



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol

Advies over reikwijdte en detailniveau  
van het milieueffectrapport

24 september 2015 / projectnummer 3052





# 1. Hoofdpunten voor het milieueffectrapport (MER)

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu wil nieuwe gebruiksregels en normen voor de luchthaven Schiphol vastleggen door de Wet luchtvaart, het luchthavenverkeerbesluit (LVB) en mogelijk het luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol te wijzigen. Voor de wijziging van het LVB (en het LIB) stelt Amsterdam Airport Schiphol een MER op. De Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')<sup>1</sup> is gevraagd om te adviseren over de reikwijdte en het detailniveau van het MER.

Wil de staatssecretaris het milieubelang volwaardig kunnen meewegen in het besluit over het nieuwe stelsel van gebruiksregels en normen, en over de mogelijke aanpassing van het LIB, dan moeten met de informatie uit het MER de volgende vragen kunnen worden beantwoord:

- functioneert het nieuwe stelsel op de aspecten hinder, omgevingskwaliteit en ruimtelijke ontwikkeling beter dan het huidige stelsel?
- waar en in welke mate wijzigt de omvang van de hinder vergeleken met die van het huidige stelsel, en waar treden gevolgen op voor het gebruik van de ruimte rond Schiphol?
- hoe hoog wordt de maximale totale hinder met het nieuwe stelsel ten opzichte van die met het huidige stelsel?

Om de antwoorden op deze hoofdvragen goed te kunnen begrijpen en beoordelen, moeten ook een aantal vragen over de aanleiding voor en de werking van het nieuwe stelsel worden beantwoord, namelijk:

- wat zijn de problemen met het huidige stelsel, waarom zijn die binnen dat stelsel niet op te lossen en waarom is er dus een nieuw stelsel nodig?
- hoe is het nieuwe stelsel opgebouwd en hoe moet het functioneren?
- hoe robuust en toekomstbestendig is het nieuwe stelsel?
- hoe zal de werking van het nieuwe stelsel worden geëvalueerd?

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Ze moet dus de antwoorden op de hiervoor genoemde vragen samenvatten en daarbij aandacht besteden aan de betekenis voor de luchthavenontwikkeling, de (ruimtelijke) effecten en de inzet van hinderberkende maatregelen. Doe dit bij voorkeur aan de hand van goed te begrijpen schema's en kaarten.<sup>2</sup>

## Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de "Notitie reikwijdte en detailniveau nieuwe normen- en handhavingssstelsel Schiphol" (hierna NRD). Dat wil zeggen

---

<sup>1</sup> De samenstelling van de werkgroep van de Commissie voor de milieueffectrapportage, haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectstukken, voor zover digitaal beschikbaar, vindt u door op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) projectnummer 3052 in te vullen in het zoekvak.

<sup>2</sup> Een goed voorbeeld van de wijze waarop kaarten en schema's de tekst illustreren, vindt de Commissie de gebruiksprognose Amsterdam Airport Schiphol 2015.

dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in die NRD voldoende aan de orde komen. Eerst staat ze kort stil bij het op te lossen probleem, het kader waaraan de oplossing moet voldoen, de te nemen besluiten en de rol van het MER daarbij (hoofdstuk 2). De hiervoor genoemde hoofdvragen worden toegelicht in het derde hoofdstuk van dit advies. Hoofdstuk 4 gaat over de vergelijkende analyses die nodig zijn om de hoofdvragen te beantwoorden en hoofdstuk 5 over (de presentatie van) de milieugevolgen. Hoofdstuk 6 bevat nog enkele afsluitende aanbevelingen.

## 2. Probleem, doel, kader en rol van het MER

### 2.1 Probleem- en doelstelling

De NRD stelt dat het huidige stelsel van normen en handhavingspunten twee problemen veroorzaakt:

- de handhavingspunten maken het Schiphol lastig om de formeel beschikbare milieuruimte<sup>3</sup>, zoals gepland in het eerste Luchthavenverkeerbesluit<sup>4</sup>, volledig te benutten;
- het sturen op grenswaarden in handhavingspunten kan leiden tot hinder voor meer omwonenden dan nodig.

Daarom is sinds 2008<sup>5</sup> gewerkt aan een nieuw stelsel dat moet leiden tot een optimaal gebruik van de geluidpreferente start- en landingsbanen, waardoor de hinder in de omgeving afneemt, de in 2000<sup>6</sup> vastgelegde milieuruimte beter kan worden benut en de luchthaven dus verder kan groeien.

Het MER moet duidelijk de aard en de omvang van beide problemen in beeld brengen. Aan de hand daarvan moet het aantonen dat het oplossen van de problemen door aanpassing van het huidige stelsel — bijvoorbeeld in de vorm van wijzigen van handhavingspunten — niet mogelijk is<sup>7</sup> en dus waarom dat alleen met de voorgestelde aanpak kan.

### 2.2 Beleidskader

Hoofdstuk 2 van de NRD beschrijft het beleids- en toetsingskader. Neem dit over in het MER. Beschrijf zo concreet mogelijk de eisen en randvoorwaarden die dit kader stelt aan het voor-nemen. Voorbeelden zijn de te hanteren grenswaarden voor externe veiligheid, geluid en luchtverontreiniging. Beschrijf ook de eigen ambities van de luchthaven op het gebied van reductie en preventie van milieuhinder die relevant zijn voor de beoordeling van dit voornemen. Het MER zal moeten aantonen dat aan de eisen en randvoorwaarden kan worden voldaan en

---

<sup>3</sup> Voor veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging zijn beschermingsniveaus (toetsingscriteria) vastgesteld die gelden voor de regio als geheel en die worden beoordeeld over een volledig gebruiksjaar.

<sup>4</sup> Besluit van 26 november 2002.

<sup>5</sup> Advies van de heer Alders van oktober 2008.

<sup>6</sup> Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede kamer van 31 mei 2000.

<sup>7</sup> Zienswijzen zoals die van Buurtvereniging Nieuwemeer en Werkgroep SPL4u stellen dat het voordeel van het huidige systeem is dat het al of niet respecteren van afspraken kan worden getoetst aan de hand van geluidmetingen. Die vorm van toetsing verdwijnt met invoering van het nieuwe stelsel.

dat de doelen en ambities ook kunnen worden gerealiseerd. Daarbij zijn ook de hoofdpunten van de Alderstafel van belang (groei van de luchthaven, leefomgevingskwaliteit, ruimtegebruik rond Schiphol en hinderbeperkende maatregelen). Het betekent bijvoorbeeld dat het MER moet aantonen dat het voornemen de groei van de luchthaven mogelijk maakt terwijl de omgeving gelijk of beter beschermd wordt dan in het huidige stelsel, zoals is afgesproken met de omwonenden van Schiphol en met de Tweede Kamer.

### **Luchthavenindelingbesluit**

Het nieuwe stelsel heeft niet alleen consequenties voor het gebruik van de luchthaven, maar mogelijk ook voor het gebruik van de ruimte in de wijde omgeving rond Schiphol. Geef in het MER aan:

- wat de huidige beperkingen in het LIB inhouden (en waar ze gelden);
- wanneer er aanleiding is voor aanpassing van het LIB;
- hoe de afstemming tussen de luchthavenontwikkeling en de ruimtelijke planvorming in de omgeving van de luchthaven plaatsvindt. De Commissie constateert dat de huidige 20Ke-contour een planologisch instrument vormt waaruit ruimtelijke beperkingen volgen en waarin door de minister wijzigingen zijn aangekondigd (het programma Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer). Die wijzigingen moeten leiden tot een betere balans tussen de ontwikkeling van de luchthaven en die van de regio. Geef aan wat op dit punt de stand van zaken is en hoe hiermee bij de vormgeving van het nieuwe stelsel en in het MER wordt omgegaan.

## **2.3 Besluiten**

Het te nemen besluit betreft het vastleggen van de regels uit het Aldersadvies 2013 in het LVB Schiphol en, afhankelijk van de effecten van de voorgenomen activiteit, tevens in het LIB Schiphol.<sup>8</sup> Ter onderbouwing van dat besluit wordt de m.e.r.-procedure gevolgd. In hoofdstuk 2 van de NRD is aangegeven dat er nog andere besluiten nodig zijn, zoals een wijziging van de Wet luchtvaart en van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI), die onlosmakelijk met het besluit over het LVB en het LIB samenhangen. Neem de informatie uit hoofdstuk 2 over in het MER, geef aan wie het bevoegde gezag is en wat de samenhang en de planning zijn.

## **2.4 Rol van het MER in de besluitvorming**

De voorgenomen stelselwijziging kent een lange voorgeschiedenis, die is terug te vinden in onderzoeksrapporten, adviezen, visies en brieven, waaraan de NRD op tal van plaatsen refereert. De Alderstafel speelde een essentiële rol in deze voorgeschiedenis. De Commissie constateert dat ondertussen een aantal alternatieve opties zijn verkend, dat op basis van de resultaten van vergelijkende berekeningen en bestuurlijk onderhandelen al veel is vastgelegd<sup>9</sup> en dat met het stelsel is geëxperimenteerd om te toetsen of het werkt zoals beoogd.

---

<sup>8</sup> Zie par. 3.1 op blz. 17 van de NRD.

<sup>9</sup> Bijvoorbeeld in het convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn.

Het doel van het MER is om, voorafgaand aan het besluit over de stelselwijziging, inzicht te bieden in:

- de milieugevolgen van eerder gemaakte, bestuurlijke keuzes;
- de milieugevolgen van de keuzes die nu worden gemaakt op grond van het Aldersadvies 2013;
- de wijze waarop de milieugevolgen de vormgeving van het stelsel hebben beïnvloed.

Voor (de milieugevolgen van) eerder gemaakte, bestuurlijke keuzes gaat het om een beschrijving op hoofdlijnen<sup>10</sup> en voor de keuzes die nu worden gemaakt, moeten mogelijke opties en hun gevolgen in detail worden geanalyseerd.

### 3. Hoofdvragen voor het MER

In dit hoofdstuk worden de vragen uit hoofdstuk 1 toegelicht. De volgorde waarin ze worden behandeld, wijkt af van die van hoofdstuk 1. Hier staan niet de belangrijkste vragen vooraan, maar is gekozen voor een systematische opbouw, die begint bij de aanleiding voor een nieuw stelsel en afsluit met de controle ervan.

#### 3.1 Waarom is er een nieuw stelsel nodig?

De jaren waarin de experimenten zijn uitgevoerd, laten zien dat het aantal handhavingpunten waar overschrijding plaatsvindt, klein is en dat de omvang van de overschrijding beperkt blijft. Onderbouw in het MER waarom de gesignaleerde problemen niet met een bijstelling van het huidige stelsel kunnen worden opgelost. Maak bijvoorbeeld duidelijk waarom niet kon worden volstaan met het wijzigen van het meteomarge- en baantoewijzingsmodel en/of van een aantal handhavingpunten.<sup>11</sup>

#### 3.2 Hoe is het nieuwe stelsel opgebouwd en hoe moet het functioneren?

Het stelsel is opgebouwd uit een groot aantal uitgangspunten, eisen en criteria waarvan de betekenis, functie en samenhang goed moet worden toegelicht. Zo moet bijvoorbeeld worden verklaard waarom de verschillende afspraken over (gelijktijdig) baangebruik noodzakelijk en effectief zijn, hoe de daarbij gehanteerde grenzen in die afspraken zijn bepaald<sup>12</sup> en wat de rol is van de maximale hoeveelheid geluid (MHG) in het nieuwe stelsel.<sup>13</sup> Bijlage 3 van de NRD

---

<sup>10</sup> Ook de gemeente Bodegraven-Reeuwijk vraagt om de onderbouwing van eerdere keuzes.

<sup>11</sup> Zie hiervoor ook de zienswijze met nummer 1 en die van de Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp.

<sup>12</sup> Meteocondities, baancapaciteit en een veilige afhandeling van het vliegverkeer zijn factoren die in de NRD worden genoemd (blz. 31 e.v.).

<sup>13</sup> Dat de structuur en werking van het stelsel niet duidelijk is, komt in verschillende zienswijzen naar voor. Zo is er onduidelijkheid over de rol van het woningbestand uit 2005 in de analyse en zijn er vragen over de sturende werking van de MHG. Zie hiervoor onder andere de zienswijzen van de Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp, de Stichting Tuinstad Buitenveldert, de Buurtvereniging Nieuwemeer en Werkgroep SPL4u en de gemeenten Nieuwkoop en Bodegraven-Reeuwijk.

vormt een goede aanzet voor het beantwoorden van deze vraag, maar een extra verdiepingsslag is nodig. Zo moet de onderbouwing worden opgenomen van de preferentievulgorde van de banen en van de normen die daarbij worden gehanteerd. Daarbij kan uiteraard worden gebruikgemaakt van de informatie die elders is vastgelegd. Gebruik waar mogelijk concrete voorbeelden om de opbouw en werking van het nieuwe stelsel te verduidelijken en maak daarbij een vergelijking met het huidige stelsel.

Over hinderbeperking zijn afzonderlijke afspraken gemaakt.<sup>9</sup> Op blz. 8 van de NRD wordt gesteld dat de hinderbeperking door de sector mag worden gebruikt voor volumegroei tot aan 500.000 vliegtuigbewegingen. Maak die relatie tussen hinderbeperking en groei concreet in het MER, eventueel aan de hand van een voorbeeld.

### 3.3 Functioneert het nieuwe stelsel op de aspecten hinder, omgevingskwaliteit en ruimtelijke ontwikkeling beter dan het huidige stelsel?

Naar het oordeel van de Commissie functioneert het nieuwe stelsel beter dan het huidige indien voor de meeste, zo niet alle verkeersscenario's de milieuhinder afneemt ten opzichte van die in het huidige stelsel.<sup>14</sup> Daardoor zouden binnen de beschikbare milieuruimte meer vliegtuigbewegingen kunnen worden uitgevoerd. Het MER moet dat inzichtelijk maken. De NRD stelt voor om het beter functioneren aan te tonen door voor een aantal scenario's de afhandeling van het verkeer volgens het nieuwe stelsel te vergelijken met de afhandeling volgens het huidige stelsel. Naar het oordeel van de Commissie is vergelijking op basis van meerdere scenario's essentieel om te kunnen beoordelen of het nieuwe stelsel consequent beter scoort dan het huidige.<sup>15</sup> Aanbevelingen over te onderzoeken scenario's staan in paragraaf 4.2 van dit advies.

### 3.4 Waar wijzigt de omvang van de hinder? En waar treden ruimtelijke beperkingen op?

Het vergelijken van beide stelsels op basis van het aantal woningen binnen de 58 dB(A)  $L_{den}$ -contour of het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A)  $L_{den}$ -contour zegt alleen iets over verschillen tussen beide stelsels op regionaal niveau, maar niets over lokale verschillen in de verdeling van de hinder. Zoals blijkt uit vele van de zienswijzen, is de discussie over Schiphol niet alleen een discussie over de totale omvang van de luchthaven, van de hinder en van de ruimtelijke beperkingen, maar vooral ook over (de onderbouwing van) de verdeling van de hinder en de ruimtelijke beperkingen.<sup>16</sup> Het is dan ook belangrijk om inzicht te bieden in de gevolgen van het nieuwe stelsel voor de verdeling van de hinder en voor de ruimtelijke

---

<sup>14</sup> De hinder neemt af als is voldaan aan de volgende voorwaarde:  $\text{milieuindicator\_nnhs}_{i,j,k} \leq \text{milieuindicator\_vgs}_{i,j,k}$ ; waarbij  $i = \{1, \dots, \text{verkeersscenario's}\}$ ,  $j = \{1, \dots, \text{weerjaren}\}$ ,  $k = \{\text{Ernstig gehinderden } L_{den}48, \text{woningen } L_{den}58, \dots\}$  en nnhs staat voor het nieuwe stelsel en vgs voor het vigerende stelsel.

<sup>15</sup> Scenario's die bijvoorbeeld van elkaar verschillen in samenstelling van de vloot en in verdeling herkomst/bestemming.

<sup>16</sup> Zie bijvoorbeeld de zienswijzen van het Burgerplatform Almere, AVBU-Uitgeest, Stichting SWAB, de Stichting Tuinstad Buitenveldert en die met nummers 5 en 18.

ontwikkeling, zowel in het binnengebied<sup>17</sup> als over het binnen- en het buitengebied<sup>18</sup>. In de paragrafen 5.2 en 5.5 van dit advies beschrijft de Commissie wat daarvoor moet worden onderzocht.

### 3.5 Hoe hoog wordt de maximale totale hinder met het nieuwe stelsel?

De NRD geeft aan dat in het MER zal worden onderzocht of de milieueffecten van de 500.000 bewegingen die het nieuwe stelsel voor het jaar 2020 mogelijk maakt, de effecten overstijgen van wat maximaal mogelijk is binnen het huidige stelsel.<sup>19</sup> Ook de Commissie vindt het essentieel dat de maximale hinder in kaart wordt gebracht.

### 3.6 Hoe robuust en toekomstbestendig is het nieuwe stelsel?

Het stelsel bestaat uit een aantal regels waarvan beargumenteerd kan worden afgeweken.<sup>20, 21</sup> Verder sluit de NRD niet uit dat bij onverkort vasthouden aan de normen, bij een toename van het aantal vliegbewegingen, ongewenste en onacceptabele effecten op de kwaliteit van de netwerkoperatie op de luchthaven kunnen optreden, waardoor aanpassing van de normen noodzakelijk is.<sup>22</sup> De Commissie concludeert hieruit dat de bevindingen uit de experimenteerjaren en de aanpassingen, die op grond daarvan aan het stelsel zijn uitgevoerd, geen absolute garantie bieden dat in de toekomst aan alle nieuwe regels kan worden voldaan. Gegeven het ontbreken van die garantie, gegeven de ongewenste effecten die het huidige stelsel met zich meebracht en gegeven het feit dat het stelsel al eerder werd herzien, vindt de Commissie het belangrijk dat het MER inzicht biedt in de robuustheid<sup>23</sup> en toekomstbestendigheid van het stelsel.

Met robuustheid bedoelt de Commissie dat de luchthaven vanaf nu kan opereren binnen de bandbreedte die het stelsel biedt. Ze is van oordeel dat het MER moet aangeven welke factoren verantwoordelijk kunnen zijn voor afwijken van de gebruiksregels.<sup>24</sup> Het moet schattingen presenteren van de grootte van die afwijkingen, van de kansen dat ze optreden en van de omvang van de effecten. Ook moet worden aangegeven hoe deze afwijkingen zich verhouden tot de afwijkingen die in het huidige stelsel zijn toegestaan.<sup>25</sup> In paragraaf 4.2 van dit advies beschrijft de Commissie hoe dat zou kunnen.

---

<sup>17</sup> Het gebied dat wordt ingesloten door de ring van handhavingspunten (bij benadering de 58 dB(A)  $L_{den}$ -contour).

<sup>18</sup> Het gebied buiten de handhavingspunten, bij benadering tot aan de 45 dB(A)  $L_{den}$ -contour.

<sup>19</sup> Sommige insprekers verwachten een significante toename van de hinder voor het gebied waar ze wonen. (Zie bijvoorbeeld de zienswijzen met nummer 17 en 18).

<sup>20</sup> Zo geeft blz. 8 van de NRD argumenten voor afwijken van de regel voor de vierde baan.

<sup>21</sup> Zie bijv. de zienswijze van Stichting SWAB die o.a. gaat over afwijkingen in het gebruik van de Buitenveldertbaan.

<sup>22</sup> Blz. 31 van de NRD.

<sup>23</sup> Ook in de zienswijze met nummer 1 wordt robuustheid een belangrijk aandachtspunt genoemd.

<sup>24</sup> Enkele voorbeelden van uitzonderingssituaties die het concept LVB genoemd worden, zijn: het optreden van uitzonderlijke meteorologische omstandigheden (art. 4.4.1 - sub 4), niet beschikbaar zijn van een baan door groot onderhoud (bijlage 5, regel 1 sub 3 en 4), onvoorziene omstandigheden die het normale gebruik belemmeren (art. 3.1.7).

<sup>25</sup> Zo biedt het huidige stelsel de mogelijkheid om grenswaarden in handhavingspunten te overschrijden. Het is de vraag of de afwijking in vliegruimte die hiermee mogelijk wordt gemaakt groter of kleiner wordt in het nieuwe stelsel.



Met toekomstbestendigheid bedoelt de Commissie dat het stelsel in functie blijft bij belangrijke wijzigingen in het gebruik van de luchthaven. Zo moet dat stelsel ook nog functioneel zijn wanneer bijvoorbeeld:

- belangrijke verschuivingen in de oorsprong en bestemming van het vliegverkeer optreden;<sup>26</sup>
- belangrijke verschuivingen in de meteorologische omstandigheden optreden;
- naast de drie reeds bestaande vaste naderingspunten voor het geleiden van het vliegverkeer naar de luchthaven een vierde wordt gecreëerd;
- een aantal van 500.000 vliegtuigbewegingen is bereikt en 'het 50/50-principe'<sup>27</sup> in werking treedt.

Voor het vierde vaste naderingspunt dient daarom indicatief aangegeven te worden welke consequenties dat kan hebben voor de omvang en de verdeling van de hinder (en waarom) en dus ook voor de toekomstbestendigheid van het nieuwe stelsel. Ten aanzien van het 50/50-principe begrijpt de Commissie dat het niet mogelijk is om in het MER aan te geven hoe de milieuwinst ruimtelijk zal worden verdeeld. Ze vindt het wel noodzakelijk dat het MER niet alleen duidelijk maakt hoe hoog de milieubelasting met het nieuwe stelsel maximaal kan worden,<sup>28</sup> maar ook:

- hoe het 50/50-principe uiteindelijk dient te werken;<sup>29</sup>
- op grond van welke ontwikkelingen en maatregelen<sup>30</sup> na 2020 nog milieuwinst geboekt kan worden;
- hoe groot de verwachte winst per milieuaspect<sup>31</sup> is voor de onderscheiden ontwikkelingen en maatregelen en hoe groot dus de mogelijk volumegroei van de luchthaven / reductie van de milieuruimte kan zijn. Geef hiervoor een onderbouwde schatting;
- waarom de maatregelen voor het boeken van milieuwinst niet vóór 2020 kunnen worden ingezet.

Op het punt van robuustheid en toekomstbestendigheid van het stelsel heeft de Commissie nog de volgende specifieke vragen:

- de vaststelling vooraf van de MHG gebeurt op basis van statistiek van historisch baan- en routegebruik. Hoe zal worden omgegaan met nu al te voorziene omstandigheden waarvoor geen of onvoldoende statistische gegevens beschikbaar zijn?<sup>32</sup>
- in hoeverre beperkt de groei van Lelystad de vliegruimte rond Schiphol?<sup>33</sup>

---

<sup>26</sup> Bijvoorbeeld veel meer verkeer van en naar Azië en veel minder van en naar Noord-Amerika.

<sup>27</sup> Slechts 50% van de milieuruimte die vrijkomt door het nemen van hinderbeperkende maatregelen wordt ingevuld met extra vliegverkeer.

<sup>28</sup> Zie NRD blz. 22.

<sup>29</sup> Het betekent bijvoorbeeld dat beschreven moet worden wat in dit geval wordt bedoeld met hinderbeperking, over welke periode en oppervlakte de verwachte milieuwinst wordt berekend en toegekend, etc.

<sup>30</sup> (Extra) geluidreducerende maatregelen zijn een belangrijk aandachtspunt in verschillende zienswijzen, zoals die met nummer 2 en die van AVBU-Uitgeest.

<sup>31</sup> De gemeente Nieuwkoop stelt terecht in haar zienswijze dat maatregelen die de geluidhinder terugdringen niet noodzakelijk ook leiden tot verbetering van de luchtkwaliteit of de veiligheid.

<sup>32</sup> Dat is bijvoorbeeld het geval als het 4<sup>e</sup> vaste naderingspunt, dat is aangekondigd in de luchtruimvisie, wordt gerealiseerd of bij gepland groot baanonderhoud.

<sup>33</sup> Meer specifiek gaat het om de veiligheidsaspecten van het gezamenlijk gebruik van hetzelfde luchtruim (Terminal control area).

### 3.7 Hoe zal de werking van het nieuwe stelsel worden geëvalueerd?

De Commissie constateert dat de controle (rapportageverplichtingen) en de handhaving van het nieuwe stelsel nog niet concreet zijn vastgelegd.<sup>34</sup> Het MER moeten wel het volgende beschrijven:

- de wijze waarop de daadwerkelijke gevolgen van het nieuwe stelsel en de effectiviteit van maatregelen zullen worden geëvalueerd;
- welke maatregelen ‘achter de hand’ beschikbaar zijn om te voorkomen dat overschrijdingen van voorgeschreven grenzen zich herhalen.

De Commissie constateert verder dat de controle achteraf op de ruimtelijke spreiding van de geluidbelasting een belangrijk verschilpunt is met het huidige stelsel. Momenteel vindt controle plaats op basis van de gecumuleerde geluidbelasting in handhavingspunten. Overschrijding bij een of meerdere handhavingspunten is daarbij eenvoudig en direct vast te stellen. In het nieuwe stelsel wordt de ruimtelijke spreiding bepaald door de regels voor baangebruik en vindt controle achteraf plaats. Om naleving van de gebruiksregels te kunnen beoordelen, moet hierover duidelijk worden gerapporteerd. Het is belangrijk om inzicht te krijgen in

- de wijze waarop over het baangebruik en over de ontwikkeling van de hinder kan worden gerapporteerd;
- hoe niet-ingewijden daaruit kunnen opmaken of strikt volgens de regels is gevlogen, welke hinder dat heeft veroorzaakt en hoe op grond daarvan het toekomstige gebruik wordt bijgestuurd.<sup>35</sup>

Rond de luchthaven Schiphol zijn in de loop van de tijd meetnetten opgebouwd die de geluidbelasting en de luchtkwaliteit in kaart brengen. Verder wordt de ervaren hinder gemonitord in de vorm van een klachtenregistratie<sup>36</sup> en GGD-enquêtes. Geef aan welke rol deze meetnetten en registraties in het nieuwe stelsel hebben bij:

- het beoordelen van de relatie tussen de voorspelde en gerealiseerde hinder;
- het kiezen van (aanvullende) maatregelen om het gebruik (en dus de effecten) van de luchthaven te beïnvloeden.<sup>37</sup>

---

<sup>34</sup> De controle en handhaving van het nieuwe stelsel wordt vastgelegd in een nieuwe versie van de Regeling milieu-informatie (RMI) luchthaven Schiphol. De inhoud van deze regeling was bij het opstellen van dit advies nog niet bekend.

<sup>35</sup> Zo willen sommige insprekers zeer gedetailleerde informatie over (de extremen in) de vliegtuigbewegingen (zie bijvoorbeeld de zienswijze van het Platform Velsen Overlast Schiphol). Het is dus belangrijk om de wijze van rapporteren goed te verantwoorden.

<sup>36</sup> [www.bezoekbas.nl](http://www.bezoekbas.nl)

<sup>37</sup> De GGD Kennemerland en de Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp vragen om ook al in het MER een relatie te leggen tussen berekende effecten en monitoringgegevens.

## 4. (Eisen aan) uit te voeren analyses

### 4.1 Voornemen

Het voornemen betreft het gebruik van de luchthaven Schiphol in overeenstemming met de in het Aldersadvies 2013 voorgestelde regels, die in het LVB Schiphol en, afhankelijk van de effecten van de voorgenomen activiteit, tevens in het LIB Schiphol zullen worden vastgelegd. Voor het beantwoorden van de vragen uit het vorige hoofdstuk over dit voornemen, moeten een aantal vergelijkingen tussen het huidige en het nieuwe stelsel worden gemaakt. In aanvulling op de aanpak uit de NRD, doet de Commissie de hierna beschreven voorstellen.

### 4.2 Scenario's

In de NRD wordt aangenomen dat er geen verstoring is van het 'normale' gebruik in de vorm van bijvoorbeeld (groot) baanonderhoud of extreem weer.<sup>38</sup> Zoals is aangegeven in paragrafen 3.3 en 3.6 van dit advies, vindt de Commissie het belangrijk dat het MER zich uitspreekt over het functioneren van het nieuwe stelsel en over de robuustheid en toekomstvastheid ervan. Ze adviseert om voor verschillende verkeersscenario's berekeningen uit te voeren waarin met voorzienbare ontwikkelingen en gebeurtenissen is rekening gehouden,<sup>39</sup> zoals:

- een scenario met veel meer verkeer naar en van het oosten (wat leidt tot meer gebruik van de Zwanenburgbaan);<sup>40</sup>
- een scenario met baanonderhoud;
- een avondscenario met CDA's en 3000 ft interceptie (wat nu alleen 's nachts van toepassing is).

Beschrijf ook kort de afwijkingen die zich in de experimenteerjaren hebben voorgedaan en de eraan verbonden gevolgen. Geef bij de scenario's tenslotte ook de bandbreedte aan.<sup>41</sup>

Voor de scenario's die extra zijn ten opzichte van wat in de NRD is voorgesteld, moeten alleen (de wijzigingen in) de geluidbelasting, de geluidhinder en de slaapverstoring in beeld worden gebracht. De overige milieugevolgen dienen uitsluitend beschreven te worden voor de scenario's uit de NRD.

### 4.3 Maatregelen

De groeimogelijkheden van Schiphol hangen niet alleen af van een optimaler baangebruik, maar ook van de invoering van hinderbeperkende maatregelen die in de voorbereiding op het nieuwe stelsel zijn onderzocht en ingevoerd.

---

<sup>38</sup> Zie hiervoor de NRD op blz. 39.

<sup>39</sup> De Commissie neemt aan dat het verkeersscenario 2007 waarvan sprake is op blz. 20 van de NRD, overeenkomt met het MER2004\*-scenario, dat gebruikt is bij de gelijkwaardige omzetting van de criteria.

<sup>40</sup> Prognose 2015 met een gestegen oostelijk aandeel herkomst en bestemming.

<sup>41</sup> Denk bijvoorbeeld aan de onzekerheid in het aantal woningen binnen de geluidcontour van 58 dB(A)  $L_{den}$ -contour of ernstig geluidgehinderden binnen de 48 dB(A)  $L_{den}$ -contour door de beperkte precisie van het MHG in het begrenzen van die effecten indien het feitelijke verkeer afwijkt van de geprognostiseerde dienstregeling.

Geef in bijlage bij het MER:

- de lijst van de geïmplementeerde maatregelen, zoals nieuwe vliegprocedures (CDA en NADP2) die in de berekeningen in aanmerking zijn genomen;<sup>42</sup>
- een indicatie van de bijdrage van iedere maatregel aan de hinderbeperking.<sup>43</sup> Geef bijvoorbeeld aan of de maatregel
  - geldt voor een bepaalde baan of voor de hele luchthaven;
  - gericht is op het binnengebied<sup>17</sup> en/of het buitengebied<sup>18</sup>;
  - een grote of kleine invloed heeft op de hinder;
  - een plotse (eenmalige) wijziging veroorzaakt (zoals het doorvoeren van een baancorrectie) of progressief doorwerkt in de tijd (zoals schoner en geluidsarmer worden van vliegtuigen).

Maak dit, zo mogelijk, inzichtelijk met (verwijzingen naar) concrete voorbeelden.

## 4.4 Referentie

Om de te verwachten milieueffecten van het voornemen in perspectief te kunnen plaatsen moet de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied<sup>44</sup> en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de 'autonome ontwikkeling' worden beschreven. Onder de 'autonome ontwikkeling' wordt verstaan: de toestand van het milieu in 2020 en daarna als toch het huidige stelsel gehandhaafd blijft. De Commissie onderschrijft de keuzes die in de NRD op dit punt zijn gemaakt, waaronder de keuze om de huidige situatie op twee manieren te beschrijven.<sup>45</sup>

### **Woningen- en bedrijvenbestanden**

Om te beoordelen of de gelijkwaardigheidscriteria niet worden overschreden, moet (conform voorschrift) een woningbestand uit 2005 worden gebruikt.<sup>46</sup> Om de hinder voor 2015 in kaart te brengen, moet worden uitgegaan van de actuele gegevens uit de Basisregistraties Adressen en Gebouwen van de gemeenten (BAG). Effecten op de leefomgeving tot 2020 worden mede bepaald door de ontwikkeling van de bevolking en bedrijven die in die periode zal plaatsvinden. Geef ook aan met welke zekere — dit wil zeggen, bestuurlijk en juridisch vastgestelde — ruimtelijke plannen<sup>47</sup> rekening is gehouden en lokaliseer deze op een kaart. Die informatie is nodig om inzichtelijk te maken in hoeverre die ontwikkelingen en plannen kunnen conflicteren met de milieuruimte die nodig is voor het nieuwe stelsel.<sup>48</sup>

---

<sup>42</sup> In de zienswijze van BWA wordt gevraagd om hierbij onderscheid te maken tussen ingevoerde en nog in te voeren (en dus onzekere) maatregelen.

<sup>43</sup> O.a. in de zienswijze van BAAT worden vragen gesteld over de effectiviteit van maatregelen.

<sup>44</sup> Het gebied waar nog effecten van de voorgenomen activiteit kunnen optreden. De omvang van dat gebied kan per milieuaspect verschillen.

<sup>45</sup> Met en zonder invoering van het nieuwe stelsel.

<sup>46</sup> Het gebruik van het woningbestand 2005 is onduidelijk voor een aantal insprekers (o.a. de gemeenten Nieuwkoop en Bodegraven-Reeuwijk en de Stichting Tuinstad Buitenveldert). Licht de betekenis daarvan goed toe in het MER.

<sup>47</sup> Te bouwen woningen en aan te leggen bedrijven(terreinen).

<sup>48</sup> Zienswijze GGD Kennemerland.

## 5. (Eisen aan) beschrijving van milieugevolgen

### 5.1 Algemeen

Onderbouw in het MER:

- de keuze van de rekenmodellen indien geen standaard rekenmethode is voorgeschreven;<sup>49</sup>
- de herkomst en de keuze van de gegevens. Voorbeelden zijn: de verkeersgegevens, de ligging van bestaande en geprojecteerde gevoelige/kwetsbare bestemmingen, en de ongevalskansen. Geef ook aan of en waarom de gegevens voor het doorrekenen van de MER-scenario's afwijken van de gegevens gebruikt voor het ontwerpen van het nieuwe stelsel.

Ga ook in op de onzekerheden in de invoergegevens en berekeningen, vertaal ze zo mogelijk in een bandbreedte van de effecten en geef aan wat dit betekent voor de verschillen tussen beide stelsels. Houd bij de toetsing aan de doelen en de wettelijke grenswaarden rekening met deze onzekerheden.

### 5.2 Geluid

#### **Totale geluidbelasting**

Bepaal de aspecten die in paragraaf 5.2 van de NRD zijn genoemd per geluidklasse van bijvoorbeeld 2 dB(A). Maak verschuivingen ten opzichte van de referentie inzichtelijk met verschilkaarten en door verschuivingen in aantallen blootgestelden per klasse in tabelvorm te presenteren.<sup>50</sup> Beargumenteer waarom buiten het gebied begrensd door de contouren van 40 dB(A)  $L_{night}$  en 48 dB(A)  $L_{den}$  geen relevante verschillen tussen beide stelsel zijn te verwachten. Al deze informatie is nodig om antwoord te geven op de vraag waar de omvang van de hinder wijzigt bij het vergelijken van beide stelsels en bij het vergelijken van de verschillende jaren waarvoor berekeningen worden uitgevoerd.

Met name het startende verkeer op de Polderbaan leidt tot specifieke hinder door het laagfrequente geluid.<sup>51</sup> Bepaal welke toename er te verwachten is door het intensievere gebruik van deze baan in het nieuwe stelsel. Onderzoek ook in welke woongebieden dit type hinder te verwachten is. Naar het oordeel van de Commissie zal het nieuwe stelsel niet leiden tot een herverdeling van het grondgebonden geluid, maar zal het toenemen in evenredigheid met de groei van de luchthaven. Breng deze toename in beeld.<sup>52</sup>

---

<sup>49</sup> Zo is voor luchtvaart geen rekenmodel voor de luchtkwaliteit en depositie voorgeschreven.

<sup>50</sup> Geef bijvoorbeeld het aantal mensen dat een hogere of lagere geluidsbelasting krijgt per interval van één dB. Dus: aantal mensen tussen 0 en 1 dB meer of minder, aantal mensen, tussen 1 en 2 dB meer of minder, enzovoorts.

<sup>51</sup> De bijdrage van laagfrequent geluid aan de hinder is een belangrijk aandachtspunt voor BAAT en de Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp.

<sup>52</sup> Verschillende insprekers (Vereniging Dorspraad Badhoevedorp, BAAT en gemeente Haarlemmermeer) zijn van oordeel dat ook te verwachten wijzigingen in grondgebonden geluid aan de orde moeten komen.

Het huidige LVB Schiphol hanteert een grenswaarde voor “het totale volume geluid” (TVG) ter beperking van de geluidbelasting. Die grenswaarde bedraagt 63,46 dB(A). Laat zien dat deze waarde niet wordt overschreden, ook al bestaat het voornemen om deze grenswaarde in de nabije toekomst te laten verdwijnen, zodat duidelijk wordt of het schrappen van het TVG al dan niet leidt tot een minder streng regime voor de geluidbelasting.

### 5.3 (Externe) veiligheid

In het NRD wordt voorgesteld de berekening van het groepsrisico te beperken tot een gebied binnen de PR-contour van  $10^{-7}$  per jaar. De Commissie adviseert echter het groepsrisico voor een groter gebied te berekenen omdat het gebied buiten de gekozen contour nog significant kan bijdragen aan het totale groepsrisico van een luchthaven. Gebruik voor het in kaart brengen van het groepsrisico een studiegebied van 40x40 km.

Breng in het MER de industrieën rondom Schiphol in kaart waar grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen worden opgeslagen.<sup>53, 54</sup> Doe dat voor het gebied waarvoor het groepsrisico wordt bepaald.

Het huidige LVB Schiphol hanteert een grenswaarde voor “het totale risicogewicht” (TRG) ter beperking van de risico's. Die grenswaarde bedraagt 9,724 ton per jaar. Laat zien dat deze waarde niet overschreden wordt, ook al bestaat het voornemen om deze grenswaarde in de nabije toekomst te laten verdwijnen, zodat duidelijk wordt of het schrappen van het TRG al dan niet leidt tot een minder streng veiligheidsregime.<sup>55</sup>

### 5.4 Lucht

De Commissie beveelt aan om voor de berekeningen van de luchtkwaliteit uit te gaan van rekenmodellen waarin alle verbeteringen zijn aangebracht die in eerdere m.e.r.-procedures voor Schiphol zijn voorgesteld.<sup>56</sup> Stem de berekeningen zoveel mogelijk af op de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007.

Geef daarnaast aan hoe de gegevens voor de depositieberekeningen zich verhouden tot die voor de luchtkwaliteitsberekeningen en licht eventuele verschillen toe. Dit betreft zowel de rekenwijze (modellen, randcondities) als de invoergegevens.

#### **Stoffen genoemd in de Wet milieubeheer**

---

<sup>53</sup> Voor inrichtingen met gevaarlijke stoffen is de trefkans relevant. Deze trefkans kan aanzienlijk groter zijn dan het plaatsgebonden risico. Bovendien kan het vervolgeffect groter zijn omdat meerdere installaties tegelijkertijd beschadigd kunnen raken bij een vliegtuigramp. Daarom is het gewenst om in een groot gebied te inventariseren of er industrieën met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen aanwezig zijn.

<sup>54</sup> Hierbij kan de aanwijzing voor het Besluit Risico's Zware Ongevallen (Brzo) als onderscheidend criterium gebruikt worden.

<sup>55</sup> Let op: het huidige LVB Schiphol schrijft de ongevalsrisico's uit rapport NLR-CR-2001-399 voor. Dit zijn risico's over de periode 1980-1997.

<sup>56</sup> Zie bijvoorbeeld het MER 'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio. Korte termijn' (2007).

Beschrijf de blootstelling aan de stoffen die in de NRD zijn genoemd voor een ruim gebied rond Schiphol (minstens 40x40 km<sup>2</sup>), op wijkniveau, ongeacht of de niveaus boven of onder een grenswaarde liggen.<sup>57, 58</sup> De Commissie beveelt aan om voor ultrafijnstof niet alleen de 'stand van zaken' te beschrijven, maar ook de effecten van beide stelsels op de concentratieverdeling van ultrafijnstof in kaart te brengen. Verder beveelt ze aan om maatregelen te beschrijven waarmee de blootstelling aan ultrafijnstof (en andere luchtverontreinigende stoffen) kan worden gereduceerd.

Presenteer de resultaten van de berekeningen niet alleen in tabelvorm maar ook in de vorm van contourenkaarten. Presenteer vergelijkingen met de referentie in de vorm van verschilbelastingkaarten<sup>59</sup>. Geef per contour de hoeveelheid en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten en groepen.

### Geur

Geef aan waar de belangrijkste geuremissies ontstaan (proefdraaien, starten, tanken, hulpmotoren van het starten van straalmotoren etc.). Bepaal voor de clusters van geurbronnen (emissies) de geurcontouren en geef vergelijkingen zo weer dat verschuivingen ten opzichte van de referentie zichtbaar worden, bijvoorbeeld in de vorm van verschilbelastingkaarten. Projecteer deze op het studiegebied en leg een koppeling tussen de geurbelasting en aanwezige woningen en blootgestelden. Geef op basis daarvan aan of er sprake is van geurhinder en hoe daarmee wordt omgegaan.

## 5.5 Ruimtegebruik

Het ruimtegebruik rond Schiphol wordt nu op twee manieren beperkt: 1) het LIB beperkt het gebruik binnen de contouren voor geluidsbelasting en externe veiligheid en 2) de 20Ke-zone geldt als planologisch instrument in een ruimer gebied rond Schiphol, waarbij de minister van Infrastructuur en Milieu heeft aangekondigd dit instrument aan te passen. Geef in het MER, bij de vergelijking tussen het huidige en voorgestelde stelsel, aan:

- wat is bedoeld met 'directe effecten van het nieuwe stelsel op de ruimtelijke ordening'<sup>60</sup>;
- hoe vastgesteld wordt of er gebieden zijn waar de beperkingen in het ruimtegebruik voor bedrijven en woningen zullen veranderen als gevolg van het nieuwe stelsel, en welke gebieden dat zijn. Kijk daarbij niet alleen naar de beperkingengebieden uit het huidige LIB, maar ook naar gebieden op grotere afstand van de luchthaven. Houd daarbij rekening met verwachte demografische en economische ontwikkelingen in de Metro-poolregio Amsterdam;

---

<sup>57</sup> Zoals ook is gevraagd door de GGD Kennemerland.

<sup>58</sup> Voorbeelden van indicatieve emissiefactoren voor het schatten van de effecten van het voornemen op de luchtconcentraties van elementair koolstof zijn te vinden in:

- Kristin Aasestad, Emissions of Black carbon and Organic carbon in Norway 1990–2011, Statistisk sentralbyrå • Statistics Norway Oslo-Kongsvinger, Published April 2013
- Report to Congress on Black Carbon, EPA, Department of the Interior, Environment, and Related Agencies Appropriations Act, 2010, EPA-450/R-12-001 March 2012

<sup>59</sup> Gebruik hiervoor klassenbreedtes van 1,0 µg/m<sup>3</sup> of minder, als klassenbreedtes van 1,0 µg/m<sup>3</sup> onvoldoende onderscheidend zijn.

<sup>60</sup> Paragraaf 3.5 van het Evaluatierapport experiment Nieuw Normen- en Handhavingstelsel.

- welke opties er zijn om de eventuele aanpassingen vorm te geven. In het nieuwe stelsel liggen de hindercontouren immers niet meer vast, zodat het de vraag is of ze nog wel effectief kunnen worden gedefinieerd. Geef aan of en hoe nieuwe contouren voor het LIB gemaakt gaan worden;
- of het nieuwe stelsel gevolgen heeft voor het woningisolatiegebied, en zo ja, waar.

## 5.6 Natuur

De NRD geeft aan dat vooral aandacht wordt besteed aan effecten van de veranderingen in het gebruik van de start- en landingsroutes, de stikstofdepositie en de beperking van de vogelaantrekkende werking. De Commissie adviseert:

- eerst de relevante ingreep-effectrelaties te beschrijven en op basis daarvan het studiegebied af te bakenen.<sup>61</sup> Geef de beschermde gebieden<sup>62</sup> binnen dit studiegebied aan op kaart;
- bij de beschrijving van de versturende effecten van vliegverkeer (door geluid en verstoring beneden de 3000 ft) in te gaan op de Natura 2000-gebieden met instandhoudingsdoelstellingen voor vogels (drie functies: broeden, foerageren, slapen);
- bij de stikstofdepositie in relatie tot het Programma Aanpak Stikstof (PAS)
  - de aannames te vermelden die zijn gedaan bij de aanmelding als prioritair project;
  - de depositie en ontwikkelruimte per Natura 2000-gebied in beeld te brengen, rekening houdend met wijzigingen in het wegverkeer;
  - te vermelden hoe is omgegaan met (mogelijkheden voor) bronbeperkende maatregelen en (indien relevant) consequenties voor herstelmaatregelen;
- in te gaan op de depositie en de gevolgen van zwaveloxiden.

Als niet kan worden uitgesloten dat het nieuwe stelsel afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor een of meer Natura 2000-gebieden, geldt dat, indien mitigerende maatregelen geen uitkomst bieden, een Passende beoordeling moet worden opgesteld<sup>63</sup>.

Beschrijf de maatregelen om de vogelaantrekkende werking te beperken voor zover die gevolgen kunnen hebben voor lokale populaties, en specificeer/kwantificeer naar soort(groep) indien relevant<sup>64</sup>. Breng de mogelijke gevolgen voor de regionale staat van instandhouding in beeld. Geef aan of er alternatieven, in bijvoorbeeld beheer of agrarisch grondgebruik, bestaan met minder gevolgen voor (regionale) populaties.

De gevolgen voor Beschermde natuurmonumenten, gebieden behorende tot het Natuurnetwerk Nederland en overige beschermde soorten, kunnen kwalitatief worden beschreven voor zover geen belangrijke schadelijke gevolgen te verwachten zijn.

---

<sup>61</sup> De gemeente Nieuwkoop stelt in dit verband dat beoordelen van de versturende effecten van het vliegverkeer op vogels binnen Natura 2000-gebieden te beperkt is en in een veel breder perspectief dient te worden gezien.

<sup>62</sup> Natura 2000-gebieden, Beschermde natuurmonumenten, gebieden van het Natuurnetwerk Nederland en stiltegebieden.

<sup>63</sup> De Commissie adviseert om, met het oog op de transparantie, de Passende beoordeling op te nemen in het MER.

<sup>64</sup> Bijvoorbeeld maatregelen waarbij een deel van de ganzen aan de (regionale) populatie wordt onttrokken.



## 6. Overige aspecten

### 6.1 Leemten in milieu-informatie

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten onvoldoende informatie kan worden opgenomen door gebrek aan gegevens. Spits dit toe op milieuaspecten die in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat de consequenties van het tekort beoordeeld kunnen worden. Geef ook aan of dat wat ontbreekt op korte termijn kan worden ingevuld.

### 6.2 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van bijvoorbeeld de vergelijkingen tussen het huidige en het nieuwe stelsel, zowel in termen van totale effecten als in de verdeling daarvan. Presenteer deze en andere vergelijkingen en resultaten bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten, zodat verdelingsaspecten duidelijk zichtbaar worden. Zorg ervoor dat:

- het MER zo beknopt mogelijk is, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in bijlagen op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst zijn opgenomen, zoals ook is gedaan in de NRD;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal is gebruikt, met duidelijke legenda.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau MER**

**Initiatiefnemer:** Amsterdam Airport Schiphol

**Bevoegd gezag:** Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

**Besluit:** wijzigen van luchthavenverkeerbesluit en luchthavenindelingbesluit Schiphol

**Categorie Besluit m.e.r.:** D06.2

**Activiteit:** vastleggen van nieuwe regels en normen voor gebruik van luchthaven Schiphol

### **Procedurele gegevens:**

Adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 20 mei 2015

Aankondiging start procedure: 15 juni 2015

Ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 16 juni 2015 t/m 13 juli 2015

Advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 24 september 2015

### **Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

dhr. dr. G.J. van Blokland

dhr. drs.ing. W. Blom

dhr. dr. Y.S. Kok-Palma

dhr. ing. J.J.A. van Leeuwen

dhr. dr. J. Lembrechts (secretaris)

dhr. mr. C.Th. Smit (voorzitter)

dhr. dr. M.J.F. van Pelt

dhr. ing. R.L. Vogel

dhr. prof.dr. G.P. van Wee

dhr. dr. J. Wesseling

dhr. dr. F. Woudenberg

### **Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:**

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie heeft de hierna genoemde informatie van het bevoegde gezag ontvangen. Deze informatie vormt het uitgangspunt van haar advies. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de Commissie een locatiebezoek afgelegd. Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) op de pagina *Commissie m.e.r.*

### **Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de milieueffectrapportage 'Nieuw Normen- en Handhavingstelsel' Schiphol. Schiphol Group

- Gebruiksprognose Amsterdam Airport Schiphol 1 november 2014 t/m 31 oktober 2015. Schiphol Group
- Wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van een nieuw normen- en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol en enige andere wijzigingen. Tweede Kamer, vergaderjaar 2014–2015, 34 098, nr. 3
- Adviezen van de Alderstafel Schiphol dd. 20 augustus 2010, 8 oktober 2013 en 29 januari 2015 inclusief bijlagen
- Evaluatie Schipholbeleid. Brief van de minister van V&W. Tweede Kamer, vergaderjaar 2006–2007, 29 665, nr. 46

De Commissie heeft kennis genomen van 24 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 14 augustus 2015 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

# Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

W [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

