Milieueffectrapportage 2020
Deel 2 • Achtergronden

Nieuw Normen- en Handhaving-stelsel Schiphol

Schiphol Group

Milieueffectrapportage 2020
Deel 2 • Achtergronden

Nieuw Normen- en Handhaving-stelsel Schiphol

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: November 2020

MIX
Papier van verantwoorde herkomst
FSC® C104336

Inhoud

1. Inleiding **6**
1.1 MER voor Nieuw Normen- en Handhavingstelsel 6
1.2 Uitbreiding van het MER van juni 2016 6
1.3 Doelstelling 7
1.4 Leeswijzer 7

2 Historie van Schiphol **8**

3 Totstandkoming van het nieuwe stelsel **10**
3.1 Vigerende normen- en handhavingstelsel 10
3.2 Aanleiding voor een nieuw stelsel 10
3.3 In vier stappen naar het nieuwe stelsel 14

4 Het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel **24**
4.1 Strikt geluidpreferent vliegen 24
4.2 Toets aan de criteria voor gelijkwaardigheid 26
4.3 De Maximum hoeveelheid geluid 27
4.4 Groei na 2020 28

5 Convenanten **29**
5.1 Convenant hinderbeperking 29
5.2 Convenant omgevingskwaliteit 29
5.3 Convenant mainportfunctie (selectiviteit) 30

6 Overige eerder genomen besluiten en beleidsvoornemens **32**
6.1 Wet luchtvaart en luchthavenbesluiten, van kracht sinds 2003 32
6.2 Kabinetsstandpunt Schiphol 2006 32
6.3 Brief aan Tweede Kamer over de gelijkwaardigheidscriteria Schiphol, mei 2007 32
6.4 Brief aan Tweede Kamer over beleidsaanpak Schiphol, mei 2007 32
6.5 Kabinetsreactie inzake Aldersadvies Schiphol 2008 33
6.6 Luchtvaartnota 2009 33
6.7 Kabinetsreactie inzake Aldersadvies Nieuw Normen- en Handhavingstelsel 2010 33
6.8 Regeerakkoord 2012 33
6.9 Regeerakkoord 2017 34
6.10 Luchtruimvisie 2012 34
6.11 Brief aan Tweede Kamer inzake aanpassen grenswaarde koolmonoxide, december 2012 34
6.12 Kabinetsreactie Aldersadvies, oktober 2013 34
6.13 Brief Alders van 17 april 2014 met onder meer aanvullende legitimatiegronden 35
6.14 Kabinetsreactie Aldersadvies over oplossing knelpunt vierde baan regel, maart 2015 35
6.15 Kabinetsbesluit hinderbeperkende maatregel nachtprocedures definitief, april 2015 35
6.16 Brief ontwerpwijziging van het LVB, september 2015 35
6.17 Brief voornemen actieagenda Schiphol mainport 2016-2025, september 2015 35
6.18 Motie van het lid Visser over vierdebaanregel, april 2016 36
6.19 Brief vraagstuk Wonen en Vliegen, april 2016 36
6.20 Aanbiedingsbrief van Actieagenda Schiphol, april 2016 36
6.21 Besluit tot wijziging van het LVB, juli 2016 36
6.22 Kamervragen n.a.v. het tussenadvies Commissie m.e.r. van het lid Belhaj (D66), augustus 2016 36
6.23 Beantwoording vragen van het lid Belhaj (D66), september 2016 36
6.24 Verzamelbrief over o.a. Selectiviteitsbeleid, Nachtvluchten, vierdebaanregel, november 2016 36

6.25 Brief Plan van aanpak adviestraject ontwikkeling Schiphol 2030, december 2016 37
6.26 Aangehouden motie van het lid Smaling, februari 2017 37
6.27 OVV Rapport 'Veiligheid vliegverkeer Schiphol', april 2017 37
6.28 Brief regering met reactie op vragen over het OVV rapport, mei 2017 37
6.29 Brief informatie stand van zaken, mei 2017 38
6.30 Tijdelijke regeling volumeplafond nachtvluchten Schiphol, mei 2017 38
6.31 Brief over het rapport "Veiligheid vliegverkeer Schiphol", oktober 2017 38
6.32 Brief aan Schiphol in verband met aanvullende analyses NNHS Schiphol, oktober 2017 38
6.33 Brief aan Schiphol en ORS in verband met aanvullende analyses NNHS Schiphol, oktober 2017 38
6.34 Brief Inwerkingtreding wijzigingsbesluit Luchthavenindelingbesluit Schiphol, oktober 2017 39
6.35 Brief Toekomstige ontwikkeling van Schiphol, december 2017 39
6.36 Ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB) in verband met de vaststelling van een maximum aantal voor nachtvluchten, januari 2018 39
6.37 Brief aan Schiphol in verband met doorkijk in het MER voor NNHS, februari 2018 39
6.38 Brief aan ORS in verband met update over het MER NNHS (doorkijk in het MER, peer review, meten versus berekenen), februari 2018 39
6.39 Notitie pijlers berekeningen m.e.r., februari 2018 40
6.40 Brief informatie stand van zaken, maart 2018 40
6.41 Peer review of Noise Modelling using ECAC Doc. 29 for Amsterdam Airport Schiphol, oktober 2018 40
6.42 Verslag besprekingen Omgevingsraad Schiphol over de toekomst van Schiphol, februari 2019 40
6.43 Brief appreciatie van de Technical Challenge en het vervolgproces MER Schiphol, februari 2019 41
6.44 Brief betreft afronding MER NNHS, maart 2019 41
6.45 Start van de stikstofproblematiek, mei 2020 41
6.46 Brief betreft ontwikkeling Schiphol, juli 2019 41
6.47 Herziene ongevalkansen van derde generatie vliegentuigen voor NLR IMU-model (RANI-2018), februari 2020 41
6.48 Advies inzake anticiperend handhaven van het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol, februari 2020 42
6.49 Brief regering i.v.m. hinderbeperking Schiphol, april 2020 42
6.50 Integrale veiligheidsanalyse en evaluatie van de implementatie van de OVV-aanbevelingen, april 2020 42
6.51 Implementatie van Doc29 voor Schiphol, april 2020 43
6.52 Actualisatie gelijkwaardigheidscriteria Schiphol, april 2020 43
6.53 Ontwerp-Luchtvaartnota, mei 2020 43
6.54 Stand van zaken nachtvluchten, juni 2020 43
6.55 Stand van zaken financiële steun KLM, juni 2020 43

7 Wettelijk kader 44
7.1 Wet luchtvaart 44
7.2 Luchthavenindelingbesluit 45
7.3 Luchthavenverkeerbesluit 45
7.4 Wet milieubeheer 45
7.5 Luchtkwaliteit 46
7.6 Overige relevante wet- en regelgeving 47

8 Beleid met relevantie voor Schiphol **50**
8.1 Luchthavenbeleid internationaal 50
8.2 Nationaal luchthavenbeleid 50
8.3 Provinciaal luchthavenbeleid 51
8.4 Ruimtelijk beleid met relevantie voor Schiphol 51

9 Voorgenomen wijzigingen wettelijk kader **52**
9.1 Voorgenomen wijzigingen Wet luchtvaart 52
9.2 Voorgenomen wijzigingen Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) 52
9.3 Voorgenomen wijzigingen Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) 53
9.4 Wijziging Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI) 53

10 Afkortingen **54**

11 Begrippen **55**

12 Bronnen **57**

Bijlage A - **Kader voor de actualisatie en uitbreiding van het MER** **62**

A.1 13 oktober 2017: Brief aan Schiphol in verband met aanvullende analyses NNHS Schiphol **63**

A.2 17 oktober 2017: Brief aan Schiphol en ORS in verband met aanvullende analyses NNHS Schiphol **68**

A.3 5 februari 2018: Brief aan Schiphol in verband met doorkijk in het MER voor NNHS **70**

A.4 5 februari 2018: Brief aan ORS in verband met update over het MER NNHS (doorkijk in het MER, peer review, meten versus berekenen) **73**

A.5 9 februari 2018: Notitie pijlers berekeningen m.e.r. **82**

A.6 27 maart 2019: Brief aan Schiphol in verband met afronding MER NNHS Schiphol **90**

1. Inleiding

1.1 MER voor Nieuw Normen- en Handhavingstelsel

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft zich in 2015 ten doel gesteld om een nieuw normen- en handhavingstelsel in wet- en regelgeving te verankeren. Amsterdam Airport Schiphol (hierna Schiphol genoemd) heeft het initiatief genomen tot een m.e.r.-procedure om de milieueffecten van de 'voorgenomen activiteit' in kaart te brengen. De voorgenomen activiteit betreft de wijziging van het gebruik van de start- en landingsbanen volgens het nieuwe stelsel én de ontwikkeling van de luchtvaart op Schiphol die door het nieuwe stelsel mogelijk wordt. De minister van Infrastructuur en Waterstaat is voor deze procedure het bevoegd gezag.

Inmiddels is de Wet luchtvaart **[130]** aangepast en is het voornemen het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) **[103]** en de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI) **[116]** te wijzigen.

Het doel van het MER is om de milieueffecten zichtbaar te maken van het voornemen tot het gebruik van de start- en landingsbanen volgens het nieuwe stelsel en de ontwikkeling van de luchtvaart op Schiphol die hierdoor mogelijk is, zodat deze effecten volwaardig kunnen worden betrokken bij het vaststellen van het LVB. Het MER geeft daarbij de verschillen in milieueffecten ten opzichte van het huidige stelsel. Het MER beschouwt daarbij de ontwikkeling van het vliegverkeer tot 500.000 vliegtuigbewegingen op jaarbasis.

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* van het MER.

Dit rapport is een deelrapport van het MER en beschrijft de Achtergronden bij het MER.

1.2 Uitbreiding van het MER van juni 2016

Deze rapportage is een uitbreiding van het MER dat in juni 2016 is opgesteld. De reden voor de uitbreiding is een tussentijdse toetsing door de Commissie voor de m.e.r. (de Commissie) van de juistheid van de berekende effecten van geluidsarmere start- en landingsprocedures. Uit deze toetsing volgt het advies **[73]** van de Commissie om eerst de methoden te actualiseren waarmee de geluidwinst wordt berekend die het gevolg is van wijzigen van de start- en landingsprocedures, en pas daarna te besluiten over verdeling van de beschikbaar komende geluidruimte.

Het advies van de Commissie voor de m.e.r. is opgevolgd. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft de methode voor de berekening van de geluidbelasting in 2016/2017 geactualiseerd waarbij deze in lijn is gebracht met het Europees (Doc29) methode. Met dit nieuwe rekenvoorschrift kan de geluidwinst correct worden bepaald. Op basis van deze methode zijn de geluidberekeningen uit het MER opnieuw uitgevoerd en is het *Deelonderzoek geluid* in deel 4 van het MER aangepast. De resultaten zijn verwerkt in het hoofdrapport.

Daarnaast heeft de Commissie voor de m.e.r. in januari 2017 een voorlopig toetsingsadvies **[82]** over het MER uit juni 2016 gegeven. Hierin spreekt zij zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER. Zij komt tot het oordeel dat het MER *"uitgebreid in gaat op de aanleiding, context en de werking van de voorgenomen stelselwijziging. Het dominante effect van het voornemen, namelijk de herverdeling van het geluid in het gebied rond de luchthaven, is in het MER in kaart gebracht in de vorm van overzichtelijke grafieken en tabellen. Bovendien is aandacht besteed aan de gevolgen van bouwplannen in het invloedsgebied van de luchthaven voor de omvang van de hinder. Ook de andere effecten zoals die voor natuur en de veiligheid zijn goed gedocumenteerd. Daarmee is invulling gegeven aan een aantal van de belangrijke vragen uit het eerdere advies van de Commissie over de inhoud van het op te stellen MER."*

Toch is de Commissie van oordeel dat het MER2016 niet alle essentiële informatie bevat om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen in een besluit over het LVB. In het nu voorliggende MER wordt naast de geluidberekeningen met Doc29 op onderstaande wijze invulling gegeven aan de bevindingen van de Commissie:

- Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zal samen met het MER het ontwerp Luchthavenverkeersbesluit (LVB) publiceren waarmee duidelijkheid wordt geboden t.a.v. de hardheid van de voorwaarden waaraan het voornemen moet voldoen.
- Het MER en het LVB zijn beperkt tot 500.000 vliegtuigbewegingen. Voor de verdere ontwikkeling volgt nadere besluitvorming.
- Het MER beschrijft effecten kwantitatief binnen de contouren van de gelijkwaardigheid. Dit betreft de gebieden binnen de 48 dB(A) L_{den} geluidscontour (de geluidbelasting in de etmaalperiode) en binnen de 40 dB(A) L_{night} geluidscontour (de geluidbelasting in de nachtperiode van 23:00 tot 7:00 uur). Buiten deze contouren worden effecten kwalitatief beschreven.
- Er wordt duidelijk beschreven hoe de referentiesituatie tot stand is gekomen.

De genoemde punten uit het toetsingsadvies van de Commissie zijn op de betreffende plekken in het MER verwerkt.

Sindsdien hebben een aantal ontwikkelingen plaatsgevonden die van invloed zijn op de kaders voor en de inhoud van het MER. Deel 1: *Hoofdrapport* van het MER geeft een overzicht van deze ontwikkelingen.

1.3 Doelstelling

Dit deel 2 *Achtergronden* levert achtergrond bij, aanvulling op en verdieping van de gegevens uit het hoofdrapport, 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.

1.4 Leeswijzer

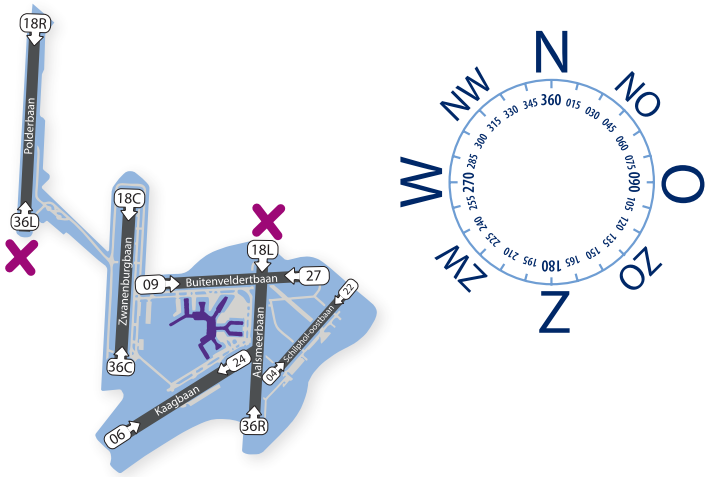
Het onderhavige rapport geeft eerst beknopt de historieontwikkeling van Schiphol (hoofdstuk 2). Vervolgens geeft het een toelichting op de aanleiding voor en de totstandkoming van het nieuwe stelsel (hoofdstuk 3). Het nieuwe stelsel zelf wordt in hoofdstuk 4 beschreven. De afgesloten convenanten zijn 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 hoofdstuk 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 bestond 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 vliegkamp 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 huidige banenstelsel op Schiphol



04	Oostbaan richting NO	**18C**	Zwanenburgbaan richting Z
06	Kaagbaan richting NO	**18L**	Aalsmeerbaan richting Z (alleen starten)
09	Buitenveldertbaan richting O	**18R**	Polderbaan richting Z (alleen landen
22	Oostbaan richting ZW	**36C**	Zwanenburgbaan richting N
24	Kaagbaan richting ZW	**36L**	Polderbaan richting N (alleen starten)
27	Buitenveldertbaan richting W	**36R**	Aalsmeerbaan richting N (alleen landen)

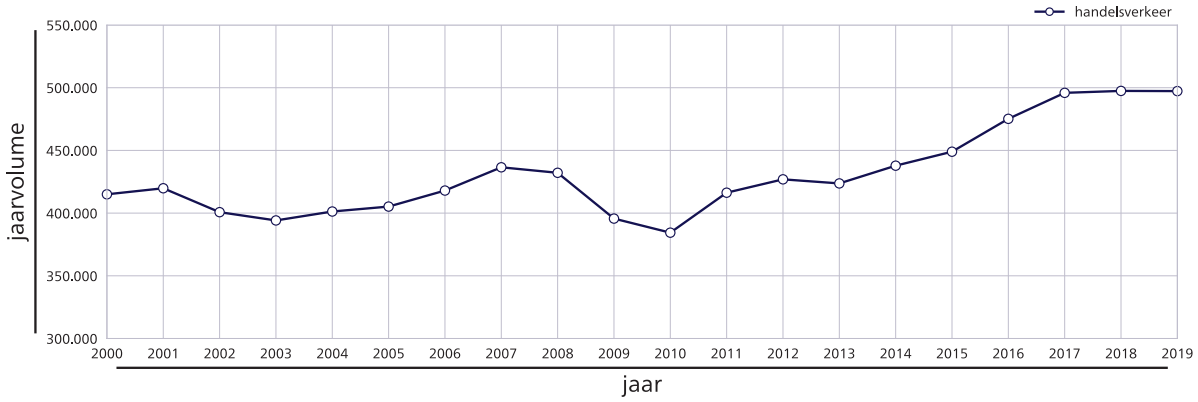
Rond 1990 werd een nieuw masterplan voor Schiphol opgesteld, wat resulteerde in een nieuwe verdubbeling van het stationsgebouw met de aanbouw van Terminal 3. En tevens kwam er een ondergronds treinstation met in totaal 8 sporen. Het Aviodrome-museum verhuisde naar luchthaven Lelystad en een nieuwe verkeerstoren 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 en bijna 500.000 vliegtuig-bewegingen in 2020. Onderstaande figuur is gebaseerd op de Gebruiksprognose 2021 **[131]**.

Figuur 2 Ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen



3. Totstandkoming van het nieuwe stelsel

Dit hoofdstuk geeft inzicht het vigerende normen- en handhavingstelsel en de aanleiding deze te vervangen. Er wordt beschreven hoe 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[1)] zijn opgenomen in figuur 3 (etmaalperiode) en figuur 4 (nachtperiode). De handhaving vindt plaats op basis van een geluidberekening van het daadwerkelijk afgehandelde verkeer, met per vliegtuigbeweging de daarbij gebruikte start-/landingsbaan, vliegpad, vliegprocedure en tijd.

3.2 Aanleiding voor een nieuw stelsel

Tijdens het Algemeen Overleg van 6 februari 2008 [12] 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 [9]: *"een door alle partijen aan tafel gedragen advies uit te brengen aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM. Een advies dat de politiek in staat stelt te besluiten over een werkbare afspraak voor de middellange termijn waarmee de beschikbare milieuruimte (criteria voor gelijkwaardigheid) voor Schiphol kan worden benut en waarmee een balans wordt bereikt tussen de ontwikkeling van de luchtvaart, hinderbeperkende maatregelen, vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving en de mogelijkheden voor gebruik van de ruimte rond de luchthaven".*

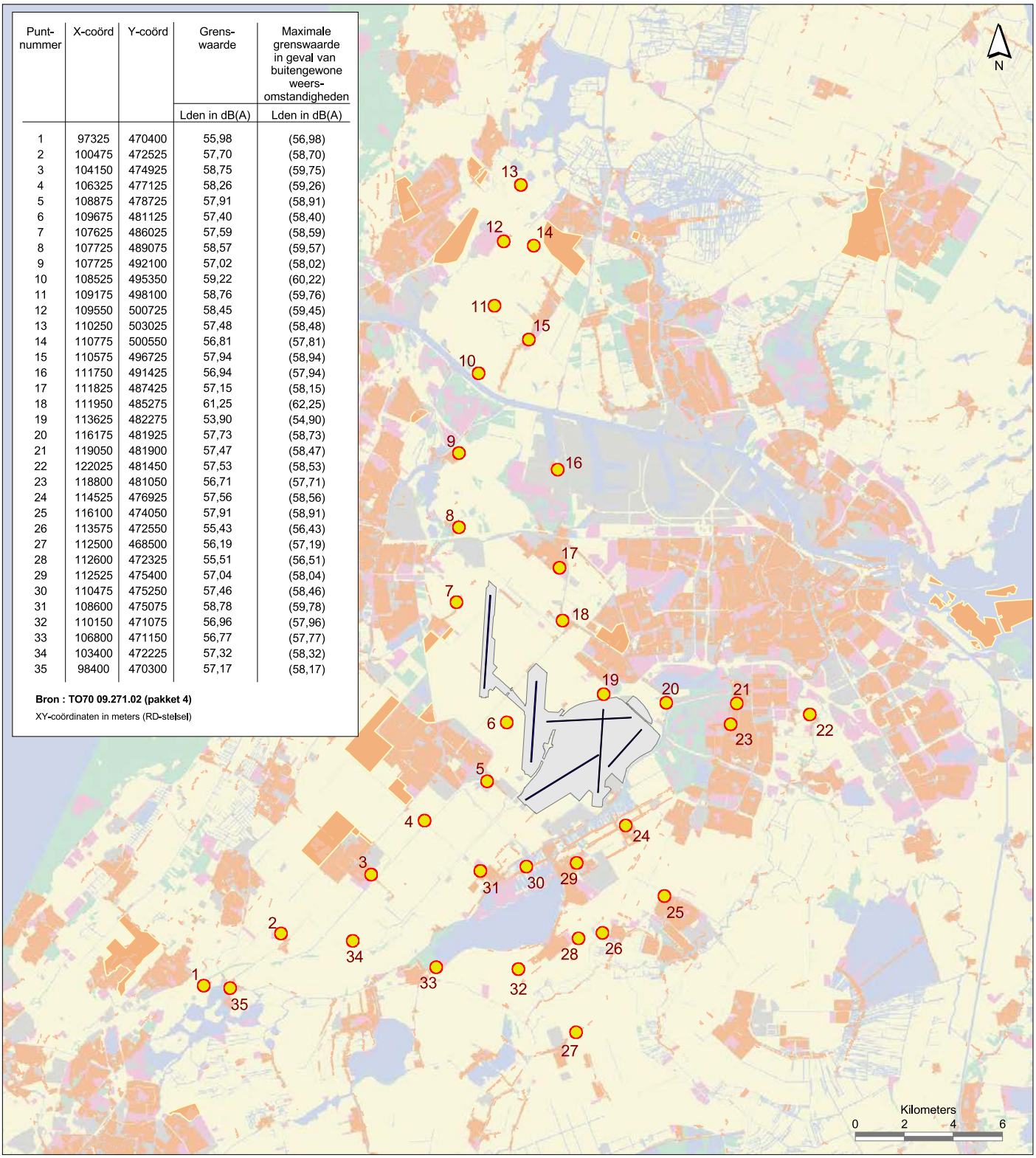
1) Na de eerste berekening voor het MER in het voorjaar 2016 zijn de grenswaarden beperkt gewijzigd. Het maximale verschil is 0,08 dB(A). De actualisatie (in juli 2016) heeft plaatsgevonden in verband met het gebruik van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures in de vroege ochtend en late avond.

Figuur 3 Handhavingspunten etmaal vigerende stelsel

Punt-nummer	X-coörd	Y-coörd	Grens-waarde	Maximale grenswaarde in geval van buitengewone weers-omstandigheden
			Lden in dB(A)	Lden in dB(A)
1	97325	470400	55,98	(56,98)
2	100475	472525	57,70	(58,70)
3	104150	474925	58,75	(59,75)
4	106325	477125	58,26	(59,26)
5	108875	478725	57,91	(58,91)
6	109675	481125	57,40	(58,40)
7	107625	486025	57,59	(58,59)
8	107725	489075	58,57	(59,57)
9	107725	492100	57,02	(58,02)
10	108525	495350	59,22	(60,22)
11	109175	498100	58,76	(59,76)
12	109550	500725	58,45	(59,45)
13	110250	503025	57,48	(58,48)
14	110775	500550	56,81	(57,81)
15	110575	496725	57,94	(58,94)
16	111750	491425	56,94	(57,94)
17	111825	487425	57,15	(58,15)
18	111950	485275	61,25	(62,25)
19	113625	482275	53,90	(54,90)
20	116175	481925	57,73	(58,73)
21	119050	481900	57,47	(58,47)
22	122025	481450	57,53	(58,53)
23	118800	481050	56,71	(57,71)
24	114525	476925	57,56	(58,56)
25	116100	474050	57,91	(58,91)
26	113575	472550	55,43	(56,43)
27	112500	468500	56,19	(57,19)
28	112600	472325	55,51	(56,51)
29	112525	475400	57,04	(58,04)
30	110475	475250	57,46	(58,46)
31	108600	475075	58,78	(59,78)
32	110150	471075	56,96	(57,96)
33	106800	471150	56,77	(57,77)
34	103400	472225	57,32	(58,32)
35	98400	470300	57,17	(58,17)

Bron : TO70 09.271.02 (pakket 4)

XY-coördinaten in meters (RD-stelsel)



Banenstelsel

Begrenzing Luchthavengebied

Woonbebouwing (update RWS-MD 2001)

Vinex2001 (bron: RPD)

Handhavingspunt etmaal

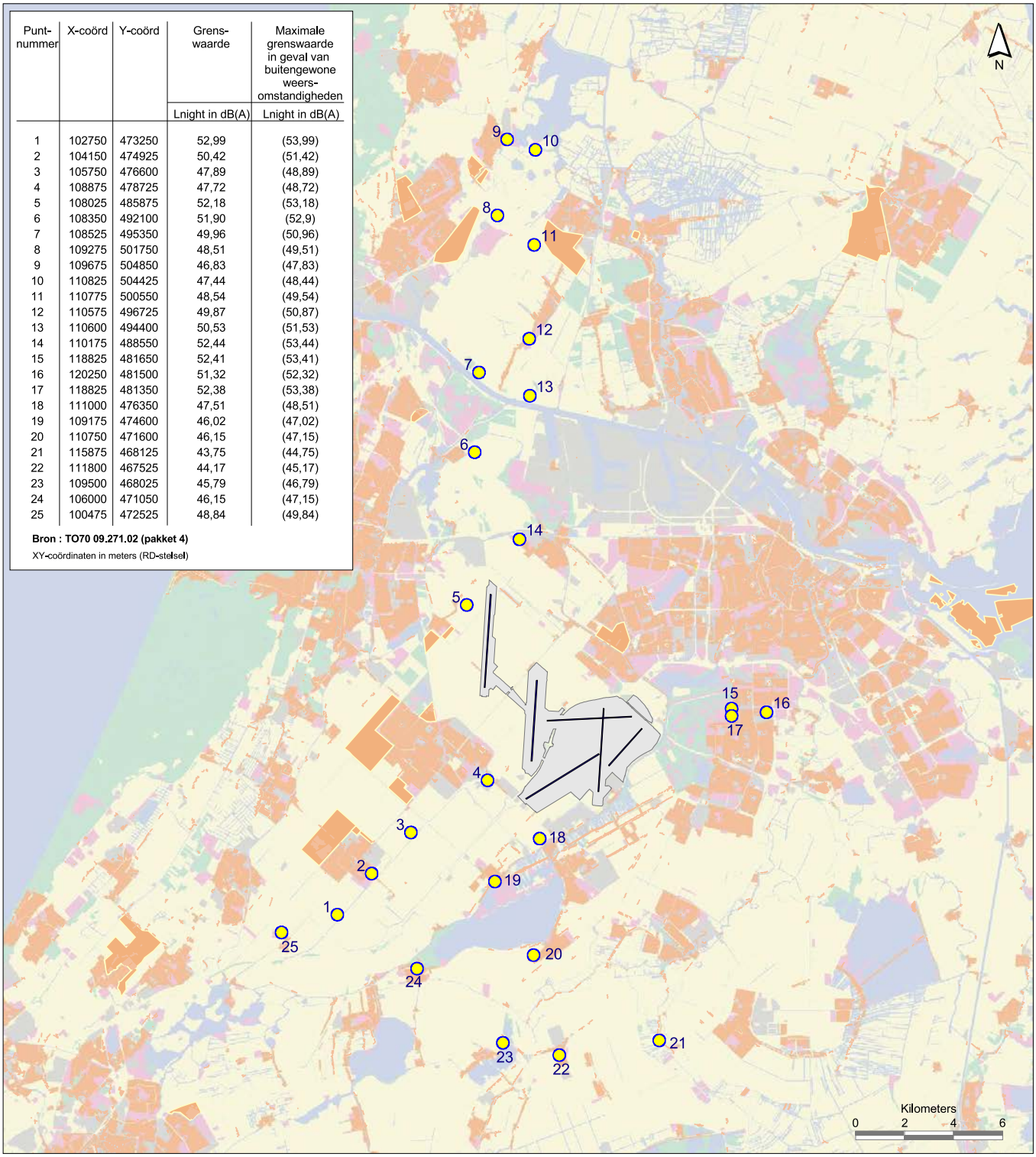
2009

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

Punt-nummer	X-coörd	Y-coörd	Grens-waarde	Maximale grenswaarde in geval van buitengewone weers-omstandigheden
			Lnight in dB(A)	Lnight in dB(A)
1	102750	473250	52,99	(53,99)
2	104150	474925	50,42	(51,42)
3	105750	476600	47,89	(48,89)
4	108875	478725	47,72	(48,72)
5	108025	485875	52,18	(53,18)
6	108350	492100	51,90	(52,9)
7	108525	495350	49,96	(50,96)
8	109275	501750	48,51	(49,51)
9	109675	504850	46,83	(47,83)
10	110825	504425	47,44	(48,44)
11	110775	500550	48,54	(49,54)
12	110575	496725	49,87	(50,87)
13	110600	494400	50,53	(51,53)
14	110175	488550	52,44	(53,44)
15	118825	481650	52,41	(53,41)
16	120250	481500	51,32	(52,32)
17	118825	481350	52,38	(53,38)
18	111000	476350	47,51	(48,51)
19	109175	474600	46,02	(47,02)
20	110750	471600	46,15	(47,15)
21	115875	468125	43,75	(44,75)
22	111800	467525	44,17	(45,17)
23	109500	468025	45,79	(46,79)
24	106000	471050	46,15	(47,15)
25	100475	472525	48,84	(49,84)

Bron : TO70 09.271.02 (pakket 4)

XY-coördinaten in meters (RD-stelsel)



In onderstaande tabel zijn de grenswaarden gespecificeerd ten tijde van het MER 2016 (MER NRM) en de vigerende grenswaarden (LVB 15 juli 2016).

Hhpunt	Grenswaarden		Verschil
	MER NRM	*LVB 15 jul 2016*	
1	55,98	55,98	0,00
2	57,70	57,70	0,00
3	58,75	58,75	0,00
4	58,26	58,26	0,00
5	57,92	57,91	-0,01
6	57,40	57,40	0,00
7	57,59	57,59	0,00
8	58,58	58,57	-0,01
9	57,03	57,02	-0,01
10	59,22	59,22	0,00
11	58,78	58,76	-0,02
12	58,45	58,45	0,00
13	57,49	57,48	-0,01
14	56,82	56,81	-0,01
15	57,96	57,94	-0,02
16	56,94	56,94	0,00
17	57,15	57,15	0,00
18	61,25	61,25	0,00

Hhpunt	Grenswaarden		Verschil
	MER NRM	*LVB 15 jul 2016*	
19	53,90	53,90	0,00
20	57,73	57,73	0,00
21	57,47	57,47	0,00
22	57,53	57,53	0,00
23	56,71	56,71	0,00
24	57,56	57,56	0,00
25	57,91	57,91	0,00
26	55,43	55,43	0,00
27	56,19	56,19	0,00
28	55,51	55,51	0,00
29	57,04	57,04	0,00
30	57,54	57,46	-0,08
31	58,78	58,78	0,00
32	56,99	56,96	-0,03
33	56,77	56,77	0,00
34	57,32	57,32	0,00
35	57,17	57,17	0,00

Hierbij werd rekening gehouden met een totale marktvraag van circa 580.000 vliegtuigbewegingen in 2020 **[13]**. 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 **[5]** 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) **[8]**, 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 **[10]**. 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) **[13]**. In het advies staan de afspraken voor de m iddellange 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 vliegtuigbewegingen[2)], waaronder 32.000 in de nachtperiode, per jaar op

2) 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).

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 **[15]**, hinderbeperking **[16]** en omgevingskwaliteit **[17]**, 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 **[23]**. 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 **[37]**.
5. In januari 2015 heeft de Alderstafel advies uitgebracht over de inzet van de vierde baan **[49]**. 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.

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, groei na 2020 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 **[13]** 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) **[37]**. 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 **[37]** 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 gebruik voor de luchthavenontwikkeling en 50 procent van de ruimte geldt als hinderbeperking zodat deze groeiruimte niet wordt gebruikt voor een groei in verkeersvolume.

3. *Om gegeven de marktverwachting* **[19]** *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 **[13]** 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 netwerkoperatie 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 netwerkoperatie*
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.*[3)]
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 **[14]**. Dit resulteerde in een door de Tweede Kamer breed gedragen motie **[18]**, 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 **[24]** 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.

3) Bedoeld wordt tussen 20:30 en 23:00 uur, te beginnen van 22:00 tot 23:00 uur. Aangezien het een citaat betreft is er voor gekozen om dit niet te corrigeren.

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 **[25]**:

- 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 **[24]** 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 preferentievolgorde 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 weerssituatie, 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 3.3.4.

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. Ook is overeenkomstig het verzoek van het bevoegd gezag (zie bijlage A6 in Deel 2) bij de vierde-baanregel rekening gehouden met de aangescherpte uitzonderingsgronden zoals opgenomen in bijlage 4 van het verslag **[106]** van de voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) van februari 2019.

Aantalsnormen en MHG

In het advies uit 2008 **[13]** 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 **[24]** 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 **[38]**. De uitwerking van de normen is beschreven in een bijlage **[39]** bij dit advies.

Op basis van het experiment heeft de Alderstafel geconcludeerd dat **[38]**: *"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 nieuw 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 **[38]**:

- 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 preferentievolgorde plaatsvindt. In 2014 **[45]** 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 **[40]** naar de robuustheid van het nieuwe stelsel bij de ontwikkeling van een verkeersvolume van 510.000 bewegingen. In 2015 is de norm aangepast, paragraaf 3.3.4.

De bij de regels opgenomen normen bepalen de omvang van de inzet van de banen. Bij het opstellen van deze normen heeft de Alderstafel **[38]** 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 **[39]** 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 netwerkoperatie op de luchthaven. Partijen zullen zich over dit soort ontwikkelingen, die gesignaleerd moeten worden in het jaarlijks op te stellen gebruiksplan, aan Tafel beraden en mocht dit leiden tot een gedeeld inzicht en een eenstemmig besluit over een noodzakelijke aanpassing van een of meer normen, het bevoegd gezag daarvoor een voorstel doen toekomen".

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 **[13]** 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 een 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 **[33]**. 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 tijdslot, dan zal de daarmee gepaard gaande reductie van hinder – na bespreking aan Tafel – in mindering worden gebracht op de omvang van de hierboven overeengekomen compenserende maatregelen onder punt 1, 2 en 3."

Dit pakket is van kracht zolang er niet aan de voorwaarden voor het loslaten van het alternatieve pakket wordt 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 dit MER zijn de effecten onderzocht op basis van een scenario met in de nachtperiode (de periode van 23:00 tot 7:00 uur) een maximum van 32.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Om een inzicht te geven in de effecten als het nachtelijk volume wordt beperkt, is ook een situatie met 29.000 vliegtuigbewegingen in de nachtperiode voor de situatie bij 500.000 vliegtuigbewegingen in 2020 onderzocht.

3.3.4 Aanpassing van regel 1 en 4

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

Aanpassing regel 1

In april 2014 heeft de Alderstafel geconstateerd dat de norm voor regel 1 aangescherpt kan worden van 90% naar 95% **[45]**. 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 verantwoordingssysteem, is geadviseerd om de norm voor regel 1 te verhogen naar 95%.

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 **[40]**.Uit het onderzoek blijkt dat alle onderzochte vluchtschema's binnen de criteria voor gelijkwaardigheid afgehandeld kunnen worden. In het Aldersadvies van oktober 2013 **[38]** 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 uiten zich in een lage aankomstpunctualiteit[4)] (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 verwachtte dat dit knelpunt mogelijk door enkele toekomstige ontwikkelingen, o.a. wijzigingen in het luchtruim, verhogen van de piekuurcapaciteit van de start- en landingsbanen, vlootvernieuwing en operationele maatregelen (deels) kon worden opgelost.

4) Bij een goede netwerkkwaliteit 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.

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 netwerkschade 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 netwerkeffecten[5)] kunnen worden voorkomen maar dat het gebruik van de vierde baan dan toeneemt van 30-40 naar 40-45 gemiddeld per dag **[40]**. 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 **[50]**. De afspraken over het aanpassen van regel 4 zijn als volgt vormgegeven **[49]**:

1. De regel voor de vierde baan blijft gehandhaafd. Groei van Schiphol vindt plaats binnen de grenzen van gelijkwaardigheid en binnen de regels van het geluidsstelsel.
2. De norm voor het jaarlijks gemiddelde gebruik per dag blijft 40 vliegtuigbewegingen op de vierde baan.
3. De dagnorm wordt verhoogd van 60 naar 80 vliegtuigbewegingen op de vierde baan.
4. De regel voor het gebruik van de vierde baan is niet van toepassing:
   - In geval van baanonderhoud
   - In geval van uitzonderlijk weer
   - In die gevallen waarbij onvoorziene en/of uitzonderlijke omstandigheden plaatsvinden die de inzet van de 4de baan onvermijdelijk maken. Voorbeelden van dergelijke situaties zijn:
     - NAVO top waarbij Polderbaan buiten gebruik is
     - Vulkaan uitbarsting IJsland
     - Situaties waarbij de veiligheid in het geding is
     - En soortgelijke op dit moment nog niet te benoemen situaties.

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

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 vierdebaanregel 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 groeiprognose 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 regi onale 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.

De uitzonderingsgronden genoemd onder 4 zijn in 2019 uitgewerkt in bijlage 4 van het verslag **[106]** van de voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) van februari 2019.

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 **[46] [47] [48]**. Op 26 maart 2015 heeft de Tweede Kamer verslag uitgebracht van haar bevindingen **[51]** over het wetsvoorstel. Het wetsvoorstel is op 16 februari 2016 door de Tweede Kamer **[60]** en op 8 maart 2016 door de Eerste Kamer **[62]** 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 **[59]**.

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 **[68]**. 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.

Na de publicatie van het concept MER begin november 2018, is in de periode van december 2018 tot en met januari 2019 er door de betrokken partijen in de Omgevingsraad Schiphol intensief overleg gevoerd om te trachten tot een gezamenlijk advies over een toekomstbestendig Nieuw Normen en Handhavingsstelsel (NNHS) en wonen-vliegen. Op 30 januari 2019 **[105]** heeft de minister een brief gestuurd aan de Tweede Kamer over dit proces en het verslag van de besprekingen meegestuurd. In dit verslag **[106]** van de voorzitter van de ORS, de heer Alders, wordt aangegeven dat van het begin af aan de marges voor een gedragen advies smal waren, maar dat de meest recente ontwikkelingen binnen de ORS duidelijk hebben gemaakt dat partijen niet in staan zijn om met elkaar tot een gezamenlijk advies te komen, waarin zowel de economische activiteit als de kwaliteit van de leefbaarheid met elkaar in balans worden gebracht.

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 [39] van het Aldersadvies 2013, gewijzigd met de Aldersadviezen van 17 april 2014 [45] en 29 januari 2015 [49].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 baangebruiksysteem 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%[6)] 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.

6) 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).

Tabel 1 Preferentievolgorde van baancombinaties

Periode 06:00 - 23:00 uur

Preferentie	Landen	Starten		
	L1	L2	S1	S2
1	06	(36R)	36L	(36C)
2	18R	(18C)	24	(18L)
3	06	(36R)	09	(36L)
4	27	(18R)	24	(18L)
5a	36R	(36C)	36L	(36C)
5b	18R	(18C)	18L	(18C)
6a	36R	(36C)	36L	(09)
6b	18R	(18C)	18L	(24)

Zichtcondities: goed
- zicht minimaal 5.000 m
- wolkenbasis minimaal 1.000 voet
- in daglichtperiode (UDP)

Zichtcondities: goed
- zicht minimaal 5.000 m
- wolkenbasis minimaal 1.000 voet

Zichtcondities: goed of marginaal
- zicht minimaal 1.500 m
- wolkenbasis minimaal 300 voet

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

De regel beperkt het gebruik van de vierde baan. Zoals in paragraaf 3.3.4 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. Deze uitzonderingsregels zijn uitgewerkt en opgenomen in bijlage 4 van het verslag [106] van de voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) van februari 2019.

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 geluidbelasting[7)] 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 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 bescherming die het eerste besluit biedt, is in 2004 met de toen beschikbare rekenmodellen berekend op basis van de scenario's waarmee destijds de grenswaarden van dat besluit zijn bepaald. Een scenario bevat onder meer het aantal vliegtuigbewegingen, de verdeling hiervan over starts, landingen, de tijd van de dag en typen van vliegtuigen en de vliegpaden van deze vliegtuigen.

Om vast te stellen of er bij wijziging van het luchthavenbesluit voldaan wordt aan de wettelijke vereiste bescherming voor externe veiligheid, geluid en luchtkwaliteit, worden scenario's voor de nieuwe situatie bepaald. In principe dient dan met dezelfde rekenmodellen als waarmee de bescherming van het eerste besluit is berekend, de bescherming bij wijziging van het besluit te worden berekend.

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

In de loop van de tijd zijn rekenmodellen verbeterd en zijn nieuwe modellen en inzichten beschikbaar gekomen. Als die verbeterde en nieuwe modellen en inzichten eenzijdig worden gebruikt om de scenario's voor de nieuwe situatie door te rekenen, kunnen en mogen de resultaten van die berekeningen niet worden getoetst aan het in 2004 vastgestelde beschermingsniveau, omdat dat niveau met verouderde modellen en inzichten is vastgesteld. Het beschermingsniveau, zijnde de gelijkwaardigheidscriteria, moet daarom eerst worden geactualiseerd voor het gebruik van de nieuwe modellen en inzichten. Kortweg houdt dit in dat eerst met dezelfde opnieuw berekeningen worden gemaakt, maar dan rekening houdend met nieuwe inzichten en nieuwe of verbeterde rekenmodellen.

Sinds 2004 zijn de criteria voor gelijkwaardigheid meerdere keren geactualiseerd. In 2020 is hierover een rapport naar de Tweede Kamer gestuurd, waarin een volledig beeld is gegeven van alle activiteiten die te maken hebben met de actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria **[125]**.

De gelijkwaardigheidscriteria voor de aspecten geluid, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging zijn in onderstaande tabel samengevat. Dit betreft de criteria op basis van de woningsituatie in 2005. In dit MER is ook getoetst aan de criteria op basis van de woningsituatie in 2018.

Aspect	Criterium	Norm
Geluidbelasting	Aantal woningen, geluidbelasting 58 dB(A) L_{den} of meer	13.600
	Aantal ernstig gehinderden, geluidbelasting 48 dB(A) L_{den} of meer	166.500
	Aantal woningen, geluidbelasting 48 dB(A) L_{night} of meer	14.600
	Aantal ernstig slaapverstoorden, geluidbelasting 40 dB(A) L_{night} of meer	45.000
Externe veiligheid	Aantal woningen, plaatsgebonden risico 10^{-6} of hoger	3.300
Lokale lucht-verontreiniging	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) geeft 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 Groei na 2020

Aan de Alderstafel is een akkoord bereikt over een maximaal verkeersvolume van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar in de periode tot en met 2020. Dit MER beperkt zich, op verzoek van de minister van Infrastructuur en Waterstaat (zie bijlage A6), tot de situatie met maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen. Het draagt daarmee bij aan een snelle en zorgvuldige juridische verankering van het nieuwe stelsel.

50-50-regel

In het Aldersadvies van januari 2015 **[49]** zijn afspraken gemaakt over de 50-50-regel. 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 500.000 bewegingen bereikt is, treedt volgens advies de 50-50-regel in werking. 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 **[68]**. Daarin wordt onder meer gevraagd om de 50-50-regel nader uit te werken. Er zijn door het ministerie meerdere mogelijkheden voor het verdelen van milieuwinst uitgewerkt, in het concept MER **[104]** zijn de effecten voor de diverse varianten onderzocht.

Groei in het volgend luchthavenbesluit

Na 2020 beoogt de minister om onder strikte voorwaarden groei mogelijk te maken **[113] [126]**: aantoonbaar veilig en met aantoonbare hinderreductie voor de omgeving van de luchthaven. De sector kan groei verdienen, tot een maximum van 540.000 vliegtuigbewegingen, bijvoorbeeld door vlootvernieuwingen, door aanpassing van de vliegprocedures en door minder te vliegen in de nacht (tussen 23:00 en 7:00 uur). Om een stap te kunnen zetten moet het aantal ernstig gehinderden als gevolg van het handelsverkeer aantoonbaar worden gereduceerd. Als voorwaarde van de steunmaatregelen aan KLM, is gesteld dat KLM meewerkt aan het jaarlijks verminderen met 2% van het aantal ernstig gehinderden in de omgeving van Schiphol **[128]**. In een volgend Luchthavenverkeersbesluit (LVB) wordt deze aanpak juridisch verankerd. Hiervoor zal een nieuwe m.e.r.-procedure worden doorlopen. Vanwege de coronacrises is de noodzaak voor dit nieuwe LVB er niet direct maar pas vanaf 2023.

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 **[15]** 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 **[13]** over de hinderbeperking luidt als vol gt: *"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 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 alternerend 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 **[17]** 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 **[15]** (officieel: Convenant behoud en versterking van mainportfunctie en netwerkkwaliteit 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 **[13]** 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 **[22]** waarbij voor 25.000 vliegtuigbewegingen ruimte is gerealiseerd, heeft het Rijk besloten de ontwikkeling van 45.000 bewegingen op Lelystad te onderzoeken **[28]**. 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 **[28]**. In het Aldersadvies van 2008 **[13]** 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 luchthaven Lelystad en Eindhoven, is vastgelegd in het convenant

Mainportfunctie **[15]** (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 **[29]** 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 **[27]** gepubliceerd waarin de luchtzijdige inpassing van Lelystad Airport als prioriteit is opgenomen. In maart 2012 is het Aldersadvies Lelystad **[28]** 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 **[35]**, 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 **[31]**, maar van het probleem van de interferentie bleef echter wel sprake. Op basis van de voorstudie wordt nderkend 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 **[36]** 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 **[42]** 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 voorgenomen 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 [103]. Met de vijfde baan werd beoogd de luchthaven verder te ontwikkelen als mainport terwijl gelijker tijd 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) [4] 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 [5]. 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 [6]. 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 [7] 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 bezien 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 bezien.
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 handhavingsystematiek 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 **[14]**. 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 **[20] [21]** 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 **[26]**. 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 2010 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de Tweede Kamer geïnformeerd over het Aldersadvies van 2010 inzake het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel **[23]**. 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 **[32]**. 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 Regeerakkoord 2017

Het regeerakkoord van 2017 [95] geeft aan dat een goede luchthaven Schiphol met een succesvolle home-carrier belangrijk is voor de Nederlandse economie en de Nederlandse aantrekkingskracht als vestigingsplaats. De nieuwe Luchtvaartnota (2020-2040) gaat de focus leggen op hinderbeperking in plaats van het aantal vliegbewegingen, waardoor er aan een betere leefomgeving en luchtkwaliteit gewerkt kan worden, terwijl de sector met slimmere en schonere vliegtuigen ruimte kan creëren voor groei van het aantal vluchten. Een veilige afhandeling van het vliegverkeer staat daarbij op één.
Het selectiviteitsbeleid moet beter, op Schiphol voorrang aan vluchten die het (inter)continentale netwerk versterken en Eindhoven en Lelystad als belangrijkste luchthavens voor vakantievluchten.
De voorgenomen aanpassing van het luchtruim per 2023 (of eerder) zal gerealiseerd worden, hetgeen moet leiden tot minder geluidoverlast en CO_2-uitstoot en de mogelijkheid voor Schiphol en Lelystad om zich te ontwikkelen.
De op Schiphol door de sector behaalde milieuwinst mag, conform de afspraken aan de Alderstafel, voor 50% worden benut voor groei van het vliegverkeer, de overige 50% wordt gebruikt voor vermindering van de overlast voor omwonenden.
Om de klimaatdoelen van 'Parijs' te halen, wordt bekeken of belastingen op luchtvaart of een heffing op lawaaiige en vervuilende vliegtuigen mogelijk is. Als dat onvoldoende oplevert, zal er per 2021 een vliegbelasting worden ingevoerd.

6.10 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 [30]. 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.

6.11 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 [34]. 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.

6.12 Kabinetsreactie Aldersadvies, oktober 2013

In de Kabinetsreactie [37] 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.

6.13 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 **[45]**. 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.

6.14 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) **[50]**.

6.15 Kabinetsbesluit hinderbeperkende maatregel nachtprocedures definitief, april 2015

Op 28 april 2015 heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu het besluit genomen om de hinderbeperkende maatregel op Schiphol waarbij de luchtvaartsector de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures tussen 22:30 en 23:00 uur toe kan passen definitief in te voeren **[53]**. Deze maatregel volgt uit afspraken uit het Aldersakkoord van 2008 over de invoering van CDA's (landingen in glijvlucht) in de late avond van 20:30 tot 23:00 uur, met als doel hinderbeperking in het verder van de luchthaven weg gelegen gebied. Het besluit is genomen op basis van de resultaten uit de evaluatie van de maatregel en het positieve advies **[52]** van de Omgevingsraad Schiphol (ORS).

6.16 Brief ontwerpwijziging van het LVB, september 2015

Naar aanleiding van het besluit van de Staatssecretaris **[53]** om de hinderbeperkende maatregel waarbij de luchtvaartsector de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures tussen 22:30 en 23:00 uur kan toepassen, is er op 23 september 2015 een brief met de ontwerpwijziging van het LVB gestuurd aan de Tweede Kamer **[56]**.

6.17 Brief voornemen actieagenda Schiphol mainport 2016-2025, september 2015

Op 29 september 2015 heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu een brief aan de Tweede Kamer gestuurd waarin het voornemen voor een actieagenda Schiphol 2016-2025 kenbaar is gemaakt **[55]**. De positie van de mainport Schiphol en de Nederlandse luchtvaartsector staan voor nieuwe uitdagingen door nieuwe markten en opkomende hubluchthavens elders in de wereld. De actieagenda Schiphol 2016-2025 geeft voor zowel korte als middellange termijn antwoord op deze uitdagingen. In de actieagenda komen verschillende thema's, zoals de internationale positie van Schiphol, netwerkkwaliteit, bereikbaarheid in de lucht en op de grond, level playing field en duurzaamheid aan de orde. Dit zijn met name onderwerpen die van belang zijn voor de ontwikkeling van Schiphol na 2020.

6.18 Motie van het lid Visser over vierdebaanregel, april 2016

Op 10 februari 2016 heeft het Tweede Kamer lid Visser een motie [59] ingediend waarin het verzoek wordt gedaan om een zodanige invulling van de vierdebaanregel te verzorgen dat de luchtvaartsector een prikkel tot innovatie blijft behouden en ook in de toekomst verdere volumegroei binnen de gelijkwaardigheidscriteria kan blijven realiseren. Deze motie is in de stemming van 16 februari 2016 aangenomen [58].

6.19 Brief vraagstuk Wonen en Vliegen, april 2016

Brief [66] van 1 april 2016 ter aankondiging van de aanlevering van de Actieagenda Schiphol, waarin voorstellen zijn opgenomen om de positie van de Mainport Schiphol verder te versterken. Onderdeel daarvan is ook het ruimte bieden aan groei van de luchthaven en het tegelijkertijd mogelijk maken van woningbouw en herbestemming van bestaand vastgoed in de Metropoolregio Amsterdam, om aan de groeiende vraag naar woningen te kunnen voldoen.

6.20 Aanbiedingsbrief van Actieagenda Schiphol, april 2016

Op 29 april 2016 is de Actieagenda Schiphol aangeboden aan de Tweede Kamer [67]. Deze actieagenda bestaat uit diverse bijlagen, zoals de Adviesaanvraag ORS over een toekomstbestendig NNHS [68], de Actieagenda Schiphol zelf [64] en de Beleidsnota Mainport en Metropool [65].

6.21 Besluit tot wijziging van het LVB, juli 2016

Naar aanleiding van het besluit van de Staatssecretaris [53] om de hinderbeperkende maatregel waarbij de luchtvaartsector de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures tussen 22:30 en 23:00 uur kan toepassen, is op 4 juli 2016 de wijziging van het LVB definitief geworden en in de Staatscourant gepubliceerd [72].

6.22 Kamervragen n.a.v. het tussenadvies Commissie m.e.r. van het lid (D66), augustus 2016

Naar aanleiding van de berichten *"Ministerie: Schiphol moet lawaai beter berekenen. Milieurapport zaait twijfel over stillere startmethode"* en *"Gesjoemel met herrie"* heeft het Tweede Kamer lid Belhaj op 30 augustus 2016 hierover enkele schriftelijke vragen [74] gesteld aan de Staatssecretaris. Deze vragen gingen o.a. over de belangrijkste conclusie van het tussenadvies van de Commissie voor de m.e.r. [73] over dat voor het MER NNHS een verouderde rekenmethode is gebruikt voor het bepalen van de geluidshinder door opstijgende vliegtuigen en dat de bevindingen uitwijzen dat de nieuwe procedures minder geluidwinst opleveren voor verdere groei van de luchthaven dan gedacht.

6.23 Beantwoording vragen van het lid Belhaj (D66), september 2016

Op 14 september 2016 zijn de vragen van het lid Belhaj beantwoord [75] door de Staatssecretaris. Ten aanzien van de vragen over de conclusies van het tussenadvies van de Commissie voor de m.e.r. [73] geeft de Staatssecretaris aan dat in lijn met het advies van de Commissie m.e.r. de geluidseffecten berekend moeten worden conform de nieuwste inzichten, dit in aanvulling op het MER NNHS. Hiertoe zijn er o.a. acties uitgezet om het rekenmodel te ontwikkelen. Tevens heeft Schiphol, als initiatiefnemer van het MER, zich bereid getoond om in een aanvulling op het MER inzicht te geven in de resultaten van de geluidsberekeningen op basis van het nieuwe Europese rekenvoorschrift.

6.24 Verzamelbrief over o.a. Selectiviteitsbeleid, Nachtvluchten, vierdebaanregel, november 2016

In aanloop naar het Algemeen Overleg Luchtvaart van 30 november 2016 is er op 17 november 2016 een verzamelbrief [79] verstuurd waarin informatie gegeven werd over de volgende onderwerpen:

- Selectiviteitbeleid
- Lelystad Airport
- Wonen en Vliegen
- Nachtvluchten
- Luchthavenverkeersbeluit Schiphol en de vierdebaanregel
- Polderbaan
- Quick scan regeldruk Schiphol.

Ten aanzien van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol geeft de Staatssecretaris aan in de brief dat, overeenkomstig het tussenadvies van de Commissie m.e.r. [73], de berekeningen van geluidseffecten in het MER met actuelere rekenvoorschriften momenteel worden uitgevoerd. Dit in aanvulling op het MER dat Schiphol recent heeft opgesteld op basis van geluidsberekeningen volgens het huidige Nederlands Rekenmodel en aan de Staatssecretaris heeft aangeboden.

Deze brief bevat ook enkele bijlagen met betrekking tot het onderwerp Wonen en Vliegen, namelijk:
- Brief ORS adviestraject en -aanvraag wonen en vliegen [76]
- Adviesaanvraag wonen en vliegen [77]
- Conclusies BO wonen en vliegen [78]

6.25 Brief Plan van aanpak adviestraject ontwikkeling Schiphol 2030, december 2016

De Omgevingsraad Schiphol heeft een Plan van aanpak [80] opgesteld voor de aanpak van het adviestraject ontwikkeling Schiphol 2030. In een brief van 29 december 2016 [81] stuurt de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu dit plan van aanpak ter informatie naar de Tweede Kamer.

6.26 Aangehouden motie van het lid Smaling, februari 2017

Op 23 februari 2017 heeft het Tweede Kamer lid Smaling een motie [85] ingediend waarin het verzoek wordt gedaan om in de aanvulling op het MER voor het nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol mee te nemen:
- De gevolgen van de recente aanpassing van de weerslimieten voor afhankelijk baangebruik mee te nemen in de bepaling van de milieueffecten van het toekomstige gebruik van de luchthaven.
- De ontwikkeling van de geluidsbelasting in de handhavingspunten te presenteren bij de onderzochte scenario's.

Deze motie is tijdens het plenaire debat van 23 februari 2017 aangehouden. In de brief [89] van 18 mei 2017 heeft de Staatssecretaris besloten dat het meenemen van de aanpassing van de weerlimieten niet uitgevoerd zal worden, aangezien dit een dusdanige invloed heeft op de verkeersscenario's uit het MER dat alle onderzoeken opnieuw moeten worden uitgevoerd. Bovendien zullen de inzichten uit het MER niet fundamenteel wijzigen en geeft het MER middels een bandbreedteanalyse al een beschrijving van een maximale situatie waar rekening gehouden wordt met wijzigingen in het gebruik van de luchthaven. Wel wordt de initiatiefnemer van het MER gevraagd om op de nu bekende punten expliciet, op kwalitatieve wijze, nader in te gaan, en daarbij in meer detail te onderbouwen op welke wijze deze veranderingen van invloed kunnen zijn op de in het MER gepresenteerde effecten.

6.27 OVV Rapport 'Veiligheid vliegverkeer Schiphol', april 2017

Donderdag 6 april 2017 heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) het rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol [86] publiek gemaakt. In het rapport concludeert de Onderzoeksraad dat voor besloten kan worden over groei van luchthaven Schiphol, risico's voor het vliegverkeer op en rond de luchthaven moet worden aangepakt. Het ontwerp van de luchthaven en het systeem voor de afhandeling van het vliegverkeer zijn zo complex, dat dit structurele problemen oplevert. De grenzen van een veilige afhandeling van het vliegverkeer komen in zicht. Er zijn geen aanwijzingen dat de luchthaven op dit moment onveilig is, maar partijen moeten de veiligheidsrisico's structureel verminderen. De Raad constateert dat verdere groei niet veilig kan worden opgevangen met marginale aanpassingen.

6.28 Brief regering met reactie op vragen over het OVV rapport, mei 2017

Op 8 mei 2017 is er een brief van de regering [88] verstuurd waarin een eerste reactie opgenomen is over de wijze hoe de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu met de aanbevelingen uit het OVV rapport om wil gaan. Het onderzoeksrapport biedt waardevolle aanknopingspunten als het gaat om het blijven borgen van de veiligheid en het verbeteren daarvan indien Schiphol in de toekomst verder groeit. Het onderzoeksrapport is met name relevant voor de ontwikkeling van Schiphol na 2020.

6.29 Brief informatie stand van zaken, mei 2017

Middels een brief [89] is de Tweede Kamer geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot enkele onderwerpen aangaande Schiphol en de Alderstafel Lelystad. De onderwerpen in de brief hebben betrekking op:

- Wachtrijen op Schiphol
- Maximering nachtvluchten middels tijdelijke regeling
- Stand van zaken nieuw normen- en handhavingstelsel voor Schiphol (NNHS)
- Ultrafijnstof
- Voorzitter Omgevingsraad Schiphol en jaarverslag 2016
- Jaarverslag Alderstafel Lelystad 2016

Ten aanzien van de maximering van het aantal nachtvluchten wordt aangegeven dat per 1 november 2017 een tijdelijke regeling in werking treedt waardoor het maximale aantal nachtvluchten 32.000 vluchten mag bedragen. Dit komt overeen met het ORS advies van 24 april 2017 [87]. De experimenteerregeling staat los van en is niet vooruitlopend op de lopende discussie in de ORS over het maximale aantal vliegtuigbewegingen naar aanleiding van de vragen over de toekomstbestendigheid van het nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol (NNHS).

Ten aanzien van het MER NNHS wordt in de brief aangegeven dat het opstellen van een nieuw Nederlands rekenmodel voor geluidbelasting op basis van het internationale Doc29 rekenvoorschrift zorgvuldig en correct gebeurt. Dit heeft tot gevolg dat het nieuwe Doc29 geluidmodel vlak voor het zomerreces 2017 wordt opgeleverd. Daarna zal het MER worden aangevuld met de nieuwe geluidberekeningen.

6.30 Tijdelijke regeling volumeplafond nachtvluchten Schiphol, mei 2017

Op 8 mei 2017 is, vooruitlopend op het nieuw normen- en handhavingstelsel voor Schiphol, een tijdelijke regeling voor het maximum aantal van 32.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer voor de nacht gepubliceerd in de Staatscourant [91]. Dit aantal zal worden vastgelegd in een wijziging van het LVB. De regeling heeft tot doel om voorafgaand aan deze wijziging tijdelijk vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten voor de nacht (L_{night}) vast te stellen.

6.31 Brief over het rapport 'Veiligheid vliegverkeer Schiphol', oktober 2017

Op 12 oktober 2017 is de Tweede Kamer middels een brief [93] geïnformeerd over de aanpak naar aanleiding van het onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV). In de reactie aan de OVV [92] geeft het ministerie naar aanleiding van dit onderzoek de standpunten aan: Ten eerste worden de aansturing en organisatie van het luchtvaartdomein binnen het ministerie versterkt, ten tweede is de ILT gestart met een programmatische aanpak van het toezicht en is de capaciteit en inzet daarvan verhoogd. Ten derde wordt het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) verder ontwikkeld. Ten aanzien van de besluitvorming over de verdere groei van Schiphol is het NLR gevraagd om een analyse uit te voeren naar de veiligheidseffecten van een beperkte groei van het aantal vliegtuigbewegingen boven de 500.000 na 2020. Ook is het bureau To70 bezig met een onderzoek naar de effectiviteit van het externe veiligheidsbeleid. Beide onderzoeken zijn in het najaar van 2017 gereed.

6.32 Brief aan Schiphol in verband met aanvullende analyses NNHS Schiphol, oktober 2017

In de brief van 13 oktober 2017 wordt door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het kader bepaald voor de actualisatie en uitbreiding van het MER. Dit kader is tot stand gekomen na gesprekken in de ORS en o.b.v. advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage. De integrale tekst van deze brief is opgenomen in bijlage A.1

6.33 Brief aan Schiphol en ORS in verband met aanvullende analyses NNHS Schiphol, oktober 2017

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft op 17 oktober 2017 een brief gestuurd naar Schiphol en de ORS. Deze brief geeft inzicht in de afspraken die verder zijn gemaakt in het MER-proces, o.a. over de rol van het bevoegd gezag, en geven een toelichting op de gevolgde aanpak. De integrale tekst van deze brief is opgenomen in bijlage A.2.

6.34 Brief Inwerkingtreding wijzigingsbesluit Luchthavenindelingbesluit Schiphol, oktober 2017

Op 18 oktober 2017 is de Tweede Kamer middels een brief [94] geïnformeerd over o.a. de inwerkingtreding van het wijzigingsbesluit LIB. Het advies van de Raad van State heeft geleid tot beperkte juridisch-technische aanpassingen. In het wijzigingsbesluit blijven de regels in de gebieden voor externe veiligheid streng. Aanvullend op het besluit wordt geregeld dat vanaf de grens van het luchthavengebied voor het gehele gebied waar het gewijzigde LIB op zal zien een motiveringsplicht geldt. Zodra de contouren uit het MER/LVB (als gevolg van het nieuw normen- en handhavingstelsel) bekend zijn, zullen de beperkingengebieden in het LIB hiermee in lijn worden gebracht.

6.35 Brief Toekomstige ontwikkeling van Schiphol, december 2017

Op 21 december 2017 is de Tweede Kamer middels een brief [96] geïnformeerd over toekomstige ontwikkeling van Schiphol op zowel de lange en de korte termijn. Middels de Luchtvaartnota wordt invulling gegeven aan de lange termijn ontwikkeling van Schiphol. De Luchtvaartnota zal de belangrijkste kaders schetsen voor de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart en de luchthavens, waaronder Schiphol. In de nog op te stellen Luchtvaartnota zal een slimme en duurzame luchtvaart centraal staan.
Op korte en middellange termijn zijn er een aantal concrete stappen nodig, zoals:

- Verankeren van het nieuw normen- en handhavingstelsel in regelgeving
- Feitenbasis ten behoeve van besluitvorming over de ontwikkeling van Schiphol opstellen op deze gebieden:
  - Veiligheid
  - Operationele capaciteit
  - Milieueffecten
  - Selectieve groei
  - Planning
- Advisering door de Omgevingsraad Schiphol (ORS)

6.36 Ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB) in verband met de vaststelling van een maximum aantal voor nachtvluchten, januari 2018

Op 16 januari 2018 [98] heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat, onder verwijzing naar de voorhangprocedures, een ontwerpbesluit [97] tot wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB) in verband met de vaststelling van een maximum aantal voor nachtvluchten aan de Tweede Kamer gestuurd. In het ontwerpbesluit wordt een maximum aantal van 32.000 nachtvluchten handelsverkeer vastgelegd. Hiermee wordt voorkomen dat meer nachtvluchten op Schiphol plaatsvinden dan afgesproken aan de Alderstafel. Deze wijziging loopt vooruit op de wijzing van het LVB in verband met het nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol (NNHS), waarbij een grenswaarde van 500.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer voor de periode tot en met 2020 zal worden vastgesteld voor de totale capaciteit van de luchthaven met het oog op de geluidbelasting en veiligheid.

6.37 Brief aan Schiphol in verband met doorkijk in het MER voor NNHS, februari 2018

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft op 5 februari 2018 een brief gestuurd naar Schiphol in verband met de doorkijk in het MER voor NNHS. Deze brief geeft inzicht in de afspraken die verder zijn gemaakt in het MER-proces, o.a. over de rol van het bevoegd gezag, en geven een toelichting op de gevolgde aanpak. De integrale tekst van deze brief is opgenomen in bijlage A.3.

6.38 Brief aan ORS in verband met update over het MER NNHS (doorkijk in het MER, peer review, meten versus berekenen), februari 2018

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft op 5 februari 2018 een brief gestuurd naar de Omgevingsraad Schiphol met een update over het MER voor NNHS. Deze brief geeft o.a. inzicht in de doorkijk in het MER, de stand van zaken met betrekking tot peer review en meten versus berekenen. De integrale tekst van deze brief is opgenomen in bijlage A.4.

6.39 Notitie pijlers berekeningen m.e.r., februari 2018

In het delegatieoverleg van 29 november 2017 is een notitie geaccordeerd die op 9 februari 2018 in het College van Advies (CvA) is behandeld. Deze notitie geeft een samenvatting en toelichting op de eerdere ORS afspraken en biedt daarmee inzicht in de achtergronden. Voor dit MER zijn de brieven van IenW in principe leidend. De integrale tekst van deze notitie is opgenomen in bijlage A.5

6.40 Brief informatie stand van zaken, maart 2018

Middels een brief **[101]** is de Tweede Kamer op 27 maart 2018 geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot enkele onderwerpen aangaande Schiphol. De onderwerpen in de brief hebben betrekking op:

- Milieueffectrapport nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol (MER NNHS)
- Peer review op de invoering van het Doc29-model voor Schiphol en de toepassing daarvan in het MER NNHS
- Het overleg met de werkgroep Spaarndam over hinder door het vliegverkeer op Schiphol
- De advisering door de Omgevingsraad Schiphol (ORS)
- Het jaarverslag van de ORS

De minister heeft besloten om een extra beoordeling en controle te laten uitvoeren op de ontwikkeling en toepassing van het Doc29-model voor Schiphol. Dit zal uitgevoerd worden in de vorm van een zogeheten peer review. Daarin wordt een externe partij gevraagd om een oordeel te geven over de kwaliteit, volledigheid en juistheid van het Doc29-model voor Schiphol en van de geluidberekeningen in het MER. Een geluiddeskundige van de Britse Civil Aviation Authority (CAA) zal dit in de eerste helft van 2018 uitvoeren. Tevens wordt deze deskundige gevraagd om in te gaan op de relatie tussen meten en berekenen van vliegtuiggeluid rond Schiphol. Zie ook paragraaf 6.41.

De overige onderwerpen uit de brief zijn minder relevant voor dit MER en kunt u nalezen in de genoemde brief.

6.41 Peer review of Noise Modelling using ECAC Doc. 29 for Amsterdam Airport Schiphol, oktober 2018

In de periode 2015-2016 is voor Schiphol een Doc29-rekenmodel voor geluidbelasting ontwikkeld. Dit model wordt in dit MER gebruikt om de geluidbelasting van diverse scenario's te berekenen. Het is van groot belang dat deze berekeningen controleerbaar en correct zijn. Naast de contra-expertise die het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat tijdens het opstellen van het MER op onder meer deze berekeningen heeft laten uitvoeren, heeft het ministerie een extra beoordeling en controle (peer review) laten uitvoeren op het ontwikkelde Doc29-rekenmodel en de toepassing daarvan in het MER. Een externe partij is gevraagd om een oordeel te geven over de kwaliteit, volledigheid en juistheid van het Doc29-model voor Schiphol en van de geluidberekeningen in het MER. Deze peer review **[100]** is uitgevoerd door een geluiddeskundige van de Britse Civil Aviation Authority (CAA), die tevens zeer deskundig is op het gebied van Doc29.

De algemene conclusie van het onderzoek is dat de voorbereiding van de invoer en het doorlopen berekeningsproces een hogere kwaliteit hebben dan de standaard praktijk zoals beschreven is in ECAC Document 29 4th edition.

6.42 Verslag besprekingen Omgevingsraad Schiphol over de toekomst van Schiphol, februari 2019

Na de publicatie van het concept MER **[104]** begin november 2018, is door de betrokken partijen in de ORS intensief overleg gevoerd om te trachten tot een gezamenlijk advies over een toekomstbestendig Nieuw Normen en Handhavingsstelsel (NNHS) en wonen-vliegen. Op 30 januari 2019 **[105]** heeft de minister een brief gestuurd aan de Tweede Kamer over dit proces en het verslag van de besprekingen meegestuurd. In dit verslag **[106]** van de voorzitter van de ORS, de heer Alders, wordt aangegeven dat van het begin af aan de marges voor een gedragen advies smal waren, maar dat de meest recente ontwikkelingen binnen de ORS duidelijk hebben gemaakt dat partijen niet in staat zijn om met elkaar tot een gezamenlijk advies te komen, waarin zowel de economische activiteit als de kwaliteit van de leefbaarheid met elkaar in balans worden gebracht.

6.43 Brief appreciatie van de Technical Challenge en het vervolgproces MER Schiphol, februari 2019

In navolging van het AO van 5 december 2018 heeft de Minister een appreciatie **[107] [108] [109]** van de in opdracht van Schiphol uitgevoerde Technical Challenge op het concept MER Schiphol **[104]** gestuurd aan de Tweede Kamer. Met de Technical Challenge is een proces doorlopen waarbij het concept MER kritisch is bestudeerd door diverse experts, bewoners en de Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland. Zij keken naar het gestelde kader, het proces en het gebruikte rekenmodel. Uit de Technical Challenge zijn nuttige en goede suggesties gekomen en waar nodig zijn deze overgenomen in het concept MER.

In de brief van de Minister is aangegeven wat de bevindingen uit de Technical Challenge zijn en wat hiermee gedaan is of gedaan wordt in het proces tot het definitieve MER.

6.44 Brief betreft afronding MER NNHS, maart 2019

Op 27 maart 2019 heeft het bevoegd gezag een brief (zie bijlage A.6) naar Schiphol gestuurd waarin aangegeven wordt dat er parallel gewerkt wordt aan twee wijzigingen van het LVB Schiphol. Enerzijds vanwege het realiseren van een snelle en zorgvuldige juridische verankering van het nieuw normen- en handhavingstelsel (NNHS), waardoor er een einde gemaakt kan worden aan het anticiperend handhaven. Anderzijds om een duidelijk perspectief te bieden voor de ontwikkeling van Schiphol na 2020 en om ook daarvoor snel tot juridische verankering te komen.
Met het oog op voorgaande verwacht het bevoegd gezag dat Schiphol, als initiatiefnemer van het MER, op korte termijn een MER zal opleveren met uitsluitend een scenario voor 500.000 vliegtuigbewegingen. Daarbij moet ook inzichtelijk worden gemaakt of, hoe en hoe veilig aan de normen van de aangescherpte invulling van de vierdebaanregel kan worden voldaan.

6.45 Start van de stikstofproblematiek, mei 2020

Op 29 mei 2019 **[111]** concludeerde de Raad van State dat het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet als basis voor toestemming voor activiteiten mag worden gebruikt. Op basis van het PAS wordt vooruitlopend op de toekomstige gevolgen van maatregelen voor beschermde gebieden toestemming gegeven voor infrastructurele activiteiten. Toestemming verkrijgen voorafgaand aan een project is daarmee niet meer mogelijk. Sinds het wegvallen van het PAS zijn een groot aantal documenten hierover gepubliceerd, die voor een deel betrekking hebben op Schiphol en de voorgenomen activiteit (zoals de Wnb-vergunning, handhavingsverzoeken, Remkes advies, etc.). Door het grote aantal documenten die niet enkel betrekking hebben op de luchtvaart en in combinatie dat het slechts betrekking heeft op één specifiek onderdeel van het MER, is er vanaf gezien om deze documenten hier verder op te sommen.

6.46 Brief betreft ontwikkeling Schiphol, juli 2019

Op 5 juli 2019 **[112]** heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de Tweede Kamer geïnformeerd over de ontwikkelingsambitie van de Ministier voor Schiphol op het gebied van kwaliteit, namelijk de kwaliteit van de leefomgeving en de kwaliteit van het internationale netwerk. In deze brief schetst de Minister de korte termijnplannen (verankeren van LVB-1: NNHS met maximaal 500.000 bewegingen waarvan 32.000 in de nacht), de middellange termijnplannen (realiseren LVB-2: groei verdienen middels strikte voorwaarden waaronder een pakket maatregelen ten behoeve van aantoonbare hinderreductie en verbetering leefomgeving) en lange termijnplannen (uitwerking luchtvaartnota) om dit te realiseren.

6.47 Herziene ongevalkansen van derde generatie vliegentuigen voor NLR IMU-model (RANI-2018), februari 2020

Op 14 februari 2020 **[118]** heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de Tweede Kamer eveneens geïnformeerd over een actualisatie van de ongevalkansen van derde generatie vliegtuigen voor het NLR IMU-model. Dit rapport **[120]** beschrijft het onderzoeksresultaat van de recente actualisatie van de ongevalkansen voor Schiphol van derde generatie vliegtuigen. De actualisatie is gebaseerd op ongevallen- en vluchtendata uit de periode 2001 tot en met 2018. Analyse van de resultaten laat zien dat de ongevalkansen van RANI-2018 voor alle ongevalstypen kleiner zijn da de ongevalkansen van RANI-2010. Een belangrijke verklaring hiervoor is de autonome verbetering van luchtvaartveiligheid die doorwerking heeft op de externe-veiligheidsongevallen. De verbetering is het resultaat van een breed scala

aan veiligheidsinitiatieven die in het verleden zijn geïntroduceerd en nu nog worden gecontinueerd. Geadviseerd wordt om de RANI-2018 ongevalkansen toe te passen voor derde generatie zwaar verkeer op Schiphol en daarmee vergelijkbare grote luchthavens.

6.48 Advies inzake anticiperend handhaven van het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol, februari 2020

Op 20 februari 2020 **[119]** heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat in het kader van haar kennisagenda 2020 advies gevraagd aan Professor Broring (Rijksuniversiteit Groningen) en professor Neerhof (Vrije Universiteit) inzake het anticiperend handhaven van het nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol. Dit advies **[117]** beantwoord zes voorgelegde vragen die de Tweede Kamer in het kader van het anticiperend handhaven heeft gesteld.

6.49 Brief regering i.v.m. hinderbeperking Schiphol, april 2020

Op 7 april 2020 **[125]** heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de Tweede Kamer geïnformeerd over de plannen voor de vermindering van hinder en de aanpak van ultrafijnstof. Ten aanzien van de hinderaanpak heeft Schiphol, in overleg met sectorpartijen, een plan voor hinderreductie opgesteld, zie https://minderhinderschiphol.nl. De consultatiefase van dit plan zal gestart worden, waarbij ook de Omgevingsraad Schiphol (ORS) wordt betrokken, maar ook internetconsultatie, huiskamergesprekken, gesprekken met regionale en lokale bestuurders en publieksbijeenkomsten. Na deze consultatiefase zal het definitieve plan worden beoordeeld.
Ten aanzien van de aanpak ultrafijnstof is de Minister momenteel in gesprek met het RIVM hoe invulling kan worden gegeven aan moties uit de Tweede Kamer over gezondheidsonderzoek voor platformmedewerkers op Schiphol. Daarop vooruitlopend is aan Schiphol gevraagd om met een actieplan voor ultrafijnstof te komen. Dit actieplan bestaat uit twee onderdelen. Allereerst zal Schiphol starten met metingen op het luchthaventerrein om inzicht te verkrijgen over de blootstelling van werknemers aan ultrafijnstof. Daarnaast wordt samen met het RIVM ingezet op kennisvergaring naar de bronnen van ultrafijnstof als gevolg van de grondoperatie van Schiphol. Schiphol zet in op elektrificatie van de grondoperatie en bredere toepassing van bio en synthetische kerosine om de uitstoot van ultrafijnstof te beperken. Ook wordt in het kader van het Schone Lucht Akkoord gewerkt aan een verbetering van de luchtkwaliteit rondom de luchthaven.

6.50 Integrale veiligheidsanalyse en evaluatie van de implementatie van de OVV-aanbevelingen, april 2020

Eerder is de Tweede Kamer geïnformeerd over het voornemen dat de sector stapsgewijs groei kan verdienen door aantoonbare reductie van de hinder waarbij de te verdienen groeiruimte de eerstkomende jaren binnen een bandbreedte van 500.000 en 540.000 vliegtuigbewegingen ligt. Een tweede wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit (LVB-2) wordt hiervoor voorbereid. Een absolute voorwaarde voor het verdienen van een groeistap is dat deze ontwikkeling veilig kan. Daarom zijn er een drietal onderzoeken uitgevoerd, die naast een nog uit te voeren MER kunnen worden betrokken bij de besluitvorming over LVB-2. Op 14 april 2020 **[126]** zijn deze onderzoeksresultaten naar de Tweede Kamer gestuurd. Deze onderzoeken bestaan uit:

- Een onafhankelijke evaluatie van de opvolging van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV).
- Een integrale veiligheidsanalyse (IVA): onderzocht is of de uitgevoerde en geplande maatregelen op Schiphol voldoende zijn om de voorgenomen ontwikkeling veilig uit te kunnen voeren.
- In samenhang hiermee een onderzoek naar de risico's van baancombinatiewisselingen.

Met de uitkomsten van deze onderzoeken kan het proces rondom LVB-2 in beginsel worden vervolgd, vanuit de voorwaarde dat Schiphol alleen kan groeien als dit aantoonbaar veilig kan.

6.51 Implementatie van Doc29 voor Schiphol, april 2020

Als een van de bijlagen voor het Schriftelijk Overleg Luchtvaart van 21 april 2020 **[124]** is o.a. informatie over de implementatie van Doc29 voor Schiphol gedeeld met de Tweede Kamer. Dit Methodenrapport Doc29 **[115]** geeft een beschrijving van de diverse elementen van implementatie, zoals de substitutie, afleiding van start- en naderingsprofielen en kalibratie van dosis-effect-relaties. Het RIVM heeft de implementatie van Doc29 voor Schiphol beoordeeld met als conclusie dat het tot betere resultaten leidt dan het (huidige) Nederlands Rekenmodel (NRM) **[110]**.

6.52 Actualisatie gelijkwaardigheidscriteria Schiphol, april 2020

Een andere bijlage van het Schriftelijk Overleg Luchtvaart van 21 april 2020 **[124]** heeft betrekking tot de actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria. Omdat het belangrijk is dat de Kamer een volledig beeld heeft van alle activiteiten die te maken hebben met de actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria, heeft de Minister hiervoor een apart rapport laten opstellen.

6.53 Ontwerp-Luchtvaartnota, mei 2020

Op 15 mei 2020 **[126]** informeerde de Minister de Tweede Kamer over het perspectief van Schiphol ten tijden van het COVID-19-virus en de rol van de luchthaven in het economische herstel. De verwachting is dat door de crisis de komende jaren een lager aantal vluchten op Schiphol afgehandeld worden, maar de Minister benadrukt de rol van Schiphol in het economische herstel. Daarmee besluit de Minister ook de komende periode een verdere basis te vormen voor de verdere ontwikkeling van Schiphol en een eerste stap te zetten in het proces voor het LVB-2. Daarnaast presenteert de Minister in deze brief het Ontwerp-Luchtvaartnota met als doel kwaliteit centraal te zetten en ongeclausuleerde groei te voorkomen. Als bijlagen van de brief zijn ook de NRD en NvA te vinden.

6.54 Stand van zaken nachtvluchten, juni 2020

Op 26 juni 2020 **[127]** heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat een brief gestuurd over de stand van zaken met betrekking tot nachtvluchten in het kader van de Ontwerp-luchtvaartnota. Uit gesprekken met omwonenden van Schiphol en bestuurders in de regio is nadrukkelijk de wens naar voren gekomen om de hinder in de nacht te reduceren. Deze wens onderschrijft de Minister. Aangezien echter de nachtoperatie een belangrijk onderdeel is van het hub-and-spoke model van Schiphol en daarmee belangrijk is voor de netwerkfunctie van Schiphol, vraagt het reduceren van het aantal nachtvluchten om een zorgvuldig proces. Uit onderzoek [124] naar de mogelijke reductie van nachtvluchten blijkt dat de kosten hiervan voor luchtvaartmaatschappijen zich moeilijk (volledig) laten schatten. Gelet op dat belang en de daarbij behorende aspecten genoemd in de brief van 26 juni 2020 zet de Minister in op dit zorgvuldige proces. Daarom wordt de stapsgewijze nachtvluchtreductie van Schiphol vastgelegd en uitgewerkt in de komende luchthavenverkeersbesluiten.

6.55 Stand van zaken financiële steun KLM, juni 2020

Op 26 juni 2020 **[128]** hebben de Ministers van Financiën en Infrastructuur en Waterstaat een brief gestuurd om te informeren over het traject dat is doorlopen, de precieze vormgeving van het steunpakket, de bijbehorende voorwaarden en de verlenging van de opzegtermijn van de staatsgaranties die als onderdeel van het pakket bereikt is. Als een van de voorwaarden aan de steunmaatregelen aan KLM is gesteld dat KLM meewerkt aan het jaarlijks verminderen met 2% van het aantal ernstig gehinderden in de omgeving van Schiphol. In een volgende Luchthavenverkeersbesluit (LVB) wordt deze aanpak juridisch verankerd. Hiervoor zal een nieuwe m.e.r.-procedure worden doorlopen.

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 **[130]**. 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 geluidbelasting[8)] 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 **[6]**.

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.

In 2017 is vooruitlopend op de overgang naar de Europese rekenmethode (ECAC Doc29) het beschermingsniveau voor geluid geactualiseerd. Dit is gedaan in overeenstemming met het advies **[84]** van de Commissie voor de m.e.r. over de implementatie van Doc29 in Nederland. Deze actualisatie van het beschermingsniveau is evenals voorgaande nodig om te voorkomen dat er als gevolg van de actualisatie meer of minder verkeer mogelijk zou kunnen zijn.

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.

8) 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 **[28]** 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) **[99]** 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) **[103]** is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het vliegverkeer van de luchthaven Schiphol. Het huidige LVB bakent de luchtverkeerwegen af en bevat regels en grenswaarden. Een substantieel deel van het luchthavenluchtverkeer moet binnen deze luchtverkeerwegen worden afgewikkeld. Het besluit bevat regels omtrent het gebruik van de luchtverkeerwegen en de minimum in acht te nemen vlieghoogten. Voorts bevat het huidige LVB regels over de beschikbaarstelling en het gebruik van het banenstelsel van de luchthaven. Het huidige besluit geeft verder regels ter beperking van de uitstoot van stoffen die geurhinder veroorzaken. Daarnaast bevat het huidige besluit grenswaarden voor de door het luchthavenluchtverkeer veroorzaakte belasting ten aanzien van externe veiligheid, geluid en uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken.

7.4 Wet milieubeheer

Het Besluit milieueffectrapportage **[63]** 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 Waterstaat 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 **[114]** 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 ultrafijn stof 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 ultrafijn stof rond Schiphol en alle kennis te inventariseren die op dit terrein nationaal en internationaal beschikbaar is.

Het RIVM heeft hierover in september 2015 gerapporteerd **[57]**. Uit het onderzoek blijkt dat Schiphol inderdaad een bron van ultrafijn stof 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 ultrafijn stof. Dat geldt voor al het ultrafijn stof, 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 sterftestatistieken 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 ultrafijn stof en de gezondheidseffecten ervan. Daarom heeft het kabinet besloten om het RIVM een integraal onderzoekprogramma uit te laten voeren naar de gezondheidseffecten van ultrafijn stof **[69]**. Het programma is begin 2017 gestart en wordt medio 2021 afgerond. In het programma wordt naar verschillende gezondheidsaspecten van langdurige blootstelling aan ultrafijn stof gekeken, zoals sterfte, aandoeningen van de luchtwegen en het hart- en vaatsysteem, medicijngebruik en geboortegewicht. Schiphol wordt daarbij als onderzoeklocatie gebruikt en er worden in de omgeving van Schiphol meetpunten ingericht. Er wordt binnen het programma door toxicologisch onderzoek ook inzicht verkregen in gezondheidseffecten van kortdurende blootstelling aan ultrafijn stof. Bij dit laatste wordt ook rekening gehouden met blootstelling aan ultrafijn stof uit andere bronnen. Nederland loopt met dit onderzoek voorop. Bij de vormgeving en uitvoering van het programma wordt de Omgevingsraad Schiphol betrokken. Tussentijds zullen bevindingen worden gedeeld met betrokken instanties, bewoners en de internationale wetenschap **[90]**.

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 Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming regelt de natuurbescherming van gebieden (voorheen Natuurbeschermingswet 1998), beschermt in het wild voorkomende diersoorten en plantensoorten (voorheen Flora- en faunawet) en beschermt de Nederlandse bossen (voorheen Boswet).

Beschermde soorten

Voor bescherming van soorten geldt een aantal beschermingsregime. Voor algemeen voorkomende soorten ('Beschermingsregime andere soorten', voorheen Ffwet tabel 1) geldt een vrijstelling voor ingrepen/projecten met negatieve gevolgen. Voor soorten met een zwaarder regime ('Beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn' en 'Beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn' (voorheen 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 met een zwaarder beschermingsregime. Indien de staat van instandhouding van soorten in het geding komt, als gevolg van een overtreding van de artikelen 8 t/m 11, zal een ontheffing ex artikel 75 aangevraagd moeten worden.

Bescherming van gebieden

De bescherming van gebieden wordt geregeld door het aanwijzen van gebieden als Natura 2000-gebied en/of als Beschermd Natuurmonument **[70]**. 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.

Voormalig Programma Aanpak Stikstof (PAS) [54]

Op 29 mei 2019 heeft de Raad van State geoordeeld dat de Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet voldoet aan de Habitatrichtlijn. Deze uitspraak heeft tot gevolg dat de PAS niet langer als basis voor toestemming voor activiteiten kan worden gebruikt. Dit betekent o.a. dat de in de PAS gehanteerde grenswaarden zijn vervallen en er voor elke toename van de stikstofdepositie, 'hoe klein ook', op ecologische gronden moet worden onderbouwd wat de effecten zijn of dat deze significant zijn of niet.

In het MER NNHS 2016 is onder meer inzichtelijk gemaakt wat de effecten voor stikstofdepositie zijn van de voorgenomen activiteit (het invoeren van een nieuw normen- en handhavingstelsel). Hiervoor is de situatie 2020 met 500.000 vliegtuigbewegingen gezet tegen de referentiesituatie in 2012 met 439.000 vliegtuigbewegingen. De keuze van 439.000 vliegtuigbewegingen in 2012 als referentiesituatie kwam voort uit bepalingen van het in 2016 geldende PAS. Het resultaat van de berekeningen was dat de extra depositie als gevolg van de voorgenomen activiteit overal onder de 1 mol per hectare per jaar zou blijven.

Handhavingsbesluit LNV [122] [123]

Als gevolg van het wegvallen van het PAS en het daaropvolgende besluit van de minister van LNV van 2 april 2020 over het handhavingsverzoek luchthaven Schiphol, moeten de natuureffecten niet langer worden afgezet t.o.v. het jaar 2012 maar t.o.v. het bestaand recht van Schiphol. LNV stelt in dit besluit dat het bestaande recht wordt bepaald door de maximale gebruiksruimte op grond van LVB 2008 met 480.000 vliegtuigbewegingen. Daardoor wordt in dit MER voor het natuuronderzoek uitgegaan van een andere referentiesituatie.

Advies van de Commissie voor de m.e.r. [121].

In de periode tussen 2016 en 2020 zijn twee belangrijke ontwikkelingen opgetreden. De eerste is dat het rekenmodel waarmee de depositie wordt berekend (AERIUS) meerdere malen is aangepast. De tweede is dat enkele parameters zijn gewijzigd als gevolg van de door Commissie m.e.r. en RIVM uitgevoerde evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport, die van invloed zijn op de berekening van de verspreiding van door vliegtuigen uitgestoten stoffen, zoals de warmte-inhoud van de uitgestoten stoffen en de minimale bronhoogte.

Deze ontwikkelingen leiden ertoe dat de in 2016 berekende deposities in absolute waarde op hexagoonniveau (totale depositie verandert niet door wijziging warmte-inhoud, alleen de ruimtelijke verdeling) zullen wijzigen. Daarmee zal ook het verschil in depositie, tussen de voorgenomen activiteit in 2020 met 500.000 vliegtuigbewegingen en de referentie in 2012 met 439.000 vliegtuigbewegingen, veranderen.

Het overkoepelende beeld van de consequenties van de voorgenomen activiteit voor stikstofdepositie dat in het MER NNHS 2016 is geschetst, zal echter niet veranderen. Dat betekent dat de conclusies in het MER NNHS 2016 over de stikstofdepositie als gevolg van de voorgenomen activiteit, in zijn algemeenheid ook gelden voor dit MER.

Auditieve en visuele verstoring

De andere referentiesituatie in het natuuronderzoek is ook van toepassing op de beoordeling van visuele en auditieve verstoring. Omdat in het MER 2016 verstoringseffecten werden bepaald t.o.v. het vigerende LVB, worden de verschillen met het huidige onderzoek met name veroorzaakt door de actualisatie van de geluidberekeningen, o.a. met het nieuwe Europese geluidsmodel Doc 29.

De ontwikkeling van de geluidbelasting wordt in dit MER zowel inzichtelijk gemaakt in de eenheid L_{den} (voor de hindereffecten) als $L_{Aeq,24h}$ (voor de stiltegebieden). Dit laat zien dat de geluidbelasting als gevolg van de toename van het verkeer toeneemt maar ook afneemt doordat vliegtuigen gemiddeld stillere worden. Daarnaast vinden er ook andere ontwikkelingen plaats in de periode 2015-2020, zoals het (verder) aanpassen van vliegprocedures en het wijzigen van routes. Het gevolg van al die ontwikkelingen voor de geluidbelasting, verschilt per locatie. Er zijn locaties waar de geluidbelasting afneemt, maar er zijn ook locaties waar de geluidbelasting als gevolg van de ontwikkeling van 450.000 naar 500.000 vliegtuigbewegingen toeneemt. (Delen van) Natura 2000-gebieden vallen in beide categorieën.

De historische ontwikkeling van situatie 2015 met 450.000 vliegtuigbewegingen naar situatie 2020 met 500.000 vliegtuigbewegingen wordt in dit MER weliswaar onderzocht maar is niet bepalend voor de beoordeling van natuureffecten. Daarvoor worden de effecten van de voorgenomen activiteit met 500.000 vliegtuigbewegingen in 2020 afgezet tegen de referentiesituatie LVB 2008 met 480.000 vliegtuigbewegingen.

Natuuronderzoek en Passende beoordeling

Het natuuronderzoek in dit MER is de basis voor de Passende beoordeling. Deze passende beoordeling is onderdeel van de aanvraag van de luchthaven Schiphol voor een vergunning krachtens de Wet natuurbescherming, en is als bijlage in dit MER is opgenomen.

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 **[11]**. 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 verstorend effect boven het NNN. In de vier relevante provincies zijn stiltegebieden (Wet Milieubeheer) aangewezen.
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.

7.6.3 Waterwet

De Waterwet **[129]** 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.

7.6.4 Wet algemene bepalingen (Wabo)

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht **[71]** 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.

7.6.5 Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming **[83]** 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 ons land 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 lawaaiige 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 **[2]**, 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 **[44]** 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 **[3]** 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 **[21]**, *en de actualisatie daarvan uit 2011* **[26]**, *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".*

Sinds eind 2018 is het Ministerie gestart met het opstellen van een nieuwe Luchtvaartnota. In mei 2020 heeft het Ministerie de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 naar de Tweede Kamer gestuurd. Met de Ontwerp-Luchtvaartnota wordt een koers uitgezet naar een veilige en duurzame luchtvaartsector die Nederland goed verbindt met de rest van de wereld, met heldere regels en voorwaarden voor de ontwikkeling van de civiele luchtvaart. Daarbij geldt dat groei door de sector verdient moet worden. Dit kan alleen wanneer er eerst sprake is van een vermindering van de negatieve effecten voor leefomgeving en klimaat. In deze Luchtvaartnota geeft het kabinet de richting aan voor de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland in de periode 2020 tot 2050. In deze Luchtvaartnota staan onder meer de uitgangspunten voor de herziening van het luchtruim. Naar verwachting kan eind 2020 de definitieve door het kabinet vastgestelde Luchtvaartnota 2020-2050 aangeboden worden.

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) **[102]** 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 **[41]**. 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 **[43]** 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 **[48]** en is op 10 februari 2016 behandeld **[61]**. De Tweede Kamer heeft zich vervolgens op 16 februari 2016 **[60]** 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 **[62]**.

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-regel[10] 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 gebruiksprognose en de evaluatie dienen te bevatten.

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. Met betrekking tot de beperkingengebieden in het LIB is in diverse kamerbrieven aangekondigd dat met de introductie van het nieuw normen- en handhavingstelsel de LIB 1 t/m 4 gebieden geactualiseerd zullen worden. In 2019 heeft de minister er echter voor gekozen om, buiten een aantal noodzakelijke aanpassingen in verband met de (vlieg)veiligheid, de LIB gebieden niet te actualiseren **[113]**.

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) **[116]**. 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.

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.

CO_2 - 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

ECAC - European Civil Aviation Conference

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 milieueffectrapport 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. Sinds 2017 heet het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

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 Manouvering Area. Het naderingsverkeers-leidingsgebied 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.

Doc29 rekenvoorschrift
Een Europees rekenvoorschrift voor het berekenen van de geluidbelasting, opgesteld door de European Civil Aviation Conference (ECAC).

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.

Landingsprocedure
Er bestaan verschillende varianten standaard landingsprocedures die zijn bedoeld om de landing op een veilige wijze uit te voeren. In de procedure wordt onder meer vastgelegd welk hoogte gehanteerd moet worden tijdens bepaalde delen van de nadering.

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).

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

Nachtprocedures
Afhandelingprocedures met betrekking tot baan- en routegebruik die als onderdeel van het nachtregime 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 baancapaciteit die tijdens start en landingspieken betrouwbaar geleverd kan worden.

Primaire start- landingsbaan
Start- of landingsbaan die op basis van de heersende weers- en zichtomstandigheden als preferente start- of landingsbaan ingezet wordt.

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.

Bronnen

Onderstaande bronnen staan in chronologische volgorde. Verwijzingen naar een internetpagina of vigerende wetgeving hebben de datum oktober 2020 gekregen, de versie zoals die tijdens het opstellen van dit rapport werd aangetroffen.

1. mrt 1992 - Europese Commissie Richtlijn 92/14/EEC, beschikbaar via: **http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:31992L0014**
2. **mrt 2002 -** Europese Commissie Richtlijn 2002/30/EG, beschikbaar via: **http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A32002L0030**
3. **jun 2002 -** Europese Commissie Richtlijn 2002/49 EG, beschikbaar via: **https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32002L0049**
4. **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**
5. **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**
6. **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**
7. **mei 2007 -** Brief V&W beleidsaanpak Schiphol, bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 47, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-47.html**
8. **jun 2007 -** Aldersadvies Schiphol korte termijn, bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 48, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-48-b1.pdf**
9. **jun 2007 -** Vragen en antwoorden Aldersadvies 2010, kamerstuk 29 665 nr. 50, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-50.html**
10. **jul 2007 -** MER-Schiphol voor de korte termijn, beschikbaar via: **https://archief06.archiefweb.eu/archives/archiefweb/20171226160322/https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2007/07/30/mer-schiphol-voor-de-korte-termijn/20070730-mersamenvatting.pdf**
11. **aug 2007 -** Spelregel EHS, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30825-6-b1.pdf**
12. **mrt 2008 -** Verslag algemeen overleg, kamerstuk 29 665 nr. 84, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-84.html**
13. **okt 2008 -** Aldersadvies Schiphol middellange termijn, bijlage bij kamerstuk 29 665 nr 108, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-108-b1.pdf**
14. **okt 2008 -** Brief V&W/VROM met reactie op Aldersadvies Schiphol middellange termijn, kamerstuk 29 665 nr. 119, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-119.html**
15. **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**
16. **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**
17. **dec 2008 -** Convenant Omgevingskwaliteit, bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 115, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-115-b6.pdf**
18. **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**
19. **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**
20. **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**
21. **apr 2009 -** Luchtvaartnota, bijlage bij kamerstuk 31936 nr. 1, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-15850.pdf**
22. **jun 2010 -** Aldersadvies Eindhoven, bijlage bij kamerstuk Kamerstuk 31 936, nr. 30, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-30.html**
23. **aug 2010 -** Brief V&W over de start van het experiment met Nieuw Normen- en Handhavingsstelsel, kamerstuk 29 665 nr 152, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-152.html**
24. **aug 2010 -** Aldersadvies over het experiment met Nieuw Normen- en Handhavingsstelsel, bijlage bij kamerstuk 29 665 nr 152, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-76677.pdf**
25. **okt 2010 -** Aldersadvies, evaluatiecriteria experiment NNHS, bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 158, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-84874.pdf**
26. **jan 2011 -** Brief IenM over de Luchtvaartnota, kamerstuk 31 936 nr 47, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-47.html**
27. **mrt 2011 -** Startnota luchtruimvisie, kamerstuk 31 936 nr. 75, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-75.html**
28. **apr 2012 -** Aldersadvies ontwikkeling luchthaven Lelystad, bijlage bij kamerstuk 31 936 nr. 109, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-161814.pdf**

29. **apr 2012 -** NLR Onderzoek luchtzijdige inpassing Lelystad, bijlage bij kamerstuk 31 936 nr. 109, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-161829.pdf**
30. **sep 2012 -** Luchtruimvisie, bijlage bij kamerstuk 31 936 nr 114, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-184251.pdf**
31. **sep 2012 -** Kabinetsstandpunt inzake Aldersadvies, kamerstuk 31 936 nr. 115, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-115.html**
32. **okt 2012 -** Regeerakkoord, bijlage bij kamerstuk 33 410 nr. 15, beschikbaar via: **https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2012/10/29/regeerakkoord**
33. **dec 2012 -** Aldersadvies alternatieve pakket voor CDA's, bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 181, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-199394.pdf**
34. **dec 2012 -** Brief IenM over het aanpassen grenswaarde koolmonoxide, kamerstuk 29 665 nr 182, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-182.html**
35. **dec 2012 -** Voorstudie operationeel concept Lelystad, beschikbaar via: **https://tinyurl.com/y6tme2lq**
36. **apr 2013 -** Werkprogramma Alderstafel Lelystad, bijlage bij kamerstuk 31936 nr. 139, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-224276.pdf**
37. **okt 2013 -** Kabinetsreactie Aldersadvies Nieuw Normen- en Handhavingstelsel van 8 oktober 2013, kamerstuk 29 665 nr 190, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-190.html**
38. **okt 2013 -** Aldersadvies NNHS, bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 190, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-255046.pdf**
39. **okt 2013 -** Aldersadvies NNHS, bijlage 3 uitwerking normen, bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 190, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-255049.pdf**
40. **okt 2013 -** Aldersadvies NNHS, bijlage 2 onderzoek 510k, bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 190, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-255048.pdf**
41. **nov 2013 -** Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer, beschikbaar via: **https://archief06.archiefweb.eu/archives/archiefweb/20180309051531/https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2013/11/20/rijksstructuurvisie-amsterdam-almere-markermeer/rijksstructuurvisie-amsterdam-almere-markermeer.pdf**
42. **mrt 2014 -** Millieueffectrapport Lelystad Airport 2014, bijlage bij kamerstuk 31 936 nr. 202, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-342887.pdf**
43. **mrt 2014 -** Structuurvisie Windenergie op land, bijlage bij kamerstuk 33 612 nr. 23, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-311971.pdf**
44. **apr 2014 -** Europese Commissie Verordening 598/2014, beschikbaar via: **http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/ALL/?uri=CELEX%3A32014R0598**
45. **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**
46. **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**
47. **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**
48. **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**
49. **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**
50. **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**
51. **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**
52. **apr 2015 -** Advies Omgevingsraad inzake vervroegen nachtprocedures, bijlage bij kamerstuk 29665 nr. 214, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-508385.pdf**
53. **apr 2015 -** Kabinetsbesluit hinderbeperkende maatregel nachtprocedures definitief, bijlage bij kamerstuk kamerstuk 29 665 nr 214, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-214.pdf**
54. **jun 2015 -** Inwerkingtredingsbesluit programma aanpak stikstof, bijlage bij kamerstuk 33 037 nr. 155, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-545205.pdf**
55. **sep 2015 -** Brief voornemen actieagenda Schiphol mainport 2016-2025, bijlage bij kamerstuk kamerstuk 29 665 nr 219, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-219.pdf**
56. **sep 2015 -** Brief ontwerpwijziging van het LVB, bijlage bij kamerstuk kamerstuk 29 665 nr. 217, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-217.pdf**
57. **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**
58. **feb 2016 -** Stemmingen moties Normen- en Handhavingstelsel Schiphol, bijlage bij kamerstuk kamerstuk TK-55-26, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/h-tk-20152016-55-26.pdf**

59. **feb 2016 -** Motie Visser, verzoek ten aanzien van de invulling van de vierdebaanregel, kamerstuk 34 098 nr 14, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-34098-14.html**
60. **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.pdf**
61. **feb 2016 -** Tweede Kamer, plenair verslag 53e vergadering, beschikbaar via: **https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/plenaire_verslagen/detail/f5e0ae72-6b2e-40b3-8a49-feedcf985ee0**
62. **mrt 2016 -** Eerste Kamer, Handelingen 2015-2016, nr. 22, item 5, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/h-ek-20152016-22-5.html**
63. **apr 2016 -** Besluit milieueffectrapportage, jul-2015, beschikbaar via: **http://wetten.overheid.nl/BWBR0006788/2015-07-01**
64. **apr 2016 -** Actieagenda Schiphol, bijlage bij kamerstuk bijlage bij kamerstuk 29 665 nr 224, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-738803.pdf**
65. **apr 2016 -** Beleidsnota Mainport en Metropool, bijlage bij kamerstuk bijlage bij kamerstuk 29 665 nr 224, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-738798.pdf**
66. **apr 2016 -** Brief ter aankondiging van de aanlevering van de actieagenda Schiphol, bijlage bij kamerstuk kamerstuk 29 665 nr 222, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-222.pdf**
67. **apr 2016 -** Aanbiedingsbrief van Actieagenda Schiphol, bijlage bij kamerstuk kamerstuk 29 665 nr 224, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-224.pdf**
68. **apr 2016 -** Adviesaanvraag ORS over een toekomstbestendig NNHS, bijlage bij kamerstuk kamerstuk 29 665 nr 224, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-738802.pdf**
69. **apr 2016 -** Brief IenM luchtkwaliteit rapport RIVM gezondheidsrisico's van ultrafijnstof, bijlage bij kamerstuk kamerstuk 30 175 nr. 238, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30175-238.html**
70. **apr 2016 -** Natuurbeschermingswet, jul-2015 (vervallen per 1-1-2017), beschikbaar via: **http://wetten.overheid.nl/BWBR0009641/2015-07-01**
71. **apr 2016 -** Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, apr-2016, beschikbaar via: **http://wetten.overheid.nl/BWBR0024779/**
72. **jul 2016 -** Besluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met het bieden van de mogelijkheid tot het vervroegen en verlengen van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures, bijlage bij kamerstuk kamerstuk Stb-2016-280, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2016-280.pdf**
73. **aug 2016 -** Commissie voor de milieueffectrapportage - Tussentijdse toetsing effecten geluidsarme start- en landingsprocedures, beschikbaar via: **http://api.commissiemer.nl/docs/mer/p30/p3052/3052_tussentijds_toetsingsadvies.pdf**
74. **aug 2016 -** Kamervragen lid Belhaj n.a.v. het tussenadvies Commissie m.e.r., bijlage bij kamerstuk Kv-tk-2016Z15655, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kv-tk-2016Z15655.pdf**
75. **sep 2016 -** Beantwoording kamervragen lid Belhaj n.a.v. tussenadvies Commissie m.e.r., bijlage bij kamerstuk ah-tk-20152016-3519, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/ah-tk-20152016-3519.pdf**
76. **nov 2016** - Brief ORS adviestraject en -aanvraag wonen en vliegen, bijlage bij kamerstuk bijlage bij kamerstuk 29 665 nr 234, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-790051.pdf**
77. **nov 2016 -** Adviesaanvraag wonen en vliegen, bijlage bij kamerstuk bijlage bij kamerstuk 29 665 nr 234, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-790052.pdf**
78. **nov 2016 -** Conclusies BO wonen en vliegen, bijlage bij kamerstuk bijlage bij kamerstuk 29 665 nr 234, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-790053.pdf**
79. **nov 2016 -** Verzamelbrief over o.a. Selectiviteitsbeleid, nachtvluchten, vierdebaanregel, bijlage bij kamerstuk kamerstuk 29 665 nr 234, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-234.pdf**
80. **dec 2016 -** Omgevingsraad Schiphol: Plan van aanpak adviestraject ontwikkeling Schiphol 2030, bijlage bij kamerstuk bijlage bij kamerstuk 29 665 nr 235, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-795210.pdf**
81. **dec 2016 -** Brief Plan van Aanpak adviestraject ontwikkeling Schiphol 2030, bijlage bij kamerstuk kamerstuk 29 665 nr 235, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-235.pdf**
82. **jan 2017 -** Commissie voor de milieueffectrapportage - Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport, beschikbaar via: **http://api.commissiemer.nl/docs/mer/p30/p3052/3052_voorlopig_toetsingsadvies.pdf**
83. **jan 2017 -** Wet bodembescherming, jan-2017, beschikbaar via: **http://wetten.overheid.nl/BWBR0003994/**
84. **feb 2017 -** Commissie voor de milieueffectrapportage - Briefadvies implementatie Doc 29 in Nederland, beschikbaar via: **http://api.commissiemer.nl/docs/mer/p30/p3052/3052_ov_briefadvies_implementatie_doc29.pdf**
85. **feb 2017 -** Motie Smaling, bijlage bij kamerstuk kamerstuk 31 936 nr. 384, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-384.pdf**
86. **apr 2017 -** Rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol van Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV), beschikbaar via: **https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/4247/veiligheid-vliegverkeer-luchthaven-schiphol**

87. **mei 2017 -** Advies Omgevingsraad Schiphol over vaststelling maximum aantal nachtvluchten gebruiksjaar 2018, bijlage bij kamerstuk bijlage bij kamerstuk 29 665 nr 238, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-807816.pdf**
88. **mei 2017 -** Brief eerste reactie over omgaan met aanbevelingen uit OVV rapport, bijlage bij kamerstuk kamerstuk 29 665 nr 236, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-236.pdf**
89. **mei 2017 -** Brief met diverse antwoorden, o.a. besluit over geen aanpassing van de weerlimieten in het MER, bijlage bij kamerstuk kamerstuk 29 665 nr 238, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-238.pdf**
90. **mei 2017 -** RIVM - Onderzoek gezondheidsrisico's ultrafijn stof rond Schiphol, beschikbaar via: **http://www.rivm.nl/Onderwerpen/F/Fijn_stof/Ultrafijn_stof/Onderzoeksprogramma_Gezondheidsrisicos_ultrafijn_stof_Schiphol**
91. **mei 2017 -** Tijdelijke regeling volumeplafond nachtvluchten Schiphol, bijlage bij kamerstuk Stcrt 2017 25489, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2017-25489.pdf**
92. **okt 2017 -** Brief aan de voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over het rapport 'Veiligheid vliegverkeer Schiphol', bijlage bij kamerstuk bijlage bij kamerstuk 29 665 nr 242, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-820554.pdf**
93. **okt 2017 -** Brief over aanpak naar aanleiding van het onderzoek van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid, bijlage bij kamerstuk kamerstuk 29 665 nr 242, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-242.pdf**
94. **okt 2017 -** Inwerkingtreding wijzigingsbesluit Luchthavenindelingbesluit Schiphol, bijlage bij kamerstuk kamerstuk 29 665 nr 243, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-243.pdf**
95. **okt 2017 -** Regeerakkoord, beschibaar via: **https://www.rijksoverheid.nl/regering/documenten/publicaties/2017/10/10/regeerakkoord-2017-vertrouwen-in-de-toekomstregeerakkoord-2017-vertrouwen-in-de-toekomst**
96. **dec 2017 -** Brief Toekomstige ontwikkeling van Schiphol, bijlage bij kamerstuk kamerstuk 29 665 nr 250, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-250.pdf**
97. **jan 2018 -** Besluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met de vaststelling van een maximum aantal voor nachtvluchten op de luchthaven Schiphol, bijlage bij kamerstuk bijlage bij kamerstuk 29 665 nr 257, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-829682.pdf**
98. **jan 2018 -** Ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) in verband met de vaststelling van een maximum aantal voor nachtvluchten op de luchthaven Schiphol, bijlage bij kamerstuk kamerstuk 29 665 nr 257, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-257.pdf**
99. **jan 2018 -** Luchthavenindelingbesluit Schiphol, jan-2018, beschikbaar via: **http://wetten.overheid.nl/BWBR0014329/**
100. **mrt 2018 -** Guidance on comparing calculated aircraft noise levels with measurements, bijlage bij kamerstuk bijlage bij kamerstuk 29 665 nr 355, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-875159.pdf**
101. **mrt 2018 -** Brief informatie stand van zaken diverse onderwerpen met betrekking tot Schiphol, bijlage bij kamerstuk kamerstuk 29 665 nr 285, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-285.pdf**
102. **aug 2018 -** Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML), aug-2018, beschikbaar via: **http://wetten.overheid.nl/BWBR0024928/**
103. **nov 2018 -** Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, nov-2018, beschikbaar via: **http://wetten.overheid.nl/BWBR0014330/**
104. **nov 2018 -** Concept MER NNHS Deel 5, beschikbaar via: **https://nieuws.schiphol.nl/concept-mer-schiphol-beschikbaar/**
105. **feb 2019 -** Verslag besprekingen Omgevingsraad Schiphol over de toekomst van Schiphol, bijlage bij kamerstuk kamerstuk 29 665 nr. 353, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-353.pdf**
106. **feb 2019 -** Brief en rapportage van Hans Alders, bijlage bij kamerstuk 29 665 nr 353, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-871681.pdf**
107. **feb 2019 -** Appreciatie van de in opdracht van Schiphol uitgevoerde Technical Challenge op het concept-MER Schiphol, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-355.pdf**
108. **mrt 2019 -** Toepassing ECAC Doc29 voor het bepalen van de geluidbelasting van het vliegverkeer van Schiphol, bijlage bij kamerstuk bijlage bij kamerstuk 29 665 nr 355, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-875160.pdf**
109. **mrt 2019 -** Bijlage 1 aanbevelingen Technical Challenge, bijlage bij kamerstuk bijlage bij kamerstuk 29 665 nr 355, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-875158.pdf**
110. **mrt 2019 -** RIVM - Review NLR rapportage 'Trendvalidatie van Doc.29 berekeningen', bijlage bij kamerstuk Bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 385, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-931607.pdf**
111. **mei 2019 -** Raad van State uitspraak i.v.m. Programma Aanpak Stikstof (PAS), beschikbaar via: **https://www.raadvanstate.nl/@115602/201600614-3-r2/**
112. **jul 2019 -** Brief ontwikkeling Schiphol, bijlage bij kamerstuk Kamerstuk 31 936 nr. 646, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-646.html**

113. **jul 2019 -** Ontwikkeling Schiphol en hoofdlijnen Luchtvaartnota, bijlage bij kamerstuk IENW/BSK-2019/148468, beschikbaar via: **https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/07/05/ontwikkeling-schiphol-en-hoofdlijnen-luchtvaartnota**
114. **okt 2019 -** Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, okt-2019, beschikbaar via: **http://wetten.overheid.nl/BWBR0022817/**
115. **nov 2019 -** NLR - Methodenrapport implementatie Doc.29 Schiphol, bijlage bij kamerstuk Bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 385, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-931606.pdf**
116. **nov 2019 -** Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol, nov-2019, beschikbaar via: **http://wetten.overheid.nl/BWBR0014722/**
117. **feb 2020 -** Advies inzake anticiperend handhaven van het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol, bijlage bij kamerstuk Bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 380, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-924472.pdf**
118. **feb 2020 -** Brief derde voortgangsrapportage implementatie veiligheidsverbeteringen Schiphol, bijlage bij kamerstuk Kamerstuk 29 665 nr. 379, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-379.html**
119. **feb 2020 -** Brief bij het advies inzake anticiperend handhaven van het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol, bijlage bij kamerstuk Kamerstuk 29 665 nr. 380, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-380.html**
120. **feb 2020 -** NLR rapport herziene ongevalskansen van derde generatie vliegtuigen, bijlage bij kamerstuk bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 379, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-923482.pdf**
121. **mrt 2020 -** Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport, beschikbaar via: **https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p34/p3456/a3456ov.pdf**
122. **apr 2020 -** Besluit op het verzoek van MOB tot handhaving van de inrichting Luchthaven Schiphol met betrekking tot de Wet natuurbescherming, kamerstuk 35 334 - 77 bijlage 929363, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-929363.pdf**
123. **apr 2020 -** Brief over recente handhavingsbesluiten op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) over de nationale luchthavens, kamerstuk 35334-77, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-35334-77.html**
124. **apr 2020 -** Adecs Airinfra - Onderzoek vermindering aantal nachtvluchten Schiphol, bijlage bij kamerstuk Bijlage bij kamerstuk 29 665 nr. 392, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-942274.pdf**
125. **apr 2020 -** Brief regering i.v.m. hinderbeperking Schiphol, bijlage bij kamerstuk Kamerstuk 29 665 nr. 382, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-382.html**
126. **apr 2020 -** Integrale veiligheidsanalyse en evaluatie van de implementatie van de OVV-aanbevelingen, bijlage bij kamerstuk Kamerstuk 29 665 nr. 384, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-384.html**
127. **apr 2020 -** Schriftelijk Overleg Luchtvaart, bijlage bij kamerstuk Kamerstuk 29 665 nr. 385, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-385.html**
128. **apr 2020 -** Brief over diverse luchtvaartonderwerpen, bijlage bij kamerstuk IENW/BSK-2020/51152, beschikbaar via: **https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2020/04/17/kamerbrief-over-diverse-luchtvaartonderwerpen/kamerbrief-over-diverse-luchtvaartonderwerpen.pdf**
129. **mei 2020 -** Kamerbrief bij Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 met perspectief voor de luchtvaart, bijlage bij kamerstuk Kamerstuk 31 936 nr. 741, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-741.html**
130. **jun 2020 -** Brief over stand van zaken m.b.t. nachtvluchten in het kader van de Ontwerp-luchtvaartnota, bijlage bij kamerstuk Kamerstuk 29 665 nr. 392, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-392.html**
131. **jun 2020 -** Brief van Minister van Financien over financiële steun aan KLM, bijlage bij kamerstuk 29232, beschikbaar via: **https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29232-C.html**
132. **okt 2020 -** Waterwet, jul-2020, beschikbaar via: **http://wetten.overheid.nl/BWBR0025458/**
133. **okt 2020 -** Wet luchtvaart, jul-2020, beschikbaar via: **http://wetten.overheid.nl/BWBR0005555/**
134. **nov 2020 -** Gebruiksprognose 2021, beschikbaar via: **https://www.schiphol.nl/nl/jij-en-schiphol/pagina/gebruiksprognose-alles-wat-je-maar-wilt-weten/**

Bijlage A
Kader voor de actualisatie en uitbreiding van het MER

Deze bijlage bevat een vijftal documenten van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan of Schiphol of aan de Omgevingsraad Schiphol (ORS). Het betreft achtereenvolgens:

1. 13 oktober 2017: Brief aan Schiphol in verband met aanvullende analyses NNHS Schiphol.
2. 17 oktober 2017: Brief aan Schiphol en ORS in verband met aanvullende analyses NNHS Schiphol.
3. 5 februari 2018: Brief aan Schiphol in verband met doorkijk in het MER voor NNHS.
4. 5 februari 2018: Brief aan ORS in verband met update over het MER NNHS (doorkijk in het MER, peer review, meten versus berekenen).
5. 9 februari 2018: Notitie pijlers berekeningen m.e.r.
6. 27 maart 2019: Brief aan Schiphol in verband met afronding van het MER NNHS Schiphol.

In de eerste brief, van 13 oktober wordt het kader bepaald voor de actualisatie en uitbreiding van het MER. Dit kader is tot stand gekomen na gesprekken in de ORS en o.b.v. advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage.

De andere documenten geven inzicht in de afspraken die verder zijn gemaakt in het MER-proces, o.a. over de rol van het bevoegd gezag, en geven een toelichting op de gevolgde aanpak.

A.1 13 oktober 2017:
Brief aan Schiphol in verband met aanvullende analyses NNHS Schiphol

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Schiphol Group
T.a.v. de heer [redacted]

Bestuurskern
Directie Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling
en Milieu

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
[redacted]

Datum 13 oktober 2017
Betreft Aanvullende analyses NNHS Schiphol

Geachte heer [redacted]

In het kader van het vastleggen van het nieuw normen- en handhavingstelsel (NNHS) Schiphol in wet- en regelgeving, zijn afspraken gemaakt over het opstellen van het milieueffectrapport (MER) en het uitvoeren van diverse aanvullende analyses.

Omdat de komende weken het MER en de aanvullende analyses worden opgeleverd, vind ik het belangrijk om aan te geven op welke manier ik graag de betreffende informatie zou willen ontvangen.
Het gaat daarbij om het volgende:

1. Het MER NNHS.
2. Nachtscenario's in het MER met 29.000 vliegtuigbewegingen in plaats van 32.000.
3. Analyses als gevolg van de motie Visser over de vierdebaanregel.
4. Maximaal verkeersvolume binnen het NNHS.
5. Invulling van de 50-50 regel.
6. Aangehouden motie Smaling over weerlimieten.
7. Actualiseren van de gelijkwaardigheidscriteria

Het is van belang dat de MER uitgaat van de juiste uitgangspunten en van hoge kwaliteit is en zodoende kan rekenen op draagvlak bij alle partijen die zijn vertegenwoordigd in de Omgevingsraad Schiphol

1. Het MER NNHS

Medio 2016 heeft Schiphol een MER NNHS opgeleverd, waarin de geluidberekeningen zijn uitgevoerd met het Nederlands rekenmodel (NRM).
Als gevolg van een advies van de Commissie voor de m.e.r. over de effecten van NADP2 en CDA's, is besloten om in Nederland een nieuw rekenmodel te ontwikkelen dat is gebaseerd op het Europees rekenvoorschrift Doc29, editie 4.
U hebt eind 2016 aangegeven dat u de geluidberekeningen uit het MER van medio 2016 opnieuw zult uitvoeren, maar dan met het Nederlands Doc29-model.
Als gevolg daarvan moeten diverse hoofdstukken en deelrapporten van het MER 2016 worden aangepast.

Bestuurskern
Directie Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling
en Milieu

Datum
13 oktober 2017

Voor de duidelijkheid en overzichtelijkheid en om te vermijden dat er twee MER-ren naast elkaar moeten worden gebruikt, stel ik voor dat u een compleet nieuw MER uitbrengt, waarin de Doc29-berekeningen, conclusies, enz. zijn opgenomen. Dat betekent dat ook de rapporten die niet worden gewijzigd als gevolg van het gebruiken van het Doc29-model, opnieuw worden gepubliceerd.

2. Nachtscenario's in het MER met 29.000 vliegtuigbewegingen

In het MER dat medio 2016 is opgeleverd, wordt voor de toekomstige situatie uitgegaan van 500.000 vliegtuigbewegingen tot en met 2020, waarvan 32.000 bewegingen in de nacht.
Gelet op de discussie over 29.000 of 32.000 bewegingen in de nacht, is afgesproken dat ook de geluideffecten in kaart worden gebracht van 29.000 vliegtuigbewegingen in de nacht.
Voor de 3.000 bewegingen die dan van de nacht naar de avond/dag moeten worden verplaatst, worden de volgende drie scenario's doorgerekend:

1. evenredig meer bewegingen in de dag- en avondperiode;
2. zoals het vorige punt, maar dan met behoud van passagierscapaciteit in de nachtperiode door inzet van grotere vliegtuigen;
3. extra inzet van de tweede baan (tussen 7:00 – 7:30 uur) voor het verplaatsen van landingen uit de vroege ochtend.

In de concept-regelgeving waarmee het NNHS wordt vastgelegd, is opgenomen dat er maximaal 32.000 nachtbewegingen mogen plaatsvinden, maar dat dit aantal met een ministeriële regeling tijdelijk kan worden verlaagd.
Gelet daarop is het noodzakelijk dat de scenario's en de resultaten ervan in het MER worden opgenomen.

3. Analyses als gevolg van de motie Visser over de vierdebaanregel

Bij de behandeling van het voorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart is door Kamerlid Visser van de VVD een motie ingediend over de vierdebaanregel. De motie verzoekt om een zodanige invulling van de vierdebaanregel, dat deze niet knellend is voor verdere groei.

Om uitvoering te geven aan deze motie, is afgesproken dat de volgende informatie zal worden opgeleverd:

1. het maximaal aantal vliegtuigbewegingen per jaar waarbij wordt voldaan aan:
    - de maximale dagnorm van 80 bewegingen op de vierde baan;
    - de gemiddelde dagnorm van 40 bewegingen op de vierde baan;
2. de verruiming van de normen op de vierde baan die nodig is om de groei van Schiphol na 2020 te accommoderen binnen de in het MER, met het Doc29-model vastgestelde milieuruimte;
3. het maximum aantal vliegtuigbewegingen dat per jaar mogelijk is en de gevolgen daarvan voor het baangebruik, zelfs als wordt afgezien van de regel waarbij gebruik van een vierde baan wordt beperkt voor het afhandelen van het verkeer.

Deze analyses hebben betrekking op één van de regels van het nieuwe stelsel. De regels worden integraal opgenomen in het LVB Schiphol.

Daarom is het noodzakelijk dat de aanpak en het resultaat van deze analyses in het MER worden opgenomen. Zie ook wat is opgenomen bij de hiernavolgende punten 4 en 5.

4. Maximaal verkeersvolume binnen het NNHS

Uit het MER 2016 bleek dat bij 500.000 vliegtuigbewegingen nog ruimte is binnen de gelijkwaardigheidscriteria. De recente berekeningen met het Nederlands Doc29-model hebben tot eenzelfde conclusie geleid.

Om inzichtelijk te krijgen wat die ruimte betekent voor het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol, is afgesproken dat een analyse wordt gemaakt wat het maximum verkeersvolume is dat past binnen de gelijkwaardigheidscriteria.
Daarbij gelden de volgende uitgangspunten:

- als startpunt wordt genomen de toekomstige situatie van het MER, dus 500.000 vliegtuigbewegingen;
- de effecten van drie verkeersvolumes worden in kaart gebracht, te weten 540K, 580K en 620K. Voor het aantal vliegtuigbewegingen in de nacht binnen de verkeersvolumes boven de 500.000 wordt uitgegaan van het maximum van 32.000;
- het toevoegen van vluchten gebeurt op basis van verwachte groei per regio/marktsegement;
- er worden in de drie verkeersvolumes (540K, 580K en 620K) dezelfde vliegtuigtypes gehanteerd als in de toekomstige situatie (500K);
- er wordt vastgehouden aan de 2+1 slotuitgifte en aan de huidige piekuurcapaciteit van 106/110;
- het baangebruik, waaronder het gebruik van de vierde baan, wordt gesimuleerd;
- er wordt rekening gehouden met de operationele maakbaarheid;
- de scores op gelijkwaardigheid worden bepaald.
  Zie hiervoor ook punt 7 van deze brief over het actualiseren van de criteria en het te gebruiken woningbestand.

In het voorlopig toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. van het MER NNHS van 24 januari 2017 is onder meer opgenomen dat het onduidelijk is welke groei in het aantal vliegtuigbewegingen na 2020 mogelijk is.
Gelet hierop is het noodzakelijk dat de aanpak en resultaten van de analyse van het maximaal verkeersvolume in het MER worden opgenomen.

Mocht het niet mogelijk zijn om de analyse uit te voeren binnen de hiervoor omschreven uitgangspunten, dan moet in ORS-verband worden besproken wat dat betekent voor de analyse.

5. Invulling van de 50-50 regel

In het LVB wordt onder meer opgenomen dat Schiphol na 2020 mag groeien volgens het zogenoemde 50-50 beginsel: 50% van de beschikbare milieuruimte boven 500.000 bewegingen mag door de luchtvaartsector worden gebruikt voor volumegroei en 50% komt ten goede aan de omgeving in de vorm van hinderbeperking.

Dit betekent dat in het MER moet worden beschreven hoe de milieuwinst wordt bepaald die de sector na 2020 mag gebruiken voor verdere volumegroei, tot welk aantal vliegtuigbewegingen die volumegroei leidt en welk deel van dat aantal vliegtuigbewegingen binnen de regels van het nieuwe stelsel inpasbaar zijn.

Uiteraard dient hierbij een link te worden gelegd met de in punt 3 van deze brief genoemde analyses in het kader van de motie Visser over de vierdebaanregel en de in punt 4 genoemde analyse voor het bepalen van het maximaal verkeersvolume dat mogelijk is binnen het NNHS.

In ORS-verband is het volgende kader meegegeven voor het bepalen van de wijze waarop de 50-50 regel kan worden uitgevoerd:

- het volumeplafond wordt gebaseerd op de gerealiseerde (dus niet geprognosticeerde) ruimte binnen de gelijkwaardigheidscriteria (zie ook punt 7 van deze brief);
- 50% van de bereikte milieuwinst komt ten goede aan de omgeving; de andere 50% komt ten goede aan de sector (voor volumegroei en/of operationele ruimte).
  Zoals bekend wordt in ORS-kader nog gesproken over de verdeling van de milieuwinst die vóór 2020 is gerealiseerd. Daarbij moet rekening worden gehouden met de van toepassing zijnde passage in het regeerakkoord 2017-2021 van 10 oktober 2017;
- het volumeplafond wordt eens in de 3-5 jaar herzien, tenzij er aanleiding is om dit eerder te doen;
- de verkeersafhandeling moet voldoen aan de regels uit het LVB (zie ook punt 3 van deze brief);
- het volumeplafond wordt bepaald op basis van:
  - reële inzet van banen;
  - de rekenwijze voor het toetsen aan criteria voor gelijkwaardigheid;
  - de gerealiseerde milieuwinst, dus niet de geprognosticeerde.

Mocht blijken dat de invulling van het 50-50 beginsel niet mogelijk is binnen het hiervoor genoemde kader, dan dient in ORS-verband te worden bezien wat dat betekent voor de analyse.

Over de wijze waarop de milieuruimte binnen de gelijkwaardigheidscriteria wordt bepaald, zijn in OPRS-verband de volgende twee varianten benoemd:

- variant 1: het verdelen van de ruimte op zowel het wettelijk criterium voor het binnengebied als het criterium voor het buitengebied. Uitgangspunten daarbij zijn:
  - de winst op het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) contour wordt alleen gehonoreerd met een hoger volumeplafond als het binnengebied (aantal woningen binnen de 58 dB(A) contour) niet verslechtert en vice versa;
  - de hinderbeperking in binnen- en buitengebied wordt voor de helft vertaald in ontwikkelruimte voor Schiphol. Het eerste knellende criterium bepaalt de groeiruimte die mogelijk is binnen de criteria en het 50-50 beginsel;
- variant 2: het verdelen van de ruimte op alleen het criterium voor het aantal ernstig gehinderden.
  Uitgangspunten daarbij zijn:
  - de winst op het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) contour wordt gehonoreerd met een hoger volumeplafond zonder

dat de situatie in het binnengebied (aantal woningen binnen de 58 dB(A) contour) moet verbeteren;
- de hinderbeperking wordt voor de helft vertaald in ontwikkelruimte voor Schiphol, mits deze ruimte te realiseren is binnen het criterium voor het aantal woningen in de 58 dB(A) contour.

Bestuurskern
Directie Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling en Milieu

Datum
oktober 2017

6. Aangehouden motie Smaling over weerlimieten

De aangehouden motie van de heer Smaling (Kamerstuk 31 936, nr. 384) betreft het meenemen van de gevolgen van een recente aanpassing van de weerlimieten op Schiphol in het MER.

In reactie hierop (Kamerstuk 29 665, nr. 238) heeft de Staatssecretaris van IenM aan de Kamer medegedeeld dat het verwerken van de wijziging van de weerlimieten in het MER betekent dat de verkeersscenario's uit het MER opnieuw moeten worden vastgesteld en dat alle onderzoeken opnieuw moeten worden uitgevoerd. Gelet daarop heeft ze dat niet in gang gezet, alsmede omdat de inzichten uit het MER niet fundamenteel zullen wijzigen en in de bandbreedteanalyse van het MER al is voorzien in de beschrijving van een maximale situatie waar (in ruimere mate) reeds rekening wordt gehouden met wijzigingen in het gebruik van de luchthaven. Ze heeft daarbij aangegeven dat het de verwachting is dat de gevolgen van de wijziging van de weerlimieten binnen de beschreven bandbreedtes vallen.

Gelet op de hiervoor genoemde brief van de Staatssecretaris, dient het betreffende punt in het MER te worden meegenomen bij de behandeling van recente wijzigingen in de verkeersafhandeling.

7. Actualiseren van en toetsen aan de gelijkwaardigheidscriteria

Vanwege het vervangen van het Nederlands rekenmodel (NRM) door een Doc29-model voor het berekenen van de geluidbelasting rond Schiphol, moeten de gelijkwaardigheidscriteria worden geactualiseerd. Het ministerie van IenM is hiervoor verantwoordelijk.

Zoals bekend wordt in ORS-kader gesproken over welk woningbestand moet worden gebruikt voor die actualisatie. In verband daarmee zijn twee sets van geactualiseerde criteria berekend: één op basis van het tot op heden gebruikte woningbestand 2005 (wbs2005) en één op basis van een geactualiseerd woningbestand 2015 (wbs2015).

Gelet hierop is het noodzakelijk dat in de in het MER onderzochte situaties en de onder punt 4 en 5 van deze brief genoemde analyses wordt getoetst aan beide sets van criteria.

Hoogachtend,

DE PROGRAMMAMANAGER SCHIPHOL

[redacted]

A.2 17 oktober 2017:
Brief aan Schiphol en ORS in verband met aanvullende analyses NNHS Schiphol

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Omgevingsraad Schiphol
t.a.v. de voorzitter, de heer H. Alders

Initiatiefnemer MER
t.a.v. CEO Schiphol, de heer J. Nijhuis

Bestuurskern
Directie Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling
en Milieu

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Bijlage
1

Datum 17 oktober 2017
Betreft Aanvullende analyses NNHS Schiphol

Geachte heer Alders, Geachte heer Nijhuis,

In het kader van het vastleggen van het nieuw- normen- en handhavingstelsel (NNHS) Schiphol in wet- en regelgeving, zijn diverse afspraken gemaakt over het opstellen van het milieueffectrapport (MER) en het uitvoeren van aanvullende analyses. Onlangs heb ik per brief van 13 oktober jl. deze afspraken herbevestigd aan Schiphol, welke ik in de bijlage bij deze brief heb opgenomen.

Het is van groot belang dat het MER uitgaat van de juiste uitgangspunten en dat de berekeningen die op grond daarvan worden uitgevoerd controleerbaar zijn. Alleen dan mag gerekend worden op draagvlak bij alle partijen die zijn vertegenwoordigd in de Omgevingsraad Schiphol. De recente discussies rond het MER Lelystad hebben voor mij het belang van zorgvuldigheid hierbij nog eens onderstreept.

Ik ben Schiphol erkentelijk voor de medewerking aan de totstandkoming van berekeningen met een nieuw geluidsmodel naar aanleiding van de advisering daarover door de Commissie MER. Juist ook deze nieuwe modellering en de extra vereiste zorgvuldigheid bij berekeningen over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol noodzaken mij ertoe eerst zelf als bevoegd gezag te kunnen beoordelen hoe berekeningsuitkomsten met het nieuwe model (Europese Doc29) zich verhouden tot eerder gepresenteerde uitkomsten die met het formeel vigerende rekenmodel zijn uitgevoerd (Nederlands Rekenmodel).

Het Ministerie als bevoegd gezag draagt een bijzondere verantwoordelijkheid in het bewaken van zorgvuldige effectberekeningen alvorens deze ten behoeve van de advisering en de besluitvorming worden voorgelegd. Ik heb de afgelopen dagen vastgesteld dat er op bepaalde punten grote verschillen in uitkomsten zijn tussen eerder gepresenteerde berekeningen uitgevoerd met het Nederlands Rekenmodel en de met het nieuwe modelDoc29 uitgevoerde berekeningen. Tevens heb ik vastgesteld dat over de gehanteerde aannames inzake dienstregeling en operatie binnen de sector de discussie nog niet is afgerond. Voor de onderbouwing van de effectberekeningen acht ik het noodzakelijk dat deze discussie eerst wordt afgerond.

De hiervoor genoemde overwegingen brengen mij ertoe de effectberekeningen ten behoeve van de behandeling van de adviesaanvraag aan de ORS eerst te doen uitgaan als het bevoegd gezag zich ervan heeft kunnen vergewissen dat het MER aan de hierboven genoemde eisen voldoet.

Als opdrachtgever van Omgevingsraad en ontvanger van het advies van de Omgevingsraad heb ik er alle belang bij dat de Omgevingsraad beschikt over een correcte feitenbasis over de voorgenomen ontwikkeling van Schiphol.

Voordat de initiatiefnemer de effectberekeningen presenteert, wil ik daarom ook dat het Ministerie als bevoegd gezag voor het MER heeft kunnen beoordelen of:

a. De informatie zoals gevraagd in de brief d.d. 13 oktober 2017 compleet is;
b. De uitgangspunten van de sector waarmee gerekend is – met name de gehanteerde dienstregeling, vlootsamenstelling en de operationele condities – redelijkerwijs door de sectorpartijen realiseerbaar mogen worden geacht;
c. De uitgangspunten van de sector waarmee gerekend is, aansluiting vinden bij de door kabinet en Kamer gehanteerde uitgangspunten.

Zodra ik heb kunnen vaststellen dat hieraan voldaan is, zal ik u informeren en Schiphol verzoeken om de effectberekeningen in het overleg te presenteren zodat het adviestraject vervolgd kan worden.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS,

[redacted]

Bestuurskern
Directie Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling
en Milieu

Datum
13 oktober 2017

A.3 5 februari 2018: Brief aan Schiphol in verband met doorkijk in het MER voor NNHS

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Schiphol Group
T.a.v. de heer J. Nijhuis
Postbus 7501
1118 ZG Schiphol

Bestuurskern
Programma Schiphol

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
[redacted]

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/20256

Datum 5 februari 2018
Betreft Doorkijk in het MER voor NNHS

Geachte heer Nijhuis,

In uw brief van 10 januari 2018 geeft u aan op welke wijze u de doorkijk voor het groeiscenario in het MER voor het NNHS wilt vormgeven.
In de punten 1 tot en met 4 van mijn voorliggende brief reageer ik op afzonderlijke onderdelen van uw brief.

Voor de volledigheid ga ik in de punten 5 tot en met 7 in op de onderwerpen die door het ORS-secretariaat als reactie op de brieven van IenW van 13 en 17 oktober 2017 naar voren zijn gebracht

1. Startpunt voor de analyses

U geeft aan dat u de meest recente prognose (Schiphol Gebruiksprognose 2018) als startpunt wilt gebruiken. Dat is een goed uitgangspunt, het geeft immers de meest realistische basis voor de doorkijk voor dit moment.

2. Verkeersmix in relatie tot Lelystad Airport

Ik ondersteun de aanpak om een variant door te rekenen met het maximale effect van een verkeersverdelingsregel, dat wil zeggen het uitplaatsen van 10.000 leasure vluchten naar Lelystad tot 2023 en het vervolgens alleen laten groeien van de niet-leasure-bestemmingen op Schiphol. Hierbij ga ik ervan uit dat het verkeer en de bestemmingen die onder de verkeersverdelingsregel vallen die in november 2017 is geconsulteerd, gebruikt worden voor deze variant.

Ook ondersteun ik het doorrekenen van een variant waarin het uitplaatsen van leasure vluchten wordt gestimuleerd, de zogeheten marktbenaderingsvariant. Van welke uitplaatsing en groei op Schiphol in deze variant wordt uitgegaan, wordt verder in de kerngroep MER besproken.

3. Maximaal verkeersvolume

In uw brief geeft u aan hoe u het maximaal verkeersvolume wilt gaan bepalen: eerst een scenario waarbij de capaciteit in het zomerseizoen volledig wordt benut, gevolgd door een scenario waarin ook de winter verder wordt gevuld. U verwacht

Pagina 1 van 3

dat het eerste scenario tot een verkeersvolume van circa 540.000 vliegtuig-bewegingen zal leiden. Het tweede scenario zal tot meer vliegtuigbewegingen leiden.

Voor het eerste scenario zijn in het kader van de verkeersverdelingsregel door het Rijk analyses gemaakt om te bekijken of een groei naar 540.000 vliegtuig-bewegingen de ontwikkeling van de hubfunctie van Schiphol ondersteunt. Dit lijkt alleen mogelijk te zijn onder condities van toepassing van selectiviteit en aanpassingen in de dienstregeling. Graag wil ik daarom zeker stellen dat de voor de berekeningen gehanteerde invoerset operationeel uitvoerbaar is en welke aannames daarvoor op welke gronden worden gehanteerd. Daarom verzoek ik u om namens de gehele sector een toelichting te geven op de wijze waarop het verkeer groeit naar 540.000 vliegtuigbewegingen gegeven de verkeersverdelingsregel/marktbenadering.

Bij uw aanpak voor het tweede scenario is het belangrijk om vast te stellen of dit een scenario is dat realistisch haalbaar is en de selectieve ontwikkeling van de hubfunctie van Schiphol ondersteunt. Het is de vraag of een scenario, waarin alleen in de winter vluchten worden toegevoegd, realistisch is en de hubfunctie van Schiphol ondersteunt. Bovendien is het belangrijk dat van realistische aannames wordt uitgegaan m.b.t. de veiligheid en het operationeel concept, inclusief de piekuurcapaciteit. Uiteraard kunnen zowel de veiligheidsstudie en de studie van LVNL naar de verdere ontwikkeling van Schiphol, waarbij wordt uitgegaan van de huidige luchtruimstructuur en het huidige afhandelingsconcept, hierbij van dienst zijn om te bekijken hoe realistisch dit scenario is.

Ik stel voor om in het komende College van Advies besluitvorming hierover plaats te laten vinden.

4. 50-50-regel

De afgelopen tijd is er verder gewerkt aan de technische uitwerking van de 50-50 regel. Met de regel wordt bepaald welk verkeersvolume mogelijk is na verdeling van de milieuwinst. De eerste tussenstap is daarbij het bepalen van het verkeersvolume dat past binnen de gelijkwaardigheidscriteria, in een tweede stap wordt de groeiruimte vervolgens gehalveerd. Hierbij is gebleken dat het lastig is om een verkeersvolume te bepalen waarbij de ruimte binnen de gelijkwaardigheidscriteria op een realistische wijze volledig wordt gevuld. Het Rijk zal daarom met een voorstel komen hoe hiermee om te gaan, en dit inbrengen ter bespreking in het delegatieoverleg en daarna het College van Advies. Afhankelijk van de besluitvorming hierover verzoek ik u om de 50-50 berekeningen conform die besluitvorming af te ronden.

5. Toelichting op de parameters die als input voor de MER-berekeningen worden gehanteerd

In de brief van 17 oktober 2017 van de toenmalig Staatssecretaris is aangegeven dat het ministerie van IenW zal beoordelen of:

a. de door Schiphol opgeleverde informatie compleet is;
b. de uitgangspunten waarmee is gerekend, redelijkerwijs door de sectorpartijen realiseerbaar mogen worden geacht;
c. de uitgangspunten waarmee is gerekend aansluiting vinden bij de door het kabinet en Kamer gehanteerde uitgangspunten.

Om deze beoordelingen te kunnen uitvoeren, zal er een duidelijke toelichting moeten zijn op de parameters die in de MER-berekeningen zijn gebruikt. In de bovenstaande paragrafen is daar voor de punten b en c een nadere duiding gegeven wat van de sector bij de berekeningen verwacht wordt door het bevoegd gezag.

6. Het effect van hinderbeperkende maatregelen gespecificeerd en gecumuleerd vóór en ná 2020.

Het MER geeft inzicht in de milieueffecten van het nieuwe stelsel. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in de periode tot en met 2020, dus van 500.000 vliegtuigbewegingen, en de periode daarna, dat wil zeggen van de groei die mogelijk is binnen het stelsel. Hierover gaan de punten 1 tot en met 3 van deze brief.

De milieueffecten worden getoetst aan de gelijkwaardigheidscriteria, waardoor inzicht wordt verkregen in het totaal-effect van hinderbeperkende maatregelen. Voor zover dat mogelijk is, worden de totaal-effecten gespecificeerd naar afzonderlijke maatregelen, zoals het beschikbaar komen van een stillere vloot, het vliegen van CDA's en het invoeren van NADP2.

De herberekening met Doc29 voor de situatie tot en met 2020 (500.000 vliegtuigbewegingen) is reeds in de ORS gepresenteerd, inclusief het effect van hinderbeperkende maatregelen. Dat deel is daarmee in principe afgerond.
Het tweede deel betreft de ontwikkeling na 2020. Voor die periode na 2020 zijn (nog) geen nieuwe hinderbeperkende maatregelen voorzien. Wel zal inzichtelijk worden gemaakt welk effect vlootvernieuwing heeft, wat de aard is van die vlootvernieuwing en op welke termijn die mag worden verwacht. Van de luchtvaartmaatschappijen wordt verwacht dat zij ook op dit punt de realiteitswaarde van de aannames kunnen onderbouwen onder meer door inzicht te geven in de uitstaande bestellingen en planning van vlootvernieuwing.

7. Verdere afspraken analyses

Voor de verdere afspraken over de analyses ten behoeve van de MER verwijs ik naar mijn eerdere brief hierover van 13 oktober 2017 en de notitie die door het ORS-secretariaat hierover is gemaakt en is geagendeerd voor de vergadering van het College van Advies van 9 februari aanstaande.

Hoogachtend,

DE PROGRAMMAMANAGER SCHIPHOL

[redacted]

A.4 5 februari 2018: Brief aan ORS in verband met update over het MER NNHS (doorkijk in het MER, peer review, meten versus berekenen)

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Omgevingsraad Schiphol
T.a.v. de heer H. Alders
Hoofddorp

Bestuurskern
Programma Schiphol

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
[redacted]

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/20481

Bijlage(n)

Datum 5 februari 2018
Betreft Update over het MER

Geachte heer Alders,

Hierbij wil u informeren over de volgende onderwerpen:

1. De doorkijk in het MER voor het NNHS.
2. De peer review van de implementatie van Doc29.
3. Meten versus berekenen van de geluidbelasting.

1. De doorkijk in het MER voor het NNHS

Per brief van 10 januari 2018 heeft de heer Nijhuis mij geïnformeerd hoe Schiphol de doorkijk in het MER voor het NNHS wil vormgeven (zie bijlage).
Per brief van 5 februari 2018 heb ik de heer Nijhuis geantwoord (zie bijlage).
Voor de inhoud verwijs ik u naar beide bijlagen. Het is belangrijk dat er snel duidelijkheid komt over de uitgangspunten voor het groeiscenario van het MER. Daarom wil ik deze brieven graag agenderen voor het eerstkomende College van Advies van 9 februari aanstaande.

2. De peer review van de implementatie van Doc29

Medio 2017 is de Nederlandse implementatie voor Schiphol van het Europees rekenvoorschrift Doc29 afgerond. Het is van groot belang dat het MER uitgaat van uitgangspunten waarvan redelijkerwijs verwacht mag worden dat deze binnen een redelijke termijn ook tot uitvoering gebracht kunnen en zullen worden en dat de berekeningen die op grond daarvan worden uitgevoerd controleerbaar en correct zijn. Alleen dan kan er bij alle partijen draagvlak zijn. Daarom zal er een extra 'peer review' worden verricht op de Nederlandse implementatie van het Europees rekenvoorschrift Doc29 en op het MER door een externe partij. Deze externe partij wordt gevraagd om te kijken naar de kwaliteit, volledigheid en juistheid van de (nieuwe) geluidberekeningen in het MER.

Voorstel is om de peer review uit te laten voeren door de heer Darren Rhodes van de Britse Civil Aviation Authority, het onafhankelijke luchtvaart agentschap dat verantwoordelijk is voor het reguleren van de luchtvaart in het Verenigd Koninkrijk (zie www.caa.co.uk).

Pagina 1 van 2

De heer Rhodes is tevens voorzitter van de Aircraft Noise Modelling Task Group (AIRMOD) van de Group of Experts on the Abatement of Nuisances Caused by Air Transport (ANCAT). ANCAT is een onderdeel van de European Civil Aviation Conference (ECAC-CEA). Doc29 is zoals bekend een product van de ECAC.
De heer Rhodes wordt algemeen beschouwd als dé Doc29 deskundige. In de bijlage bij deze brief zijn de opdracht en zijn CV opgenomen (zie bijlage).

Het streven is dat de heer Rhodes zijn bevindingen tijdens het College van Advies van vrijdag 13 april 2018 zal presenteren indien hij de opdracht krijgt.

Na afronding van de peer review en het MER, zal het MER zoals gebruikelijk aangeboden worden aan de Commissie voor de MER.

3. Meten versus berekenen van de geluidbelasting

De afgelopen maanden is er veel aandacht geweest voor de relatie tussen het meten en berekenen van de geluidbelasting door vliegtuigen.
In het vragenuur van 5 december 2017 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer toegezegd dat zij de Tweede Kamer zal informeren over het vraagstuk meten versus berekenen.

Alvorens de Kamer te informeren, wil het ministerie van IenW ook de mening van de heer Rhodes (zie punt 2 van deze brief) horen over de relatie tussen meten en berekenen, en hoe hier in de toekomst mee om kan worden gegaan. Daarom wordt dit afzonderlijk in zijn opdracht opgenomen.

Hoogachtend,

DE PROGRAMMAMANAGER SCHIPHOL

[redacted]

J.A. Nijhuis
President & CEO

Schiphol Group

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. [redacted] Programmamanager Schiphol
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Telefoonnummer	Briefnummer	Bijlage	
--	003-2018-D CD	Sectornotitie	
	Behandeld door	Uw schrijven d.d.	Schiphol,
	[redacted]	--	10 januari 2018

Betreft: Doorkijk in de MER voor het NNHS

Geachte heer [redacted]

Schiphol heeft voor het nieuwe normen en handhavingstelsel (NNHS) in juni 2016 een milieueffectrapportage opgeleverd. Op het verzoek van uw ministerie werken wij nu aan een uitbreiding met een nieuw rekenmodel (doc 29) en wordt een doorkijk opgenomen voor de periode na 2020. Deze ontwikkeling is alleen mogelijk als er voldoende milieuruimte beschikbaar is en de normering van de vierde baan wordt aangepast (Motie Visser). Welk deel van de milieuruimte mag worden gebruikt voor de verdere ontwikkeling van Schiphol zal worden bepaald door de 50-50-regel. De doorkijk in de MER zal inzichtelijk maken welke ontwikkeling mogelijk is met het NNHS en wat daarbij de te verwachten milieueffecten zijn.

De aanpak van de doorkijk is in de ORS afgestemd en de uitgangspunten zijn door uw ministerie in een brief van 13 oktober vastgelegd. U heeft Schiphol verzocht om de aanpak, met name vanwege de te gebruiken dienstregeling ook binnen de sector af te stemmen. De aanpak is daarop uitgewerkt en beschreven in bijgevoegde notitie. Ik kan u meedelen dat deze door Schiphol opgestelde notitie ook de goedkeuring heeft van de LVNL en de BARIN inclusief KLM.

Met vriendelijke groet,
ROYAL SCHIPHOL GROUP

[redacted]

Jos Nijhuis
President & CEO

Schiphol Group Postbus 7501 1118 ZG Schiphol Telefoon (020) 601 91 11 Fax (020) 604 14 75
Schiphol Nederland BV K.v.K. Amsterdam nummer 34166584
BIC ABNANL2A IBAN NL08ABNA0545610478 BIC ABNANL2A IBAN NL20ABNA0486749304
BIC INGBNL2A IBAN NL03INGB0697660729

Afstemming aanpak Motie Visser en 50-50-regel

IenM heeft in een brief van 13 oktober de uitgangspunten van het aanvullende MER-onderzoek vastgelegd. In de in deze notie beschreven aanpak wijken wij voor de Motie Visser en de 50-50-regel op twee punten af van de brief:

- Gebruik de meest recente prognose als startpunt voor de analyses (zowel voor Motie Visser als de 50-50-regel).
- Ga bij de ontwikkeling naar hogere jaarvolumes uit van de verkeersverdeling van gebruiksjaar 2018 en hou daarbij rekening met het selectiviteitsbeleid.

Deze wijzigingen worden middels deze notitie afgestemd met IenM.

Motie Visser

Het onderzoek start met het vaststellen welk verkeersvolume past binnen de regels van het stelsel. Voor het passende verkeersvolume wordt vervolgens het gebruik van de vierde baan bepaald.

Door de ORS is als randvoorwaarde meegegeven dat daarbij uitgegaan moet worden van de huidige uurcapaciteit. Voor de korte termijn is de huidige uurcapaciteit een realistische aanname (zie ook hieronder 'Ontwikkeling uurcapaciteit tot 2030') en deze aanname past bij de noodzakelijk ruimte voor het gebruik van de vierde baan.

Recent is de internetconsultatie gestart voor de verkeersverdelingsregel (VVR). In deze regel is vastgelegd welk Leisure-verkeer zal worden uitgeplaatst naar Lelystad. Tot en met 2023 heeft dit, vanwege de capaciteit op Lelystad, betrekking op 10.000 bewegingen. Daarna loopt dit verder op naar 40.000 bewegingen.

De VVR zal in werking treden als marktwerking, het verleiden van maatschappijen om verkeer naar Lelystad te verplaatsen, onvoldoende effect heeft. Het is daardoor nog onzeker welk effect het selectiviteitsbeleid in de praktijk zal hebben. Er zal daarom een bandbreedte worden onderzocht met een variant met en zonder VVR.

Voorgestelde aanpak

Variant met VVR:

- Ga uit van de meest recente prognose en plaats conform de VVR 10.000 bewegingen (tot 2023) uit.
- Laat alleen de niet-Leisure-bestemmingen groeien.

Variant zonder VVR:

- Ga uit van de meest recente prognose en houd bij de groei van het verkeer rekening met maatregelen die het uitplaatsen van leisureverkeer stimuleren.

Voor beide varianten:

- De beschikbare capaciteit (huidige uurcapaciteit) in de zomer en winter wordt gevuld. Dit levert twee resultaten: 1) een jaarvolume waarbij de zomer is gevuld maar de winter nog ruimte heeft en 2) een jaarvolume waarbij ook de winter is gevuld.
- Naar verwachting wordt bij 540k de beschikbare capaciteit in het zomerseizoen volledig benut. Een hoger jaarvolume wordt dan onderzocht door een combinatie van de '540k'-zomer en verdere vulling van de winter.
- Met simulaties wordt voor beide situaties het baangebruik bepaald, inclusief het gebruik van de vierde baan.

Voordeel van deze aanpak

- De huidige uurcapaciteit is voor de korte termijn een realistische aanname.
- Daarmee leidt dit tot een realistische inschatting van het gebruik van de vierde baan.
- Door de VVR ontstaat binnen de huidige uurcapaciteit ruimte voor ontwikkeling van het verkeer dat het (inter)continentale netwerk versterkt (zoals vastgelegd in het regeerakkoord).

50-50-regel

Het onderzoek is erop gericht de beschikbare milieuruimte te bepalen en deze te vertalen naar een inpasbaar verkeersvolume. Daarbij worden varianten onderzocht die de ruimte verdelen op basis van het aantal ernstig gehinderden enerzijds of op basis van zowel het aantal ernstig gehinderden als het aantal geluidbelaste woningen anderzijds, in combinatie met de interpretatie van de sector[1] en die van de stas. Dit levert daarmee 2x2 = 4 varianten.

Voorgestelde aanpak

- Ga bij de varianten met en zonder VVR (zie Motie Visser) uit van de huidige vloot.
- Houd er bij de groei rekening mee dat de secundaire banen meer dan evenredig worden ingezet.
- Het resultaat van de regel moet ook realiseerbaar zijn.
- Vul eerst volledig de huidige uurcapaciteit en extrapoleer daarna, indien noodzakelijk, tot aan het passende verkeersvolume.

Voordeel van deze aanpak

- Door uit te gaan van de huidige vloot is de aanpak conservatief.
- Hierdoor is een buffer ingebouwd en is ontwikkeling ook mogelijk als de toekomstige ontwikkeling minder gunstig is dan nu wordt verwacht.

---

[1] De sectorinterpretatie is conform de tekst in het Aldersadvies van januari 2015: *"De hinderbeperking die gerealiseerd is tot het moment waarop de 500.000 bereikt wordt, mag door de sector gebruikt worden voor volumegroei"*. In de interpretatie van de stas wordt de hinderbeperking voor 2020 ook 50/50 verdeeld.

Ontwikkeling uurcapaciteit tot 2030

Hoewel het niet de verwachting is dat de uurcapaciteit op de korte termijn kan worden verhoogd is een toename wel essentieel voor de verdere ontwikkeling van het verkeer dat het (inter)continentale netwerk versterkt (zoals vastgelegd in het regeerakkoord). Dit wordt weerspiegeld in onderstaande tabel waarin de klanteneisen van de KLM-groep zijn gepresenteerd. KLM, Schiphol en LVNL zullen zich gezamenlijk inspannen om de uurcapaciteit te verhogen.

Huidige uurcapaciteit	Landing/Starts (VTB): 106/110 Landingspiek: 68/38 Startpiek: 36/74
Uurcapaciteit 2024	Landing/Starts (VTB): 110/113 Landingspiek: 70/40 Startpiek: 37/76
Uurcapaciteit 2026	Landing/Starts (VTB): 114/116 Landingspiek: 74/40 Startpiek: 38/78
Uurcapaciteit 2030	Landing/Starts (VTB): 120/120 Landingspiek: 80/40 Startpiek: 40/80

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Schiphol Group
T.a.v. de heer J. Nijhuis
Postbus 7501
1118 ZG Schiphol

Bestuurskern
Programma Schiphol

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
[redacted]

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/20256

Datum 5 februari 2018
Betreft Doorkijk in het MER voor NNHS

Geachte heer Nijhuis,

In uw brief van 10 januari 2018 geeft u aan op welke wijze u de doorkijk voor het groeiscenario in het MER voor het NNHS wilt vormgeven.
In de punten 1 tot en met 4 van mijn voorliggende brief reageer ik op afzonderlijke onderdelen van uw brief.

Voor de volledigheid ga ik in de punten 5 tot en met 7 in op de onderwerpen die door het ORS-secretariaat als reactie op de brieven van IenW van 13 en 17 oktober 2017 naar voren zijn gebracht

1. Startpunt voor de analyses

U geeft aan dat u de meest recente prognose (Schiphol Gebruiksprognose 2018) als startpunt wilt gebruiken. Dat is een goed uitgangspunt, het geeft immers de meest realistische basis voor de doorkijk voor dit moment.

2. Verkeersmix in relatie tot Lelystad Airport

Ik ondersteun de aanpak om een variant door te rekenen met het maximale effect van een verkeersverdelingsregel, dat wil zeggen het uitplaatsen van 10.000 leasure vluchten naar Lelystad tot 2023 en het vervolgens alleen laten groeien van de niet-leasure-bestemmingen op Schiphol. Hierbij ga ik ervan uit dat het verkeer en de bestemmingen die onder de verkeersverdelingsregel vallen die in november 2017 is geconsulteerd, gebruikt worden voor deze variant.

Ook ondersteun ik het doorrekenen van een variant waarin het uitplaatsen van leasure vluchten wordt gestimuleerd, de zogeheten marktbenaderingsvariant. Van welke uitplaatsing en groei op Schiphol in deze variant wordt uitgegaan, wordt verder in de kerngroep MER besproken.

3. Maximaal verkeersvolume

In uw brief geeft u aan hoe u het maximaal verkeersvolume wilt gaan bepalen: eerst een scenario waarbij de capaciteit in het zomerseizoen volledig wordt benut, gevolgd door een scenario waarin ook de winter verder wordt gevuld. U verwacht

dat het eerste scenario tot een verkeersvolume van circa 540.000 vliegtuig-bewegingen zal leiden. Het tweede scenario zal tot meer vliegtuigbewegingen leiden.

Voor het eerste scenario zijn in het kader van de verkeersverdelingsregel door het Rijk analyses gemaakt om te bekijken of een groei naar 540.000 vliegtuig-bewegingen de ontwikkeling van de hubfunctie van Schiphol ondersteunt. Dit lijkt alleen mogelijk te zijn onder condities van toepassing van selectiviteit en aanpassingen in de dienstregeling. Graag wil ik daarom zeker stellen dat de voor de berekeningen gehanteerde invoerset operationeel uitvoerbaar is en welke aannames daarvoor op welke gronden worden gehanteerd. Daarom verzoek ik u om namens de gehele sector een toelichting te geven op de wijze waarop het verkeer groeit naar 540.000 vliegtuigbewegingen gegeven de verkeersverdelingsregel/marktbenadering.

Bij uw aanpak voor het tweede scenario is het belangrijk om vast te stellen of dit een scenario is dat realistisch haalbaar is en de selectieve ontwikkeling van de hubfunctie van Schiphol ondersteunt. Het is de vraag of een scenario, waarin alleen in de winter vluchten worden toegevoegd, realistisch is en de hubfunctie van Schiphol ondersteunt. Bovendien is het belangrijk dat van realistische aannames wordt uitgegaan m.b.t. de veiligheid en het operationeel concept, inclusief de piekuurcapaciteit. Uiteraard kunnen zowel de veiligheidsstudie en de studie van LVNL naar de verdere ontwikkeling van Schiphol, waarbij wordt uitgegaan van de huidige luchtruimstructuur en het huidige afhandelingsconcept, hierbij van dienst zijn om te bekijken hoe realistisch dit scenario is.

Ik stel voor om in het komende College van Advies besluitvorming hierover plaats te laten vinden.

4. 50-50-regel

De afgelopen tijd is er verder gewerkt aan de technische uitwerking van de 50-50 regel. Met de regel wordt bepaald welk verkeersvolume mogelijk is na verdeling van de milieuwinst. De eerste tussenstap is daarbij het bepalen van het verkeersvolume dat past binnen de gelijkwaardigheidscriteria, in een tweede stap wordt de groeiruimte vervolgens gehalveerd. Hierbij is gebleken dat het lastig is om een verkeersvolume te bepalen waarbij de ruimte binnen de gelijkwaardigheidscriteria op een realistische wijze volledig wordt gevuld. Het Rijk zal daarom met een voorstel komen hoe hiermee om te gaan, en dit inbrengen ter bespreking in het delegatieoverleg en daarna het College van Advies. Afhankelijk van de besluitvorming hierover verzoek ik u om de 50-50 berekeningen conform die besluitvorming af te ronden.

5. Toelichting op de parameters die als input voor de MER-berekeningen worden gehanteerd

In de brief van 17 oktober 2017 van de toenmalig Staatssecretaris is aangegeven dat het ministerie van IenW zal beoordelen of:

a. de door Schiphol opgeleverde informatie compleet is;
b. de uitgangspunten waarmee is gerekend, redelijkerwijs door de sectorpartijen realiseerbaar mogen worden geacht;
c. de uitgangspunten waarmee is gerekend aansluiting vinden bij de door het kabinet en Kamer gehanteerde uitgangspunten.

Om deze beoordelingen te kunnen uitvoeren, zal er een duidelijke toelichting moeten zijn op de parameters die in de MER-berekeningen zijn gebruikt. In de bovenstaande paragrafen is daar voor de punten b en c een nadere duiding gegeven wat van de sector bij de berekeningen verwacht wordt door het bevoegd gezag.

6. Het effect van hinderbeperkende maatregelen gespecificeerd en gecumuleerd vóór en ná 2020.

Het MER geeft inzicht in de milieueffecten van het nieuwe stelsel. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in de periode tot en met 2020, dus van 500.000 vliegtuigbewegingen, en de periode daarna, dat wil zeggen van de groei die mogelijk is binnen het stelsel. Hierover gaan de punten 1 tot en met 3 van deze brief.

De milieueffecten worden getoetst aan de gelijkwaardigheidscriteria, waardoor inzicht wordt verkregen in het totaal-effect van hinderbeperkende maatregelen. Voor zover dat mogelijk is, worden de totaal-effecten gespecificeerd naar afzonderlijke maatregelen, zoals het beschikbaar komen van een stillere vloot, het vliegen van CDA's en het invoeren van NADP2.

De herberekening met Doc29 voor de situatie tot en met 2020 (500.000 vliegtuigbewegingen) is reeds in de ORS gepresenteerd, inclusief het effect van hinderbeperkende maatregelen. Dat deel is daarmee in principe afgerond.
Het tweede deel betreft de ontwikkeling na 2020. Voor die periode na 2020 zijn (nog) geen nieuwe hinderbeperkende maatregelen voorzien. Wel zal inzichtelijk worden gemaakt welk effect vlootvernieuwing heeft, wat de aard is van die vlootvernieuwing en op welke termijn die mag worden verwacht. Van de luchtvaartmaatschappijen wordt verwacht dat zij ook op dit punt de realiteitswaarde van de aannames kunnen onderbouwen onder meer door inzicht te geven in de uitstaande bestellingen en planning van vlootvernieuwing.

7. Verdere afspraken analyses

Voor de verdere afspraken over de analyses ten behoeve van de MER verwijs ik naar mijn eerdere brief hierover van 13 oktober 2017 en de notitie die door het ORS-secretariaat hierover is gemaakt en is geagendeerd voor de vergadering van het College van Advies van 9 februari aanstaande.

Hoogachtend,

DE PROGRAMMAMANAGER SCHIPHOL

[redacted]

A.5 9 februari 2018: Notitie pijlers berekeningen m.e.r.

CvA 9 februari 2018 - Notitie pijlers berekeningen m.e.r.
Zoals geaccordeerd in het delegatieoverleg op 29 november 2017

Doel notitie: Tijdens de vergadering van het College van Advies van 3 november jl. heeft de bewonersdelegatie inhoudelijke kanttekeningen gemaakt bij de brief van het ministerie van 13 oktober jl. over de aanvullende analyses NNHS Schiphol. Door de voorzitter is voorgesteld deze kanttekeningen te laten inventariseren door het secretariaat en op deze punten de eerder in de ORS gemaakte afspraken weer te geven en via het delegatieoverleg aan het CvA voor te leggen. Op 29 november jl. heeft het delegatieoverleg voorliggende notitie besproken. Alle partijen hebben aangegeven de notitie als een waardevolle samenvatting en toelichting op de eerdere ORS afspraken te zien. Schiphol heeft daarbij ten aanzien van de te volgen procedure de kanttekening gemaakt dat de brieven van IenW in principe leidend zijn voor de aanpak in de MER.
Naar aanleiding van de brief van IenW d.d. 13 oktober jl. heeft de sector 10 januari 2018 het ministerie een brief gestuurd over de doorkijk in de MER voor het NNHS. De sector zal het College van Advies voor de vergadering van 9 februari 2018 schriftelijk informeren hoe de brief van 10 januari past binnen de afgesproken kaders t.a.v. de 50-50-regel en de Motie Visser.

Door het secretariaat wordt bijgehouden welke afspraken zijn gemaakt ten aanzien van de informatievoorziening rond het MER. Op basis van deze afspraken wordt gemonitord of de gepresenteerde informatie in de ORS compleet is. Eerder is deze notitie conform afspraak in het delegatieoverleg ook verstrekt aan Schiphol en het ministerie om hen op de hoogte te stellen van de informatie die in het overleg verwacht wordt. De notitie treft u hierbij als bijlage aan.

De afspraken uit de overzichtsnotitie zijn door het secretariaat gelegd naast de brief van IenM d.d. 13 oktober jl. Ook is aan de bewonersdelegatie een nadere toelichting op hun commentaar gevraagd. Op basis van deze inventarisatie is duidelijk dat de brief van IenM Op 3 punten is nadere duiding behoeft:

1. Toelichting op de parameters die als input voor de MER-berekeningen worden gehanteerd.
2. Het van het effect van hinderbeperkende maatregelen gespecificeerd en gecumuleerd vóór en ná 2020.
3. De volledige benutting van de gelijkwaardigheid in combinatie met de in de brief genoemde verkeersvolumes (paragraaf 4 van de brief d.d. 17 oktober jl.)

Ad 1
Dit staat niet als afzonderlijk punt benoemd, maar zeker gezien de brief die het Ministerie naderhand d.d. 17 oktober aan de voorzitter van de ORS en aan de CEO van Schiphol heeft toegezonden, mag er op vertrouwd worden dat deze toelichting op de parameters gegeven gaat worden en dat daarbij voor elk van de parameters aangegeven wordt dat deze realistisch respectievelijk realiseerbaar zijn. Het ORS-secretariaat zal dit monitoren zodra de gegevens worden gepresenteerd of aangereikt.

Ad 2
Dit element ontbreekt in de brief d.d. 13 oktober jl. Gegeven de afspraken – zie paragraaf 1 uit de bijlage bij deze notitie – zoals neergelegd in de memo d.d. 16 december 2016 mag er op worden vertrouwd dat aan deze effecten van hinderbeperkende maatregelen inzichtelijk worden gemaakt. Het ORS-secretariaat zal dit monitoren zodra de gegevens worden gepresenteerd of aangereikt.

Ad 3
Paragraaf 4 uit de brief d.d. 13 oktober jl. blijkt verschillend opgevat te kunnen worden. De eerder gemaakte afspraken in ORS-verband zijn leidend:

1. Voor berekeningen van het maximum volume – met de nog openstaande keuzes daarbij – wordt de informatie gepresenteerd zoals afgesproken inzake de 50/50-verdeling. De bij die berekeningen gevolgde methodiek – destijds met Nederlands Rekenmodel, nu met Doc29 – wordt ongewijzigd

1

gevolgd. Zie voor de hoofdlijn voor wat hier binnen de ORS over is uitgewerkt paragraaf 3 uit de bijlage bij deze notitie.

2. De volumescenario's die het Ministerie in paragraaf 4 van de brief d.d. 13 oktober opvoert horen bij paragraaf 3 van de brief van het ministerie waar het gaat over het inzichtelijk maken van de effecten van de motie Visser conform de afspraken over de op te leveren informatie zoals opgenomen in paragraaf 2 uit de bijlage bij deze notitie.

Notitie: Pijlers aanvullende berekeningen m.e.r.
De essentie van de te presenteren geluidberekeningen op 11 oktober bestaat uit drie pijlers conform de eerder tussen partijen gemaakte afspraken. Om misverstanden in verwachtingen over en weer te voorkomen heeft het secretariaat in het delegatieoverleg van 27 september toegezegd de gemaakte afspraken hieromtrent voorafgaand aan het delegatieoverleg van 11 oktober op papier te zetten.

Het gaat om de volgende drie pijlers:
1. Een herberekening van het geluidshoofdstuk van de MER op basis van Doc29 voor 500.000 vliegtuigbewegingen
2. Inzicht in de effecten van invulling van de motie Visser
3. Inzicht in de effecten van invulling van de 50/50-afspraak

De laatste twee onderzoeken zijn onmisbaar om antwoord te kunnen geven op de vraag naar de mogelijke ontwikkeling van Schiphol t/m 2030 uit de adviesaanvraag van de Staatssecretaris. De afspraken die in de achterliggende maanden over de benodigde informatie gemaakt zijn, worden hieronder nog eens op een rij gezet.

1. Herberekening geluidshoofdstuk

In een memo voor het CvA van 16 december 2016 heeft IenM toegelicht welke onderwerpen worden opgepakt in het kader van de aanvulling van het MER NNHS:

a. *Aantal nachtvluchten.*
In het concept-LVB is opgenomen dat op Schiphol tot en met 2020 maximaal 32.000 nachtvluchten mogen worden uitgevoerd en dat bij ministeriële regeling tijdelijk een lager maximaal aantal kan worden vastgesteld.
In verband hiermee wordt inzichtelijk gemaakt wat de geluideffecten zijn van 29.000 nachtvluchten in plaats van 32.000.
Hierbij worden verschillende opties gehanteerd over hoe de 3.000 minder bewegingen in de nacht, overdag worden opgevangen.

b. *Effect CDA's met vectoring.*
De nieuwe geluidberekeningen, waarin onder meer rekening wordt gehouden met het gebruik van CDA's op Schiphol, worden gemaakt met het Doc29-model. Dit is conform de aanbeveling van de Commissie voor de m.e.r. in haar tussenadvies van augustus 2016.
Daarbij wordt tevens rekening gehouden met de reactie van de Commissie op vragen over CDA's, die aanvullend aan het tussenadvies zijn gesteld door de ORS.

c. *Effect NADP2.*
De nieuwe geluidberekeningen waarin onder meer rekening wordt gehouden met het gebruik van NADP2 op Schiphol, worden gemaakt met het Doc29-model. Dit is conform de aanbeveling van de Commissie voor de m.e.r. in haar tussenadvies van augustus 2016.

d. *Gerealiseerde hinderbeperking.*
De geluideffecten van het NNHS worden inzichtelijk gemaakt met Doc29.
Als gevolg van het gebruik van een Doc29-model, moeten de gelijkwaardigheidscriteria worden geactualiseerd (zie aparte memo). Door toetsing van de nieuw berekende geluideffecten aan de geactualiseerde gelijkwaardigheidscriteria, wordt inzichtelijk gemaakt hoeveel ruimte beschikbaar is binnen gelijkwaardigheid.

CvA 9 februari 2018 - Notitie pijlers berekeningen m.e.r.
Zoals geaccordeerd in het delegatieoverleg op 29 november 2017

e. *Woningbestand.*
De berekeningen voor het actualiseren van de gelijkwaardigheidscriteria (zie aparte memo) worden uitgevoerd met zowel het woningbestand 2005 als het bestand 2015.

Daarnaast is motie Smaling van belang:

Motie Smaling
De aangehouden motie van de heer Smaling betreft het meenemen van de gevolgen van een recente aanpassing van de weerlimieten op Schiphol in het MER[6].
Het verwerken van de wijziging in het MER zou met zich meebrengen dat de verkeersscenario's uit het MER opnieuw moeten worden vastgesteld en dat alle onderzoeken opnieuw moeten worden uitgevoerd. Ik heb besloten om dit niet in werking te zetten, omdat de inzichten uit het MER niet fundamenteel zullen wijzigen en in het MER, in een bandbreedteanalyse, al is voorzien in de beschrijving van een maximale situatie waar (in ruimere mate) reeds rekening wordt gehouden met wijzigingen in het gebruik van de luchthaven. Het is de verwachting dat de inmiddels bekende wijzigingen binnen deze beschreven bandbreedtes vallen. Wel zal ik de initiatiefnemer verzoeken om in het MER op de nu bekende punten expliciet – op kwalitatieve wijze – nader in te gaan, en daarbij in meer detail te onderbouwen op welke wijze deze veranderingen van invloed kunnen zijn op de in het MER gepresenteerde effecten.

2. Motie Visser

Bij de behandeling van het wetsvoorstel voor het nieuwe normen- en handhavingsstelsel begin 2016 heeft lid Visser een motie ingediend over het doorgroeiperspectief van Schiphol:

Motie van het lid Visser (kamerstuk 34 098, nr. 14):

De Kamer, (...) verzoekt de regering, tot een zodanige invulling van de vierdebaanregel dat de luchtvaartsector een prikkel tot innovatie blijft behouden en ook in de toekomst verdere volumegroei binnen de gelijkwaardigheidscriteria kan blijven realiseren.

In het plan van aanpak middellange termijn 2030 dat het CvA in november 2016 heeft vastgesteld is opgenomen:

"In deze aanvullende MER-berekeningen zullen door Schiphol de volgende twee elementen direct worden meegenomen zodat met het aangevulde MER ook een toereikende informatiebasis ontstaat voor de bespreking van de middellange termijn-ontwikkeling:

a. *De effecten van een invulling van de motie-Visser ten aanzien van zowel de milieuruimte als van de lokale effecten. Bij een invulling zal in ieder geval de informatie over de effecten moeten worden aangereikt van de variant waarbij de norm op 4e baan geen volumebeperkend effect heeft en met behoud van de 2+1-slotuitgifte. Eventuele andere varianten kunnen in het parallelle traject over de middellange termijn ontwikkeling besproken worden en tot aanvullende berekeningen aanleiding geven.*
b. *De omwonenden hebben gevraagd om een aanvullende indicatie of aan CDA-landingen zoals die overdag gevlogen worden eenzelfde hinderbeperkend effect mag worden toegeschreven als aan de CDA-landingen in de nacht. Deze vraag is voorgelegd aan de Commissie m.e.r. die bij mail d.d. 19 oktober 2016 een route heeft geschetst om hiervoor een indicatie te krijgen. Het is voor het gesprek over de verdeling van de milieuruimte van belang dat hierover uitsluitsel komt. (...)*

De oplevering van dit totaalbeeld bepaalt het tempo om op een zorgvuldige wijze de vervolgstappen te kunnen zetten in de advisering over zowel de korte als de middellange termijn."

CvA 9 februari 2018 - Notitie pijlers berekeningen m.e.r.
Zoals geaccordeerd in het delegatieoverleg op 29 november 2017

Naar aanleiding van het CvA van 16 december 2016 is de volgende opzet overeengekomen tussen partijen om de mogelijke effecten van een invulling van de motie Visser inzichtelijk te maken.
Op 30 december 2016 is deze opzet aan het CvA toegezonden:

Motie Visser
In de derde bijlage bij deze brief treft u de – mede naar aanleiding van de bespreking in het College - aangescherpte notitie aan waarin de onderzoeksvragen zijn opgenomen die naar aanleiding van de motie Visser zullen worden beantwoord. Die informatie zal vervolgens als basis dienen voor de bespreking in het College van Advies.

In de bij de mail gevoegde notitie wordt het volgende uitwerking aangegeven:

1a. onderzoeken wat het maximaal aantal vliegtuigbewegingen is dat past binnen de maximale dagnorm van 80;
1b. onderzoeken wat het maximaal aantal vliegtuigbewegingen is dat past binnen de huidige gemiddelde dagnorm van 40.

2. Onderzoeken welke verruiming van de maximale en gemiddelde dagnorm op de vierde baan nodig is om de groei van Schiphol te accommoderen binnen de in de MER, volgens Doc 29 vastgestelde milieuruimte tot en na 2020;
met inachtneming van de overige regels van het geluidsstelsel (2+1 slotuitgifte en de overige preferentieregels en passend binnen de normen van gelijkwaardigheid).
Bij de geluidsberekeningen wordt, ook op lokaal niveau, aangegeven waar de toename van geluid neerslaat.

3. Onderzoeken wat het maximum aantal vliegtuigbewegingen is en wat de gevolgen zijn voor het baangebruik, zelfs als wordt afgezien van de regel waarbij gebruik van een vierde baan wordt beperkt voor het afhandelen van het verkeer, waarbij de andere regels van het stelsel ongewijzigd van kracht blijven, (2+1 slotuitgifte en de overige preferentieregels, passend binnen de normen van gelijkwaardigheid).
Bij de geluidsberekeningen wordt, ook op lokaal niveau, aangegeven waar de toename van geluid neerslaat.

Op 15 februari 2017 is hierover nog de volgende uitwerking gepresenteerd door Schiphol in het delegatieoverleg:

CvA 9 februari 2018 - Notitie pijlers berekeningen m.e.r.
Zoals geaccordeerd in het delegatieoverleg op 29 november 2017

MER, Nieuw Normen- en Handhavingsstelsel

Motie Visser

Samenvatting gevraagde analyses

Vraag geformuleerd in de ORS-notitie van 27 december 2016

1. Wat het maximaal aantal vliegtuigbewegingen per jaar is waarbij wordt voldaan aan:
   a. de maximale dagnorm van 80 op de vierde baan;
   b. de huidige gemiddelde dagnorm van 40 op de vierde baan.

2. Welke verruiming van de normen op de vierde baan is nodig om de groei van Schiphol na 2020 te accommoderen binnen de in de MER, volgens de 'doc29' vastgestelde milieuruimte;

3. Wat is het maximum aantal vliegtuigbewegingen per jaar en wat zijn de gevolgen voor het baangebruik, zelfs als wordt afgezien van de regel waarbij gebruik van een vierde baan wordt beperkt voor het afhandelen van het verkeer.

Uitgangspunten: Passend binnen overige regels en normen (incl. gelijkwaardigheid) van het nieuwe stelsel; operationele maakbaar (veilige, stabiele en voorspelbare verkeersafhandeling).

10 Schiphol Group

MER, Nieuw Normen- en Handhavingsstelsel

Maximaal verkeersvolume

Exclusief vierdebaanregel

Voorstel aanpak

- Startpunt: toekomstige situatie van de MER (500k)
- Beschouw negen situaties (verkenning):
  - Drie verkeersvolumes: 540k, 580k en 620k
    - Toevoegen vluchten o.b.v. groei per regio / marktsegement
    - Zelfde vliegtuigtypes als in toekomstige situatie
    - Binnen 2+1 slotuitgifte
  - Drie situaties voor de uurcapaciteit: 106/110 (huidige capaciteit), 114/116 en 120/120
- Simuleren van het baangebruik en gebruik van de vierde baan
  - Operationele maakbaarheid
- Bepalen van de scores op gelijkwaardigheid (doc29) en benodigde innovatie

	500k	540k	580k	620k
106/110	MER	Gebruik vierde baan		
114/116	-	Score op gelijkwaardigheid Benodigde innovatie		
120/120	-	Operationele maakbaarheid		

11 Schiphol Group

5

CvA 9 februari 2018 - Notitie pijlers berekeningen m.e.r.
Zoals geaccordeerd in het delegatieoverleg op 29 november 2017

3. Inzicht in de invloed van de 50/50-verdeling

In haar voorlopig toetsingsadvies van 24 januari 2017 over het milieueffectrapport stelt de commissie m.e.r. het volgende over hinderbeperking en volumegroei na 2020:

Wat ontbreekt er in het MER?

Het MER moet concreet aangeven wat de maximale groei is die na 2020 nog mogelijk is en wat daarvan de milieugevolgen zijn. Naar het oordeel van de Commissie is dat niet gebeurd, omdat:

• niet is aangegeven hoe de omvang van de milieuwinst die Schiphol tot en met 2020 realiseert, wordt bepaald. De Commissie neemt aan dat die winst wordt bepaald door de hinder die in het MER voor de voorgenomen activiteit is berekend, te vergelijken met een bepaald referentiepunt. Het is onduidelijk met welk referentiepunt wordt vergeleken, om welke milieueffect het gaat en of de 50/50-regel op die gerealiseerde winst van toepassing is. Daarmee ontbreekt informatie voor het berekenen van de ontwikkeling die na 2020 nog mogelijk is;

• niet is onderzocht hoeveel extra vliegtuigbewegingen mogelijk zijn op grond van die winst en of die winst binnen de regels van het nieuwe stelsel volledig kan worden benut. De totale hinder bereikt pas na verzilveren van de milieuwinst een maximum. Daarna zal de totale hinder afnemen;

• niet is onderbouwd dat de bandbreedteanalyse een 'worst case-situatie' laat zien voor het toekomstige gebruik van de luchthaven. Daartoe moet worden onderbouwd dat de effecten van de vliegtuigbewegingen die mogen worden afgehandeld na verzilveren van de milieuwinst, blijven binnen de uiterste (ruimtelijke) grenzen die op de kaarten zijn aangegeven.

Omdat (de bepaling over) de volumegroei na 2020 en de milieugevolgen ervan niet zijn uitgewerkt, kan het te nemen besluit, en het MER, alleen betrekking hebben op de ontwikkeling tot en met 2020. Voor een dergelijke stelselwijziging is dat een bijzonder korte tijdspanne.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER de effecten te beschrijven van de volumegroei die op grond van het nieuwe stelsel nog mogelijk is. Doe dat door:
• te specificeren hoe de milieuwinst wordt bepaald die de sector na 2020 mag gebruiken voor verdere volumegroei;
• de milieuwinst om te zetten in een aantal vliegtuigbewegingen en na te gaan welk deel ervan binnen de overige grenzen van het nieuwe stelsel inpasbaar zijn.
• te onderbouwen dat de effecten blijven binnen de (ruimtelijke) grenzen die de bandbreedteanalyse uit het MER laat zien of, als de analyse daartoe aanleiding geeft, de bandbreedte aan te passen.

Naar aanleiding hiervan heeft IenM een notitie opgesteld voor het delegatieoverleg van 22 februari 2017 waarin is aangegeven dat: "het advies van de commissie m.e.r. een-op-een opgevolgd wordt. Bij de opvolging van het advies onder de tweede bullet wordt ook de uitwerking in reactie op de motie-Visser meegenomen zoals eerder in het College van Advies besproken (zie notitie december 2016).

Vervolg: 50/50-regel

In het concept-LVB is de 50/50-regel opgenomen. De Cie MER verzoekt om te specificeren hoe de milieuwinst wordt bepaald die de sector na 2020 mag gebruiken voor verdere volumegroei. Het ministerie van IenM zal met een voorstel komen voor de wijze waarop deze regel concreet na 2020 zal worden toegepast. Die vraag staat nog los van de eerdere interpretatiediscussie of de vóór het bereiken van het volumeplafond gerealiseerde milieuwinst voor 50% of voor 100% ten goede komt aan de sector. Hier gaat het om de wijze waarop milieuwinst vastgesteld wordt en de wijze waarop deze vastgestelde milieuwinst vertaald wordt in volumegroei. Om in dit kernpunt van de Cie MER te voorzien presenteert het ministerie in maart een voorstel waarlangs het 50/50-principe technisch

ingevuld dient te worden. Indien het College van Advies hiermee instemt, vindt langs deze lijn de komende weken een nadere technische uitwerking plaats. Met behulp van deze uitwerking kan dan vervolgens het door de Cie MER gevraagde inzicht worden geleverd."

In een brief aan de commissie m.e.r. van 22 maart 2017 is hierover medegedeeld:

Aanbeveling 2: Hinderbeperking en volumegroei na 2020
Uw Commissie adviseert om de effecten te beschrijven van de volumegroei die op grond van het nieuwe stelsel nog mogelijk is. Doe dat door:

- **te specificeren hoe de milieuwinst wordt bepaald die de sector na 2020 mag gebruiken voor verdere volumegroei;**
- **de milieuwinst om te zetten in een aantal vliegtuigbewegingen en na te gaan welk deel ervan binnen de overige grenzen van het nieuwe stelsel inpasbaar zijn.**
- **te onderbouwen dat de effecten blijven binnen de (ruimtelijke) grenzen die de bandbreedteanalyse uit het MER laat zien of, als de analyse daartoe aanleiding geeft, de bandbreedte aan te passen.**

Bestuurskern
Dir.Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling en Milieu

Datum
22 maart 2017

Voorgestelde aanpak:
Advies wordt één-op één opgevolgd. In het concept-LVB is de 50-50-regel opgenomen. Uw commissie verzoekt om te specificeren hoe de milieuwinst wordt bepaald die de sector na 2020 mag gebruiken voor verdere volumegroei. Het ministerie van IenM werkt momenteel een voorstel uit voor de wijze waarop deze regel concreet na 2020 zal worden toegepast. Hier gaat het om de wijze waarop milieuwinst vastgesteld wordt en de wijze waarop deze vastgestelde milieuwinst vertaald wordt in volumegroei. Bij aanbieding van het LVB zal duidelijk worden gemaakt hoe de rekenwijze is voor de 50-50-regel.

Op 23 mei 2017 is in het CvA afgesproken op welke wijze de mogelijke ruimte bij 50/50 na 2020 berekend kan worden ten behoeve van de Commissie m.e.r. en de ORS-partijen.

"Om de gevraagde duidelijkheid te bieden is nodig dat ook over de 50-50 regel een aantal keuzes wordt gemaakt. In juni moet de Cie MER hierover op de hoogte worden gebracht om de berekeningen met Doc29 af te kunnen ronden. (…) Om aan het advies van de Cie MER te voldoen is voldoende dat een bandbreedteanalyse wordt gemaakt waarin de effecten van de minimum- en maximumvarianten worden beschreven.

Onderdelen bandbreedteanalyse
De bandbreedteanalyse bestaat uit verschillende onderdelen die hieronder worden toegelicht.

Milieuwinst vóór 2020
De staatssecretaris van I&M heeft in haar adviesaanvraag aangegeven dat de afspraak over de verdeling van gerealiseerde ruimte inhoudt dat bij vaststelling van ruimte binnen de criteria voor gelijkwaardige bescherming boven het maximum 500.000 bewegingen, deze totale ruimte voor de helft kan worden benut voor de volumegroei, ongeacht het moment waarop deze ruimte boven de 500.000 bewegingen is gerealiseerd.

De sector is van mening dat de milieuwinst vóór 2020 volledig beschikbaar moet zijn voor groei van de luchtvaart en niet (deels) wordt aangewend voor hinderbeperking voor de omgeving.
In het plan van aanpak dat 29 november vorig jaar aan de staatssecretaris van I&M is gestuurd staat aangegeven dat dit wordt meegenomen in de besprekingen. In de bandbreedteanalyse worden de effecten van beide opvattingen zichtbaar gemaakt.

Kaders
In het delegatieoverleg is uitvoerig gesproken over de wijze waarop de 50-50 regel kan worden uitgevoerd. Het delegatieoverleg was het eens over de wijze waarop de hinderbeperking wordt berekend. Dat resulteert in het volgende kader waar partijen overeenstemming over hebben:

- Het volumeplafond wordt gebaseerd op de ruimte binnen de gelijkwaardigheidscriteria.
- 50% van de bereikte milieuwinst komt ten goede aan de omgeving; de andere 50% komt ten goede aan de sector (voor volumegroei en/of operationele ruimte).

CvA 9 februari 2018 - Notitie pijlers berekeningen m.e.r.
Zoals geaccordeerd in het delegatieoverleg op 29 november 2017

- Het volumeplafond wordt eens in de 3-5 jaar herzien, tenzij er aanleiding is om dit eerder te doen[1].
- De verkeersafhandeling moet voldoen aan de regels uit het LVB.
- Het plafond wordt bepaald op basis van:
    - Reële inzet van banen
    - De rekenwijze voor het toetsen aan criteria voor gelijkwaardigheid
    - De gerealiseerde milieuwinst (niet de geprognosticeerde)

Wijze waarop 50-50 regel kan worden uitgevoerd
Over de wijze waarop de milieuruimte binnen de gelijkwaardigheidscriteria wordt bepaald, zijn vervolgens in het delegatieoverleg twee benaderingswijzen geïdentificeerd. Die zijn:

Variant 1 (minimum): het verdelen van de ruimte op zowel het wettelijk criterium voor het binnengebied als het criterium voor het buitengebied.

Uitgangspunten daarbij zijn:
- De winst op het aantal ernstig gehinderden binnen 48 dBA contour (buitengebied[2]) wordt alleen gehonoreerd met een hoger volumeplafond als het binnengebied (aantal woningen binnen de 58 dBA) niet verslechtert en vice versa;.
- Daardoor verbetert als gevolg van hinderbeperkende maatregelen de situatie in zowel het binnen- als buitengebied.
- De hinderbeperking in binnen- en buitengebied wordt voor de helft vertaald in ontwikkelruimte voor Schiphol. Het eerste knellende criterium (nu binnengebied) bepaalt de groeiruimte die mogelijk is binnen de criteria en de 50-50.

Variant 2 (maximum): het verdelen van de ruimte op alleen het criterium voor het aantal ernstig gehinderden.

Uitgangspunten daarbij zijn:

- De winst op het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dBA contour (buitengebied) wordt gehonoreerd met een hoger volumeplafond zonder dat de situatie in het binnengebied (aantal woningen binnen de 58 dBA) moet verbeteren.
- De hinderbeperking wordt voor de helft vertaald in ontwikkelruimte voor Schiphol, mits deze ruimte te realiseren is binnen het criterium voor het aantal woningen in de 58 dBA contour (binnengebied).

(...)

Vervolgtraject
Het inzicht in de effecten kan mede de input vormen voor de te voeren gesprekken in het middellange termijn traject over de uiteindelijke keuze voor de uitwerking van de 50-50 regel.

Bij de verdere uitwerking (na de bandbreedteanalyse) zal gekeken worden naar de kenmerken van de twee varianten. Bij de eerste ligt de nadruk op de bescherming van het binnengebied. Bij de tweede ligt de nadruk op het vormgeven van een prikkel voor geluidsbeperkende maatregelen in het buitengebied".

De presentatie van To70 d.d. mei 2017 laat met indicatieve getallenvoorbeelden zien hoe de door partijen overeengekomen toepassing van de 50/50-verdeling zich vertaald in een inpasbaar maximumvolume.

[1] De bewonersdelegatie beschouwt de herziening van het volumeplafond in de uitwerking van de 50/50 niet als mogelijkheid.
[2] Het buitengebied omvat ook het binnengebied.

A.6 27 maart 2019: Brief aan Schiphol in verband met afronding MER NNHS Schiphol

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Royal Schiphol Group
T.a.v. t.a.v. de heer D.A. Benschop
Postbus 7501
1118 ZG Schiphol

c.c. de heer M. van Dorst CEO LVNL

Bestuurskern
Project Schiphol
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/53242

Datum 27 MRT 2019
Betreft Afronding MER NNHS Schiphol

Geachte heer Benschop,

Mede naar aanleiding van het verslag dat ik op 30 januari 2019 van de voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) heb ontvangen, heb ik gesprekken gevoerd met alle in de ORS vertegenwoordigde delegaties. In dat kader is er op 21 februari een gesprek met u geweest. Naar aanleiding van de verschillende gesprekken werk ik parallel aan twee wijzigingen van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). Enerzijds hecht ik aan een snelle en zorgvuldige juridische verankering van het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS). Door verankering van het NNHS inclusief 500.000 vliegtuigbewegingen wordt er zo spoedig mogelijk een einde gemaakt aan de huidige situatie waarin er al wel volgens de principes van het NNHS wordt gevlogen, maar er sprake is van anticiperend handhaven. Anderzijds vind ik het belangrijk om een duidelijk perspectief te bieden voor de ontwikkeling van Schiphol na 2020 en om ook daarvoor snel tot juridische verankering te komen. Op dit moment is nog niet besloten over dit perspectief. Daar gebruik ik de komende maanden voor. Voor de zomer zal ik het voorstel voor de manier waarop deze wijziging van het LVB wordt vormgegeven aan u sturen.

Met het oog op het hiervoor staande is het nodig om op korte termijn te komen tot de afronding van het MER. Daarom verwacht ik dat Schiphol, als initiatiefnemer van het MER, op korte termijn een MER zal opleveren met uitsluitend een scenario voor 500.000 vliegtuigbewegingen. Daarbij moet ook inzichtelijk worden gemaakt of, hoe en hoe veilig aan de normen van de aangescherpte invulling[1] van de vierde baanregel kan worden voldaan (zie verder hieronder).

Er dienen parallel aan en in samenhang met de afronding van het MER enkele noodzakelijke veiligheidsanalyses te worden uitgevoerd. In deze brief zal ik verder ingaan op de verschillende aandachtspunten die gelden bij de afronding van het MER, de uit te voeren veiligheidsanalyses en het verdere proces en de planning.

[1] Zoals opgenomen in het verslag van de voorzitter van de omgevingsraad Schiphol (ORS).

Pagina 1 van 3

Vierde baanregel, baancombinatiewisselingen en veiligheid.
In het MER dient inzichtelijk te worden gemaakt of er bij een scenario van 500.000 vliegtuigbewegingen kan worden voldaan aan de normen ten aanzien van de vierde baanregel, namelijk maximaal 40 bewegingen gemiddeld per dag en maximaal 80 bewegingen per dag. In samenhang daarmee verzoek ik u om in een analyse de maatregelen inzichtelijk te maken om ook daadwerkelijk binnen hierboven vermelde normen te blijven. Daarbij dient er rekening te worden gehouden met de aangescherpte uitzonderingsgronden zoals opgenomen in bijlage 4 van het verslag van de voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol (ORS). Graag ontvang ik een uitgewerkt plan van de maatregelen die u heeft overwogen en voorstelt, wat daarvan de voor- en nadelen zijn, wat de te verwachten effecten zijn, welke partij(en) verantwoordelijk is/zijn en welke implementatietermijn wordt verwacht. Dit plan dient gelijktijdig met de resultaten van het MER beschikbaar te zijn. Dit alles laat onverlet dat ik verwacht dat u samen met de sector en LVNL verder doorwerkt aan de implementatie van maatregelen die nu al voorkomen dat de normen van de vierde baanregel worden overschreden. Dit in navolging op de gesprekken die hierover tussen de ILT en LVNL worden gevoerd.

Daarnaast bent u in gezamenlijkheid met de sector en LVNL, op basis van uitgevoerde analyses naar de risico's volgend uit baancombinatiewisselingen, bezig met het opstellen van een overzicht met maatregelen om deze risico's te reduceren. Op basis daarvan neemt u in het kader van het ISMS een besluit over eventuele maatregelen. Graag ontvang ik zo spoedig mogelijk doch uiterlijk begin april de uitgevoerde analyses en het overzicht van de maatregelen. Dit aangezien er een relatie is tussen baancombinatiewisselingen, de vierde baanregel en naar ik veronderstel ook de maatregelen die worden genomen om enerzijds aan de vierde baanregel te voldoen en om anderzijds de risico's die samenhangen met baancombinatiewisselingen te reduceren. Daarom wil ik u vragen de samenhang daartussen expliciet te maken.

Het ministerie zal op de gehele aanpak voor het reduceren van de overschrijdingen van de normen ten aanzien van de vierde baan en de maatregelen die worden genomen om de risico's volgend uit baancombinatiewisselingen te reduceren een externe review laten uitvoeren. De externe review zal, net als het MER, publiekelijk beschikbaar worden gemaakt.

Aandachtspunten bij de oplevering van het MER.
Naast het specifieke punt ten aanzien van de vierde baanregel en de veiligheid gelden er bij de verdere afronding van het MER nog een aantal verdere aandachtspunten, waar ik hieronder op zal ingaan.

Verwerking bevindingen Technical Challenge
Gelijktijdig met het publiceren van het concept-MER, is het rapport van de Technical Challenge gepubliceerd. In het MER dient per aanbeveling uit de Technical Challenge te worden aangegeven:

- Op welke wijze de aanbeveling in het MER is verwerkt of waarom een aanbeveling eventueel niet wordt uitgevoerd;
- Wat de planning is van de uitvoering van aanbevelingen die wel worden uitgevoerd, maar waarvan dat nog niet in het definitieve MER is gebeurd.

Waar mogelijk wordt aangegeven wat het effect is van het al dan niet verwerken van de aanbevelingen.

Vergelijking met werkelijke milieubelasting in 2017
Conform hetgeen is opgenomen in het verslag van de voorzitter van de ORS, dient er een vergelijking te worden gemaakt tussen het scenario van 500.000 vliegtuigbewegingen in het MER en de realisatiecijfers van 2017. Hierover dient een apart hoofdstuk of aparte paragraaf in het MER te worden opgenomen.

Maximum aantal vliegtuigbewegingen in de nacht
In het MER met 500.000 vliegtuigbewegingen dienen scenario's van 32.000 en 29.000 vliegtuigbewegingen in de nacht te worden opgenomen.

Verwerking aandachtspunten bevoegd gezag
De rol van bevoegd gezag binnen het ministerie van IenW is, om elke schijn van belangenverstrengeling te vermijden, inmiddels bij het DG Milieu en Internationaal belegd. Eventuele aandachtspunten bij de afronding van het MER vanuit het bevoegd gezag zal ik zo spoedig mogelijk richting u doorgeleiden zodat u dit kunt meenemen bij de afronding van het MER.

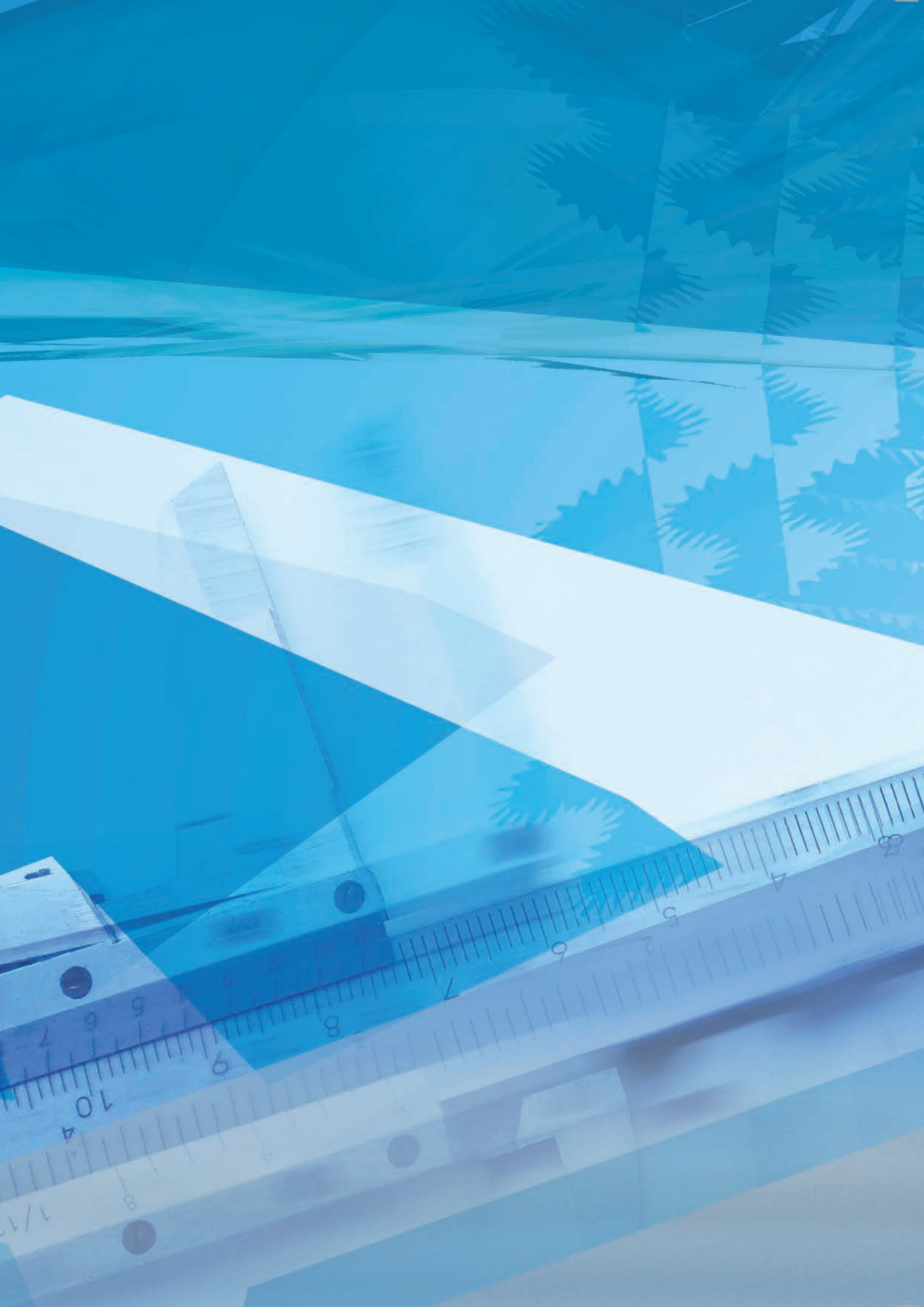
Planning en vervolg
Conform hetgeen eerder ambtelijk is besproken wil ik u vragen om zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk in mei, het definitieve MER met 500.000 vliegtuig-bewegingen op te leveren. De resultaten van de MER-berekeningen ontvang ik graag zoveel eerder als mogelijk, bij voorkeur begin april. Wanneer de resultaten van het MER wordt opgeleverd zal het ministerie in haar rol als bevoegd gezag het MER beoordelen. Uiteindelijk kan na het doorlopen van een voorhang- en zienswijzeprocedure en advisering door de Raad van State het LVB worden vastgesteld en in werking treden.

Ik hoop u bij deze voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

namens deze,

Directeur-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken,

[redacted]