

Milieu-effectrapportage

2016

'Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol'

Deel 2 • Achtergronden



'Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol'

Deel 2 • Achtergronden

Colofon

Uitgave: Schiphol Group
Postbus 7501
1118 ZG Schiphol

Projectleiding: Ed Gordijn

Advies: Advanced Decision Systems Airinfra BV
To70 BV

Opmaak: BVD Buro voor Design

Datum: juni 2016



Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Achtergrond	5
1.2	Leeswijzer	5
2	Historie van Schiphol	6
3	Totstandkoming van het nieuwe stelsel	8
3.1	Vigerende normen- en handhavingstelsel	8
3.2	Aanleiding voor een nieuw stelsel	8
3.2.1	Alderstafel Schiphol	11
3.3	In vier stappen naar het nieuwe stelsel	12
3.3.1	Vaststellen van aanbevelingen en uitgangspunten	12
3.3.2	Uitwerken van het nieuwe stelsel	13
3.3.3	Experiment met het nieuwe stelsel en uitwerken van de handhaving	15
3.3.4	Aanpassing van regel 1 en 4	18
3.3.5	Wettelijk verankeren van het nieuw stelsel	20
4	Het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel	22
4.1	Strikt geluidpreferent vliegen	22
4.1.1	Regel 1: Gebruik baanpreferentietabel	22
4.1.2	Regel 2: Inzet van een tweede start- of landingsbaan	23
4.1.3	Regel 3: Verdeling van het startend en landend verkeer.	24
4.1.4	Regel 4: Gebruik van de vierde baan	24
4.2	Toets aan de criteria voor gelijkwaardigheid	24
4.3	De Maximum hoeveelheid geluid	24
4.4	50-50-regel	26
5	Convenanten	27
5.1	Convenant hinderbeperking	27
5.2	Convenant omgevingskwaliteit	27
5.3	Convenant mainportfunctie (selectiviteit)	28
6	Overige eerder genomen besluiten en beleidsvoornemens	30
6.1	Wet luchtvaart en luchthavenbesluiten, van kracht sinds 2003	30
6.2	Kabinetsstandpunt Schiphol 2006	30
6.3	Brief aan Tweede Kamer over de gelijkwaardigheidscriteria Schiphol, mei 2007	30
6.4	Brief aan Tweede Kamer over beleidsaanpak Schiphol, mei 2007	31
6.5	Kabinetsreactie inzake Aldersadvies Schiphol 2008	31
6.6	Luchtvaartnota 2009	31
6.7	Kabinetsreactie inzake Aldersadvies Nieuw Normen- en Handhavingstelsel 2010	31
6.8	Regeerakkoord 2012	32
6.9	Luchtruimvisie 2012	32
6.10	Brief aan Tweede Kamer inzake aanpassen grenswaarde koolmonoxide, december 2012	32
6.11	Kabinetsreactie Aldersadvies, oktober 2013	32
6.12	Brief Alders van 17 april 2014 met onder meer aanvullende legitimatiegronden	33
6.13	Kabinetsreactie Aldersadvies over oplossing knelpunt vierde baan regel, maart 2015	33

7	Wettelijk kader	34
7.1	Wet luchtvaart	34
7.1.1	Gelijkwaardige bescherming voor geluid, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging	34
7.1.2	Rechtsbescherming	35
7.2	Luchthavenindelingbesluit	35
7.3	Luchthavenverkeerbesluit	35
7.4	Wet milieubeheer: m.e.r.-plicht	35
7.5	Luchtkwaliteit	36
7.6	Overige relevante wet- en regelgeving	37
7.6.1	Natuurbeschermingswet 1998	37
7.6.2	Natuurnetwerk Nederland	37
7.6.3	Flora- en faunawet	37
7.6.4	Waterwet	38
7.6.5	Wet algemene bepalingen (Wabo)	38
7.6.6	Wet bodembescherming	38
8	Beleid met relevantie voor Schiphol	39
8.1	Luchthavenbeleid internationaal	39
8.2	Nationaal luchthavenbeleid	39
8.3	Provinciaal luchthavenbeleid	40
8.4	Ruimtelijk beleid met relevantie voor Schiphol	40
8.4.1	Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer	40
8.4.2	Structuurvisie windenergie op land	40
9	Voorgenomen wijzigingen wettelijk kader	41
9.1	Voorgenomen wijzigingen Wet luchtvaart	41
9.2	Voorgenomen wijzigingen Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB)	41
9.3	Voorgenomen wijzigingen Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)	42
9.4	Wijziging Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI)	42
10	Afkortingen	43
11	Begrippen	44
12	Bronnen	46

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu wil het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol vastleggen door de Wet luchtvaart, het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB), het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) en de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI) te wijzigen. De wijziging van de Wet luchtvaart is geen m.e.r.-plichtige activiteit, maar het wijzigen van het LVB en LIB is wel m.e.r.-beoordelingsplichtig (zie paragraaf 7.4). Er is echter besloten om direct een m.e.r. uit te voeren. De voorgenomen activiteit betreft hier de wijziging van het gebruik van de luchthaven volgens de regels van het nieuwe stelsel. De initiatiefnemer voor deze m.e.r.-procedure is Amsterdam Airport Schiphol; de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu is bevoegd gezag.

Het milieueffectrapport (MER) beschrijft de milieueffecten van het te wijzigen gebruik van de luchthaven conform de nieuwe gebruiksregels en normen en zet deze af tegen de referentiesituatie waarin de oude regels en normen van toepassing zijn. Het MER beschouwt de effecten zowel in de huidige situatie als in de toekomst wanneer het verkeer toeneemt, het stelsel wordt gevuld en de regels en normen knellend kunnen worden.

Voor een uitgebreide beschrijving van de inhoud en totstandkoming van het nieuwe stelsel, alsmede de opzet van het MER en de daarbij beschouwde situaties, wordt verwezen naar Deel 1: *Hoofdrapport*.

Dit deel 2 *Achtergronden* levert achtergrond bij, aanvulling op en verdieping van de gegevens uit het hoofd-rapport, waardoor gepresenteerde informatie in het hoofdrapport beter toegankelijk is. Daarmee plaatst het de in het hoofdrapport gepresenteerde informatie in een breder (historisch, juridisch of beleidsmatig) kader. Achtergrondinformatie is in het hoofdrapport enkel opgenomen waar dit voor een juist begrip van die effecten essentieel is.

1.2 Leeswijzer

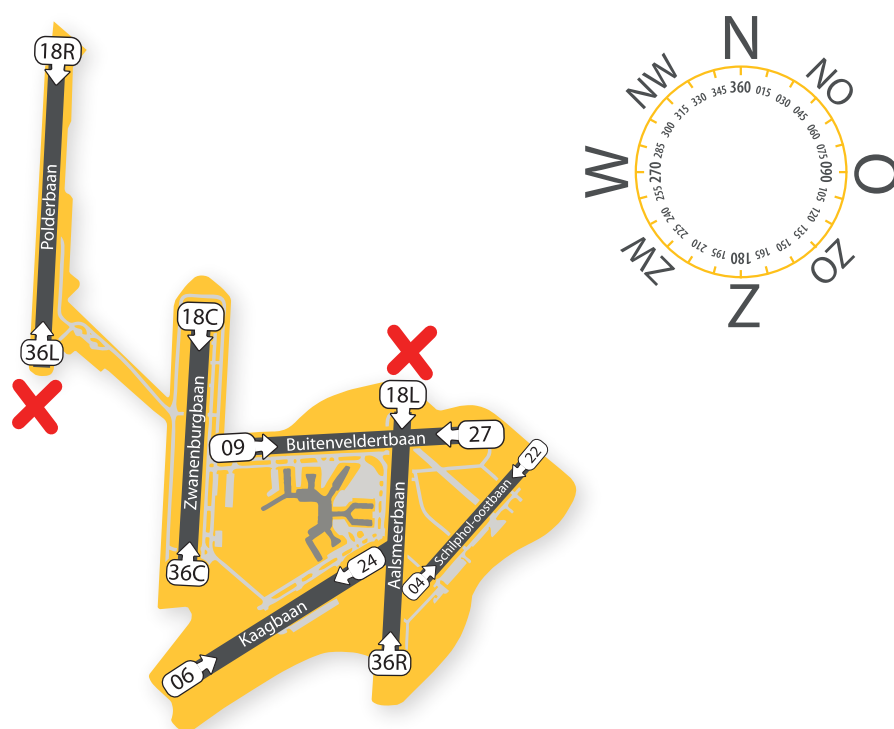
Het onderhavige rapport geeft eerst beknopt de historieontwikkeling van Schiphol (hoofdstuk 2). Vervolgens geeft het een toelichting op de aanleiding voor en de totstandkoming van het nieuwe stelsel (hoofdstuk 3). Het nieuwe stelsel zelf wordt in hoofdstuk 4 beschreven. De afgesloten convenanten zijn toegelicht in hoofdstuk 5 en een overzicht van de eerder genomen besluiten, voor zo ver deze niet al zijn toegelicht in de voorgaande hoofdstukken, is opgenomen in hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 en 8 lichten respectievelijk het wettelijk kader en het beleid met relevantie voor Schiphol toe. De voorgenomen wijzigingen van het wettelijk kader zijn opgenomen in hoofdstuk 9.

2 Historie van Schiphol

In 2016 bestaat Schiphol 100 jaar. In april 1916 werd door de minister van Oorlog goedkeuring verleend om in de buurt van het Fort Schiphol een militair vliegveld te plaatsen, genaamd vliegveld Schiphol. Op 19 september 1916 landden drie vliegtuigen op Schiphol, waarmee het vliegterrein in gebruik werd genomen. Na de Eerste Wereldoorlog ging men al gauw post, vracht en zelfs passagiers vervoeren met verbouwde en afgedankte oorlogsvliegtuigen. Vooral door het toedoen van Albert Plesman werd de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM) opgericht en nam de groei van het civiele verkeer op Schiphol toe en nam het militaire gebruik af. Tevens werd er een betonnen platform aangelegd, werd er drainage aangebracht bij de startbanen en werden een stationsgebouw en een verkeerstoren gebouwd. In 1935 kwam er een nachtlandingsinstallatie en waren er vier asfalt betonnen landingsbanen.

In de Tweede Wereldoorlog werd Schiphol grotendeels verwoest. Na de oorlog vond de herbouw snel plaats en nam de activiteit op Schiphol zo snel toe dat er ruimtegebrek ontstond. Schiphol breidde uit naar het zuiden. In 1949 werd door de regering het besluit genomen dat Schiphol de belangrijkste luchthaven van Nederland zou blijven en hiermee was de toekomst verzekerd. Dit vormde de grondslag voor een groot stedenbouwkundig plan voor Schiphol, waarmee in 1963 officieel werd begonnen door het bouwen van het stationsgebouw op Schiphol-Centrum. Rond 1977 was een duidelijke groei op Schiphol-Centrum waarneembaar, zo was de capaciteit van het gebouw verdubbeld, maar waren er ook nieuwe Pieren in gebruik genomen voor o.a. Jumbojets. Het voormalige Schiphol, nu Schiphol-Oost, werd een vrachtgebied.

Figuur 1 Overzicht van het banenstelsel op Schiphol anno 2016.



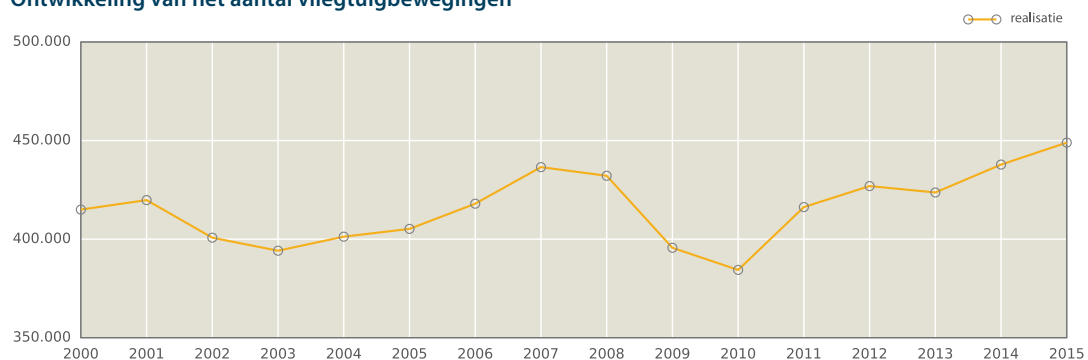
Rond 1990 werd een nieuw masterplan voor Schiphol opgesteld, wat resulteerde in een nieuwe verdubbeling van het stationsgebouw met de aanbouw van Terminal 3. En tevens kwam er een ondergronds treinstation met in totaal 8 sporen. Het Aviodrome-museum verhuisde naar luchthaven Lelystad en een nieuwe verkeerstoren was noodzakelijk. Door de nieuwe stationsgebouwen verloren de verkeersleiders namelijk het zicht op een deel van het taxiënde verkeer, waardoor de nieuwe verkeerstoren noodzakelijk werd. Deze 101 meter hoge toren was destijds de hoogste verkeerstoren ter wereld. In 2003 werd de zogeheten vijfde baan (Polderbaan) geopend, maar is feitelijk de zesde baan als de Oostbaan wordt meegeteld. Deze baan bleek bij oplevering voor de verkeersleiding te ver van de centrale verkeerstoren te liggen, waardoor het noodzakelijk was om een tweede verkeerstoren in de buurt van de Polderbaan te bouwen.

Groeien binnen grenzen

Met de komst van het straalvliegtuig nam ook het geluid toe. Om de groei van het luchtverkeer mogelijk te maken en tegelijkertijd de geluidbelasting in de omgeving terug te dringen, introduceerde de overheid in de jaren '90 de zogenoemde dubbeldoelstelling. De groei van het luchtverkeer moest plaatsvinden op een maatschappelijk verantwoorde manier, binnen wettelijke normen voor milieu en veiligheid. De Polderbaan was een van de belangrijkste investeringen van Schiphol om te groeien binnen grenzen. Deze investering vergrootte de capaciteit van de luchthaven, zodat er meer vliegtuigen startten en landden en zorgde er tevens voor dat de geluidbelasting in het zwaarst belaste gebied rond Schiphol is afgenomen. In 2008 werd een akkoord bereikt over een beheerste verdere groei van Schiphol en het verder ontwikkelen van Eindhoven Airport en Lelystad Airport voor niet-mainportgebonden verkeer.

Het aantal vliegtuigbewegingen met handelsverkeer op Schiphol is in de afgelopen 15 jaar met de nodige schommelingen (bijvoorbeeld ten gevolge van de economische crisis in 2008-2010) gestaag toegenomen van circa 410.000 bewegingen in 2000 naar bijna 450.000 bewegingen in 2015. Onderstaande figuur is overgenomen uit de Gebruiksprognose 2016 [75].

Figuur 2 Ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen



3 Totstandkoming van het nieuwe stelsel

Dit hoofdstuk geeft inzicht in het vigerende normen- en handhavingstelsel en de aanleiding deze te vervangen. Er wordt beschreven hoe inzicht in het nieuwe stelsel tot stand is gekomen en welke rol de Alderstafel daarin heeft gehad. Het resulterende Nieuw Normen- en Handhavingstelsel wordt in hoofdstuk 4 beschreven.

3.1 Vigerende normen- en handhavingstelsel

Het vigerende normen- en handhavingstelsel is opgebouwd rond het principe van grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten. Rond de luchthaven zijn verschillende handhavingspunten gedefinieerd: 35 punten voor de etmaalperiode en 25 punten voor de nachtperiode. Ieder handhavingspunt heeft een grenswaarde die in het gebruiksjaar niet overschreden mag worden. De grenswaarden zijn vastgelegd in het luchthavenverkeerbesluit en zijn vastgesteld op basis van de geluidbelasting van een verwachte (toekomstige) situatie van het vliegverkeer ('verkeersscenario'), berekend in een milieueffectrapportage.

In de hoogte van de grenswaarden is in bepaalde mate rekening gehouden met de invloed van het weer (met jaarlijkse variaties) op het baan- en routegebruik. De hoogte van de grenswaarden voldoet aan de in de Wet luchtvaart artikel 8.17 lid 7 vastgelegde eis voor gelijkwaardige bescherming. De Wet luchtvaart en het LVB bieden mogelijkheden om in specifiek genoemde omstandigheden ontheffing van de grenswaarden te verlenen. 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.

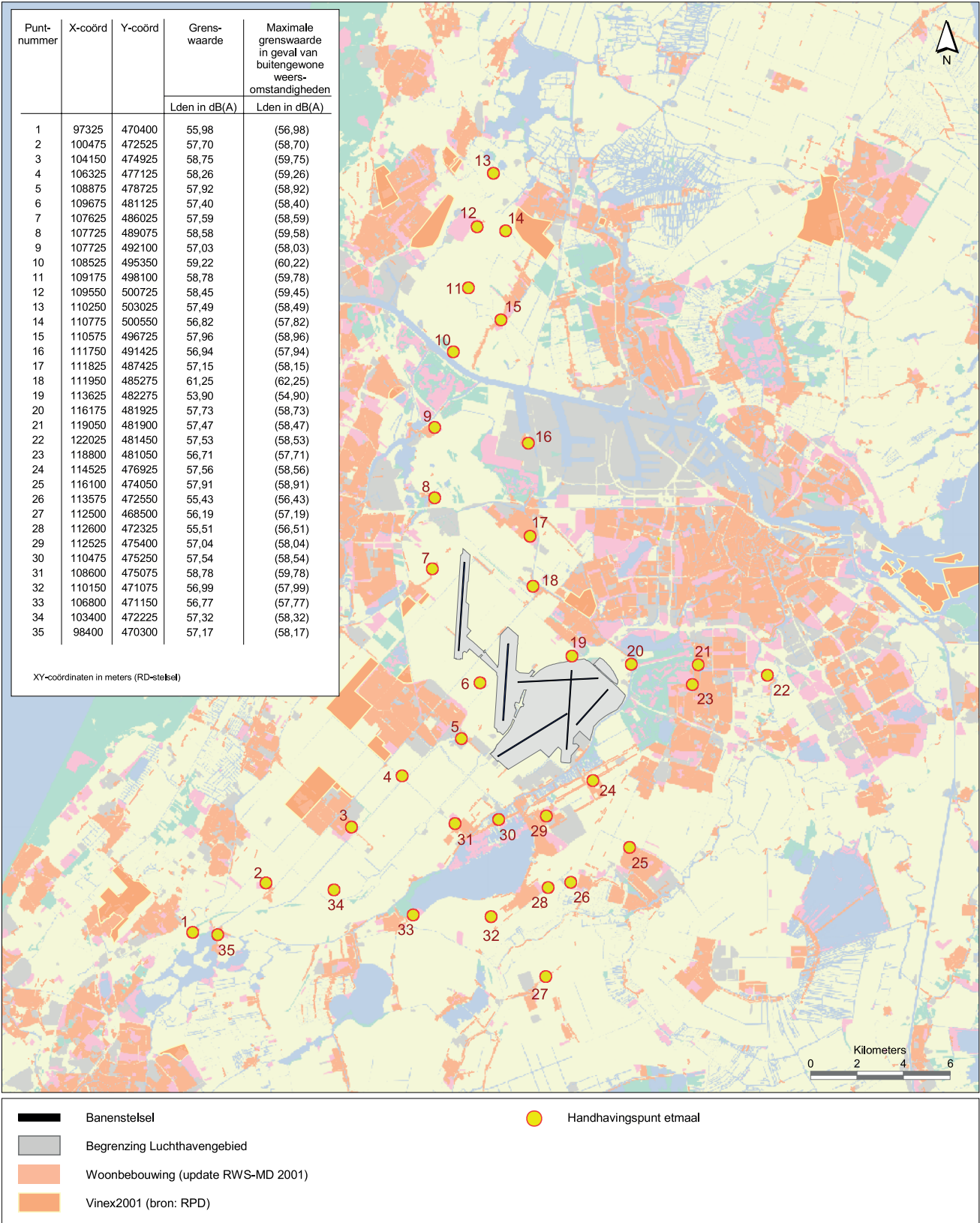
De locatie van de handhavingspunten en de vigerende grenswaarden zijn opgenomen in Figuur 3 en Figuur 4. De handhaving vindt plaats op basis van een geluidberekening van het daadwerkelijk afgehandelde verkeer, met per vliegtuigbeweging de daarbij gebruikte start-/landingsbaan, vliegpad en vliegprocedure.

3.2 Aanleiding voor een nieuw stelsel

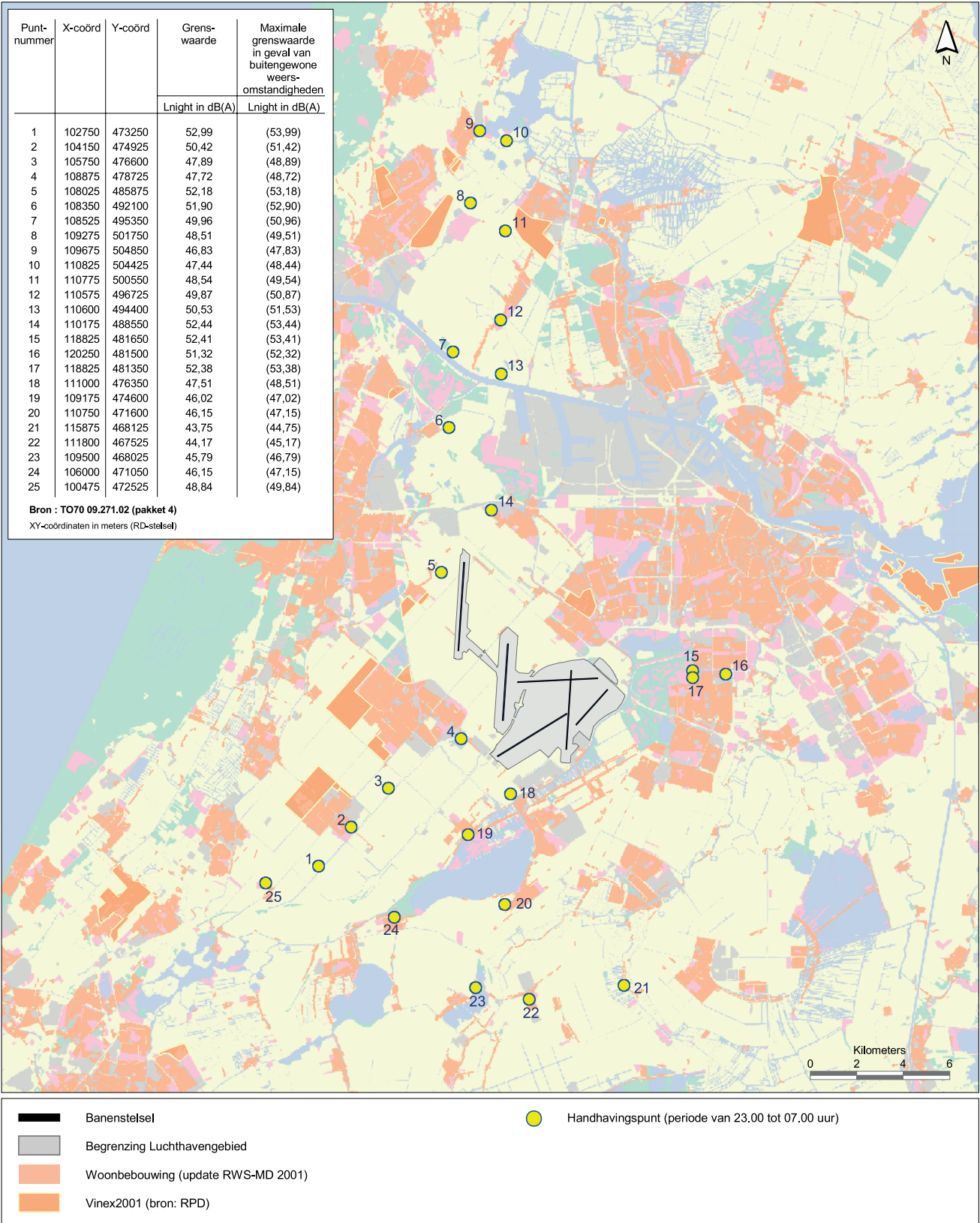
Tijdens het Algemeen Overleg van 6 februari 2008 [15] heeft de Tweede Kamer aangedrongen op een nieuw normen- en handhavingstelsel voor Schiphol omdat het vigerende normen- en handhavingstelsel te complex werd bevonden en het stelsel perverse effecten had. Enerzijds stagneerde de ontwikkeling van Schiphol omdat het stelsel met handhavingspunten het niet mogelijk maakte om de beschikbare milieuruimte (begrensd door de criteria voor gelijkwaardigheid) volledig te kunnen benutten. Anderzijds zorgt het stelsel met handhavingspunten ervoor dat voornamelijk aan het einde van het gebruiksjaar meer mensen hinder ondervinden dan noodzakelijk. Om een overschrijding van grenswaarden te voorkomen, moet er namelijk 'gestuurd' worden. Het sturen houdt in dat minder geluidpreferente banen moeten worden ingezet om een overschrijding van een grenswaarde in een handhavingspunt te voorkomen. Dit resulteert in meer geluidgehinderden.

De Alderstafel is vervolgens gevraagd [12]: *"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"*.

Figuur 3. Handhavingspunten etmaal vigerende stelsel



Figuur 4. Handhavingspunten nachtperiode (23:00 - 07:00 uur) vigerende stelsel



Hierbij werd rekening gehouden met een totale marktvraag van circa 580.000 vliegtuigbewegingen in 2020 [17]. Deze zorgde ervoor dat er discussie ontstond over welk verkeer er op Schiphol afgehandeld moet worden en welk verkeer er niet essentieel is voor Schiphol. In de volgende paragraaf is beschreven welke keuze daarin is gemaakt.

3.2.1 Alderstafel Schiphol

In december 2006 is de Alderstafel Schiphol opgericht. De Alderstafel is een regionaal overleg tussen de Bestuurlijke regie Schiphol (BRS), de luchtvaartsector en omwonenden onder leiding van de heer Hans Alders. De Alderstafel werd opgericht om het kabinet te adviseren [8] over de balans tussen de groei van de luchtvaart op Schiphol, de hinderbeperking en de kwaliteit van de omgeving op korte en middellange termijn.

De Alderstafel heeft diverse adviezen uitgebracht, waaronder:

1. In juni 2007, een advies voor de korte termijn (tot 2010) [11], over de ontwikkeling van Schiphol tot 2010 tot 480.000 vliegtuigbewegingen. Het advies om de grenswaarden aan te passen om die ontwikkeling mogelijk te maken was onderbouwd met een Milieueffectrapportage [13]. Bij dit advies hoorden convenanten over hinderbeperkende maatregelen en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Beide convenanten hebben als basis gediend voor het opstellen van convenanten voor de middellange termijn in 2008.
2. Op 1 oktober 2008 heeft de Alderstafel een advies uitgebracht over de toekomst van Schiphol en de regio voor de middellange termijn (tot en met 2020) [17]. In het advies staan de afspraken voor de middellange termijn waarmee de beschikbare milieuruimte (de ruimte binnen de criteria voor gelijkwaardigheid) voor Schiphol kan worden benut en waarmee een balans wordt bereikt tussen de ontwikkeling van de luchtvaart, het verhogen van de kwaliteit van de leefomgeving en de mogelijkheden voor gebruik van de ruimte rond de luchthaven. Dit advies staat in het teken van selectieve ontwikkeling: een maximum van 510.000 vliegtuigbewegingen¹, waaronder 32.000 in de nachtperiode, per jaar op Schiphol tot en met 2020 en niet-mainport gebonden verkeer met een omvang van 70.000 bewegingen accommoderen op Lelystad en Eindhoven. Tevens zijn in het advies maatregelen opgenomen om de hinder te beperken (zoals de ontwikkeling van vaste naderingsroutes met glijvluchten en het optimaliseren van het aantal routes) en een nieuw normen- en handhavingstelsel (zie hoofdstuk 4). Bij dit advies horen convenanten over de mainportfunctie, [20], hinderbeperking [21] en omgevingskwaliteit [22], die in december 2008 zijn ondertekend door betrokken partijen. De convenanten zijn in hoofdstuk 5 beschreven.
3. Op 19 augustus 2010 heeft de Alderstafel een advies uitgebracht over een tweejarig experiment met een nieuw stelsel [29]. Doel van het nieuwe stelsel voor Schiphol is de instandhouding van het netwerk van verbindingen op Schiphol. Verder moet het operationeel uitvoerbaar en veilig zijn én moet het bewoners in de omgeving van Schiphol gelijkwaardig of beter beschermen. De conclusie van de Alderstafel is na veel onderzoek en discussie: gebruik het banenstelsel op Schiphol zo dat die banen worden gebruikt die het minste aantal mensen hinderen.
4. Op 8 oktober 2013 heeft de Alderstafel advies uitgebracht over het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel, mede op basis van het tweejarig experiment waarin het functioneren van dit stelsel in de praktijk is beproefd. Aan het advies is tevens de eerste vierjaarlijkse evaluatie toegevoegd van het integrale pakket van afspraken dat eind 2008 tussen partijen is gemaakt [48].
5. In januari 2015 heeft de Alderstafel advies uitgebracht over de inzet van de vierde baan [63]. Aanpassing van de vierdebaanregel bleek nodig omdat de ontwikkeling naar 510.000 vliegtuigbewegingen niet mogelijk was door de beperkingen die deze regel stelt aan het aantal bewegingen op de vierde baan.

¹) In 2015 wordt een akkoord gesloten waarin de zogeheten vierdebaanregel wordt aangepast en waarmee een knelpunt in de gewenste ontwikkeling van Schiphol wordt weggenomen. In ruil daarvoor wordt afgesproken de cap van 510.000 bewegingen te verlagen tot 500.000 bewegingen tot en met 2020 (zie punt 5).

In 2015 zijn de Alderstafel Schiphol en de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) opgegaan in de Omgevingsraad Schiphol (ORS).

3.3 In vier stappen naar het nieuwe stelsel

De totstandkoming van het nieuwe stelsel heeft in vier stappen plaatsgevonden:

1. Vaststellen van aanbevelingen en uitgangspunten;
2. Uitwerken van het nieuwe stelsel;
3. Experiment met het nieuwe stelsel en uitwerken van de handhaving;
4. Aanpassing van regel 1 en 4.

De vier genoemde stappen worden in deze paragraaf nader toegelicht. De Hoofdstukken 4 en 5 bevatten beschrijvingen van de afspraken die gemaakt zijn naast het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel.

Voorbeelden zijn de ontwikkeling van Lelystad, de 50-50-regel en de convenanten over hinderbeperking en verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

3.3.1 Vaststellen van aanbevelingen en uitgangspunten

Betrokken partijen zijn in het Aldersadvies van 2008 [17] tot een akkoord gekomen zodat een balans bereikt wordt tussen de volgende doelstellingen:

- Ruimte creëren voor de ontwikkeling van het netwerk op Schiphol.
- Beperken van hinder in de regio.
- Verantwoorde gebiedsontwikkeling in de omgeving.

Op 1 oktober 2008 heeft de Alderstafel advies uitgebracht over de toekomst van Schiphol op de middellange termijn (tot en met 2020) [48]. In dit advies zijn de aanbevelingen en uitgangspunten voor de verdere ontwikkeling van Schiphol en een nieuw normen- en handhavingstelsel opgenomen. De kernpunten van het advies uit 2008 zijn in het advies van 8 oktober 2013 [48] als volgt samengevat:

- “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 groei ruimte 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) (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”.*

Daarbij zijn in het advies van 2008 [17] de volgende afspraken over het operationele concept en het baangebruik op Schiphol opgenomen:

“Tot en met het gebruiksjaar 2020 zal op Schiphol gewerkt worden met een operationeel concept dat wordt gekenmerkt door:

- a) Een strikt geluidspreferentieel baangebruik, waarvan de slotuitgifte gebaseerd is op 2+1 baangebruik en waarbij verkeer via geluidspreferente baancombinaties en daarbinnen op de meest preferente baan afgehandeld wordt;*
- b) Herkomst en bestemming zijn de leidende uitgangspunten bij de toewijzing van banen;*
- c) In situaties waarin gevaar bestaat voor een verstoring van de netwerkopera tie kan de LVNL afwijken van het gebruik van de meest preferente baan. Van deze afwijking wordt, met redenen omkleed, aan het eind van een gebruiksjaar verslag gedaan aan de Inspectie;*
- d) Ten behoeve van de operationele betrouwbaarheid kan de vierde baan worden benut met gemiddeld 40 vliegtuigbewegingen per dag met een maximum van 60 vliegtuigbewegingen per dag bij operationele verstoringen;*
- e) Mocht er ten behoeve van de hinderbeperkende maatregelen de aangetoonde noodzaak bestaan voor een extra inzet van de vierde baan dan zullen daarover per maatregel afspraken worden gemaakt;*
- f) Een verhoging van de piekcapaciteit ten behoeve van de netwerkopera tie*
- g) Maximale realisatie geluidsbeperkende maatregelen*
- h) In de avond worden CDA's uitgevoerd van 23.00 tot 20.30 uur. Te beginnen met een experiment in de periode 23.00-22.00 uur.*
- i) Verbetering van de operationele maakbaarheid en voorspelbaarheid.*
- j) De overheid verkent de mogelijkheid voor een verplichting tot het aanbrengen van een P-RNAV-apparatuur in vliegtuigen die op Schiphol opereren”.*

Zie paragraaf 3.3.2 voor een verdere uitwerking van het nieuwe stelsel.

3.3.2 Uitwerken van het nieuwe stelsel

Het advies van 2008 is overgenomen door de Minister van Verkeer en Waterstaat en besproken in de Tweede Kamer [18]. Dit resulteerde in een door de Tweede Kamer breed gedragen motie [24], waarin het verzoek gedaan werd om voortvarend te werk te gaan bij de uitvoering van het advies van de Alderstafel. Daarbij is de keuze gemaakt voor een nieuw stelsel waarbij de hinder wordt begrensd door de gelijkwaardigheidscriteria en regels borgen dat de banen worden gebruikt die de minste mensen hinderen. De uitvoering van het advies uit 2008 heeft op 19 augustus 2010 geresulteerd in een aanvullend advies [30] over het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel waarbij is aangegeven welke regels het nieuwe stelsel dient te bevatten (deze worden hierna toegelicht). Daarnaast is voorgesteld om twee jaar in de praktijk met het nieuwe stelsel te experimenteren, zodat het nieuwe stelsel geoptimaliseerd kan worden en een goed onderbouwd en gedragen besluit genomen kan worden.

Bij de uitwerking van het nieuwe stelsel is het doel dat de operatie van Schiphol uitvoerbaar wordt gehouden ten behoeve van het accommoderen van de netwerkkwaliteit met zo min mogelijk geluidhinder voor de omgeving. Belangrijke uitgangspunten hierbij zijn:

- de ontwikkeling van de luchthaven moet geaccommodeerd worden binnen de in 2007 geactualiseerde criteria voor gelijkwaardigheid;
- het nieuwe stelsel biedt voldoende lokale bescherming door geluidpreferent vliegen.

Daarnaast zijn bij de uitwerking en voor een goede uitlegbaarheid de volgende ontwerpeisen gehanteerd [31]:

- operationele uitvoerbaarheid en benutbaarheid van de milieucapaciteit;
- transparant voor de omgeving;
- handhaafbaarheid voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat;
- het bieden van een goede rechtsbescherming;
- robuuste ruimtelijke ordening;
- prikkel tot innovatie.

In het Aldersadvies van 2010 [30] zijn vier regels voorgesteld voor het gebruik van de start- en landingsbanen. De regels en de daarbij horende evaluatiecriteria zijn als volgt gedefinieerd in het Aldersadvies van 2010:

Regel 1: Baanpreferentie bij inzet twee banen

De basisregel van het nieuwe stelsel is dat LVNL het verkeer dient af te handelen op de meest geluidpreferente combinatie van beschikbare en bruikbare banen.

De preferentievолgorde is vastgelegd in een preferentietabel. Deze volgorde is tot stand gekomen op basis van onderzoek naar de geluidsprestatie van mogelijke baancombinaties. Behalve dat de baancombinaties onderscheidend zijn op de geluidsprestaties, is gekeken naar de veiligheid, efficiency en operationele inzetbaarheid

Gebruik richting het noorden (met starten Polderbaan en landen Kaagbaan) krijgt daarbij de voorkeur boven gebruik richting het zuiden en de inzet van de Buitenveldertbaan. Noordelijk gebruik is preferent gesteld boven zuidelijk gebruik vanwege de geluidbelasting in het gebied nabij de luchthaven. Voor de nacht en situaties waarin niet alle banen beschikbaar zijn, gelden afzonderlijke tabellen.

Er zijn regels opgesteld die aangeven onder welke omstandigheden een minder preferente baancombinatie kan worden toegepast. Naast de beschikbaarheid van banen betreft dit onder andere de weersituatie, of er al dan niet sprake is van daglicht, het tijdig anticiperen op veranderende omstandigheden en het moment van wisselen naar een meer preferente baancombinatie en de tijdelijke inzet van baancombinaties om baanwisselingen mogelijk te maken.

Regel 2: Inzet van een tweede start- of landingsbaan

De regel voor de inzet van een tweede start- of landingsbaan is er op gericht om te voorkomen dat op de momenten dat het verkeer op één start- en landingsbaan kan worden afgehandeld er niet onnodig een tweede start- of landingsbaan (de secundaire banen binnen een baancombinatie) wordt ingezet (die in het algemeen minder geluidpreferent is dan de primaire banen binnen een baancombinatie).

In het Aldersadvies uit 2008 is overeengekomen dat er tot en met 2020 op Schiphol wordt gewerkt met een operationeel concept waarvan de slotuitgifte gebaseerd is op 2+1 baangebruik. Dit betekent dat tijdens de start- en landingspieken in principe een tweede baan kan worden ingezet voor de afhandeling van het verkeer. Deze regel gaat uit van het principe dat een tweede start- of landingsbaan pas mag worden ingezet als het verkeersaanbod hoger is dan de baancapaciteit.

De regel is naar aanleiding van het experiment met het nieuwe stelsel herzien, zie paragraaf 3.3.3.

Regel 3: Verdeling verkeer bij inzet van twee startbanen of twee landingsbanen

Het uitgangspunt van deze regel is het zo veel mogelijk benutten van de meest preferente baan als twee start- of landingsbanen worden ingezet.

Voor de periode dat resp. twee startbanen of twee landingsbanen worden ingezet, geldt:

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

Regel 4: Inzet van een vierde baan

In het advies van 2008 zijn afspraken gemaakt over het gebruik van een vierde baan: de regel voor het aantal bewegingen op de vierde baan legt deze afspraken vast: om het 2+2 baangebruik te beperken mogen er gemiddeld maximaal 40 vliegtuigbewegingen, en bij operationele verstoringen, maximaal 60 vliegtuigbewegingen per dag op de vierde baan worden afgehandeld.

Deze regel is in 2015 aangepast omdat de ontwikkeling naar 510.000 vliegtuigbewegingen niet mogelijk was gegeven de beperkingen die regel 4 stelt aan het aantal bewegingen op de vierde baan, zie paragraaf 3.3.4.2.

Aantalsnormen en MHG

In het advies uit 2008 [17] is als onderdeel van het nieuwe stelsel het instrument van aantalsnormen opgenomen, om met gebruik van deze aantalsnormen na afloop van een gebruiksjaar te kunnen vaststellen of daadwerkelijk aan de criteria van gelijkwaardigheid is voldaan. Het bepalen van de aantalsnormen bleek volgens het Aldersadvies van 2010 [30] een lastig proces omdat hiervoor scenario's voor het verkeersvolume en de afhandeling nodig zijn, in combinatie met aannames voor onder meer het weer. Op basis van onderzoeken van To70 en KNMI is geconcludeerd dat aantalsnormen niet gerealiseerd kunnen worden op een wijze waarmee gelijkwaardige bescherming wordt geborgd én de ontwikkelingsruimte voor Schiphol behouden blijft. De heer Alders heeft vervolgens geadviseerd de aantalsnormen niet verder te definiëren. Voor het borgen van gelijkwaardige bescherming is vervolgens aanbevolen om nadere uitwerking te geven aan een norm voor de Maximum hoeveelheid geluid (MHG) die is afgestemd op de criteria voor gelijkwaardigheid en daarbij tevens te handhaven op de criteria voor gelijkwaardigheid. MHG is nader toegelicht in paragraaf 4.3

3.3.3 Experiment met het nieuwe stelsel en uitwerken van de handhaving

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 en meegewogen in het Aldersadvies 2013 [48]. De uitwerking van de normen is beschreven in een bijlage [49] bij dit advies.

Op basis van het experiment heeft de Alderstafel geconcludeerd dat [48]: *“het nieuwe stelsel uitvoerbaar is en dat de voorspelling dat er slechts sprake zou zijn van een minimale verschuiving van hinder in de omgeving juist is gebleken. Daarbij is gebleken dat het stelsel een goede bescherming biedt voor de omgeving en op een zodanige wijze wordt vormgegeven dat het goed handhaafbaar is. Het experiment met het nieuwe geluidsstelsel kan dan ook, volgens de Tafel, als geslaagd worden beschouwd. De lokale effecten zijn slechts beperkt gewijzigd. Het principe van dit nieuwe stelsel – waarbij de banen die het minste hinder veroorzaken zoveel mogelijk dienen te worden gebruikt – is uitlegbaar en de ongewenste neveneffecten, zoals die in het bestaande stelsel optraden, zijn weggenomen. De rechtsbescherming is gelijkwaardig of beter aan het bestaande stelsel. Het advies is daarom het nieuwe normen- en handhavingstelsel nu vast te leggen in de formele wet- en regelgeving”*.

Tijdens het experiment zijn de voorgestelde regels en evaluatiecriteria beproefd. Over de in de vorige paragraaf beschreven vier regels is het volgende geconstateerd door de Alderstafel [48]:

- Regel 1, het inzetten van de meest geluidpreferente baancombinatie op basis van een baanpreferentietabel, wordt door betrokkenen beschouwd als een effectieve regel en kan in de vorm waarmee geëxperimenteerd is, worden gehanteerd in het nieuwe stelsel. In 2010 was echter nog geen norm vastgesteld. Als norm wordt voorgesteld dat aan de regel voor het gebruik van de meest geluidpreferente baancombinatie wordt voldaan als gemiddeld per seizoen minimaal 90% van het gebruik volgens de preferentievолgorde plaatsvindt. In 2014 [56] is aanvullend advies uitgebracht over het verhogen naar de norm van 90% naar 95%, met de toevoeging van 4 verantwoordingscriteria (zie paragraaf 6.12).
- Voor regel 2, over het inzetten van de tweede start- en landingsbaan is de wijze van normbepaling herzien. Voorafgaande aan het experiment was overeengekomen een norm te stellen op het aantal uur dat per dag 1+1 baangebruik moest worden gerealiseerd. Deze norm zou jaarlijks vooraf worden vastgesteld op basis van de verkeersprognose. Gedurende het experiment bleek dat het in de praktijk gerealiseerde aantal uur 1+1 baangebruik ruim paste binnen de vooraf berekende norm. Er is vervolgens besloten de normering aan te scherpen en uit te gaan van het aantal vliegtuigbewegingen dat op de primaire banen moet worden afgehandeld alvorens een secundaire baan kan worden gebruikt. De conclusie was dat met de aangepaste regel onnodige inzet van een tweede start- en tweede landingsbaan wordt voorkomen. De aangepaste regel is transparant en in de praktijk goed toe te passen en te handhaven.
- Over de regels 3a en 3b, de verdeling van het verkeer bij de inzet van twee startbanen of twee landingsbanen, is geconstateerd dat normering uitvoerbaar is. Uit het experiment bleek dat het startend verkeer met een westelijk gelegen bestemming in 98% van de tijd gebruik maakt van de meest westelijke startbaan. Voorgesteld is als norm voor regel 3a 97% te hanteren. Ten aanzien van landend verkeer werd geconstateerd dat het mogelijk was de norm bij zuidelijk baangebruik, als wordt geland op de Polderbaan in combinatie met de Zwanenburgbaan, aan te scherpen van 40 naar 45%. Bij noordelijk baangebruik, als wordt geland op de Kaagbaan in combinatie met de Aalsmeerbaan bleek een norm van 50% realistisch. Voorgesteld is om voor regel 3b. de norm te stellen op respectievelijk 45% op de Polderbaan en 50% op de Kaagbaan.
- Regel 4, de inzet van een vierde baan, bleek gedurende het experiment weliswaar realiseerbaar maar er ontstond twijfel of dit ook het geval zou zijn in een toekomstige situatie als door de gewenste ontwikkeling van Schiphol het verkeersvolume toeneemt. Dit werd bevestigd in een aanvullende studie [50] naar de robuustheid van het nieuwe stelsel bij de ontwikkeling van een verkeersvolume van 510.000 bewegingen. In 2015 is de norm aangepast, zie paragraaf 3.3.4.2.

De bij de regels opgenomen normen bepalen de omvang van de inzet van de banen. Bij het opstellen van deze normen heeft de Alderstafel [48] de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de norm dient onder normale omstandigheden gerealiseerd te kunnen worden;
- de norm dient rekening te houden met een marge om een zekere operationele flexibiliteit, bijvoorbeeld ten behoeve van veiligheid, te waarborgen;
- de norm dient dusdanig strak te zijn dat deze geen ruimte laat om van de regel af te wijken;
- zonder bovenmatige administratieve lasten moet aangetoond kunnen worden dat aan de regel is voldaan.

Bijlage 3 van het Aldersadvies 2013 [49] geeft aan dat: *“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 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 vliegtuigbewegingen, kan leiden tot ongewenste en onacceptabele effecten op de kwaliteit van de netwerkopera tie op de luchthaven. Partijen zullen zich over dit soort ontwikkelingen, die signaleerd 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”.

Voor het borgen van gelijkwaardige bescherming in de handhaving achteraf heeft de Alderstafel in 2010 de aanbeveling gedaan een nadere uitwerking te geven aan een norm voor de Maximum hoeveelheid geluid (MHG). Daarnaast is uitwerking gegeven aan de randvoorwaarde voor het MHG dat het voorspellende model de praktijk dicht genoeg moet kunnen benaderen.

In het Aldersakkoord van 2008 [17] zijn afspraken opgenomen over de invoering van CDA's (landingen in glijvlucht) in de late avond van 20.30–23.00 uur, te beginnen met een experiment in de periode 22.00–23.00 uur. De doelstelling daarvan is hinderbeperking in het verder bij de luchthaven vandaan gelegen gebied. Gedurende het experiment met het nieuwe stelsel werd duidelijk dat het invoeren van CDA's niet op een door alle partijen gedragen manier gerealiseerd kon worden [42]. Een alternatief pakket van maatregelen is vervolgens overeengekomen bestaande uit zeven elementen. De eerste drie zorgen voor een gelijke hoeveelheid hinderbeperking (geraamd op 5.500 ernstig gehinderden) als bij een invoering 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. 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 tijdslo t, 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 voldaan en houdt onder andere in dat het maximum aantal vliegtuigbewegingen in de nachtperiode wordt 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 wordt inzicht 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 uur 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).

3.3.4 Aanpassing van regel 1 en 4

Na afloop van het experiment zijn twee voorstellen gedaan voor het aanpassen van regel 1 en 4 van het nieuwe stelsel. Deze voorstellen zijn in onderstaande paragrafen toegelicht.

3.3.4.1 Aanpassing regel 1

In april 2014 heeft de Alderstafel geconstateerd dat de norm voor regel 1 aangescherpt kan worden van 90% naar 95% [56]. Tijdens het experiment met het nieuwe geluidstelsel is gewerkt met een systeem dat op basis van de volgende vijf criteria de inzet van banen beschreef:

1. Meteorologische gegevens: windrichting, windsnelheid en windstoten op de grond, zicht en wolkenbasis;
2. Of er al dan niet sprake is van daglicht, uitgaande van 'uniforme daglichtperiode' (UDP);
3. Het niet beschikbaar zijn van banen;
4. Het 'tijdig' anticiperen op veranderende omstandigheden en het moment van wisselen naar een meer preferente baancombinatie;
5. Tijdelijke inzet van baancombinaties om baanwisselingen mogelijk te maken.

Tijdens het experiment is gebleken dat met deze vijf criteria meer dan 90% van de inzet van de banen verantwoord kan worden. Nader onderzoek heeft uitgewezen dat er nog negen aanvullende criteria te onderscheiden zijn waarmee de inzet van een baan kan worden verantwoord. Vier van deze aanvullende criteria kunnen aan het systeem worden toegevoegd, zodat in kwantitatieve zin verantwoording kan worden afgelegd. Met de toevoeging van deze 4 verantwoordingscriteria aan het te hanteren informatie-en verantwoordingsstelsel, is geadviseerd om de norm voor regel 1 te verhogen naar 95%.

3.3.4.2 Aanpassing regel 4

Parallel aan het experiment met het stelsel is een onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van 470.000 en 510.000 vliegtuigbewegingen op jaarbasis op Schiphol binnen de criteria voor gelijkwaardigheid en met een kwalitatief hoogwaardige huboperatie [50]. Uit het onderzoek blijkt dat alle onderzochte vluchtschema's binnen de criteria voor gelijkwaardigheid afgehandeld kunnen worden. In het Aldersadvies van oktober 2013 [48] is echter geconstateerd dat vanaf een volume van 470.000 bewegingen een serieus knelpunt kan ontstaan met regel 4: *"Op basis van de thans ter beschikking staande informatie over het vliegverkeer, de mogelijkheden in het luchtruim, als mede de vooruitzichten van verbeteringen in de operatie op Schiphol kan niet worden uitgesloten dat ofwel de regel zal worden overtreden dan wel dat de vereiste punctualiteit niet kan worden gehaald"*.

Er werd verwacht dat bij 510.000 vliegtuigbewegingen het maximum van 60 bewegingen per dag op 105 dagen knellend zou zijn. Als het gebruik van de vierde baan op deze 105 dagen werd beperkt tot het maximum van 60 dan paste ook het gemiddelde gebruik met 30 tot 35 per dag binnen de norm van 40. Hiermee werd weliswaar voldaan aan beide normen maar door de beperkingen in baancapaciteit op 105 dagen was de netwerkschade significant. De negatieve netwerkeffecten uiteten zich in een lage aankomstpunctualiteit² (veel lager dan 68%) en vertraging van startend en landend verkeer. Op deze 105 dagen met beperkingen in baancapaciteit werden gemiddelde circa 75 starts vertraagd met een totale vertraging van 350 tot 490 minuten. Voor landend verkeer werd getracht de schade te beperken maar liepen alsnog gemiddeld 18 vluchten vertraging op met een totale vertraging van 20 tot 120 minuten.

Dit betekende feitelijk dat de ontwikkeling naar 510.000 vliegtuigbewegingen niet mogelijk was gegeven de beperkingen die regel 4 stelt aan het aantal bewegingen op de vierde baan. Maar aangezien het knelpunt pas bij 470.000 bewegingen werd verwacht was de regel niet per direct een probleem. De luchtvaartsector

² Bij een goede netwerkqualiteit is de aankomstpunctualiteit groter of gelijk aan 70%. Aankomstpunctualiteit is een maat voor hoe goed er op tijd wordt gevlogen. Dit is voor de hub-operatie relevant voor passagiers die overstappen op een aansluitende vlucht.

verwachtte dat dit knelpunt mogelijk door enkele toekomstige ontwikkelingen, o.a. wijzigingen in het luchtruim, verhogen van de piekruicapaciteit van de start- en landingsbanen, vlootvernieuwing en operationele maatregelen (deels) 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 de drukke zomerdagen bij 438.000 vliegtuigbewegingen voorkwam. Dit leidde direct tot een knelpunt met de regel voor het aantal bewegingen op de vierde baan. Vooral aan het maximum van 60 bewegingen per dag kon niet op iedere dag worden voldaan.

Omdat zoals hiervoor beschreven het beperken van de baancapaciteit zou leiden tot significante netwerk-schade is onder regie van de Alderstafel onderzocht wat de effecten zijn als de regels zouden worden afgestemd op het voorkomen van deze negatieve effecten. Hierbij is het doel dat de regels het gebruik van de vierde baan toestaan als dat bij verstoringen nodig is voor de verkeersafhandeling. Daarmee wordt het verkeer niet vertraagd en zijn er geen negatieve netwerkeffecten.

Het onderzoek bevestigde dat negatieve netwerkeffecten³ kunnen worden voorkomen maar dat het gebruik van de vierde baan dan toeneemt van 30-40 naar 40-45 gemiddeld per dag [50]. Positief is dat het baangebruik zelf niet wijzigt, het verkeer wordt weliswaar op een ander moment afgehandeld maar op dezelfde start- en landingsbanen. Het gebruik van start- en landingsbanen is dus onafhankelijk van regel 4 zowel wat betreft het aantal bewegingen als het aantal uren. Verwacht werd dat de tweede start- en landingsbaan bij 510.000 vliegtuigbewegingen op een gemiddelde dag beide 7 uur worden ingezet voor resp. 205 starts en 200 landingen.

Het bleek dus mogelijk om de vierdebaanregel aan te passen zonder negatieve gevolgen voor de hinder. Om tot een oplossing van het knelpunt te komen zijn aan de Alderstafel onderstaande drie oplossingsrichtingen besproken voor aanpassing van de vierdebaanregel:

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 uitzonderingsregels 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.

De milieueffecten van de drie oplossingsrichtingen zijn onderling vergelijkbaar. Ze zijn ook wat betreft netwerkeffecten vergelijkbaar als de uitzonderingsregels kunnen worden toegepast wanneer dit als gevolg van een verstoorde verkeersafhandeling nodig is. Het gezamenlijke overleg aan de Alderstafel heeft geleid tot unanieme aanbeveling van oplossingsrichting '2', waarmee het kabinet op 10 maart 2015 heeft ingestemd [65]. De afspraken over het aanpassen van regel 4 zijn als volgt vormgegeven [63]:

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.*

³) De aankomstpunctualiteit bedraagt dan 70% en er zijn geen vertragingen als gevolg van de regels.

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 luchtvaartsector 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 vierde baan 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 bewegingen tot en met 2020.*
8. *Uitgaande van een volume van 450.000 bewegingen 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 luchtvaartsector 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 luchtvaartsector.*
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 Infrastructuur en Milieu 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 dit MER zal de voorgenomen activiteit, de ontwikkeling naar 500.000 vliegtuigbewegingen, worden getoetst aan bovenstaande afspraken. Hierbij zal naast het gemiddelde gebruik per dag worden onderzocht hoe frequent er vanwege verstoringen gebruik zal worden gemaakt van de uitzonderingsregels.

3.3.5 Wettelijk verankeren van het nieuw stelsel

Een voorstel voor het wijzigen 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 [59]. Op 26 maart 2015 heeft de Tweede Kamer verslag uitgebracht van haar bevindingen [66] over het wetsvoorstel. Het wetsvoorstel is op 16 februari 2016 door de Tweede Kamer [80] en op 8 maart 2016 door de Eerste Kamer [66] aangenomen.

Ook heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen, die de regering verzoekt om tot een zodanige invulling van de vierdebaanregel te komen, dat de luchtvaartsector een prikkel tot innovatie blijft behouden en ook in de toekomst verdere volumegroei binnen de gelijkwaardigheidscriteria kan blijven realiseren [77].

Als vervolg op het wetgevingsoverleg in de Tweede Kamer heeft de Staatssecretaris van IenM op 14 maart 2016 een adviesaanvraag over de toekomstbestendigheid van het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel aan de Omgevingsraad Schiphol gestuurd [83]. Daarin wordt onder meer gevraagd om bijzondere aandacht te schenken aan de invulling van de vierdebaanregel voor de periode na 2020 en daarbij rekening te houden met de feitenbasis uit dit MER.

De uiteindelijke invulling van het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel is in hoofdstuk 4 beschreven.

4 Het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel

De onderdelen en werking van het nieuwe stelsel zijn uitgewerkt in bijlage 3 [49] van het Aldersadvies 2013, gewijzigd met de Aldersadviezen van 17 april 2014 [56] en 29 januari 2015 [63]. 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;
- Een jaarlijkse toets aan de criteria voor gelijkwaardigheid (voorafgaand aan het gebruiksjaar in de op te stellen gebruiksprognose 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 handhavingspunten en de grenswaarden voor het Totaal Volume Geluid (TVG) en het Totaal Risico Gewicht (TRG) zoals die in het huidige LVB zijn opgenomen, komen te vervallen. In dit hoofdstuk worden de vier regels voor het “strikt geluidpreferent vliegen” (paragraaf 4.1), de toets aan de criteria voor gelijkwaardigheid (paragraaf 4.2) en de regel voor de MHG (paragraaf 4.3) nader toegelicht.

4.1 Strikt geluidpreferent vliegen

Het nieuwe stelsel is gebaseerd op een systeem van geluidpreferent baangebruik. Dat wil zeggen dat binnen de mogelijkheden van operationele uitvoerbaarheid zo veel mogelijk de geluidpreferente baancombinaties gebruikt worden en dat daarbinnen het verkeer zoveel mogelijk op de meest preferente baan afgehandeld wordt. Hiermee wordt beoogd de geluidsoverlast door het vliegverkeer van en naar Schiphol te beheersen.

De regels zijn gericht op:

1. Het inzetten van de meest geluidpreferente baancombinatie op basis van geluidpreferentieel baangebruikstelsel en een vaste preferentievolgorde van baancombinaties;
2. De inzet van een secundaire start- of landingsbaan zoveel mogelijk te beperken: in principe geen inzet van een tweede baan als het verkeersaanbod de capaciteit van één baan niet overtreft;
3. De verdeling van het verkeer over twee start- of twee landingsbanen, in het geval er twee startbanen of twee landingsbanen in gebruik zijn:
 - a. ten minste 50% van het landend verkeer op de Kaagbaan bij inzet van de baancombinatie Kaagbaan-Aalsmeerbaan (landen 06 en 36R), en ten minste 45% van het landend verkeer op de Polderbaan bij inzet van de baancombinatie Polderbaan-Zwanenburgbaan (landen 18R en 18C), en
 - b. startend verkeer met een westelijk gelegen bestemming (sector 4 en 5) maakt gebruik van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie.
4. Een maximum aan het aantal bewegingen op de vierde baan.

4.1.1 Regel 1: Gebruik baanpreferentietabel

De basisregel van het nieuwe stelsel is dat LVNL de keuze voor de in gebruik te nemen baancombinatie baseert op de meest preferente combinatie van beschikbare en bruikbare banen. Minimaal 95%⁴ van de tijd dient de in gebruik zijnde baancombinatie te kunnen worden verantwoord op basis van de regels.

De preferentievolgorde wordt in het LVB vastgelegd in een preferentietabel (zie tabel 1). Voor de nacht en situaties waarin niet alle banen beschikbaar zijn, gelden afzonderlijke tabellen.

⁴) De norm voor regel 1 is verhoogd van 90% naar 95% na het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel (zie paragraaf 3.3.4.1).

Tabel 1 **Preferentievолgorde van baancombinaties**

Periode 06:00 - 23:00 uur

Preferentie	Landen		Starten		
	L1	L2	S1	S2	
1	06	(36R)	36L	(36C)	Zichtcondities: goed • zicht minimaal 5.000 m • wolkenbasis minimaal 1.000 voet • in daglichtperiode (UDP)
2	18R	(18C)	24	(18L)	
3	06	(36R)	09	(36L)	
4	27	(18R)	24	(18L)	
5a	36R	(36C)	36L	(36C)	Zichtcondities: goed • zicht minimaal 5.000 m • wolkenbasis minimaal 1.000 voet
5b	18R	(18C)	18L	(18C)	
6a	36R	(36C)	36L	(09)	Zichtcondities: goed of marginaal • zicht minimaal 1.500 m • wolkenbasis minimaal 300 voet
6b	18R	(18C)	18L	(24)	

Periode 23:00 - 06:00 uur

Preferentie	Landen	Starten
1	06	36L
2	18R	24
3	36C	36L
4	18R	18C

De meest preferente baancombinatie is starten Polderbaan en landen Kaagbaan, met de Zwanenburgbaan als tweede startbaan en de Aalsmeerbaan als tweede landingsbaan. De Kaagbaan en de Polderbaan zijn de banen waarbij het minst over bewoond gebied wordt gevlogen. Deze banen zijn derhalve de primaire banen in de eerste twee baancombinaties. De tweede preferentie betreft het starten van de Kaagbaan en het landen op de Polderbaan, met de inzet van de Aalsmeerbaan als tweede startbaan en de Zwanenburgbaan als tweede landingsbaan. De Buitenveldertbaan heeft het meeste bewoond gebied in het verlengde van de baan en is daarom niet opgenomen in de eerste twee preferenties.

Welke banen gebruikt kunnen en mogen worden is van meerdere factoren afhankelijk. Zo bepalen weersomstandigheden, waaronder windsnelheid en -richting, zicht, wolkenbasis, eventuele valwinden en buien, welke banen veilig kunnen worden ingezet. Als de eerste preferentie niet gebruikt kan worden, wordt in principe de eerstvolgende preferente baancombinatie ingezet die in de gegeven omstandigheden wel bruikbaar is. Ook wordt rekening gehouden met gedurende de dag verwachte veranderingen in weersomstandigheden. Voor een veilige en efficiënte afhandeling van het verkeer is het belangrijk dat stabiele verkeersstromen ontstaan en voor zover mogelijk zal worden voorkomen dat tijdens de dag van baanpreferentie moet worden gewisseld.

Een combinatie 'buiten de tabel' kan worden ingezet als geen van de combinaties uit tabel bruikbaar of beschikbaar zijn.

De regels richten zich op de afhandeling van het handelsverkeer. De kortere Oostbaan wordt hoofdzakelijk gebruikt voor het kleine GA-verkeer en mag voor dat doeleinde altijd worden ingezet tussen 06:00-23:00 uur.

4.1.2 Regel 2: Inzet van een tweede start- of landingsbaan

De regel voor de inzet van een tweede start- of landingsbaan geeft aan dat een tweede baan pas wordt ingezet als het aanbod meer bedraagt dan de beschikbare capaciteit van één baan. De beschikbare capaciteit bedraagt 6 landingen resp. starts per 10 min voor goed zicht en 5 landingen resp. starts per 10 min voor marginaal zicht. De regel is niet van toepassing tijdens beperkt zicht omstandigheden of voor andere

baancombinaties dan die opgenomen zijn in de van toepassing zijnde baanpreferentietabel. Aan de regel is voldaan indien voor zowel het zomer- als winterseizoen in minimaal 90% van de tijd dat een tweede landingsbaan is ingezet en in minimaal 95% van de tijd dat een tweede startbaan is ingezet, de inzet o.b.v. het aanbod is verantwoord.

4.1.3 Regel 3: Verdeling van het startend en landend verkeer.

Deze regel geeft aan hoe, als er twee start- of twee landingsbanen in gebruik zijn, het verkeer over de banen verdeeld moet worden.

- Startend verkeer met een westelijk gelegen bestemming (sectoren 4 en 5) dient in startpieken gebruik te maken van de meest westelijk gelegen startbaan. Aan de regel is voldaan indien voor zowel het zomer- als winterseizoen ten minste 97% van het aantal starts richting sector 4 en 5 gebruik heeft gemaakt van de meest westelijk gelegen baan binnen een baancombinatie.
- Landend verkeer dient bij gelijktijdige inzet van de Polderbaan en Zwanenburgbaan of bij gelijktijdige inzet van de Kaagbaan en Aalsmeerbaan respectievelijk ten minste 45% en 50% gebruik te maken van respectievelijk de Polderbaan en Kaagbaan. Aan de regel is voldaan indien voor zowel het zomer- als winterseizoen aan de genoemde percentages is voldaan.

De regel is niet van toepassing voor andere baancombinaties dan die opgenomen zijn in de van toepassing zijnde baanpreferentietabel.

4.1.4 Regel 4: Gebruik van de vierde baan

Deze regel beperkt het gebruik van de vierde baan. Zoals in paragraaf 3.3.4.2 beschreven is deze regel in 2015 aangepast om de ontwikkeling naar 500.000 vliegtuigbewegingen mogelijk te maken. De norm voor het gebruik van de vierde baan is vastgesteld op 40 vliegtuigbewegingen gemiddeld per dag en 80 maximaal per dag. In geval van baanonderhoud, uitzonderlijk weer en bij onvoorziene en/of uitzonderlijke omstandigheden is de regel niet van toepassing.

4.2 Toets aan de criteria voor gelijkwaardigheid

De beschikbare milieuruimte op Schiphol wordt begrensd door de criteria voor gelijkwaardigheid. 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 ten aanzien van geluidbelasting en externe veiligheid beoordeeld aan de hand van criteria voor het aantal woningen of mensen dat aan een bepaalde geluidbelasting⁵⁾ 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 LVB 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 [10].

Bij de uitwerking van het nieuwe stelsel zijn verbeteringen doorgevoerd voor het bepalen van het baangebruik en de meteotoeslag (variëaties in het baangebruik vanwege variëaties in het weer). Deze verbeteringen zouden echter als neveneffect hebben dat de hoeveelheid vliegverkeer dat mogelijk is binnen de criteria voor gelijkwaardigheid zou toenemen indien de criteria hiervoor niet gecorrigeerd zouden worden.

⁵⁾ Voor geluid wordt niet het aantal mensen geteld, maar het aantal ernstig gehinderden of ernstig slaapverstoorden.

Om te voorkomen dat dit effect zou ontstaan, heeft de Alderstafel geadviseerd om de criteria voor gelijkwaardigheid aan te passen. In de kabinetsreactie hierop [9] is het voornemen opgenomen dit advies over te nemen. Tevens is aangegeven dat de geactualiseerde criteria zullen worden opgenomen in het nieuwe LVB.

In het eindadvies van de Alderstafel zijn gecorrigeerde criteria opgenomen. In het voorjaar van 2015 is echter gebleken dat bij de implementatie van het nieuwe model voor de baangebruiksprognose een onjuiste koppeling heeft plaatsgevonden tussen weersgegevens en baangebruik. Na correctie van het model bleek dat deze correctie effect had op de gelijkwaardigheidscriteria. Het College van Advies van de Omgevingsraad Schiphol heeft in juli 2015 geadviseerd de hiervoor gecorrigeerde gelijkwaardigheidscriteria op te nemen in het definitieve voorstel voor wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit.

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. De gelijkwaardigheidscriteria voor het aspect geluid, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging zijn in onderstaande tabel samengevat.

Tabel 2 Criteria voor gelijkwaardige bescherming

Aspect	Criterium	Norm
Geluidbelasting	Aantal woningen, geluidbelasting 58 dB(A) L_{den} of meer	12.200
	Aantal ernstig gehinderden, geluidbelasting 48 dB(A) L_{den} of meer	180.000
	Aantal woningen, geluidbelasting 48 dB(A) L_{night} of meer	11.100
	Aantal ernstig slaapverstoorden, geluidbelasting 40 dB(A) L_{night} of meer	49.500
Externe veiligheid	Aantal woningen, plaatsgebonden risico 10^{-6} of hoger	3.300
Lokale luchtverontreiniging	Uitstoot koolmonoxide (CO), gram per ton MTOW	73,1
	Uitstoot stikstofoxide (NO_x), gram per ton MTOW	74,6
	Uitstoot vluchtige organische stoffen (VOS), gram per ton MTOW	15,6
	Uitstoot zwaveldioxide (SO_2), gram per ton MTOW	2,1
	Uitstoot fijnstof (PM_{10}), gram per ton MTOW	2,5

De toets aan de criteria voor gelijkwaardigheid vindt in het nieuwe stelsel op twee momenten plaats: vooraf bij het opstellen van de gebruiksprognose (op basis van het verwachte vliegverkeer) en achteraf bij de handhaving (op basis van het gerealiseerde vliegverkeer).

4.3 De Maximum hoeveelheid geluid

In het vigerende stelsel mogen de grenswaarden in de handhavingspunten niet overschreden worden. Hiermee wordt geborgd dat jaarlijks wordt voldaan aan de criteria voor gelijkwaardige bescherming. In het nieuwe stelsel komen deze handhavingspunten te vervallen. Een nieuw instrument is daarom nodig voor het borgen van het gelijkwaardige beschermingsniveau.

De maximum hoeveelheid geluid (MHG) is de maximale hoeveelheid geluid die in een jaar mag worden geproduceerd om binnen de eisen voor gelijkwaardigheid te blijven. De voor een jaar te hanteren MHG wordt jaarlijks bepaald op basis van de dan beschikbare inzichten over het verwachte verkeer en verkeersafhandeling. In de op te stellen gebruiksprognose wordt een binnen de criteria voor gelijkwaardige bescherming passend verkeersscenario vastgesteld op basis waarvan de Staatssecretaris van IenM een MHG vaststelt.

Overigens hebben ook de overige regels een rol in de borging van de gelijkwaardige bescherming. Deze bepalen hoe de milieueffecten over de omgeving worden verdeeld volgens het principe dat die banen worden gebruikt die de minste mensen hinderen.

4.4 50-50-regel

Aan de Alderstafel is een akkoord bereikt over een maximaal verkeersvolume van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Na 2020 bestaat de mogelijkheid voor een groei voorbij de 500.000 bewegingen, mits door hinderbeperkende maatregelen ruimte ontstaat binnen de criteria voor gelijkwaardigheid.

Na 2020 of zoveel later als de cap van 500.000 bewegingen bereikt is, treedt de 50-50-regel in werking conform het Aldersadvies van januari 2015 [63]: *“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”.*

Deze regel biedt zowel aan omwonenden als de luchthaven profijt. De luchthaven wordt hiermee gestimuleerd hinderbeperking op korte termijn te realiseren en wordt daarbij bij resultaat beloond. Omwonenden hebben hiermee de garantie dat gestreefd wordt naar maximale inzet van hinderbeperkende maatregelen.

Als vervolg op het wetgevingsoverleg in de Tweede Kamer heeft de Staatssecretaris van IenM op 14 maart 2016 een adviesaanvraag over de toekomstbestendigheid van het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel aan de Omgevingsraad Schiphol gestuurd [83]. Daarin wordt onder meer gevraagd om de 50-50-regel nader uit te werken.

5 Convenanten

In het Aldersadvies van 2008 is overeenstemming bereikt tussen de deelnemende partijen over het creëren van een balans tussen de ontwikkeling van de luchtvaart, hinderbeperkende maatregelen en het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthaven Schiphol. Dit heeft geleid tot een advies aan de minister van Verkeer en Waterstaat dat breed gedragen werd door de deelnemende partijen. Naast de uitwerking van het nieuwe stelsel zijn de volgende drie convenanten afgesloten bij het advies van 2008:

- Het convenant hinderbeperking
- Het convenant omgevingskwaliteit
- Het convenant mainportfunctie (selectiviteit)

In dit hoofdstuk worden de drie convenanten toegelicht.

5.1 Convenant hinderbeperking

In het convenant hinderbeperking [21] zijn afspraken gemaakt over de in te voeren hinderbeperkende maatregelen en toegezegde onderzoeken. Het convenant is gericht op zowel de geluidhinder in de directe omgeving als het verder weggelegen gebied (het buitengebied). Ook zijn afspraken gemaakt over het uitbreiden van de communicatie en informatievoorziening voor de omgeving. Tevens is een micro-klimaten-programma gestart waarmee beoogd wordt hinder te beperken voor individuele woonkernen. De centrale doelstelling uit het Aldersadvies 2008 [17] over de hinderbeperking luidt als volgt: *“Als gevolg van het totaalpakket aan hinderbeperkende maatregelen zal er in 2020 een reductie van ten minste 5% van ernstig gehinderden in de 48 dB(A) L_{den} (het zogenaamde ‘buitengebied’) ten opzichte van de grens voor gelijkwaardigheid optreden. Deze maatregelen, tezamen met het voorstel voor de CDA’s, de maatregelen die doorlopen uit de korte termijn en de nieuwe maatregelen uit de verkenning van de middellange termijn, zullen worden vastgelegd in het convenant hinderbeperking voor de middellange termijn”*.

In het convenant zijn afspraken gemaakt over het verkeersvolume en selectiviteit en hebben partijen zich gecommitteerd aan de uitvoering van de volgende hinderbeperkende maatregelen:

1. Ontwikkeling van een operationeel concept met een strikt geluidpreferentieel baangebruik
2. Vervanging van het huidige normen- en handhavingstelsel door een stelsel dat minder complex en meer inzichtelijk is
3. Terugdringen van het grondgeluid
4. Ontmoediging operaties met “onderkant Hoofdstuk 3” vliegtuigen
5. Ontwikkeling van een alternatief voor de maatregel “Verlenging nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures tot 6:30”
6. Realiseren van microklimaten voor het beperken van hinder op het niveau van individuele woonkernen
7. Optimaliseren van routes vanaf Zwanenburgbaan in het kader van parallel starten
8. Evaluatie van de maatregel “idle reverse thrust”
9. Evaluatie maatregel “verticale aanpassing nachtnaderingen Polderbaan”
10. Besluitvorming over toepassing altemeerend Noord-Zuid baangebruik
11. Uitvoering CDA’s met vaste naderingsroutes
12. Experimenteren met route-aanpassingen voor startroutes Kaag- en Aalsmeerbaan
13. Onderzoeken van bredere toepassing vaste bochtstraal technologie
14. Handhaven werkwijze voor het beperken van versneld wegdraaien

5.2 Convenant omgevingskwaliteit

Het convenant omgevingskwaliteit [22] gaat over gebiedsgerichte projecten, individuele maatregelen en generieke afspraken om de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in de Schipholregio te 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 van het nieuwe stelsel gebruikt worden in de afwegingen die in het kader van het convenant gemaakt worden.

In het convenant omgevingskwaliteit is voor een eerste traject projecten 30 miljoen euro beschikbaar gesteld. Geconstateerd is dat er altijd woongebieden zullen zijn waar de hinder niet weggenomen kan worden, ondanks de hinderbeperkende maatregelen. Om de leefkwaliteit in deze gebieden in stand te houden en te verbeteren hebben het Rijk, de provincie Noord-Holland en Schiphol Group het convenant omgevingskwaliteit opgesteld.

Hierbij is 10 miljoen beschikbaar gesteld voor zogenaamde 'schrijnende gevallen'. Het gaat hier om personen die strikt genomen niet in aanmerking komen voor compensatie voor geluidwerende voorzieningen, maar wel duidelijk benadeeld zijn. Daarnaast is 20 miljoen beschikbaar voor projecten in de leefomgeving, waarbij in de woonkernen Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmerliede, Uithoorn en Zwanenburg pilotprojecten zijn opgezet. De Stichting Leefomgeving Schiphol is opgericht om deze tegemoetkomingen te coördineren.

Bij het opstellen van het convenant is uitgesproken om, indien de gekozen aanpak succesvol is gebleken, in een tweede traject nogmaals 30 miljoen beschikbaar te stellen.

5.3 Convenant mainportfunctie (selectiviteit)

In het convenant mainportfunctie [20] (officieel: Convenant behoud en versterking van mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol) 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.

In het Aldersadvies van 2008 [17] is door betrokken partijen geconcludeerd dat alleen voorzien kan worden in de totale marktvraag van 575.000-580.000 vliegtuigbewegingen in 2020, uitgaande van de criteria voor gelijkwaardige bescherming, indien regionale luchthavens ingezet worden. Verzocht is onderzoek te doen naar het creëren van additionele luchthavencapaciteit op Lelystad en Eindhoven van 70.000 vliegtuigbewegingen. In eerste instantie werd uitgegaan van een gelijkwaardige verdeling van het aantal vluchten tussen beide luchthavens. Naar aanleiding van het Aldersadvies van Eindhoven [28] waarbij voor 25.000 vliegtuigbewegingen ruimte is gerealiseerd, heeft het Rijk besloten de ontwikkeling van 45.000 bewegingen op Lelystad te onderzoeken [36]. In het convenant Mainportfunctie is vastgelegd dat: *"Uitbreiding van operaties op specifieke regionale luchthavens een aanpassing vereist van het luchtruim opdat het verkeer van en naar Schiphol geen hinder ondervindt. De Minister van Verkeer en Waterstaat zal zich inspannen dit te realiseren. Ten slotte dienen Partijen zich in te spannen voor een adequate beschikbaarheid van start- en landingsbanen, luchtverkeersleiding- en grondafhandelingscapaciteit, conform de specificaties van het niet-mainportgebonden verkeer en voor de realisatie van goede landzijdige ontsluitingen van de regionale luchthaven(s)".*

Hieronder is een toelichting opgenomen op de ontwikkeling van Lelystad en de relatie met Schiphol.

Ontwikkeling Lelystad Airport

Nadat het Rijk in februari 2009 de heer Alders verzocht had voortvarend uitvoering te geven aan het Aldersadvies van Schiphol, is tevens de opdracht gegeven voor het instellen van een regionale Alderstafel voor Lelystad [36]. In het Aldersadvies van 2008 [17] is door betrokken partijen geconcludeerd dat alleen voorzien kan worden in de totale marktvraag van 575.000-580.000 vliegtuigbewegingen in 2020, uitgaande van de criteria voor gelijkwaardige bescherming, indien regionale luchthavens ingezet worden. Verzocht is onderzoek te doen naar het creëren van additionele luchthavencapaciteit op Lelystad Airport en Eindhoven Airport van 70.000 vliegtuigbewegingen.

De ontwikkeling van Lelystad Airport is voor deze m.e.r. van belang omdat, gezien de ligging van de luchthaven ten opzichte van Schiphol, geconstateerd werd dat mogelijk interferentie zou optreden met het Schipholverkeer. Als onderdeel van het Aldersadvies voor Schiphol uit 2008, om het niet-mainportgebonden verkeer te accommoderen op de luchthavens Lelystad en Eindhoven, is vastgelegd in het convenant Mainportfunctie [20] (zie paragraaf 5.3) dat: *“Uitbreiding van operaties op specifieke regionale luchthavens een aanpassing vereist van het luchtruim opdat het verkeer van en naar Schiphol geen hinder ondervindt”*. Er zijn vervolgens diverse studies uitgevoerd naar mogelijkheden voor het inpassen van de te realiseren luchtruimstructuur voor Lelystad Airport waarbij interferentie met het Schipholverkeer niet plaats vindt. Voor Eindhoven zijn deze aanvullende studies niet uitgevoerd omdat daar geen interferentie werd verwacht. Onderstaand is een overzicht van de onderzoeken die hebben plaats gehad.

Om de mogelijke oplossingsrichtingen te inventariseren voor de luchtzijdige inpassing van de luchthaven Lelystad is in 2009 door het NLR een eerste studie [37] uitgevoerd. Uit deze studie bleek dat van een eenvoudige inpassing geen sprake kan zijn, mede gezien nationale en internationale luchtruimontwikkelingen. In 2011 is vervolgens de startnota voor de Luchtruimvisie [33] gepubliceerd waarin de luchtzijdige inpassing van Lelystad Airport als prioriteit is opgenomen. In maart 2012 is het Aldersadvies Lelystad [36] gepubliceerd. Hierin is als advies opgenomen een indicatieve routestructuur uit te werken, rekening houdende met een aantal expliciete uitgangspunten.

In 2012 heeft het Rijk een voorstudie gedaan naar een operationeel concept voor Lelystad Airport [45], waarbij de volgende opdracht is uitgevoerd: *“Tegen de achtergrond van het convenant Selectiviteit, waarin het Rijk en de exploitant Schiphol Group zich onder andere verbonden hebben om voor 31 december 2015 extra capaciteit in de omvang van 35.000 vliegtuigbewegingen te kunnen realiseren op de regionale luchthavens (in casu Eindhoven en Lelystad), is vooruitlopend op de ontwikkeling van een operationeel concept, of te wel (...) voor de gehele TMA Holland Regional een voorstudie gewenst naar een operationeel concept voor de luchthaven Lelystad. Hiermee kan duidelijkheid geboden worden over aantallen te realiseren vliegtuigbewegingen op de luchthaven Lelystad, een indicatie van de routestructuur en eventuele belemmeringen aan een operatie op de luchthaven Lelystad”*. Hierbij zijn de indertijd bekende operationele knelpunten in ogenschouw genomen en een indicatieve routestructuur opgenomen.

In de voorstudie wordt geconcludeerd dat een luchtzijdige inpassing van de luchthaven Lelystad mogelijk is in de nieuwe hoofdstructuur voor het luchtruim, binnen de kaders uit de Luchtvaartnota, de Luchtruimvisie en het Aldersadvies Lelystad [40], maar van het probleem van de interferentie bleef echter wel sprake. Op basis van de voorstudie wordt onderkend dat de routestructuur nader uitgewerkt diende te worden, waarbij de routestructuur integraal wordt beschouwd met het luchtruimontwerp en operationeel concept voor luchtverkeersdienstverlening.

In het voorjaar van 2013 is een werkprogramma [47] opgesteld om het Aldersadvies Lelystad uit te werken. Het uitwerken van een routestructuur voor Lelystad Airport maakt hier onderdeel van uit. De luchtverkeersdienstverleners hebben hierbij opdracht gekregen van het Rijk een integraal concept op te stellen voor het route-, luchtruim- en luchtverkeersleidingontwerp in een Concept of Operations ter voorbereiding van de implementatie van de noodzakelijke luchtruimwijzigingen, routestructuur en realisatie van civiel-militaire luchtverkeersdienstverlening voor de luchthaven.

In het MER voor Lelystad Airport [53] is geconcludeerd dat een oplossing geboden kan worden voor de luchtzijdige inpassing van Lelystad binnen alle gestelde randvoorwaarden, ook vanuit het oogpunt voor de interferentie met het naderingsgebied van Schiphol. Geconstateerd kan worden dat de operatie op Schiphol weliswaar interfereert met Lelystad, maar dat andersom geen invloed is van Lelystad op de verkeersafhandeling op Schiphol.

6 Overige eerder genomen besluiten en beleidsvoornemens

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de eerder genomen besluiten en beleidsvoornemens die betrekking hebben op de voorgenoemde activiteit, voor zover deze niet al in de voorgaande hoofdstukken uitvoerig zijn toegelicht.

6.1 Wet luchtvaart en luchthavenbesluiten, van kracht sinds 2003

Op 1 november 2003 is de Polderbaan in gebruik genomen. Voorafgaande hieraan, in 2002, zijn het eerste luchthavenverkeerbesluit en Luchthavenindelingbesluit van Schiphol in werking getreden [91]. Met de vijfde baan werd beoogd de luchthaven verder te ontwikkelen als mainport terwijl gelijktijdig de leefomgeving niet zou verslechteren ten opzichte van 1990.

De Wijzigingswet Wet luchtvaart van 2002 (ten aanzien van de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol) [5] bevatte de noodzakelijke wettelijke grondslagen voor de ingebruikname van het vijfbanenstelsel op de luchthaven Schiphol. De kern van deze wetgeving is de toevoeging van een nieuw hoofdstuk in de Wet luchtvaart, gericht op de luchthaven Schiphol. Op het tijdstip waarop het eerste Luchthavenindelingbesluit en het eerste luchthavenverkeerbesluit in werking is getreden, is de toenmalige aanwijzing van het luchthaventerrein komen te vervallen, evenals de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving.

6.2 Kabinetsstandpunt Schiphol 2006

In 2006 heeft het Kabinet zich uitgesproken over de ontwikkeling van Schiphol met een betere benutting van de milieuruimte voor Schiphol voor de ontwikkeling van de mainport, in samenhang met maatregelen die hinder kunnen beperken of terugdringen [8]. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

1. De positie van Schiphol als een van de belangrijkste hubs dient te worden behouden.
2. Hinder van het vliegverkeer in de ruime omgeving van Schiphol dient zo veel mogelijk te worden teruggedrongen.

6.3 Brief aan Tweede Kamer over de gelijkwaardigheidscriteria Schiphol, mei 2007

In de brief aan de Tweede kamer over de gelijkwaardigheidscriteria wordt voorgesteld de wijze van het berekenen van geluid, hinder en externe veiligheidsrisico's te wijzigen [10]. In 2006 heeft het kabinet het besluit genomen de criteria voor een gelijkwaardige bescherming te actualiseren. Het bleek namelijk niet langer zinvol te rekenen en te vergelijken met criteria die zijn gebaseerd op sterk verouderde gegevens.

Besloten is wel vast te houden aan de maximale hinder, geluidbelasting, slaapverstoring en veiligheidsrisico die binnen de eerste Luchthavenbesluiten mogelijk waren. Bovengenoemde criteria bleken op een grotere groep mensen en woningen van toepassing dan voorheen werd aangenomen. Dit kwam vooral door het vernieuwen van het woningbestand en het gebied waarop de criteria voor slaapverstoring en hinder van toepassing zijn. Er is vervolgens besloten zowel het maximum aantal woningen met een hoge geluidbelasting binnen de 35 Ke geluidscontour als de overige criteria aan te passen in plaats van het verkeersvolume te vergroten.

6.4 Brief aan Tweede Kamer over beleidsaanpak Schiphol, mei 2007

Het coalitieakkoord van 2007 [9] bevatte onder meer de volgende uitgangspunten voor de ontwikkeling van Schiphol:

1. Schiphol kan binnen de bestaande milieu- en geluidnormen doorgroeien, waarbij mensen die op grotere afstand van Schiphol wonen beter beschermd worden tegen geluidhinder;
2. De mogelijkheden worden gezien van de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad als overloop.

De brief over de beleidsaanpak aan de Kamer kondigde aan deze twee uitgangspunten eind 2007/ begin 2008 nader uit te werken in de volgende onderdelen:

1. Mainportstrategie, met daarin een onderbouwing voor lange termijnontwikkeling van Schiphol;
2. Luchthavenstrategie, waarbij een integrale visie op luchthavenontwikkeling van de regionale luchthavens en de invulling van het rijk wordt gezien;
3. Luchtruimstrategie, met een visie op de ontwikkeling van de luchtverkeersdienstverlening voor de middellange- en lange termijn.

De Kamer is daarnaast geïnformeerd over het feit dat een overschrijding van één of meerdere handhavingspunten voorzien werd. In 2006 zijn deze voor het eerst overschreden. Schiphol heeft destijds in een reactie aangegeven dat dit kwam door de verschillen tussen de toenmalige operationele praktijk en de berekening in de m.e.r. van 2004. Na evaluatie van de Schiphol wet is vervolgens in 2007 een traject gestart om te komen tot nieuwe geactualiseerde grenswaarden in het LVB, in samenhang met hinderbeperkende en compenserende maatregelen.

Ook is geconstateerd dat de handhavingssystematiek van de geluidbelasting onvoldoende flexibiliteit biedt. De grenswaarden uit het LVB houden namelijk onvoldoende rekening met de veranderende omstandigheden die het gebruik van de luchthaven beïnvloeden. In het kabinetsstandpunt van april 2006 heeft het kabinet besloten aan Schiphol de ruimte te willen geven om de wettelijk vastgelegde milieuruimte beter te benutten. Aangegeven is dat een besluit genomen zal worden in samenhang met convenanten voor hinderbeperkende en hindercompenserende maatregelen. Onder leiding van de heer Alders is hiervoor een traject gestart met betrokkenheid van diverse partijen.

6.5 Kabinetsreactie inzake Aldersadvies Schiphol 2008

Op 10 oktober 2008 heeft het Kabinet aangegeven het Aldersakkoord te onderschrijven [18]. Van de voorgestelde adviezen ten aanzien van de volumebegrenzing, selectieve groei van de mainport Schiphol en verplaatsing van vluchten naar regionale luchthavens, de hinderbeperking, de omgevingskwaliteit en een nieuw normen- en handhavingstelsel, wordt gesteld dat deze onlosmakelijk verbonden zijn.

6.6 Luchtvaartnota 2009

Ter uitwerking van de brief aan de Tweede Kamer over de beleidsaanpak Schiphol in 2007 heeft het Rijk in 2009 de Luchtvaartnota [25] uitgebracht, met daarin een kabinetsvisie ten aanzien van het economisch belang van de luchtvaart en de luchthavens, de optimalisatie van het netwerk en het belang van landzijdige ontsluiting van de luchthavens. De luchtvaartnota uit 2009 is in 2011 geactualiseerd [32]. Hierin is opgenomen dat prioriteit gegeven zal worden aan de uitwerking van de herindeling van het Nederlandse luchtruim door het opstellen van een Luchtruimvisie.

6.7 Kabinetsreactie inzake Aldersadvies Nieuw Normen- en Handhavingstelsel 2010

Op 20 augustus heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de Tweede Kamer geïnformeerd over het Aldersadvies van 2010 inzake het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel [29]. De minister heeft hierin aangegeven het voorstel van de heer Alders te steunen, en voldoende basis te zien voor het starten van het experiment per 1 november 2010. Aangegeven is dat na het eerste jaar van het experiment een tussentijdse

evaluatie voorzien is door de Alderstafel. Ook na twee jaar wordt het experiment geëvalueerd en wordt door de Alderstafel advies uitgebracht over het al dan niet definitief in de wet invoeren van het nieuwe stelsel.

6.8 Regeerakkoord 2012

Het regeerakkoord van 2012 heeft Schiphol en de haven van Rotterdam de ruimte geboden om te groeien vanwege het grote belang van deze mainports voor de Nederlandse economie [41]. Van de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport is aangegeven dat deze zich verder mogen ontwikkelen, ook om de groei van Schiphol te ondersteunen. Blijvende aandacht voor een goed woon- en leefklimaat wordt hierbij van belang geacht.

6.9 Luchtruimvisie 2012

In september 2012 is de Luchtruimvisie aangeboden aan de Tweede Kamer, waarin een aantal beleidsmatige uitgangspunten zijn vastgesteld die leidend zijn voor de verdere ontwikkeling van het Nederlandse luchtruim [38]. Hierbij is invulling gegeven aan de internationale afspraken volgend uit Single European Sky (SES) en Functional Airspace Block Europe Central (FABEC). De herstructurering van het luchtruim werd nodig geacht om huidige knelpunten te kunnen adresseren en gestelde doelstellingen te kunnen realiseren. In de Luchtruimvisie is een keuze gemaakt voor een scheiding van mainportgebonden verkeer en een vereenvoudiging van de luchtruimstructuur, en integratie van civiel-militaire dienstverlening. Voor Schiphol heeft dit tot gevolg dat een duidelijke keuze gemaakt wordt voor het exclusief inzetten van de TMA Schiphol voor het versterken van de netwerkkwaliteit van de mainport Schiphol. Ook is besloten een vierde Initial Approach Fix te ontwerpen voor de mainport Schiphol voor een optimale zuidoostelijke ontsluiting van de luchthaven. Daarnaast is afgesproken dat er voor de periode tot 2020 een nieuw operationeel luchtverkeersleidingsconcept ontwikkeld wordt voor de luchthaven, gericht op het vergroten van de veiligheid, capaciteit, punctualiteit en beperking van hinder. Deze voorgenomen wijzigingen ten aanzien van het luchtruim vallen echter niet binnen de scope van dit MER.

6.10 Brief aan Tweede Kamer inzake aanpassen grenswaarde koolmonoxide, december 2012

In december 2012 heeft de staatsecretaris van Infrastructuur en Milieu aangekondigd aan de Tweede Kamer op korte termijn de grenswaarde voor koolmonoxide uit het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) te schrappen [44]. Geconstateerd was dat deze grenswaarde voor luchtverontreiniging nauwelijks bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit in de omgeving van Schiphol. Het sturen op koolmonoxide uitstoot kan er juist toe leiden dat zwaardere vliegtuigen worden ingezet om, in de berekeningssystematiek, op een gunstig resultaat uit te komen ten aanzien van koolmonoxide. Dit leidt tot een verhoging van de productie van geluid en de uitstoot van kooldioxide. Bij aanpassing van de regelgeving komt volgens IenM het beschermingsniveau niet in het gedrang. Ook bij een ontwikkeling tot 510.000 vliegtuigbewegingen blijven de emissies binnen de kaders van gelijkwaardige bescherming.

6.11 Kabinetsreactie Aldersadvies, oktober 2013

In de Kabinetsreactie [51] op het Aldersadvies 2013 heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aangegeven voornemens te zijn om, na overleg met de Tweede Kamer, het nieuwe stelsel in de wet- en regelgeving te verankeren.

6.12 Brief Alders van 17 april 2014 met onder meer aanvullende legitimatiegronden

De heer Alders heeft op 17 april 2014 de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu geïnformeerd over het belang om informatievoorziening en verantwoording over de inzet van de banen te verbeteren [56]. Tijdens het experiment met het nieuwe geluidsstelsel zijn de volgende vijf criteria beschreven voor de inzet van banen:

1. Meteorologische gegevens: windrichting, windsnelheid en windstoten op de grond, zicht en wolkenbasis;
2. Of er al dan niet sprake is van daglicht, uitgaande van 'uniforme daglichtperiode' (UDP);
3. Het niet beschikbaar zijn van banen;
4. Het 'tijdig' anticiperen op veranderende omstandigheden en het moment van wisselen naar een meer preferente baancombinatie;
5. Tijdelijke inzet van baancombinaties om baanwisselingen mogelijk te maken.

Tijdens het experiment is gebleken dat met deze vijf criteria meer dan 90% van de inzet van de banen verantwoord kan worden. De heer Alders adviseert in de brief de norm te verhogen naar 95% in combinatie met de volgende verantwoordingsgronden in het informatiesysteem:

1. De inzet van een stabiele baancombinatie;
2. Geen beweging in de periode;
3. Er is sprake van regen- en onweersbuien;
4. Er geldt een afwijkende verwachting voor wind en zicht.

6.13 Kabinetsreactie Aldersadvies over oplossing knelpunt vierde baan regel, maart 2015

Op 10 maart heeft het kabinet gereageerd op het akkoord van de Alderstafel over de vierde baan. Hierbij is aangegeven dat: *"het Kabinet van mening is dat het voorstel van de Alderstafel een gebalanceerde uitkomst bevat die recht doet aan de eerder genoemde uitgangspunten"* (zie paragraaf 3.3.4) [65].

7 Wettelijk kader

Het MER voor de wijziging van het LVB biedt een onderbouwing met betrekking tot de milieueffecten van het voornemen. Met het MER wordt onder andere getoetst of het voornemen past binnen het beleid en voldoet aan wet- en regelgeving. Dit hoofdstuk bevat een overzicht van de meest relevante wet- en regelgeving voor dit MER.

7.1 Wet luchtvaart

Het gebruik van luchthaven Schiphol is geregeld in en op basis van de Wet luchtvaart [100]. 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 Luchthavenindelingbesluit (LIB) en Luchthavenverkeerbesluit (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.

7.1.1 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. Daarmee is de beschikbare milieuruimte op Schiphol begrensd door de bescherming die door het eerste besluit werd geboden. Deze eis blijft in het nieuwe stelsel onverminderd van kracht.

Of er sprake is van een gelijkwaardig of beter beschermingsniveau wordt voor geluidbelasting⁶ en externe veiligheid beoordeeld aan de hand van criteria voor het aantal woningen of mensen dat aan een bepaalde geluidbelasting 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 [10].

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. Deze grenswaarden worden in het nieuwe LVB als gelijkwaardigheidscriteria benoemd.

⁶ Voor geluid wordt niet het aantal mensen geteld, maar het aantal ernstig gehinderden of ernstig slaapverstoorden.

7.1.2 Rechtsbescherming

Bij de evaluatie van het experiment met het nieuwe stelsel is een onafhankelijk juridisch deskundige, prof. mr. B.J. Schueler, verzocht om te toetsen of de rechtsbescherming in het nieuwe stelsel gelijkwaardig is aan het vigerende normen- en handhavingstelsel. Hij concludeert [48] dat: *“de instrumenten van rechtsbescherming (...) toereikend zijn om rechtsbescherming te bieden tegen onjuiste toepassing van de nieuwe normen. Zolang de toepassing van het nieuwe stelsel slechts beperkte lokale effecten op de geluidsbelasting heeft (die per saldo positief zijn), is het wegvallen van de door de grenswaarden geboden relatieve zekerheid op lokaal niveau aanvaardbaar”*. Hiermee kan geconcludeerd worden dat het nieuwe stelsel inclusief alternatieve pakket aan maatregelen voldoet aan de eis dat het nieuwe luchthavenverkeersbesluit een vergelijkbare of betere bescherming biedt aan omwonenden.

7.2 Luchthavenindelingbesluit

Het Luchthavenindelingbesluit (LIB) [90] bevat de ruimtelijke maatregelen op rijksniveau ten aanzien van 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.

7.3 Luchthavenverkeerbesluit

Het luchthavenverkeerbesluit (LVB) [91] is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het vliegverkeer van de luchthaven Schiphol. Het huidige LVB bakent de luchtverkeerswegen af en bevat regels en grenswaarden. Een substantieel deel van het luchthavenluchtverkeer moet binnen deze luchtverkeerswegen worden afgewikkeld. Het besluit bevat regels omtrent het gebruik van de luchtverkeerswegen 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.

7.4 Wet milieubeheer: m.e.r.-plicht

Het Besluit milieueffectrapportage [86] specificeert overeenkomstig artikel 2, lid 1 in bijlage C voor welke activiteiten een verplichting geldt tot het opstellen van een milieueffectrapport. De in deze bijlage genoemde categorie 6.1 heeft betrekking op de aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart. Daarbij gaat het om gevallen waarin een luchthaven de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 2.100 meter of meer. Aangezien Schiphol al banen in gebruik heeft die langer zijn dan 2.100 meter en er met dit besluit geen wijziging in aangebracht wordt, is het niet noodzakelijk om een milieueffectrapport op te stellen.

Artikel 2, lid 1 in bijlage D van het Besluit Milieueffectrapportage geeft vervolgens in categorie 6.1 en 6.2 een beschrijving wanneer een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. Categorie D6.2 (wijziging in het gebruik van de luchthaven c.q. het wijzigen van het LVB) geeft in dit geval aanleiding tot het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling. 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 en het voorliggende milieueffectrapport (MER) op te laten stellen. Voor het MER is de exploitant (Schiphol Group) de initiatiefnemer, de Minister van Infrastructuur en Milieu is het bevoegd gezag.

7.5 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. De Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 [94] bevat voorschriften voor het meten en berekenen van de concentratie - en depositie - van luchtverontreinigende stoffen. Bij het bepalen van de milieueffecten wordt een model toegepast waarmee de luchtvaartspecifieke emissies kunnen worden bepaald. De resultaten van deze modellering sluiten aan bij de voorschriften uit bovengenoemde regeling en worden gebruikt om te toetsen aan de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer.

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. De gelijkwaardige bescherming wordt hiermee gewaarborgd.

Titel 5.2 van de Wet milieubeheer regelt het 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 luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd en getoetst aan wettelijke normen.

Voor ultrafijn stof is er momenteel geen wettelijk kader. Onderzoek van TNO uit 2014 heeft vastgesteld dat er in de nabijheid van Schiphol verhoogde concentraties ultrafijnstof zijn en dat dit mogelijk effecten kan hebben op de gezondheid van inwoners. De Staatssecretaris van IenM heeft naar aanleiding hiervan begin 2015 aan het RIVM opgedragen om nader verkennend onderzoek te verrichten naar ultrafijnstof rond Schiphol en alle kennis te inventariseren die op dit terrein nationaal en internationaal beschikbaar is.

Het RIVM heeft hierover in september 2015 gerapporteerd [73]. Uit het onderzoek blijkt dat Schiphol inderdaad een bron van ultrafijnstof is. De bijdrage van het vliegverkeer aan de ultrafijn stof concentraties in de woonlocaties die het dichtst bij Schiphol liggen, is grofweg vergelijkbaar met de bijdrage van wegverkeer in een binnenstad. In de vakliteratuur is volgens het RIVM weinig tot niets bekend over de gezondheidseffecten van blootstelling aan ultrafijnstof. Dat geldt voor al het ultrafijnstof, dus niet alleen voor dat van vliegtuigen. Wel stelt het RIVM dat gezondheidseffecten door blootstelling aan ultrafijn stof niet kunnen worden uitgesloten.

Begin 2016 heeft het RIVM in opdracht van het ministerie van IenM een kort verkennend onderzoek uitgevoerd naar gezondheidseffecten op basis van bestaande gegevens over sterfte. Daaruit is gebleken dat de sterftestatistiek in de omgeving van Schiphol geen afwijkingen laten zien van de rest van Nederland. Uit de twee hiervoor genoemde onderzoeken van het RIVM is duidelijk geworden dat er wereldwijd nog niet veel onderzoek is gedaan naar ultrafijnstof en de gezondheidseffecten ervan. Daarom heeft het kabinet besloten om het RIVM een integraal onderzoekprogramma uit te laten voeren naar de gezondheidseffecten van ultrafijnstof [85]. In dat programma, dat vier tot vijf jaar gaat duren, wordt naar verschillende gezondheidsaspecten gekeken, zoals sterfte, aandoeningen van de luchtwegen en het hart- en vaatsysteem, medicijngebruik en geboortegewicht. Schiphol wordt daarbij als onderzoeklocatie gebruikt en er worden naast de start- en landingsbanen van Schiphol meetpunten ingericht. Omdat vliegverkeer niet de enige bron van ultrafijnstof is, wordt binnen het programma door toxicologisch onderzoek ook inzicht verkregen in gezondheidseffecten door ultrafijnstof uit andere bronnen. Nederland loopt met dit onderzoek voorop. Bij de vormgeving van het programma wordt de Omgevingsraad Schiphol betrokken. Tussentijds zullen bevindingen worden gedeeld met betrokken instanties, bewoners en de internationale wetenschap.

7.6 Overige relevante wet- en regelgeving

Een toelichting op de overige wet- en regelgeving van toepassing bij de besluitvorming over een luchthavenbesluit is opgenomen in onderstaande passages. Tevens is de relevantie van deze regels op de voorgenomen activiteit toegelicht.

7.6.1 Natuurbeschermingswet 1998

De Natuurbeschermingswet 1998 regelt de bescherming van gebieden; of als Natura 2000-gebied en/of als Beschermde Natuurmonument [92]. Voor de Natura 2000-gebieden zijn specifieke instandhoudingsdoelen geformuleerd: voor habitattypen, soorten Bijlage II Habitatrichtlijn en/of vogelsoorten. Voor de gebiedsbescherming geldt een 'externe werking'. Dat wil zeggen dat ook voor plannen of projecten buiten het beschermde gebied nagegaan dient te worden of deze effecten hebben op de doelen voor het gebied. Aldus is nagegaan of als gevolg van een mogelijk verhoogde uitstoot van NO_x bij een toename van vliegverkeer significante effecten met zekerheid kunnen worden uitgesloten. Dit is ook gedaan voor een toename in verstoringsdruk (auditief, visueel) bij uitbreiding.

Op 1 juli 2015 is het Programma Aanpak Stikstof (PAS) in werking getreden [70]. Dit programma geeft enerzijds waarborgen voor behoud en herstel van stikstofgevoelige habitats en leefgebieden van soorten met een gericht pakket van herstelmaatregelen en anderzijds ruimte voor nieuwe economische activiteiten. Een eventuele uitbreiding van vliegtuigbewegingen van Schiphol is opgenomen in de lijst met prioritaire projecten. Voor dit MER is nagegaan in hoeverre een uitbreiding van vliegverkeer leidt tot een toename in depositie. Vervolgens is nagegaan of een toename geheel binnen de gereserveerde ruimte als prioritair project valt. Ook is nagegaan in hoeverre de berekende toename zich verhoudt tot de driedeling zoals deze in de PAS wordt gehanteerd. Een toename (op een voor stikstof gevoelig habitat met thans al een overschrijding) kleiner dan 0,05 mol N/ha/jr is verwaarloosbaar klein, voor een toename van 0,05-1,0 mol N/ha/jr geldt een meldingsplicht. Een toename van meer dan 1,0 mol N/ha/jr vraagt om een uitgebreid oordeel.

7.6.2 Natuurnetwerk Nederland

De belangrijkste natuur op nationaal en provinciaal niveau maakt deel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen Ecologische Hoofdstructuur (EHS)). De invulling van het NNN en de wijze van toetsing verschillen per provincie. In hoofdlijnen worden de Spelregels EHS van het ministerie gevolgd en de Verordening Ruimte van de relevante provincies [14]. Doelen voor het NNN zijn vastgelegd in een Natuurbeheerplan. Gevolgen van een wijziging in de wijze van vliegen en een toename van het aantal bewegingen van vliegverkeer worden getoetst aan de wezenlijk kenmerken en waarden van het NNN zoals deze landelijk zijn vastgelegd in natuurdoeltypen en uitgewerkt in het provinciale Natuurbeheerplan. Fysieke aantasting van het NNN is niet aan de orde; het gaat uitsluitend om een toename van activiteiten met een mogelijk verstoringseffect boven het NNN. In de vier relevante provincies zijn stiltegebieden (Wet Milieubeheer) aangewezen.

7.6.3 Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet (Ffwet) regelt de bescherming van soorten [88]. Er geldt een aantal beschermingsregimes. Voor algemeen voorkomende soorten (Ffwet tabel 1) geldt een vrijstelling voor ingrepen/projecten met negatieve gevolgen. Voor soorten met een zwaarder regime (Ffwet tabel 2 en Ffwet tabel 3) geldt dat in geval van negatieve effecten mitigerende maatregelen getroffen moeten worden. De zorgplicht geldt onder alle omstandigheden. De luchthaven Schiphol zelf zal bij een uitbreiding van het vliegverkeer niet veranderen. De wijze van afhandeling van het inkomende en uitgaande verkeer zal veranderen en het aantal bewegingen zal kunnen toenemen, wat de verstoringsdruk kan verhogen. Dit zou gevolgen kunnen hebben voor soorten van tabel 2 of 3 Ffwet. Indien de staat van instandhouding van soorten in het geding komt, als gevolg van een overtreding van de artikel 8 t/m 11, zal een ontheffing ex artikel 75 aangevraagd moeten worden.

soorten in het geding komt, als gevolg van een overtreding van de artikel 8 t/m 11, zal een ontheffing ex artikel 75 aangevraagd moeten worden.

7.6.4 Waterwet

De Waterwet [97] bevat regels voor het beheer en gebruik van watersystemen. Aangezien het nieuwe stelsel geen gevolgen heeft voor de watersystemen, is de Waterwet niet relevant voor dit MER.

7.6.5 Wet algemene bepalingen (Wabo)

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht [98] maakt het mogelijk één procedure te starten voor het verkrijgen van meerdere vergunningen voor diverse aspecten. Hier vallen onder andere de bouwvergunning, milieuvergunning, aanlegvergunning en sloopvergunning. Aangezien de voorgenomen activiteit geen activiteiten betreft waarvoor diverse vergunningen aangevraagd dienen te worden, is dit in dit MER niet relevant.

7.6.6 Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming [99] bevat regels voor de bescherming van de bodem. Hieronder vallen onder meer bescherming van grondwater, sanering van verontreinigde bodem en grondwater. Deze wetgeving is van toepassing op de dagelijkse operatie van de luchthaven bij, o.a. de-icing en andere potentieel vervuilende activiteiten. De voorgenomen activiteit uit dit MER heeft echter geen doorwerking op het grondgebruik; toetsing aan de Wabo is daarom niet nodig.

8 Beleid met relevantie voor Schiphol

Dit hoofdstuk geeft een beknopt overzicht van relevant beleid met betrekking tot Schiphol. Hierbij wordt het internationale luchthavenbeleid toegelicht (paragraaf 8.1) het beleid op nationaal niveau (paragraaf 8.2), het provinciaal beleid (paragraaf 8.3) en het ruimtelijk beleid voor Schiphol (8.4).

8.1 Luchthavenbeleid internationaal

Het internationaal beleid inzake het gebruik van civiele luchthavens heeft vooral betrekking op geluid en luchtverontreiniging. Ook veiligheid is een belangrijk onderdeel van het internationaal beleid. Nederland is lid van diverse internationale luchtvaartorganisaties, zoals de International Civil Aviation Organization (ICAO). ICAO heeft een leidende rol op het gebied van de beheersing van de luchtvaartemissies door de burgerluchtvaart. Verder is Nederland lid van onder andere de European Civil Aviation Conference (ECAC), de Joint Aviation Authorities (JAA) en Eurocontrol.

Ook de Europese Unie (EU) is actief op het gebied van de luchtvaart. De EU heeft zich uitgesproken voor het weren van lawaaige civiele vliegtuigen op vliegvelden binnen haar grenzen. De EU heeft bepaald dat met zogenoemde 'hoofdstuk 2' vliegtuigen na 1 april 2002 niet meer van, naar en via de EU gevlogen mogen worden [1]. Na 1 april 2002 zijn deze vliegtuigen veelal vervangen door stillere 'hoofdstuk 3' vliegtuigen.

De Europese richtlijn 2002/30/EG [3], betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap, bevat voorschriften voor het invoeren van exploitatiebeperkingen voor luchthavens, zodat het aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt van de nadelige gevolgen van vliegtuiglawaai wordt beperkt of teruggedrongen. Deze richtlijn is op 13 juni 2016 ingetrokken en vervangen door Verordening nr. 598/2014 [55] inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie in het kader van een evenwichtige aanpak. De verordening bevat regels en procedures die moeten worden gevolgd als een lidstaat exploitatie-beperkende maatregelen wil opleggen aan een luchthaven met meer dan 50.000 bewegingen van civiele luchtvaartuigen per kalenderjaar. Dit betekent voor Nederland dat alleen Schiphol onder de verordening valt.

Met de inwerkingtreding van de Europese wetgeving aangaande omgevingsgeluid [4] is op het punt van geluidbestrijding in Europa een nieuw tijdperk aangebroken. De Europese wetgeving 2002/49/EG aangaande beschouwt de geluidbelasting door de industrie, wegen, spoorwegen en burgerluchtvaart met dezelfde meeteenheden: L_{den} (voor de belasting over de gehele dag) en L_{night} (de belasting specifiek in de nachtperiode) zijn twee dosismaten die voor dit doel door Europa worden voorgeschreven. De richtlijn legt een gemeenschappelijke Europese aanpak vast om de schadelijke gevolgen, hinder inbegrepen, van blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen. Daartoe moeten lidstaten periodiek geluidbelastingkaarten en geluidactieplannen opstellen. De actieplannen zijn bestemd voor de beheersing van geluidemissie. Als het luchtverkeer van en naar een luchthaven in de betreffende gemeente een geluidbelasting veroorzaakt van 55 dB(A) L_{den} of meer, dan wel 50 dB(A) L_{night} of meer, dan moet deze contour op de desbetreffende gemeentelijke kaart worden aangegeven.

8.2 Nationaal luchthavenbeleid

De Luchtvaartnota uit 2009 [25], en de actualisatie daarvan uit 2011 [32], beschrijft onder meer het kabinetsbeleid ten aanzien van Schiphol. In de Luchtvaartnota heeft het toenmalige kabinet de volgende afweging gemaakt: *“van de te verwachten marktvraag van 580.000 vliegtuigbewegingen omstreeks 2020 zullen er maximaal 510.000 op Schiphol mogen plaatsvinden. Hiervan zullen er maximaal 32.000 vliegtuigbewegingen in de nacht en de vroege ochtend (totaal de periode tussen 23:00 en 07:00 uur) mogen plaatsvinden;*

- invoering – na eerst twee jaar van experimenteren – van een nieuw normen- en handhavingstelsel (gebaseerd op geluidpreferentieel vliegen);
- invoering na 2020 van het 50/50-beginsel voor het nieuwe handhavingstelsel;
- uitvoering van de taken gericht op hinderbeperking en verbetering van de omgevingskwaliteit. Deze taken zijn vastgesteld in de convenanten. Rijk, Schiphol en provincie Noord-Holland investeren elk €10 miljoen in omgevingskwaliteit van enkele zwaar geluidbelaste gebieden rond Schiphol”.

Op 29 april 2016 heeft het kabinet de Actieagenda Schiphol aan de Tweede Kamer aangeboden. Hierin geeft het kabinet voor de korte en middellange termijn sturing aan het behouden en versterken van de concurrentiepositie van de mainport Schiphol. Bij de actieagenda zijn diverse bijlagen gevoegd, zoals de beleidsnota 'Mainport en metropool'. Omdat bij het afronden van dit MER het overleg tussen kabinet en Tweede Kamer over deze actieagenda nog moet plaatsvinden, beperkt dit MER zich tot het noemen van de actieagenda. In de hoofdstukken 3 (Totstandkoming van het nieuwe stelsel) en 6 (Overige eerder genomen besluiten en beleidsvoornemens) worden alle aanvullende standpunten, beleidsbrieven, enz. van het ministerie van IenM behandeld die van toepassing zijn.

8.3 Provinciaal luchthavenbeleid

De wettelijke bevoegdheid van de provincie ten aanzien van Schiphol is beperkt. In de Wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) [93] is bepaald dat provincies enkel het bevoegd gezag zijn voor luchthavens van 'regionale' betekenis. Aangezien Schiphol door het kabinet aangewezen is als luchthaven van 'nationale' betekenis, heeft de provincie Noord-Holland geen directe bevoegdheden inzake Schiphol. Wel is de Provincie onderdeel van de Omgevingsraad Schiphol en kan op die wijze invloed uitoefenen op Schiphol.

De provincie heeft daarnaast een taak in de ruimtelijke ontwikkeling. Zij bepalen waar er gebouwen (onder andere woningen, scholen, gezondheidszorggebouwen, woonwagens, woonboten en bedrijfsgebouwen) mogen worden gebouwd.

8.4 Ruimtelijk beleid met relevantie voor Schiphol

Naast de Wet luchtvaart is ook ruimtelijk beleid van belang voor Schiphol. Dit zijn de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (paragraaf 8.4.1) en de Structuurvisie windenergie op land (paragraaf 8.4.2).

8.4.1 Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft in 2013 in samenwerking met de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland en de gemeenten Almere en Amsterdam een visie op het gebied van woningbouw, bereikbaarheid en ecologie in de Noordelijke Randstad opgesteld [52]. Schiphol wordt in de structuurvisie aangemerkt als één van de aanjagers van de economie in de regio. Daarom wordt de connectiviteit via de weg en spoor van Schiphol met Amsterdam, Almere en Lelystad verbeterd. In de regio is de woningvraag hoog, maar binnen het westelijk deel van de regio is, onder meer vanwege de Mainport Schiphol, beperkt woningbouw mogelijk.

8.4.2 Structuurvisie windenergie op land

In 2014 is de Structuurvisie Windenergie op land [54] gepubliceerd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu en het ministerie van Economische zaken. Hierin zijn diverse regio's geschikt bevonden voor grootschalige windenergie. Aangemerkt wordt dat bij de ontwikkeling hiervan rekening gehouden wordt met luchtvaartveiligheid. In de nabijheid van Schiphol zijn dan ook geen locaties voor windturbines aangemerkt.

9 Voorgenomen wijzigingen wettelijk kader

In dit hoofdstuk worden de voorgenomen wijzigingen op het wettelijk kader in verband met de voorgenomen activiteit toegelicht. 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.

In het kader van de m.e.r.-procedure is voornamelijk, maar niet uitsluitend, artikel 8.17 van de Wet luchtvaart 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. Voor ieder van deze aspecten, gemiddeld op jaarbasis vastgesteld, dient het beschermingsniveau per saldo gelijkwaardig aan of beter te zijn dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit.

9.1 Voorgenomen wijzigingen Wet luchtvaart

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 punten;
- opnemen dat het LVB regels bevat voor strikt preferentieel baangebruik;
- opnemen dat het LVB een maximum aantal vliegtuigbewegingen per jaar bevat, waaronder een maximum aantal in de nacht;
- 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.

Tegelijkertijd 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. Voor deze wetswijziging geldt geen MER-plicht. 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 [59] en is op 10 februari 2016 behandeld [81]. De Tweede Kamer heeft zich vervolgens op 16 februari 2016 [80] in grote meerderheid uitgesproken voor het vervangen van het stelsel met handhavingspunten door een stelsel met regels voor preferent baangebruik. De Eerste Kamer heeft het wetsvoorstel op 8 maart 2016 aangenomen [82].

9.2 Voorgenomen wijzigingen Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB)

Voor de invoering van het nieuwe stelsel zijn onder meer de volgende aanpassingen in het LVB voorzien:

- Verwijderden van de huidige bepaling over grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten, het TVG en het TRG.
- 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-regel⁷ in werking treedt.
- Opnemen dat er een grens is aan de totale hoeveelheid geluid voor het etmaal en wat de voorwaarden zijn voor de vaststelling van deze grens (de maximum 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 gebruikspggnose en de evaluatie dienen te bevatten.

Voor het wijzingen van het LVB geldt een MER-beoordelingsplicht (zie paragraaf 7.4). Uit een MER-beoordeling blijkt of het uitvoeren van een m.e.r.-procedure al dan niet noodzakelijk is. Amsterdam Airport Schiphol heeft besloten om de MER-beoordeling achterwege te laten en direct 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.

9.3 Voorgenomen wijzigingen Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)

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. Mede op basis van de milieueffecten die in het MER zijn bepaald zal het ministerie van Infrastructuur en Milieu besluiten over aanpassing van het LIB. De keuzes en onderbouwing op welke wijze de milieueffecten worden doorgezet naar aanpassing van het LIB zijn geen onderdeel van het MER. Het MER levert de informatie die daarvoor gevraagd is door het ministerie.

9.4 Wijziging Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI)

Een wijziging van het LVB vereist ook een wijziging van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI) [95]. 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 vastgelegd welke gegevens op welke wijze gerapporteerd moeten worden aan de ILT zodat vastgesteld kan worden of aan de normen is voldaan.

⁷⁾ 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.

10 Afkortingen

BRS - Bestuurlijke Regie Schiphol.

CDA - 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.

CO₂ - Koolstofdioxide.

DEN - 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

L_{den} - Wettelijk 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} - Wettelijk voorgeschreven maat voor geluidbelasting. Jaargemiddelde voor de nachtelijke geluidsbelasting (23:00u tot 07:00u).

LVB - Luchthavenverkeerbesluit Schiphol.

LVNL - Luchtverkeersleiding Nederland.

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.

NNHS - Nieuw Normen- en Handhavingstelsel, in deze MER ook aangeduid als 'nieuw stelsel'.

NRD - Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

PAS - Programmatische Aanpak Stikstof.

PKB - Planologische kernbeslissing.

RMI - Regeling Milieu-informatie luchthaven Schiphol.

TVG - Totaal Volume Geluid.

TMA - Terminal Manoeuvring Area. Het naderingsverkeersleidingsgebied rondom en boven de Control Zone (CTR) van een of meerdere militaire of civiele vliegvelden.

UDP - Universal Day light Period.

11 Begrippen

Aldersadvies

Advies dat is afgegeven door de Alderstafel.

Alderstafel

Een door de Minister van Infrastructuur en Milieu ingesteld overleg onder leiding van oud minister en commissaris van de Koningin de heer Hans Alders over de ontwikkeling van de luchthavens Schiphol, Eindhoven en Lelystad. De Alderstafel Schiphol is in januari 2015 opgegaan in de Omgevingsraad Schiphol.

AERIUS

Model waarmee stikstofdepositie berekend.

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 is opgesteld (LVB2004).

Emissie

De uitstoot of lozing van verontreinigingen.

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} .

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.

Inspectie

Inspectie Leefomgeving en Transport.

Landingspiek

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

Luchtvaartsector

Partijen uit de luchtvaartsector: Luchthaven, luchtverkeersleiding, luchtvaartmaatschappijen.

Meteotoeslag

Is in het vigerende stelsel een 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 – 07:00 uur).

Nachtprocedures

Afhandelingprocedures met betrekking tot baan- en routegebruik die als onderdeel van het nachtrechtregime tijdens de operationele nacht (23:00u – 06:00 uur) 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 Schiphol en de Commissie regionaal overleg luchthaven Schiphol (CROS) in opgegaan zijn.

Piekuurcapaciteit

De baan capaciteit die tijdens start en landingspieken betrouwbaar geleverd kan worden.

Secundaire start- landingsbaan

Start- of landingsbaan die extra bijgezet wordt tijdens een start- of landingspiek (zie 'Startpiek' en/of 'Landingspiek').

Startpiek

Moment waarop 2 startbanen nodig zijn om het verkeer af te handelen.

Startprocedure

Er bestaan verschillende varianten standaard 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.

Vliegprocedure

Zie 'Startprocedure'.

Vliegtuigbeweging

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

12 Bronnen

Onderstaande bronnen staan in chronologische volgorde. Verwijzingen naar een internetpagina of vigerende wetgeving hebben de datum mei 2016 gekregen, de versie zoals die werd aangetroffen op het moment dat deze rapportage werd opgesteld.

1. mrt 1992 • Europese Commissie Richtlijn 92/14/EEC, beschikbaar via: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:31992L0014>
2. jul 2001 • Adviesbureau Peutz & Associés B.V, Geluid vanwege het taxiën van vliegtuigen op de Luchthaven Schiphol, ref. ML-447-1 RA
3. mrt 2002 • Europese Commissie Richtlijn 2002/30/EG, beschikbaar via: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A32002L0030>
4. jun 2002 • Europese Commissie Richtlijn 2002/49 EG, beschikbaar via: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:32002L0049>
5. jun 2002 • Memorie van toelichting wijziging Wet luchtvaart vijfbanenstelsel Schiphol, kamerstuk 29 395 nr. 3, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29395-3.html>
6. jul 2002 • Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol, kamerstuk 27 603 nr. 74, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/30511/kst-27603-74.html>
7. feb 2006 • Wyle, TNO en NLR, Groundnoise Polderbaan Overview of Results, ref. WR 06-02
8. okt 2006 • Brief V&W over verdere uitwerking en uitvoering van het kabinetsstandpunt Schiphol, kamerstuk 29 655 nr. 39, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-39.html>
9. mei 2007 • Brief V&W beleidsaanpak Schiphol, kamerstuk 29 665 nr. 47, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-47.html>
10. mei 2007 • Brief V&W over actualisatie van de criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming van de omgeving van Schiphol, kamerstuk 29 655 nr. 46, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-46.html>
11. jun 2007 • Aldersadvies Schiphol korte termijn, bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 48, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-48-b1.pdf>
12. jun 2007 • Vragen en antwoorden Aldersadvies 2010, kamerstuk 29 665 nr. 50, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-50.html>
13. jul 2007 • Schiphol Group, MER-Schiphol voor de korte termijn - samenvatting, beschikbaar via: <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2007/07/30/mer-schiphol-voor-de-korte-termijn/20070730-mersamenvatting.pdf>
14. aug 2007 • Spelregels EHS, beschikbaar via: <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2007/08/20/spelregels-ehs/spelregels-ehs.pdf>
15. mrt 2008 • Verslag algemeen overleg, kamerstuk 29 665 nr. 84, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-84.html>
16. okt 2008 • Brief V&W over Aldersadvies over de toekomst van Schiphol en de regio voor de middellange termijn (tot en met 2020), kamerstuk 29 655 nr. 108, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-108.html>
17. okt 2008 • Aldersadvies over de toekomst van Schiphol en de regio voor de middellange termijn (tot en met 2020), bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 108, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-108-b1.pdf>
18. okt 2008 • Brief V&W/VROM reactie Aldersadvies 2008, bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 119, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-119.html>
19. nov 2008 • Verslag algemeen overleg, diverse Alderstafel stukken uit 2008, kamerstuk 29 655 nr. 114, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-114.html>
20. dec 2008 • Convenant Behoud en versterking mainportfunctie, bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 115, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-115-b10.pdf>
21. dec 2008 • Convenant Hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol, bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 115, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-115-b1.pdf>
22. dec 2008 • Convenant Omgevingskwaliteit, bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 115, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-115-b7.pdf>
23. dec 2008 • Brief V&W over convenanten bij het advies over de toekomst van Schiphol en de regio voor de middellange termijn, kamerstuk 29 665 nr. 115, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-115.html>
24. feb 2009 • Motie De Rouwe, verzoekt voortvarend ter hand nemen Aldersadvies 2008, bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 128, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-128.html>
25. apr 2009 • Luchtvaartnota, bijlage bij kamerstuk 31 936 nr. 1, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-1.html>
26. apr 2009 • Brief V&W/VROM over de Luchtvaartnota en onderzoek naar de marktverwachting in 2020, kamerstuk 31 936 nr. 1, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-1.html>
27. apr 2009 • SEO, onderzoek naar de marktverwachting in 2020, bijlage bij kamerstuk 31 936 nr. 1, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-15853.pdf>
28. jun 2010 • Aldersadvies Eindhoven, kamerstuk 31 636, nr. 30, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-30.html>
29. aug 2010 • Brief V&W over de start van het experiment met Nieuw Normen- en Handhavingstelsel, kamerstuk 29 665 nr. 152, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-152.html>
30. aug 2010 • Aldersadvies over het experiment met Nieuw Normen- en Handhavingstelsel, bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 152, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-76677.pdf>
31. okt 2010 • Aldersadvies, evaluatiecriteria experiment NNHS, bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 158, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-84874.pdf>
32. jan 2011 • Brief IenM over de Luchtvaartnota, kamerstuk 31 936 nr. 47, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-47.html>
33. mrt 2011 • Startnota luchtruimvisie, kamerstuk 31 936 nr. 75, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-75.html>

34. nov 2011 • Brief lenM over aanbieding van geactualiseerde luchtvaartnota, kamerstuk 31 936 nr. A, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-A.html>
35. nov 2011 • Geactualiseerde luchtvaartnota, bijlage bij kamerstuk 31 936 nr. A, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-141297.pdf>
36. apr 2012 • Aldersadvies ontwikkeling luchthaven Lelystad, bijlage bij kamerstuk 31 936 nr. 109, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-161814.pdf>
37. apr 2012 • NLR, Onderzoek luchtzijdige inpassing Lelystad, bijlage bij kamerstuk 31 936 nr. 109, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-161829.pdf>
38. sep 2012 • Luchtruimvisie, bijlage bij kamerstuk 31 936 nr. 114, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-184251.pdf>
39. sep 2012 • Brief lenM/Defensie met de Luchtruimvisie, kamerstuk 31 936 nr. 114, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-114.html>
40. sep 2012 • Kabinetsstandpunt inzake Aldersadvies, kamerstuk 31 936 nr. 115, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-115.html>
41. okt 2012 • Regeerakkoord, bijlage bij kamerstuk 33 410 nr. 15, beschikbaar via:
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2012/10/29/regeerakkoord>
42. dec 2012 • Aldersadvies alternatieve pakket voor CDA's, bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 181, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-199394.pdf>
43. dec 2012 • Brief lenM over alternatieve pakket voor CDA's, kamerstuk 29 665 nr. 181, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-181.html>
44. dec 2012 • Brief lenM over het aanpassen grenswaarde koolmonoxide, kamerstuk 29 665 nr. 182, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-182.html>
45. dec 2012 • Voorstudie operationeel concept Lelystad, beschikbaar via:
<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/wob-verzoeken/2012/12/20/bijlage-bij-wob-verzoek-over-voorstudie-lelystad/bijlage-bij-wob-verzoek-over-voorstudie-lelystad.pdf>
46. 2013 • Kema, Monitoring luchtkwaliteit Luchthaven Schiphol, ref 74102384-CES/ECS 13-0595,
47. apr 2013 • Werkprogramma Alderstafel Lelystad, bijlage bij kamerstuk 31 936 nr. 139, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-224276.pdf>
48. okt 2013 • Aldersadvies NNHS, bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 190, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-255046.pdf>
49. okt 2013 • Aldersadvies NNHS, bijlage 3 uitwerking normen, bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 190, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-255049.pdf>
50. okt 2013 • Aldersadvies NNHS, bijlage 2 onderzoek 510k, bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 190, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-255048.pdf>
51. okt 2013 • Kabinetsreactie Aldersadvies Nieuw Normen- en Handhavingstelsel, kamerstuk 29 665 nr. 190, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-190.html>
52. nov 2013 • Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer, beschikbaar via:
<https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2013/11/20/rijksstructuurvisie-amsterdam-almere-markermeer-bekrachtigd-in-twee-overeenkomsten>
53. mrt 2014 • Schiphol Group, Milieueffectrapport Lelystad Airport 2014, bijlage bij kamerstuk 31 936 nr. 202, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-342887.pdf>
54. mrt 2014 • Structuurvisie Windenergie op land, bijlage bij kamerstuk 33 612 nr. 23, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-311971.pdf>
55. apr 2014 • Europese Commissie Verordening 598/2014, beschikbaar via:
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/ALL/?uri=CELEX%3A32014R0598>
56. apr 2014 • Aldersadvies nadere uitwerking van een viertal punten in het NNHS, bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 200, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-327186.pdf>
57. Deze bron is vervallen.
58. mei 2014 • Brief lenM met Aldersadvies nadere uitwerking van een viertal punten NNHS, kamerstuk 29 665 nr. 200, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-200.html>
59. dec 2014 • Wijziging Wet luchtvaart i.v.m. invoering NNHS, kamerstuk 34 098 nr. 1, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-34098-1.html>
60. dec 2014 • Wetsvoorstel tot Wijziging van de Wet luchtvaart i.v.m. het Nieuw normen- en handhavingstelsel, kamerstuk 34 098 nr. 2, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-34098-2.html>
61. dec 2014 • Memorie van toelichting bij het Wetsvoorstel tot Wijziging van de Wet luchtvaart i.v.m. het Nieuw normen- en handhavingstelsel, kamerstuk 34 098 nr. 3, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-34098-3.html>
62. jan 2015 • Brief lenM over opzet onderzoek ultrafijn stof rond Schiphol, kamerstuk 30 175 nr. 206, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30175-206.html>
63. jan 2015 • Aldersadvies oplossing voor het knelpunt met de regel voor de inzet van de vierde baan, bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 210, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-455371.pdf>
64. jan 2015 • Brief lenM met Aldersadvies oplossing voor het knelpunt met de regel voor de inzet van de vierde baan, kamerstuk 29 665 nr. 210, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-210.html>
65. mrt 2015 • Kabinetsreactie Aldersadvies over oplossing knelpunt vierde baan regel, kamerstuk 29 665 nr 212, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-212.html>
66. mrt 2015 • Kabinetsreactie wetsvoorstel wijziging Wet luchtvaart i.v.m. NNHS, kamerstuk 34 098 nr. 4, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-34098-4.html>
67. apr 2015 • Brief EZ over tijdpad en inwerkingtreding Programma aanpak stikstof (PAS), kamerstuk 33 037 nr. 151, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-33037-151.html>
68. mei 2015 • Instituut Natuur- en Bosonderzoek (INBO), Advies over de depositiesnelheid van vermestende/verzurende depositie, beschikbaar via:
<https://data.inbo.be/purews/files/8603503/INBO.A.3286.pdf>
69. jun 2015 • Schiphol Group, Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de milieueffectrapportage 'Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol', beschikbaar via: http://www.platformparticipatie.nl/Images/Notitie%20reikwijdte%20en%20detailniveau%20Schiphol_tcm318-366103.pdf

70. jun 2015 • Inwerkingtredingsbesluit programma aanpak stikstof, bijlage bij kamerstuk 33 037 nr. 155, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-545205.pdf>
71. jul 2015 • Wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van een nieuw normen- en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol en enige andere wijzigingen, kamerstuk 34 098 nr. 6, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-34098-6.html>
72. sep 2015 • RIVM, Grootchalige concentratie- en depositiekaarten Nederland: Rapportage 2015, beschikbaar via: http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Rapporten/2015/september/Grootchalige_concentratie_en_depositiekaarten_Nederland_Rapportage_2015
73. sep 2015 • RIVM, Nader verkennend onderzoek ultrafijnstof rond Schiphol, bijlage bij kamerstuk 30 175 nr. 221, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-588059.pdf>
74. okt 2015 • Nota van antwoord (NRD voor MER NNHS), beschikbaar via:
http://www.platformparticipatie.nl/Images/Nota%20van%20antwoord%20NRD%20MER%20NNHS_tcm318-372140.pdf
75. dec 2015 • Schiphol Group, Gebruiksprognose 2016, bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 221, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-644835.pdf>
76. feb 2016 • Motie Belhaj, verzoekt de ontwikkeling van een moderne strategie voor sociale media, kamerstuk 34 098 nr. 10, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-34098-10.html>
77. feb 2016 • Motie Visser, verzoekt ten aanzien van de invulling van de vierdebaan-regel, kamerstuk 34 098 nr. 14, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-34098-14.html>
78. feb 2016 • Motie Visser en Smaling, verzoeken evaluatie van de Omgevingsraad Schiphol, kamerstuk 34 098 nr. 15, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-34098-15.html>
79. feb 2016 • Motie Visser, verzoekt het politieke primaat ten aanzien van Schiphol expliciet in de Wet op te nemen., kamerstuk 34 098 nr. 7, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-34098-7.html>
80. feb 2016 • Openbare vergadering Tweede Kamer, behandeling wetsvoorstel wijziging Wet luchtvaart i.v.m. NNHS, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/34098/ag-tk-2016-02-12>
81. feb 2016 • Tweede Kamer, plenair verslag 53e vergadering, beschikbaar via:
https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/plenaire_verslagen/detail?vj=2015-2016&nr=53&version=2
82. mrt 2016 • Eerste Kamer, Handelingen 2015-2016, nr. 22, item 5, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/h-ek-20152016-22-5.html>
83. mrt 2016 • Brief IenM aan Omgevingsraad Schiphol over een 'adviesaanvraag ORS toekomstbestendig NNHS', kenmerk IENM/BSK-2016/56382.01
84. apr 2016 • RIVM, Verkenning gezondheidsrisico's ultrafijnstof luchtvaart rond Schiphol en voorstel vervolgonderzoek, bijlage bij kamerstuk 30 175 nr 238, beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-730466.pdf>
85. apr 2016 • Brief IenM luchtkwaliteit rapport RIVM gezondheidsrisico's van ultrafijnstof, kamerstuk 30 175 nr. 238, beschikbaar via:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30175-238.html>
86. mei 2016 • Besluit milieueffectrapportage, jul-2015, beschikbaar via:
<http://wetten.overheid.nl/BWBR0006788/2015-07-01>
87. mei 2016 • Crisis- en herstelwet, sep-2015, beschikbaar via:
<http://wetten.overheid.nl/BWBR0027431/2015-09-09>
88. mei 2016 • Flora en fauna wet, jan-2015, beschikbaar via:
<http://wetten.overheid.nl/BWBR0009640/2015-01-01>
89. mei 2016 • Klimaatvriendelijke luchtvaart, beschikbaar via:
<http://www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility1/KlimaatvriendelijkeLuchtvaart.htm>
90. mei 2016 • Luchthavenindelingbesluit Schiphol, nov-2015, beschikbaar via:
<http://wetten.overheid.nl/BWBR0014329/2015-11-04>
91. mei 2016 • Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, aug-2012, beschikbaar via:
<http://wetten.overheid.nl/BWBR0014330/2012-08-31>
92. mei 2016 • Natuurbeschermingswet, jul-2015, beschikbaar via:
<http://wetten.overheid.nl/BWBR0009641/2015-07-01>
93. mei 2016 • Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML), aug-2015, beschikbaar via: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0024928/2015-08-01>
94. mei 2016 • Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, mrt-2013, beschikbaar via:
<http://wetten.overheid.nl/BWBR0022817/2013-03-22>
95. mei 2016 • Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol, okt-2014, beschikbaar via: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0014722/2014-10-16>
96. mei 2016 • Regeling programmatische aanpak stikstof, dec-2015, beschikbaar via:
<http://wetten.overheid.nl/BWBR0036688/2015-12-15>
97. mei 2016 • Waterwet, jan-2016, beschikbaar via:
<http://wetten.overheid.nl/BWBR0025458/2016-01-01>
98. mei 2016 • Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, jul-2015, beschikbaar via:
<http://wetten.overheid.nl/BWBR0024779/2015-07-01>
99. mei 2016 • Wet bodembescherming, jan-2015, beschikbaar via:
<http://wetten.overheid.nl/BWBR0003994/2015-01-01>
100. mei 2016 • Wet luchtvaart, jan-2016, beschikbaar via:
<http://wetten.overheid.nl/BWBR0005555/2016-01-18>

