

HANS ALDERS

Aan
De minister van Verkeer en Waterstaat en
de minister van VROM
De heer C. Eurlings en mevrouw J. Cramer

Groningen, 5 oktober 2007

Geachte ministers,

Op 18 september jongstleden heeft de startbijeenkomst plaatsgevonden van de Alderstafel ten behoeve van het advies over de toekomst van Schiphol en de regio voor de middellange termijn (tot 2018/2020). Centraal tijdens de bespreking stonden de evaluatie van de korte termijn én de door u verstrekte opdracht voor de middellange termijn.
Graag informeer ik u op deze beide punten.

1. Evaluatie korte termijn

Naar aanleiding van uw toezegging in het debat met de Vaste Kamercommissie van Verkeer & Waterstaat van 26 juni 2007 is een evaluatie uitgevoerd van het proces van de korte termijn van de Tafel van Alders.

Centraal in de evaluatie stond het punt van vertegenwoordiging van de verschillende belangen aan tafel en daarvan afgeleid de samenstelling van de delegaties, meer in het bijzonder de bewonersdelegatie. Tevens is ingegaan op de vraag of de procesinrichting voldoende toegesneden was op het informeren en betrekken van de achterbannen, en zijn voorstellen voor verbetering geïnventariseerd. De evaluatie is uitgevoerd door mijn secretaris in de zomermaanden. Gesproken is met vertegenwoordigers vanuit de verschillende delegaties aan de Tafel van Alders, zowel met mensen uit de zogenaamde 1^e ring (de deelnemers aan de tafel) als uit de 2^e ring (de achterbannen) om een evenwichtig beeld te krijgen.

In *bijlage 1* treft u de hoofdconclusies van deze evaluatie aan, zoals deze zijn besproken en vastgesteld in het overleg van 18 september. De evaluatie heeft geleid tot wijzigingen in de samenstelling van de delegaties. De 'Bewonersdelegatie' kent nu zowel een bewonersvertegenwoordiger uit de CROS als een vertegenwoordiger van de Vereniging Gezamenlijke Platforms. Daarnaast kan geconcludeerd worden dat tijdens de korte termijn geen sprake was van het onder druk zetten van partijen. Wél gold voor alle partijen dat de tijdsdruk er, samen met het model van 'getrapte vertegenwoordiging', voor zorgde dat het lastig was om achterbannen tot het einde toe in alle ontwikkelingen mee te nemen. Omdat dit risico ook voor de middellange termijn aanwezig is, is naar aanleiding van de evaluatie een aantal verbetervoorstellen doorgevoerd in de werkwijze, de voorbereiding van de overleggen en zijn de 'spelregels' voor participatie aan de tafel herbevestigd.

2. Opdracht Tafel van Alders middellange termijn

Tijdens het overleg van 18 september is uitgebreid gesproken over de door u verstrekte opdracht voor de middellange termijn. De discussie concentreerde zich rond de bezorgdheid van de deelnemers aan de Alderstafel over de mogelijkheden om binnen de gestelde randvoorwaarden en de tijdsplanning tot een volwaardige afweging tussen de verschillende MER-alternatieven te komen. Meer concreet bestond bij een aantal deelnemers de zorg dat de randvoorwaarden voor de middellange termijn slechts ruimte zou bieden voor een nieuw korte termijn besluit en dat mogelijk kansrijke perspectieven voor een betere balans tussen ruimte voor het netwerk, voor hinderbeperking en voor bebouwing achter de horizon zouden verdwijnen.

Om deze bezorgdheid weg te nemen, hebben de partijen aanvullende afspraken gemaakt over het detailniveau, de planning en de uitgangspunten. Met deze nadere afspraken en concretisering hebben partijen aan de Alderstafel definitief ingestemd met de opdracht voor de middellange termijn (zie *Bijlage 2*). Het bijbehorende afsprakenkader bevat:

- Detailniveau en inhoud van de MER-onderzoeken:

De deelnemers hebben aangegeven dat mate van detaillering en de tijdshorizon van de verschillende onderzoeken zodanig moet zijn dat een volwaardige vergelijking van de alternatieven mogelijk is. Voor alle zes alternatieven die in de MER worden uitgewerkt geldt dat zij inzicht geven in de ontwikkelingen tot 2018/2020 in de mate waarin dit mogelijk is.

Van de zes alternatieven uit de Startnotitie zijn er vier die uitgaan van het huidige operationeel concept en twee die gebaseerd zijn op een nieuw operationeel concept¹. De eerste vier zijn zodanig concreet dat ze direct implementeerbaar zijn en tot het niveau van grenswaarden kunnen worden uitgewerkt. Dat is nodig als basis voor luchthavenbesluiten die zoals beoogd op 1 november 2009 van kracht moeten worden. De alternatieven die uitgaan van een nieuw operationeel concept zijn nog in ontwikkeling, waardoor ze niet direct implementeerbaar zijn en niet op een gelijk detailniveau als de eerste vier kunnen worden uitgewerkt.

Daarnaast geldt voor alle alternatieven die uitgaan van uitplaatsing van vliegtuigbewegingen dat de ontwikkelingen op dit terrein nog zodanig ongewis zijn dat gewerkt moet worden met aannames over reëel uit te plaatsen vliegtuigbewegingen.

In de MER middellange termijn worden de alternatieven daarom als volgt gepresenteerd:

- De alternatieven die uitgaan van het huidige operationeel concept worden onderzocht met een vergelijkbaar detailniveau als het MER “Korte termijn” (dus tot op het niveau van een set grenswaarden). De invoerset zoals die voor het MER “Korte termijn” is ontwikkeld bij ca. 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar geldt daarbij als startpunt. Het baangebruik in deze alternatieven is overwegend “2+1”. Gezien de onzekerheden in de prognoses voor de invoerset kan op dit detailniveau slechts in beperkte mate worden vooruitgekeken en zal in dit onderzoek worden verkend wat de eventuele consequenties zijn van toekomstige wijzigingen in de invoerset.

Het betreft de volgende alternatieven:

- het nulalternatief;

¹ Het nieuwe operationele concept wordt onder andere gekenmerkt door volledig 2+2 baangebruik, bundeling van het vliegverkeer door vaste naderingsroutes en geconcentreerde uitvliegroutes.

- doorontwikkeling huidig operationeel concept;
- doorontwikkeling huidig operationeel concept met 1^e tranche uitplaatsing van niet-mainportgebonden verkeer;
- bewonersvoorstel 'Groeien in kwaliteit'
- Daarnaast worden de voor- en nadelen en indicatieve effecten van de twee alternatieven die gebaseerd zijn op een nieuw operationeel concept (met en zonder uitplaatsing van niet-mainportgebonden verkeer) beschreven. Voor de tijdshorizon 2018/2020 worden deze vergeleken met de indicatieve effecten van de vier overige alternatieven. Hierdoor wordt inzichtelijk gemaakt of een betere balans tot stand gebracht kan worden tussen economie/netwerk, milieu/hinder en ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Gerekend wordt met ca. 600.000 vliegtuigbewegingen per jaar (bij uitplaatsing van niet-mainportgebonden verkeer met ca. 560.000 vliegtuigbewegingen per jaar) en bij het bewonersalternatief met 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Tevens wordt bezien of bij de alternatieven die uitgaan van huidig operationeel concept bij deze tijdshorizon ook (elementen van) nieuwe afhandelingsconcepten kunnen worden meegenomen. Tot slot wordt inzichtelijk gemaakt of het nieuwe operationele concept aan de vereisten omtrent o.a. piekuurcapaciteit, betrouwbaarheid, connectivity en operationele uitvoerbaarheid voldoet én worden de milieueffecten inzichtelijk gemaakt.

Voor alle varianten worden de indicatieve effecten beschreven in termen van:

- Het aantal woningen binnen de 58 dB(A)-Lden-contouren en 48 dB(A)-Lnight-contouren (binnengebied);
 - Het (totaal) aantal ernstig gehinderden binnen enkele 48 dB(A)-Lden-contouren (binnen- en buitengebied);
 - Het (totaal) aantal slaapverstoorden binnen enkele 40 dB(A)-Lnight contouren;
 - Indicaties van de milieueffecten in de verschillende gebieden rondom Schiphol, die inzicht geven in de gevolgen voor de verdeling van de hinder in binnen- en buitengebied;
 - Indicatieve contouren van de diverse ruimtelijke beperkingengebieden (waaronder de 20 Ke), van geplande/wenselijke nieuwbouwlocaties zal worden aangegeven of deze binnen de indicatieve contouren liggen;
 - Indicatie van de contour voor het groepsrisico;
 - Een indicatie van het effect op luchtkwaliteit en CO₂.
- Planning:
 - Schiphol en Luchtverkeersleiding Nederland leveren de eerste resultaten van hun Milieueffectenonderzoek naar de 6 alternatieven eind december 2007 op.
 - In januari en februari 2008 worden de MKBA en de convenanten opgesteld.
 - U ontvangt op 31 maart 2008 het concept-advies dat u in staat stelt om uw standpunt over de toekomst van Schiphol en de regio voor te bereiden.
 - Na 31 maart krijgen de Initiatiefnemers een maand de tijd om hun MER rapport af te ronden en op te leveren. Dat zal dus zijn op 1 mei 2008.
 - Gelet op de wens om volledig te kunnen adviseren komt na oplevering van het afgeronde MER de Alderstafel begin mei voor een laatste keer bijeen om na te gaan of er bij de afronding van het MER onverhoopt nieuwe gegevens zijn of interpretaties die een bijstelling van het eerste concept-advies van 31 maart 2008 noodzakelijk maken. Indien dit het geval is, ontvangt u na dit laatste overleg het definitieve advies.

- In het proces is voldoende tijd voor de partijen om hun mening te vormen en gezamenlijk te komen met een afgewogen advies.
- Uitgangspunten overige onderzoeken:
Naast de MER-onderzoeken hebben de deelnemers aan de Alderstafel ook afspraken gemaakt over de uitgangspunten en planning van (1) de visie op het netwerk, (2) de netwerkeffectenstudie, (3) verkenning van verbeteringen in het normen- en handhavingssysteem, (4) de maatschappelijke kosten en baten analyse, en (5) de convenanten hinderbepalende maatregelen en leefbaarheid voor de middellange termijn. Deze afspraken vindt u in *Bijlage 3*.

Als voorzitter heb ik er alle vertrouwen in dat op deze wijze de condities zijn geschapen om aan uw opdracht voor het advies voor de middellange termijn te kunnen voldoen.

Op 12 november a.s. komen wij te spreken over de netwerkvisie van het Rijk. Deze vormt een cruciale bouwsteen voor het advies van de middellange termijn en vormt een opmaat naar de visie voor de langere termijn. De partners aan tafel zouden het op prijs stellen uw inzichten hieromtrent persoonlijk te kunnen vernemen tijdens deze bijeenkomst van de Tafel van Alders.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Hoogachtend,

Hans Alders

BIJLAGE 1

HOOFDCONCLUSIES evaluatie korte termijn

Ten aanzien van de vraag of de belangen voldoende vertegenwoordigd waren aan de Tafel van Alders concludeer ik dat dit inderdaad het geval was. De voor dit dossier relevante belangen (netwerk, economie, verminderen van hinder, milieu, ruimtegebruik) kenden allen vertegenwoordigers aan de tafel. Sommige belangen werden zelfs door meerdere participanten vertegenwoordigd. Wanneer in de middellange termijn thema's als 'uitplaatsing' aan de orde komen, moet echter worden gezien hoe regio's danwel luchtvaartmaatschappijen die dit aangaat geïnformeerd en betrokken kunnen worden.

Ondanks het feit dat het merendeel van deelnemers aangaf achteraf tevreden te zijn over de directe deelname van bewonersvertegenwoordigers aan de Tafel van Alders, moet geconcludeerd worden dat de samenstelling van de CROS-bewonersdelegatie voor verbetering vatbaar is. Niet voor iedereen was helder wat precies de taak en rol van de verschillende participanten uit de delegatie was. Eveneens heeft de afspraak met de CROS over de betrokkenheid van en afstemming met de gezamenlijke platforms onvoldoende gewerkt. Dit werd onderstreept door de brief van de Vereniging Gezamenlijke Platforms van 6 juli jongstleden waarin zij de wens en bereidheid uitten direct te participeren aan het overleg.

Ik heb daarom in het overleg van 18 september (in navolging van het voorstel van de bewonersvertegenwoordigers CROS en VGP) voorgesteld om voor de middellange termijn te gaan werken met een Bewonersdelegatie, waarin plaatsnemen de heren Van Ojik (namens de CROS-bewonersvertegenwoordigers), Von der Meer (namens de Vereniging Gezamenlijke Platforms - VGP) en Van Gijzel (toegevoegd onafhankelijk lid van de Bewonersdelegatie). Alle leden van de delegatie opereren met het volle mandaat van de achterbannen. Als gevolg van deze wijziging vervalt de plaats van de voorzitter van de CROS in de Bewonersdelegatie. De heer Bezuijen (voorheen eveneens lid van de CROS-bewonersdelegatie als voorzitter van de CROS-werkgroep Hinderbeperking) wordt toegevoegd aan de BRS-delegatie.

De deelnemers aan de Tafel van Alders hebben 18 september met dit voorstel ingestemd.

Alle deelnemers hebben in dat zelfde overleg opnieuw de 'spelregels' van de Tafel van Alders onderschreven. Dit betekent onder andere dat zij voor het middellange termijn advies voortbouwen op het resultaat van de korte termijn, dat zij de opdracht voor de middellange termijn onderschrijven, en dat zij erkennen dat het de bedoeling is tot een gezamenlijk advies te komen en er dus sprake is van geven en nemen. Ook hebben de delegaties een eigen verantwoordelijkheid om er voor te zorgen dat zij met mandaat aan tafel zitten en dat zij de communicatie met hun achterban organiseren.

Ten aanzien van de vraag of de procesinrichting voldoende toegesneden was op het informeren en betrekken van de achterbannen, kan geconcludeerd worden dat de 'getrapte vertegenwoordiging', de afspraken die gemaakt zijn over verspreiding van informatie en de tijdsdruk met name bij het betrekken van de achterbannen van de CROS-bewonersdelegatie en de BRS-delegatie tot problemen heeft geleid. Bewonersvertegenwoordigers en overheden die niet direct aan tafel zaten voelden zich onvoldoende betrokken en geïnformeerd.

Algemeen erkend is dat voor de middellange termijn de tijdsdruk niet kleiner wordt. Dat is inherent aan een overleg- en onderhandelingsproces, waarbij tegelijkertijd een enorme hoeveelheid beslisinformatie moet worden gegenereerd. De tijdsdruk wordt door de partijen als onontkoombaar en zelfs noodzakelijk ervaren.

In het overleg van 18 september 2007 hebben partijen hernieuwde afspraken gemaakt over de wijze van voorbereiding op de overleggen van de Tafel van Alders. Delegaties hebben onderschreven zélf de verantwoordelijkheid te hebben en te nemen om de terugkoppeling naar en betrokkenheid van hun achterbannen te organiseren, zodat zij met een stevig mandaat aan de Tafel kunnen participeren. Verschillende verbetervoorstellen voor de middellange termijn zijn door hen reeds geïmplementeerd.

Voor de onderzoeken van de middellange termijn (onder andere de netwerkanalyse, verbeteringen normen- en handhavingstelsel en de maatschappelijke kosten- en batenanalyse) zijn werkgroepen ingesteld, waarin de verschillende delegaties wat menskracht betreft ruim vertegenwoordigd zijn. Dit geldt ook voor de bewonersvertegenwoordigers van de CROS en de VGP.

BIJLAGE 2

OPDRACHTFORMULERING middellange termijn

De Tafel van Alders adviseert de ministers van Verkeer & Waterstaat en van VROM voor de middellange termijn op basis van de volgende opdracht (zoals vastgesteld in het overleg van 18 september 2007):

1. De voorzitter wordt gevraagd een door alle partijen aan tafel gedragen advies uit te brengen aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en 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, hinderbepalende maatregelen, vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving en de mogelijkheden voor gebruik van de ruimte rond de luchthaven.
2. Het advies van 31 maart 2008 bevat:
 - a) Een voorkeur voor één van de zes alternatieven uit de Startnotitie voor het zichtjaar 2018/2020 of een consistente mengvorm, waarbij de balans tussen de doelstellingen voor economie en netwerk, milieubelasting en hinder en ruimtelijke ontwikkelings- mogelijkheden het meest wenselijk uitpakt.
Plus een voorstel voor een alternatief dat per 1 november 2009 in luchthavenbesluiten geëffectueerd en operationeel kan zijn, passend binnen de huidige milieugrenzen.
De zes MER-alternatieven zijn²:
 - het nulalternatief;
 - doorontwikkeling huidig operationeel concept;
 - nieuw operationeel concept;
 - doorontwikkeling huidig operationeel concept met uitplaatsing van niet-mainportgebonden verkeer;
 - nieuw operationeel concept met uitplaatsing van niet-mainportgebonden verkeer;
 - bewonersvoorstel 'Groeien in kwaliteit'.
 - b) Het advies kan tevens een voorstel bevatten voor een alternatief van het MER dat – hoewel niet direct te implementeren – kansrijke ontwikkelingsmogelijkheden biedt voor ruimtegebruik, milieubelasting en hinder en netwerk en door de partijen wordt aanbevolen om (verder) uit te werken, opdat daarover in later stadium verdere besluitvorming plaats kan vinden.
 - c) Een advies voor de wijze waarop - en het tijdsplan waarmee - dit voorstel verder ontwikkeld en geïmplementeerd kan worden voor de middellange termijn.
 - d) Een advies over het voorstel van het bevoegd gezag voor mogelijke verbetering van het normen - en handhavingstelsel, passend bij het voorkeursalternatief op basis van een verkenning.
 - e) Twee uitgewerkte convenanten, waarin afspraken zijn vastgelegd over (eventueel nader te onderzoeken) hinderbepalende maatregelen en omgevingskwaliteit. Deze convenanten sluiten aan bij het voorkeursalternatief voor de middellange termijn.

² De alternatieven zijn beschreven in de Startnotitie Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio, Schiphol Group en LVNL, april 2007.

3. Het advies houdt rekening met de door de ministers voor de middellange termijn geformuleerde uitgangspunten, in antwoord op de vragen van de Tweede Kamer. En met de door de voorzitter aangevulde punten uit de korte termijn (zie kaders hieronder).

De ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM geven het Alders-overleg voor de middellange termijn de volgende uitgangspunten mee³:

1. Een voorspoedige, kwalitatieve en selectieve ontwikkeling van de knooppuntfunctie van de luchthaven Schiphol, gepaard met een duurzame inbedding in haar omgeving.
2. Onderzocht moet worden of, en zo ja in welke omgeving, het verkeer dat niet bijdraagt aan de knooppuntfunctie kan worden uitgeplaatst naar regionale luchthavens.
3. De milieuruimte van Schiphol wordt bepaald door de geactualiseerde gelijkwaardigheidscriteria.
4. Het zoeken naar aanvullende maatregelen voor hinderbeperking, waarbij ook onderzocht zal worden op welke manier de hinder in met name het buitengebied kan worden teruggedrongen
5. Het verder gestalte geven aan het beleid voor het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Hierbij zal ook onderzocht worden of het mogelijk is ruimtelijk gezien gebieden vrij te spelen.
6. Bij de besluitvorming geldt dat sprake moet zijn van een balans tussen de groei van Schiphol en het pakket van maatregelen voor hinderbeperking en verbetering van de leefomgeving.
7. Ook worden verbeteringen van het handhavings- en normenstelsel verkend waarbij tevens aandacht uitgaat naar de bescherming van woningen verder weg van de luchthaven. De opties van het Milieu en Natuur Planbureau worden daarbij betrokken.

Aanvullend aan deze opdracht heeft de heer Alders aan de ministers aangegeven in het advies van de middellange termijn ook de volgende punten mee te nemen:

1. Op verzoek van de bewonersvertegenwoordigers uitdrukkelijk de noodzaak te onderzoeken van het ophogen van de grenswaarden in zeven handhavingpunten voor de korte termijn als gevolg van de verlaging van de grenswaarden in de handhavingpunten bij de Buitenveldertbaan (brief van 5 juli 2007).
2. Een advies uit te brengen over het probleem van de 20 Ke contour met betrekking tot Hoofddorp-West, gelet op de daar voorziene bouwlocatie en de beleidslijn in de Nota Ruimte. Onderdeel van de verkenning zal ook zijn de vraag of een extra handhavingpunt in de 58 L^{den} contour bij Hoofddorp-West een bijdrage kan leveren aan de oplossing van dit probleem (brief van 13 juli 2007).

4. Het advies zal mede gebaseerd worden op de volgende onderzoeken:
- a) De visie van KLM en Schiphol op het netwerk, met daaraan gekoppeld een visie van het Rijk gericht op de macro-economische en maatschappelijke betekenis van het netwerk.
 - b) Een rapportage over de netwerkeffecten van de zes in de Startnotitie van de initiatiefnemers Schiphol en LVNL aangekondigde alternatieven.
 - c) Een analyse van maatschappelijke kosten en baten (MKBA) op nationaal en regionaal niveau inclusief de fysieke regionale effecten.

³ Antwoord ministers op kamervragen over de uitgangspunten die de ministers meegeven aan het middellange termijnproces, juni 2007

BIJLAGE 3

UITGANGSPUNTEN overige ONDERZOEKEN

1. Visie op het netwerk van Rijk en regio, KLM en Schiphol

- Kern van de netwerkvisie is hoe de optimale benutting van de schaarse capaciteit van Schiphol er uit ziet.
- Diverse vragen komen daarbij in beeld:
 - o Hoe ziet het netwerk eruit dat in de zichtperiode tot 2020 van de mainport Schiphol gebruik maakt, welke segmenten passen hier wel of niet bij, welke markten zijn belangrijk en waar bevinden zich die, hoe kan Nederland met haar kleine thuismarkt het grote aantal directe (intercontinentale) verbindingen behouden en hoe is de regionale economie gediend? Met andere woorden: wat is de netwerkstrategie?
 - o Is afhandeling van (bepaalde) segmenten op andere luchthavens mogelijk en onder welke conditie(s)?
- De integrale netwerkvisie geeft tenminste aan of, en zo ja in welke omvang, het verkeer dat niet bijdraagt aan de knooppuntfunctie van Schiphol kan worden afgehandeld op regionale luchthavens en/of kan worden geweerd van Schiphol.
- De netwerkvisie gaat ook in op selectiviteit en de vraag welk belang bepaalde (type) nachtvluchten hebben voor de economie / netwerk.
- Op basis van het visiedocument van KLM en Schiphol zal VenW een analyse maken met de nadruk op de macro-economische en maatschappelijke betekenis van het netwerk en ter advisering voorleggen aan de Alderstafel.
- In november spreekt de Alderstafel over de beide documenten.

2. Netwerkeffecten Rapportage

- KLM en Schiphol geven inzicht in de effecten op het netwerk van de 6 in het MER te onderzoeken alternatieven.
- De netwerkeffecten zijn gelijktijdig beschikbaar met de tussentijdse MER resultaten (december 2007).

3. Verkenning van verbeteringen van het normen- en handhavingstelsel

- De verkenning wordt uitgevoerd door het Rijk. VenW en VROM zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het onderzoek, het voorstel voor aanpassing van het stelsel en de besluitvorming daarover. De Alderstafel adviseert de bewindslieden.
- Doel is (1) inventariseren van mogelijke verbeteringen van het huidige stelsel en (2) bezien of aanpassing van het stelsel - gezien de planalternatieven voor de middellange termijn en de huidige casuïstiek - nodig is.
- Afgelopen voorjaar heeft het rijk het huidige stelsel geanalyseerd en de betrokken partijen daarover geconsulteerd. Aan de orde kwamen: werking van het stelsel, de problemen die zich daarbij voordoen en oplossingsrichtingen.
- Om (on)mogelijkheden van oplossingsrichtingen in kaart te brengen is onderzoek nodig.
- De onderzoeksvragen die met prioriteit worden opgepakt zijn ten minste:
 - mogelijkheden om het normen- en handhavingstelsel voor geluidbelasting meer toe te snijden op het karakter van de vliegoperatie (flexibiliseren en vereenvoudigen van het stelsel zijn hierbij zoekrichtingen);

- mogelijkheden voor wettelijke en handhaafbare bescherming van (woningen in) het buitengebied;
 - mogelijkheden om de verschillen in (beleving van) hinder in binnen- en buitengebied beter te objectiveren en en/of de huidige gestandaardiseerde methode te verbeteren, plus de betekenis daarvan voor mogelijkheden om hinder in de ruime omgeving van Schiphol te verminderen;
 - mogelijkheden om een 'op de 20 Ke uit de nota Ruimte lijkende contour' op te nemen in het LIB, de ruimtelijke gevolgen daarvan, en hoe die beperking zo kan worden vormgegeven zodat die niet langer gevoelig is voor (kleine) veranderingen in het gebruik van de luchthaven (toekomstvastе ontkoppeling tussen LVB en LIB);
 - de gevolgen en mogelijkheden om (een norm voor) groepsrisicobeleid (10^{-7} contour of ongevalconcentratiegebied), - toekomstvast - op te nemen in het LIB.
- De verkenning van het normen- en handhavingstelsel met mogelijke verbetervoorstellen, passend bij de MER alternatieven, is eind 2007 gereed en wordt in januari in het Aldersoverleg besproken.

4. Analyse maatschappelijke kosten en baten (MKBA)

- De kosten en baten van de 6 alternatieven in het MER worden onderzocht, waardoor een vergelijking mogelijk is tussen de kosten en baten van de alternatieven.
- In de maatschappelijke kosten en batenanalyse worden zowel nationale als regionale effecten van de alternatieven in beeld gebracht⁴. Naast de macro-economische effecten zijn ook de bedrijfseconomische effecten onderdeel van de studie voor zover niet reeds in de netwerkeffectanalyse uitgewerkt.
- De voor- en nadelige effecten van de alternatieven worden beschreven in fysieke grootheden zoals het aantal directe en indirecte banen, aantallen gehinderden en slaapverstoringen, gezondheidseffecten, verandering in uitstoot broeikasgassen, reistijdeffecten voor zakelijke en niet zakelijke reizigers en vestigingsklimaat en drukt de effecten ook in geld uit of beschrijft deze effecten kwalitatief.
- De effecten waaronder milieukosten en vermeden milieulasten (inclusief klimaat) worden volgens de daarvoor geldende richtlijnen⁵ of volgens met de onderzoekers vast te stellen methoden gewaardeerd en in geld uitgedrukt.
- De rapportage van de MKBA is bedoeld voor kabinet en kamer, bestuurders en bewoners.
- Het CPB voert een formele second opinion uit. De planbureaus MNP/RIVM en RPB zal worden gevraagd hun opinie aan het CPB aan te leveren.
- Met de Bestuurlijke Taskforce Amstelveen e.o. wordt overlegd over de voor hun gebied toegezegde regionale MKBA.
- De MKBA volgt (in de tijd) op de MER resultaten en de netwerkvisie/-analyse. Er van uitgaande dat in december de resultaten van de netwerkeffectenstudie en de MER-onderzoeken beschikbaar zijn, wordt de MKBA opgeleverd in februari 2008.

5. Convenanten hinderbeperkende maatregelen en leefbaarheid

- Net als bij de korte termijn wordt over de convenanten over hinderbeperkende maatregelen en leefbaarheid samen met de MER alternatieven geadviseerd.

⁴ regionaal voor zover mogelijk conform het convenant hinderbeperkende maatregelen, art 22

⁵ waar voorgeschreven wordt gebruik gemaakt van de Richtlijn Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI)

- LVNL en Schiphol onderzoeken als initiatiefnemers voor het milieueffectenrapport samen met KLM de mogelijkheden voor hinderbeperkende maatregelen op de middellange termijn als onderdeel van een of meer operationele concepten⁶.
- De focus voor het convenant hinderbeperkende maatregelen voor de middellange termijn ligt op die maatregelen waarvan een forse bijdrage aan het beperken, vermijden en voorkomen van hinder wordt verwacht:
 - o Beperken van hinder in de nacht en tussen 6 en 7 uur;
 - o aanvliegen over zee overdag;
 - o vaste naderingsroutes, inclusief Continuous Descent Approach (glijvluchten, Green Approaches) overdag;
 - o en vooruitlopend daarop hoger aanvliegen in de hele regio;
 - o reductie van spreiding rond routes;
 - o beperken van verkort indraaien (naar de eindnadering);
 - o beperken van versneld afdraaien van vertekroutes;
 - o routes zodanig ontwerpen dat woonkernen zoveel mogelijk worden vermeden;
 - o routes (ook in het buitengebied) langer blijven volgen, het mijden van woonbebouwing heeft hierbij prioriteit.
- Het onderzoek naar hinderbeperkende maatregelen is tevens gericht op een betere ont koppeling van de effecten van het vliegverkeer en de ruimtelijke ordeningsmogelijkheden op de grond. Woonbebouwing en geluidgevoelige bestemmingen worden hierbij zoveel als mogelijk gemeden.
- Er wordt ingezet op hinderbeperkende maatregelen aan de bron, waar die geen oplossing bieden, wordt gewerkt aan afspraken over investeringen in de omgevingskwaliteit.
- De afspraken over de korte termijn vormen input voor de besprekingen over de middellange termijn. Daarbij wordt rekeninggehouden met de haalbaarheid van maatregelen in de tijd en welke maatregelen in het LVB worden opgenomen.
- De afspraken over verbetering van de omgevingskwaliteit via de gebiedgerichte aanpak in het convenant van de korte termijn vormen de basis voor vervolgsafspraken op middellange termijn.
- In de periode tot en met december wordt gewerkt aan het verder verkrijgen van inzicht in de mogelijke hinderbeperkende maatregelen in relatie tot de keuze voor een baangebruik-concept. In januari worden de mogelijkheden voor concrete convenantafspraken verkend. Vervolgens worden de convenanten opgesteld.

⁶ conform art 21 convenant hinderbeperkende maatregelen korte termijn