbaan in combinatie met de Aalsmeerbaan het aandeel op de Kaagbaan te normeren op minimaal 50%. De ervaringen die in het experiment zijn opgedaan geven het vertrouwen dat structureel een aandeel van minimaal 50% op de Kaagbaan mag worden verwacht.

Norm

Voor de verdeling van het landend verkeer tussen de Polderbaan en de Zwanenburgbaan (op het moment dat beide banen in gebruik zijn) is tijdens het experiment gebleken dat een handhavingsnorm van 45% verkeer op de Polderbaan voor deze baancombinatie haalbaar is. De in het experiment meegegeven ambitie van 45% wordt dus waargemaakt en voorgesteld wordt deze als norm zowel voor het zomer- als het winterseizoen in de regelgeving op te nemen.

Voor de verdeling van het verkeer tussen de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan (voor de tijd dat beide banen in gebruik zijn) is tijdens het experiment gebleken dat een norm van 50% voor zowel het zomer- als het winterseizoen kan worden vastgelegd. Tijdens het experiment is gebleken dat herkomst (verdeling oost-west-verkeer) en het vermijden van kruisend verkeer in de omgeving van de luchthaven om veiligheidsredenen de dominante factoren voor de wijze waarop het verkeer wordt afgehandeld.

Regel 4 – inzet van de vierde baan

Om het 2+2 baangebruik te beperken mogen er gemiddeld maximaal 40 vliegtuigbewegingen per dag en maximaal 80 vliegtuigbewegingen per dag op de vierde baan worden afgehandeld.

De regel voor het gebruik van de vierde baan is niet van toepassing:

- In geval van baanonderhoud
- In geval van uitzonderlijk weer
- In die gevallen waarbij onvoorziene en/of uitzonderlijke omstandigheden plaatsvinden die de inzet van de 4de baan onvermijdelijk maken. Voorbeelden van dergelijke situaties zijn:
 - NAVO top waarbij Polderbaan buiten gebruik is
 - Vulkaan uitbarsting IJsland
 - Situaties waarbij de veiligheid in het geding is
 - En soortgelijke op dit moment nog niet te benoemen situaties.

Norm

Tijdens het experiment zijn er drie definities gehanteerd voor het berekenen van de vierde baan. Partijen hebben op basis van het experiment en het onderzoek naar 510.000 vliegtuigbewegingen geconcludeerd dat als definitie voor de vierde baan wordt gekozen voor de niet-geluidpreferente baan die het minst is gebruikt tijdens een periode van 2+2 baangebruik. De norm die daarbij gehanteerd wordt, is een maximum van gemiddeld 40 vliegtuigbewegingen per dag met een maximum van 80 vliegtuigbewegingen per dag op de vierde baan.

Bijlage 4: Eerder genomen besluiten en beleidsvoornemen

- Wet luchtvaart en luchthavenbesluiten, van kracht sinds 2003
- Wet luchtkwaliteit 2007
- Kabinetsstandpunt Schiphol 2006
- Brief aan Tweede Kamer over de gelijkwaardigheidscriteria Schiphol, mei 2007
- Brief aan Tweede Kamer over beleidsaanpak Schiphol, mei 2007
- Aldersakkoord middellange termijn 2008
- Kabinetsreactie inzake Aldersadvies Schiphol 2008¹⁵⁾
- Luchtvaartnota 2009
- Aldersadvies nieuwe normen –en handhavingstelsel 2010
- Brief Tweede Kamer evaluatiecriteria 2010
- Coalitieakkoord 2012
- Luchtruimvisie 2012
- Brief aan Tweede Kamer inzake aanpassen grenswaarde koolmonoxide, december 2012
- Aldersadvies oktober 2013
- Kabinetsreactie oktober 2013
- Brief Alders van 17 april 2014 met onder meer aanvullende legitimatiegronden
- Akkoord Alderstafel over vierde baan, januari 2015
- Kabinetsreactie¹⁶⁾ maart 2015

15) Kabinetsreactie inzake Aldersadvies Schiphol, Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 29 665, nr. 119

16) Reactie advies Alderstafel NNHS regel vierde baan Kamerstukken II 2014-2015, 29 665, nr. 212.

Bijlage 5: Opstellen van verkeersscenario's

De ontwikkeling van het vliegverkeer binnen de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit is op voorhand niet exact te voorspellen. Om in enige mate rekening te houden met deze onzekerheid, zal aan de hand van meerdere (verkeers)scenario's een bandbreedte van de verwachte milieueffecten worden bepaald.

Een verkeersscenario bevat het aantal vliegtuigbewegingen op jaarbasis, met per vliegtuigbeweging of het een start of landing betreft, het type vliegtuig en het tijdstip van de dag, en de verdeling van het verkeer over start- en landingsbanen, vliegroutes en vliegprocedures.

Procedure voor het opstellen van een verkeersscenario

De verkeersscenario's die gebruikt worden om de milieueffecten in kaart te brengen, zullen worden opgebouwd aan de hand van de volgende stappen:

1. Uit de marktverwachting wordt een verkeersprognose (c.q. dienstregeling) opgesteld;
2. Er worden aannames gedaan met betrekking tot onder andere de afhandeling van het verkeer;
3. Met modellen voor het baan- en routegebruik wordt, op basis van de verwachte afhandeling van het verkeer, van de verkeersprognose een 'basisverkeersscenario' gemaakt. In deze stap wordt een inschatting gemaakt van het gebruik van de start-/landingsbanen, vliegroutes en -procedures. Hierbij wordt rekening gehouden met de variaties in het jaarlijkse weer en het effect daarvan op het gebruik;
4. Het basisverkeersscenario wordt getoetst aan de gelijkwaardigheidscriteria
5. Indien het basisverkeersscenario niet aan de gelijkwaardigheidscriteria voldoet, wordt door maatregelen (zie 'uitgangspunten' op deze pagina) het scenario bijgesteld en wordt de toets opnieuw uitgevoerd;
6. Met het uiteindelijke basisverkeersscenario wordt de praktijk gesimuleerd waarin verkeer niet exact op de geplande tijden zal vertrekken/aankomen. Hierbij is het uitgangspunt dat de toekomstige netwerkwaliteit op het huidige niveau kan worden gehouden. Dit houdt in dat 70% van het verkeer op tijd (of eerder) aankomt.
7. Dit verkeersbeeld wordt gedefinieerd als 'verkeersscenario' en zal worden getoetst aan de regels van het stelsel.
8. In de referentiesituatie zal het verkeersscenario 'passend' worden gemaakt binnen de huidige grenswaarden in handhavingspunten. Hiermee wordt het sturen op handhavingspunten gesimuleerd waarbij met maatregelen wordt beoogd om het verkeer af te handelen op de start- of landingsbanen waar nog ruimte beschikbaar is. Mocht het sturen op zich niet toereikend zijn dan wordt het verkeersvolume beperkt.

Uitgangspunten

General Aviation verkeer

Naast het reguliere verkeer wordt op Schiphol ook 'General Aviation' (GA)¹⁷⁾ verkeer afgehandeld. Hier zal in de m.e.r. rekening mee gehouden worden door in alle berekeningen uit te gaan van 2.5% meer verkeer dan in de verkeersscenario's zit.

Voor berekeningen van de uitstoot van schadelijke stoffen zal een GA model worden gebruikt, omdat deze vloot niet overeenkomt met de emissies van het handelsverkeer. Daarnaast heeft schaling geen effect op de relatieve normen uit het LVB.

¹⁷⁾ Op Schiphol is GA verkeer gedefinieerd als: Alle luchtverkeer anders dan het handelsverkeer. Dit zijn niet uitsluitend (kleinere) zakenvliegtuigen, maar bijvoorbeeld ook militaire transportvliegtuigen.

Praktijkgegevens

Voor de m.e.r. kan op een aantal onderdelen gebruik worden gemaakt van praktijkgegevens voor het modelleren van de effecten voor de verschillende scenario's. Gebruik van deze gegevens maken het mogelijk om o.a. baangebruik en de milieueffecten zo realistisch mogelijk te bepalen. Voor de praktijkgegevens zal gebruik gemaakt worden van gegevens uit gebruiksjaar 2014. Specifiek gaat het hier om de inzet van baancombinaties zoals dat in de praktijk bij weerscondities gedaan wordt, om vliegtijden die beïnvloed zijn door verschillende (externe) factoren waardoor verkeer niet exact volgens planning afgehandeld wordt (hieruit volgt ook inzicht in het aantal bewegingen op de vierde baan) en om vliegroutes zoals ze in de praktijk per vliegtuigcategorie gevlogen worden.

Piekuurcapaciteit

Uitgegaan wordt van de huidige piekuurcapaciteit 106/110. Dit houdt in dat er tijdens een landingspiek (2 landingsbanen + 1 startbaan) per uur 106 vliegtuigbewegingen kunnen plaatsvinden waarvan maximaal 68 landingen en 38 starts. Tijdens een startpiek (2 startbanen + 1 landingsbaan) per uur 110 vliegtuigbewegingen waarvan maximaal 74 starts en 36 landingen.

On-time performance

In de m.e.r. zullen de verkeersscenario's opgesteld worden waarbij wordt aangenomen dat de toekomstige netwerkqualiteit op het huidige niveau kan worden gehouden. Dit houdt in dat 70% van het verkeer op tijd (of eerder) aankomt.

Alternatieve pakket voor CDA's in de avonduren

Het uitgangspunt van het Aldersakoord uit 2008 is dat er maximaal 32.000 vliegtuigbewegingen in de nachtperiode plaats mogen vinden. Omdat het gedurende het experiment met het nieuwe stelsel duidelijk werd dat het invoeren van CDA's in de avonduren niet op een door alle partijen gedragen manier gerealiseerd kon worden, is er een alternatief pakket¹⁸⁾ afgesproken. Het totale pakket bestaat uit zeven elementen. De eerste drie zorgen voor een gelijke hoeveelheid hinderbeperking (naar verwachting 5.500 ernstig gehinderden) als het invoeren van CDA's in de avonduren. De overige elementen zijn gedurende het proces als aanvullend aangedragen om tot een alternatief pakket te komen:

1. CDA's vanaf 22.30u tenzij de operatie zich hiertegen verzet;
2. De ontwikkeling van CDA's in de 'schouders' (c.q. begin en eind) van de landingspieken overdag op de Aalsmeerbaan (36R) als secundaire baan;
3. Een reductie van 3.000 nachtbewegingen ten opzichte van het eerder afgesproken plafond van 32.000 nachtbewegingen;
4. Een versnelde uitvoering van de selectiviteit;
5. Een tweede tranche van het Leefbaarheidsfonds;
6. Onderzoek, op basis van bestaand materiaal, naar het verhogen van de interceptiehoogte van het 'Instrument Landing System' op Schiphol van 2.000 voet naar 3.000 voet of hoger;
7. Mocht de ervaring met CDA's ertoe leiden dat een substantieel hoger volume, of een uitbreiding van de tijdstippen waarop CDA wordt gevlogen, gerealiseerd kan worden dan in het onder het eerste punt afgesproken tijdslot, dan zal de daarmee gepaard gaande reductie van hinder – na bespreking aan Tafel – in mindering worden gebracht op de omvang van de hierboven overeengekomen compenserende maatregelen onder punt 1, 2 en 3.

Dit pakket is van kracht zolang er niet aan de voorwaarden voor het loslaten van het alternatieve pakket wordt voldaan¹⁹⁾ en houdt onder andere in dat het maximum aantal vliegtuigbewegingen in de nachtperiode wordt

18) Kamerstuk TK 29 665 nr. 181

19) Het bereiken van dezelfde hinderbeperking door de verdere ontwikkeling en invoer van CDA's.

verlaagd naar 29.000. De luchtvaartsector onderzoekt nog altijd mogelijkheden voor de verdere invoering van CDA's. Als er alsnog meer CDA's gevlogen kunnen worden (zie punt 7 van het pakket), kan het maximum aantal vliegtuigbewegingen in de nachtperiode mogelijk weer terug naar de afgesproken 32.000.

In het MER zal inzicht worden gegeven in de maximaal mogelijke effecten binnen de regels. Vanwege de voorwaardelijke aard van het verlaagde nachtplafond (en het vervroegen van het gebruik van de nachtprocedures) is het voor de periode tussen 23:00 en 7:00 realistisch dat er 32.000 bewegingen afgehandeld mogen worden. Om de effecten voor de nachtelijke geluidbelasting in kaart te brengen wordt daarom gerekend met 32.000 bewegingen in de nachtperiode en voldoende hinderbeperking overdag om de beoogde hinderbeperking van 5.500 ernstig gehinderden te bereiken (conform de alternatieve afspraken).

Startprocedure

Op hoofdlijnen kan een piloot kiezen tussen twee startprocedures (volgorde van stappen om hoogte en snelheid te winnen): NADP1 en NADP2. Sinds medio april 2014 wordt voor het vertrekkend verkeer vanaf Schiphol niet langer de startprocedure NADP1 aanbevolen, maar de startprocedure NADP2. In de m.e.r. wordt voor het huidige verkeersbeeld gerekend conform het huidige RMI: Alle KLM vliegtuigen vliegen NADP2, de overige vliegtuigen NADP1. Op termijn wordt verwacht dat alle piloten de aanbeveling van Schiphol zullen volgen. Daarom wordt voor het scenario met 500.000 vliegtuigbewegingen van 100% NADP2 uitgegaan.

Invloed van de weersomstandigheden op de afhandeling

In de praktijk wordt de afhandeling van het verkeer (mede) bepaald door de weersomstandigheden. Omdat het niet op voorhand te voorspellen is hoe het weer voor één jaar uit zal pakken, wordt in de geluid- en externe veiligheidsberekening voor de m.e.r. rekening gehouden met de invloed van het weer op het baangebruik. Voor het weer wordt gebruik gemaakt van weersgegevens uit de periode 1971 t/m 2014.

Baanbeschikbaarheid

In de m.e.r. zal worden uitgegaan van de 'nominale' verkeersafhandeling. Dit houdt in dat bijzondere omstandigheden die het 'nominale' gebruik (kunnen) verstoren, zoals (groot) baanonderhoud of dagen met sneeuw niet meegenomen worden in de prognose.

Maatregelen

Op basis van een verkeersprognose voor 500.000 bewegingen en de in dit hoofdstuk beschreven uitgangspunten wordt een prognose van gemaakt van de verdeling van het verkeer over de start- en landingsbanen en de vertrek- en naderingsroutes. Op basis van dit basisscenario worden de geluidbelasting en externe veiligheid berekend en wordt getoetst of het basisscenario voldoet aan de gelijkwaardigheidseisen. Naar verwachting zal dit het geval zijn maar mocht dit niet zo zijn dan moet dit worden aangepast. Dit zal inhouden dat de verkeersprognose moet worden bijgesteld.

In de referentiesituatie moet de verkeersafhandeling vervolgens passend worden gemaakt op grenswaarden in handhavingpunten. In tegenstelling tot het nieuwe stelsel wordt het baangebruik dan aangepast. Dreigt bijvoorbeeld een overschrijding bij de Kaagbaan dan wordt het gebruik van die baan beperkt en wordt verkeer verplaatst naar de andere banen die onder dezelfde weersomstandigheden ingezet kunnen worden.

50-50 principe (geldt alleen voor de voorgenomen activiteit)

In de m.e.r. wordt voor de voorgenomen activiteit en de referentiesituatie uitgegaan van een maximaal verkeersvolume van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Na 2020 (of later wanneer 500.000 bewegingen later dan 2020 bereikt wordt) treedt het 50-50 principe in werking waardoor milieuwinst die door hinderbeperking bereikt wordt voor de helft voor volumegroei gebruikt mag worden. De andere helft komt zodoende als

hinderbeperking voor de omwonenden ten goede. Na 2020 kan het verkeersvolume dus verder groeien, maar de operatie blijft gebonden aan de wettelijke maxima voor hinder, luchtkwaliteit en veiligheid. Daardoor kunnen de effecten van het scenario in de m.e.r. waarin de maximale ruimte benut is als 'worst-case' scenario gezien worden.

Colofon

Uitgave Schiphol Group
Postbus 7501
1118 ZG Schiphol

