

---

## 425

### **Besluit van 23 augustus 2004 tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met het herstellen van een invoerfout en wijziging van uitvliegroutes in westelijke richting vanaf de Polderbaan**

---

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 2 juli 2004, nr. HDJZ/LUV/2004-1650, Hoofddirectie Juridische Zaken, gedaan mede namens Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Gelet op de artikelen 8.4 en 8.15 van de Wet luchtvaart;

De Raad van State gehoord (advies van 18 augustus 2004, nr. W09.04.0313/V);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 20 augustus 2004, nr. HDJZ/LUV/2004-2087, Hoofddirectie Juridische Zaken, uitgebracht mede namens Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I. WIJZIGING LUCHTHAVENVERKEERBESLUIT SCHIPHOL**

Het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol<sup>1</sup> wordt als volgt gewijzigd:

A

Van de in de artikelen 2.1, 3.1.1, eerste lid, en 3.1.2, eerste lid, bedoelde bijlage 1 wordt de kaart met nummer 19/21 vervangen door de bij dit besluit gevoegde kaart met nummer 19/21.

B

In artikel 4.2.1, tweede lid, wordt de zinsnede «niet meer dan 63,71 dB(A)» vervangen door: niet meer dan 63,46 dB(A).

C

De in artikel 4.2.1, derde en vierde lid, bedoelde bijlage 2 wordt vervangen door de bij dit besluit gevoegde bijlage 2.

D

De in artikel 4.2.2, derde en vierde lid, bedoelde bijlage 3 wordt vervangen door de bij dit besluit gevoegde bijlage 3.

E

In artikel 4.2.3, derde lid, wordt de zinsnede «het rapport van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium NLR-CR-2001-371» vervangen door: de rapporten van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium NLR-CR-2003-539 en aanvulling NLR-CR-065.

F

In artikel 4.3.2 wordt de zinsnede «het rapport van het TNO-MEP – R2002/326» vervangen door: het rapport van het TNO-MEP – R2003/313.

## **ARTIKEL II. WIJZIGING LUCHTHAVENINDELINGBESLUIT SCHIPHOL**

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol<sup>2</sup> wordt als volgt gewijzigd:

A

Van de in artikel 2.2.1, eerste en tweede lid, genoemde bijlage 3A worden de detailbladen 21 en 22 vervangen door de bij dit besluit gevoegde bladen 21, 22 en 22a.

B

Van de in artikel 2.2.1, derde en vierde lid, genoemde bijlage 3B worden de detailbladen 11, 12, 14 en 15 vervangen door de bij dit besluit gevoegde bladen 11, 12, 14 en 15.

## **ARTIKEL III. INVOERINGSBEPALING**

1. Dit artikel is van toepassing indien de inwerkingtreding van dit besluit niet samenvalt met het begin van het gebruiksjaar.

2. De grenswaarden voor de geluidbelasting in de na inwerkingtreding van dit besluit resterende periode van het gebruiksjaar zijn de in onderstaande tabellen genoemde waarden:

### **Grenswaarden handhavingspunten etmaal $L_{den}$ [dB(A)]**

#### **Inwerkingtreding op 2 september 2004**

punt nr.	X-coörd	Y-coörd	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	97.325	470.400	50,88	(51,88)
2	100.475	472.525	51,48	(52,48)
3	104.150	474.925	51,53	(52,53)
4	106.325	477.125	51,12	(52,12)
5	108.875	478.725	51,01	(52,01)
6	109.675	481.125	53,73	(54,73)
7	107.625	486.025	50,61	(51,61)
8	107.725	489.075	51,25	(52,25)
9	107.725	492.100	49,79	(50,79)
10	108.525	495.350	52,20	(53,20)

punt nr.	X-coörd	Y-coörd	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
11	109.175	498.100	51,80	(52,80)
12	109.550	500.725	51,52	(52,52)
13	110.250	503.025	51,04	(52,04)
14	110.775	500.550	50,80	(51,80)
15	110.575	496.725	51,62	(52,62)
16	111.750	491.425	51,42	(52,42)
17	111.825	487.425	51,73	(52,73)
18	111.950	485.275	52,18	(53,18)
19	113.625	482.275	45,69	(46,69)
20	116.175	481.925	52,34	(53,34)
21	119.050	481.900	49,72	(50,72)
22	122.025	481.450	49,53	(50,53)
23	118.800	481.050	49,94	(50,94)
24	114.525	476.925	50,32	(51,32)
25	116.100	474.050	50,59	(51,59)
26	113.575	472.550	49,04	(50,04)
27	112.500	468.500	50,92	(51,92)
28	112.600	472.325	49,38	(50,38)
29	112.525	475.400	50,30	(51,30)
30	110.475	475.250	50,87	(51,87)
31	108.600	475.075	52,85	(53,85)
32	110.150	471.075	51,12	(52,12)
33	106.800	471.150	50,70	(51,70)
34	103.400	472.225	51,81	(52,81)
35	98.400	470.300	51,12	(52,12)

Berekeningsnummer: 2004-07-01 09:00:10  
 XY-coördinaten in meters (RD-stelsel)

**Grenswaarden handhavingspunten periode 23-07 uur  $L_{night}$  [dB(A)]**

**Inwerkingtreding op 2 september 2004**

punt nr.	X-coörd	Y-coörd	Grenswaarde	Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden
1	102.750	473.250	47,31	(48,31)
2	104.150	474.925	43,98	(44,98)
3	105.750	476.600	42,79	(43,79)
4	108.875	478.725	43,72	(44,72)
5	108.025	485.875	46,58	(47,58)
6	108.350	492.100	44,44	(45,44)
7	108.525	495.350	43,28	(44,28)
8	109.275	501.750	42,75	(43,75)
9	109.675	504.850	42,13	(43,13)
10	110.825	504.425	42,48	(43,48)
11	110.775	500.550	43,57	(44,57)
12	110.575	496.725	44,53	(45,53)
13	110.600	494.400	44,66	(45,66)
14	110.175	488.550	45,86	(46,86)
15	118.825	481.650	45,39	(46,39)
16	120.250	481.500	44,28	(45,28)
17	118.825	481.350	45,55	(46,55)
18	111.000	476.350	43,00	(44,00)
19	109.175	474.600	41,93	(42,93)
20	110.750	471.600	42,71	(43,71)
21	115.875	468.125	41,02	(42,02)
22	111.800	467.525	41,76	(42,76)
23	109.500	468.025	42,37	(43,37)
24	106.000	471.050	41,78	(42,78)
25	100.475	472.525	43,53	(44,53)

Berekeningsnummer: 2004-07-01 10:00:10  
 XY-coördinaten in meters (RD-stelsel)

## ARTIKEL IV. INWERKINGTREDING

<sup>1</sup> Stb. 2002, 592.

<sup>2</sup> Stb. 2002, 591.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 14 september 2004, nr. 176.

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst. Indien het Staatsblad waarin dit besluit wordt geplaatst, wordt uitgegeven op of na 2 september 2004, treedt het in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst, en werkt het terug tot en met 2 september 2004.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 23 augustus 2004

Beatrix

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
S. M. Dekker

Uitgegeven de *dertigste* augustus 2004

De Minister van Justitie,  
J. P. H. Donner

## 1. Algemeen

Het onderhavige besluit brengt wijzigingen aan in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (verder: het LVB) en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (verder: het LIB) die noodzakelijk zijn om de zogenaamde invoerfout te herstellen. Met deze wijzigingen kan Schiphol binnen de vastgestelde veiligheids- en milieugrenzen komen tot maximale benutting van de capaciteit en een verantwoorde groei, volgens de bedoelingen en uitwerking van de regelgeving ten aanzien van het vernieuwde banenstelsel. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de mainportdoelstelling en de voorwaarden zoals die zijn verwoord in artikel 8.3 van de Wet luchtvaart.

Door het besluit worden twee van de in het LVB opgenomen luchtverkeerswegen gewijzigd in verband met het verleggen van de uitvliegroute bij Spaarndam.

Gezien de verantwoordelijkheid van de bewindslieden van zowel Verkeer en Waterstaat als van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, wordt het onderhavige besluit door beide bewindslieden ondertekend.

### *Aanleiding*

In het MER «Schiphol 2003» zijn de verwachte milieu-effecten van het nieuwe stelsel onderzocht en beschreven. Hiermee is getoetst of conform de Wet luchtvaart werd voldaan aan de eisen voor het beschermingsniveau. Met die eisen is in de wet de gelijkwaardige overgang van het voordien geldende PKB-stelsel naar het nieuwe normenstelsel vastgelegd. De gegevens uit het MER hebben ten grondslag gelegen aan de vaststelling van het LVB en het LIB.

Bij de voorbereiding van het Operationeel Plan 2004 kwamen de exploitant van de luchthaven en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) er achter dat een invoerfout is gemaakt. Deze fout stelt de luchtvaartsector voor grote problemen.

De gevolgen voor de capaciteit, punctualiteit en daarmee voor de ontwikkeling van de mainportfunctie van de luchthaven Schiphol zijn aanzienlijk. Binnen de huidige grenzen die zijn vastgelegd in het LVB zou, op basis van die berekeningen, verdere groei van het luchtverkeer onmogelijk zijn. Sterker, er zou veel minder verkeer mogelijk zijn dan eerder op het vierbanenstelsel van Schiphol mogelijk was. Op basis van de foutieve gegevens zou meer verkeer op de Polderbaan worden afgehandeld dan in de praktijk mogelijk is, en op de Zwanenburgbaan juist te weinig.

Het gevolg is een invoerset met een onjuiste verkeersverdeling, resulterend in grenswaarden voor de geluidbelasting waarbinnen de werkelijke verkeersverdeling niet past. De grenswaarden in de handhavingspunten zijn derhalve gebaseerd op een onjuiste, niet realistische verdeling van het geluid. In de handhavingspunten 17 en 18 is de grenswaarde te laag, in andere punten is de waarde te hoog.

De consequenties van het op verkeerde gegevens vaststellen van de grenswaarden voor de handhavingspunten 17 en 18, laten zich als volgt weergeven:

- er zijn slechts circa 337.000–362.000 vliegtuigbewegingen per jaar binnen de grenswaarden mogelijk;
- bij het voorziene gebruik ontstaat een zodanig tekort aan geluidsruimte in de desbetreffende handhavingpunten dat naar verwachting eind augustus-september 2004 de luchtvaartsector tegen de grenzen aanloopt;
- hierdoor zal in het jaar 2004 een forse vermindering van omzet ontstaan.

Om de mainportontwikkeling van de luchthaven Schiphol in stand te houden zijn grenswaarden die zijn gebaseerd op een hoger gebruik van de Zwanenburgbaan en een lager gebruik van de Polderbaan noodzakelijk. Hiermee worden de wettelijke vastgestelde grenzen aan het effect van het luchtverkeer in de omgeving in acht genomen.

## **2. Doorlopen stappen**

### *2.1. Contra-expertise NLR*

Naar aanleiding van de brief van de NV Luchthaven Schiphol en de LVNL is door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) een contra-expertise uitgevoerd. Het rapport daarvan is op 20 augustus 2003 aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal aangeboden (Kamerstukken II, 2002–2003, 26 959, nr. 38). Dit onderzoek is uitgevoerd om te kunnen beoordelen of inderdaad een probleem is ontstaan, wat de oorzaak daarvan is, welke mogelijkheden de sector zelf heeft om dit binnen de milieunormen op te lossen en om helder in beeld te krijgen wat de consequenties zijn, zowel inhoudelijk als procedureel, van een eventuele aanpassing van de verdeling van het vliegtuiggeluid binnen de milieunormen.

Blijkens het rapport heeft de sector inderdaad een fout gemaakt. Deze fout heeft tot gevolg dat de grenswaarden voor geluid in handhavingpunten nabij de Polderbaan gedurende de dagperiode in het LVB te hoog zijn vastgesteld. De grenswaarden voor geluid nabij de Zwanenburgbaan daarentegen zijn te laag vastgesteld. Uit het onderzoek blijkt dat op de Polderbaan abusievelijk meer vliegtuigbewegingen zijn gezet dan in de praktijk mogelijk is en op de Zwanenburgbaan minder dan bedoeld is. Dit heeft als consequentie dat een deel van de milieuruimte door de luchtvaartsector niet kan worden gebruikt. Het NLR concludeert dat binnen de vigerende grenswaarden minder vliegtuigbewegingen kunnen worden gemaakt dan op dit moment. De groeimogelijkheden die met de Polderbaan beoogd waren, kunnen niet worden gerealiseerd.

In plaats van een groeipotentie tot circa 500 tot 600 duizend bewegingen binnen de vastgestelde milieu- en veiligheidsgrenzen, blijkt de maximum capaciteit van de luchthaven met de huidige grenswaarden te zijn beperkt tot een niveau dat lager is dan in 2002, dat wil zeggen minder dan 400.000 bewegingen.

Het NLR heeft diverse mogelijkheden onderzocht om binnen de geldende grenswaarden toch groei te realiseren. De enige mogelijkheid binnen de huidige grenswaarden is het veranderen van de preferentievolgorde van het baangebruik. Maar ook met deze maatregel zal de luchtvaart moeten krimpen ten opzichte van de huidige situatie. De dubbeldoelstelling wordt dan niet gehaald.

Het NLR-rapport heeft zich beperkt tot een antwoord op de technische en operationele vragen. Consequenties voor de luchtvaartsector zijn gegeven in aantallen vliegtuigbewegingen. Het NLR heeft in de contra-

expertise geen uitspraak gedaan over het wel of niet aanpassen van het LVB, noch over de economische gevolgen die de reductie van het aantal potentiële vliegtuigbewegingen voor onder meer de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen met zich brengt.

Het NLR-rapport is tevens gepresenteerd aan de leden van de Commissie regionaal overleg luchthaven Schiphol (CROS). De reacties van de CROS en haar leden zijn betrokken bij het kabinetsstandpunt waarop hieronder nader wordt ingegaan. Ook de economische en maatschappelijke gevolgen van de fout en het herstel daarvan, alsmede de mainportdoelstelling zijn meegewogen in het kabinetsstandpunt.

## *2.2. Besluit van het kabinet*

Het kabinet heeft op 22 augustus 2003, mede naar aanleiding van de contra-expertise van het NLR en de reactie van de CROS, besloten dat nader onderzocht wordt wat de effecten van de fout zijn op de capaciteit en dat een nadere analyse van de door het NLR onderzochte alternatieven zal worden opgesteld. Daarbij heeft voor het kabinet zwaar gewogen dat de gevolgen van het laten voortbestaan van de fout voor de luchtvaartsector en de Nederlandse economie dusdanig zijn, dat vasthouden aan het – eerste – LVB geen reële optie is.

De ministerraad heeft in het verlengde hiervan besloten dat de twee luchthavenbesluiten dienen te worden gewijzigd, waarbij is aangegeven dat, in afwachting van de formalisering van de wijzigingen, een overtreding van de (foutief berekende) grenswaarden niet wordt gedoogd. Dit betekent dat tot de onderhavige wijziging van de luchthavenbesluiten, de grenswaarden van het eerste LVB van kracht zijn gebleven.

Voor de wijziging van de twee luchthavenbesluiten is besloten de procedure voor het opstellen van een milieu-effectrapport, zoals geregeld in de Wet milieubeheer, te doorlopen. De exploitant van de luchthaven Schiphol en de LVNL treden in deze procedure op als initiatiefnemers, de betrokken bewindspersonen van V&W en van VROM als bevoegd gezag.

Uitdrukkelijk is door het kabinet bepaald dat dient te worden vastgehouden aan de afspraken c.q. randvoorwaarden zoals die zijn opgenomen in de wet van 27 juni 2002 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol (Stb. 374). Het betreft in concreto:

- dat door de gewijzigde luchthavenbesluiten een bescherming wordt geboden die gelijkwaardig is aan of beter is dan de bescherming die wordt geboden door de eerste luchthavenbesluiten, en
- dat daarbinnen optimaal aan de mainportdoelstelling wordt voldaan.

De wijzigingen van de onderhavige besluiten betekenen niet dat de milieunormen die in de wet zijn vastgelegd, worden opgerekt. Het betekent wel een verschuiving van verkeer van de Polderbaan naar de Zwanenburgbaan en dus ook een verschuiving van geluid en risico's naar andere woongebieden. De verbetering in het verlengde van de Zwanenburgbaan is daardoor minder groot dan volgens de eerst vastgestelde luchthavenbesluiten. Ook na het herstel van de fout zal er minder geluid zijn in de omgeving van de Zwanenburgbaan dan tijdens het gebruik van het vierbanenstelsel, vóór 20 februari 2003.

Het veiligheidsniveau dat door de eerste luchthavenbesluiten wordt bereikt, wordt door het herstel van de fout niet beïnvloed: ook na herstel kan worden verwacht dat de risico's buiten de veiligheidsloopzones lager dan  $10^{-5}$  zijn. Zoals opgemerkt in de toelichting bij het eerste LVB, geldt dan ook onverkort dat toepassing van de grenswaarde voor het totale risicogewicht, de regels voor het gebruik van de luchthaven en de

grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingpunten in hun onderlinge verband bewerkstelligen dat in beginsel buiten de veiligheidssloopzones geen externe veiligheidsrisico's optreden die groter zijn dan  $10^{-5}$  plaatsgebonden risico (eerder genoemd individueel risico).

De effecten van de verschuiving van het verkeer zijn in beeld gebracht in het MER. Het effect op externe veiligheidsrisico's blijkt marginaal. Dat komt doordat de externe veiligheidsrisico's vooral worden beïnvloed door landend vliegverkeer. Het herstel leidt alleen tot wijziging van startend vliegverkeer. Dat betekent dat er zeer beperkt effect is in de veiligheidscontouren. Om die reden zijn de veiligheidszones in het LIB alleen in beperkte zin bij de Zwanenburgbaan gewijzigd. Bij de overige banen zijn de veiligheidszones niet gewijzigd.

### *2.3. Nadere analyse*

Naar aanleiding van de contra-expertise heeft het kabinet besloten de invoerfout te herstellen en parallel daaraan nader onderzoek te doen naar de invoerfout. Het nadere onderzoek naar de gevolgen van de invoerfout, mogelijke maatregelen en het verwachte moment van overschrijding van de grenswaarden is door het NLR uitgevoerd. Het bureau Amsterdam Aviation Economics (AAE) heeft zich op verzoek van het NLR gericht op het in beeld brengen van de economische effecten van de invoerfout.

De vraagstelling bij het onderzoek is op hoofdlijnen:

- Hoe groot zijn de effecten van de invoerfout?
- Wanneer wordt verwacht dat de sector tegen de milieugrenzen aanloopt?
- Zijn er oplossingen voor het probleem?
- Wat zijn de verwachte economische consequenties?

Uit de conclusies van het onderzoek valt op te maken dat:

- voor 2004 circa 337.000 tot 362.000 vliegtuigbewegingen binnen de geluidsgrenzen passen;
- voor 2005 en 2006 een vergelijkbaar aantal vliegtuigbewegingen binnen de geluidsgrenzen kan worden afgehandeld;
- op basis van de 337.000-362.000 bewegingen die binnen de grenzen passen, verwacht wordt dat de grenswaarden van de geluidbelasting eind augustus - september 2004 worden bereikt;
- de verwachte economische schade voor de luchtvaartmaatschappijen, de luchthaven en de luchtverkeersleiding fors is. Met name voor de KLM zal de schade groot zijn, indien de fout niet tijdig wordt hersteld.

### *2.4. Startnotitie*

De startnotitie van de initiatiefnemers Schiphol en LVNL heeft vanaf 6 november tot en met 3 december 2003 ter inzage gelegen. Er zijn twee informatieavonden gehouden. Op de startnotitie zijn iets meer dan 1000 inspraakreacties binnengekomen, waarvan ongeveer 300 unieke reacties.

Schiphol en de LVNL hebben in de startnotitie voor het MER aangegeven een routewijziging bij Spaarndam te onderzoeken in het MER. Hiervoor zijn door de exploitant van de luchthaven en de LVNL twee alternatieven ontwikkeld die zijn voorgelegd aan de CROS. De CROS heeft in haar vergadering van 25 maart 2004 haar voorkeur voor de routevariant A uitgesproken.



Op 19 december 2003 is het advies van de Commissie voor de m.e.r. aangeboden aan het bevoegd gezag. Onderstaand worden de belangrijkste adviezen van de Commissie voor de m.e.r. weergegeven:

1. De Commissie adviseert in het MER het feitelijke beschermingsniveau van de eerste luchthavenbesluiten als kaderstellend te beschouwen.

2. Om het MER zo veel mogelijk toe te spitsen op het te nemen besluit en tevens de onderzoeksinspanning te beperken, adviseert de Commissie:

- voor geluid en voor de definitie van het minimale beschermingsniveau de parameters van het nu geldende luchthavenbesluit te hanteren, te weten  $L_{den}$  en  $L_{night}$ ;

- de omzetting van het vereiste beschermingsniveau naar de parameters van het nieuwe stelsel in het MER te verantwoorden op basis van aanwijzingen daarvoor in de richtlijnen voor het MER.

3. Om het MER zo veel mogelijk toe te spitsen op het te nemen besluit en tevens de onderzoeksinspanning te beperken, kan het MER volstaan met de vergelijking van het beschermingsniveau van de in de startnotitie genoemde alternatieven met het beschermingsniveau van de referentiesituatie. Een vergelijking met beschermingsniveaus van eerdere aanwijzingen voor Schiphol is niet aan de orde.

4. De Commissie adviseert in het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) te onderzoeken in welke mate verschuiving van vliegbewegingen en milieubelasting van de Polderbaan naar de Zwanenburgbaan voorkomen kan worden, bijvoorbeeld door maatregelen op het gebied van spreiden van piekbelasting in de tijd, segregatie van vliegverkeer en aanpassing van vertrekroutes. Het MMA kan zich beperken tot geluid en veiligheid. Voor luchtkwaliteit ziet de Commissie in het kader van dit besluit geen reële varianten in het MMA.

5. De Commissie adviseert in het MER kwalitatief uiteen te zetten dat grenswaarden in het Besluit luchtkwaliteit niet zullen worden overschreden. Op grond van de relatieve verandering van de hoeveelheid taxibewegingen kan tevens kwalitatief worden aangegeven hoe zich dat verhoudt tot de vastgestelde grenswaarden in het LVB.

6. De Commissie adviseert de veranderingen in de geluidbelasting en de veiligheid als gevolg van het herstel van de invoerfout en de wijziging van de uitvliegroutes zichtbaar te maken voor alle gebieden (waaronder de geluid- en veiligheidssloopzone, en de ligging van het beperkingengebied) die relevante veranderingen ondergaan. Referentie daarvoor is situatie overeenkomstig de eerste luchthavenbesluiten.

7. De Commissie adviseert in het MER te onderzoeken hoe het herstel van de invoerfout tevens kan bijdragen aan het voorkomen van een veiligheidsprobleem door gelijktijdige starts vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan richting PAMpus.

## 2.6. Richtlijnen

Het doel van het MER is voor de omgeving van de luchthaven Schiphol te onderzoeken welke veranderingen in de milieu- en externe veiligheidseffecten gaan optreden ten gevolge van de voorgenomen wijzigingen van de eerste luchthavenbesluiten van 20 februari 2003, namelijk het herstellen van de invoerfout en aanpassing van de uitvliegroute(s) vanaf de Polderbaan in de nabijheid van Spaarndam. In de richtlijnen is opgenomen dat bij het herstel van de invoerfout het feitelijke beschermingsniveau dat per saldo door de eerste (nu geldende) luchthavenbesluiten wordt geboden als kaderstellend wordt beschouwd. De veranderingen in de milieu- en veiligheidseffecten dienen te worden vergeleken met de situatie corresponderend met de eerste luchthavenbesluiten. De richtlijnen zijn door het bevoegd gezag vastgesteld op

17 februari 2004 en met een reactie op de inspraak aan de insprekers gezonden.

In de richtlijnen is het advies van de Commissie voor de m.e.r. overgenomen, met uitzondering van één onderdeel. Het advies om de parameters van het nieuwe vijfbanenstelsel te hanteren voor de definitie van het minimale beschermingsniveau is niet overgenomen. Voor de gelijkwaardige overgang van de eerste naar de nu gewijzigde besluiten is er in de richtlijnen voor gekozen om de omzetting voor geluid te baseren op de parameters die ook in de overgangsartikelen van de wet van 27 juni 2002 (Stb. 374) zijn gehanteerd.

#### 2.6.1. Opmerkingen naar aanleiding van het milieu-effectrapport

Het MER is op 26 maart door de initiatiefnemers aan het bevoegd gezag aangeboden. Op 2 april 2004 hebben de beide betrokken bewindspersonen het rapport aanvaard.

De in het MER onderzochte alternatieven passen binnen de grenzen die aan een gelijkwaardige overgang van eerste naar gewijzigde besluiten zijn gesteld. Volgens de initiatiefnemers is het met de alternatieven mogelijk om binnen de grenzen en geldende regels voor geluid een maximum van 508.000 vliegtuigbewegingen te realiseren.

Uit het MER valt op te maken dat de geluidbelasting rond de luchthaven als gevolg van dit scenario en de gekozen verdeling afneemt voor de Polderbaan en toeneemt voor de Zwanenburgbaan. Dit effect was beoogd en verwacht. Ten opzichte van het LVB en het LIB zoals die met ingang van 20 februari 2003 in werking zijn getreden, zal de geluidbelasting in het gebied bij Zaandam afnemen, terwijl de geluidbelasting bij Amsterdam-West en Amsterdam-Noord toeneemt. Dit heeft te maken met een intensiever gebruik van één van de uitvliegroutes op de Zwanenburgbaan. Daarenboven treedt als gevolg van een lager grenswaardenscenario een vermindering van de geluidbelasting op bij de overige banen.

Voor de volledigheid kan ten aanzien van milieu-effecten overigens worden verwezen naar:

- de nota van toelichting bij het LVB, de paragrafen 5.5, 6.2, 6.3 en 8,
- de nota van toelichting bij het LIB, paragraaf 4.2.4,
- het MER Schiphol 2003, pag. 15-21 en 44-61 (externe veiligheid), pag. 21-30 en 62-105 (geluid), pag. 31-34 en 106-119 (lucht), pag. 35-37 en 120-129 (geur), en pag. 130-141 (hinder en gezondheid), pag. 142-145 (vogels en andere fauna), en
- het MER Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol, pag. 16 (geluid), pag. 52 (lokale luchtkwaliteit) en pag. 71 (beheersing milieu-effecten en hinderbeperking).

#### 2.6.2. Bedrijfseffecten

Hoewel het onderhavige besluit geen gevolgen heeft voor het bedrijfsleven in en om de luchthaven, wordt meer in algemene zin verwezen naar hoofdstuk 5 van de memorie van toelichting bij de wet tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol (Stb. 374), alsmede naar hoofdstuk 6 van deel 2 van het MER Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol.

Indien bedrijven van oordeel zijn dat als gevolg van het besluit sprake is van (plan)schade, kunnen zij zich wenden tot het Schadeschap Luchthaven Schiphol. In overeenstemming met de Gemeenschappelijke regeling Schadeschap Luchthaven Schiphol neemt het Schadeschap een verzoek tot schadevergoeding in behandeling.

## 2.7. Inspraak en voorhang van het ontwerp-besluit

Zowel het MER als het ontwerp van het onderhavige besluit heeft ter inzage gelegen. Een ieder is gedurende een periode van vier weken in de gelegenheid gesteld zijn wensen of bedenkingen kenbaar te maken, schriftelijk dan wel tijdens twee hoorzittingen (kennisgeving in de Staatscourant van 27 april 2004). Gelijkzeitig is het ontwerp-besluit aan de beide kamers der Staten-Generaal overgelegd in het kader van een voorhangprocedure (brief van 29 april 2004, Kamerstukken II, 2003–2004, 26 959, nr. 65). De grondslag voor deze procedures is gelegen in artikel 7.23 van de Wet milieubeheer respectievelijk de artikelen 8.14 en 8.24 van de Wet luchtvaart.

### 2.7.1. Inspraak

Op het MER en het ontwerp-besluit zijn 792 schriftelijke reacties ontvangen. Tijdens de twee hoorzittingen – gehouden op 13 en 17 mei 2004 – is een beperkt aantal reacties ontvangen.

Hieronder worden, zoals reeds eerder bij brief van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 21 juni 2004 aan de Tweede Kamer gedaan, de hoofdpunten uit de inspraak weergegeven met de reactie van het bevoegd gezag daarop.

*1. Volgens verschillende insprekers zou in het MER een deugdelijk MMA (Meest Milieuvriendelijk Alternatief) ontbreken. Hierdoor is volgens hen de oplossing die past binnen beloften die aan Zwanenburg zijn gedaan en in de wet zijn vastgelegd, genegeerd en niet in de afweging voor het herstellen van de invoerfout betrokken. Tevens is geen aandacht besteed aan de variant voor de westelijke uitvliegroute vanaf de Polderbaan die het Platform Velsen heeft bedacht.*

– In het MER is geen MMA onderzocht voor het herstel van de invoerfout. In de richtlijnen was hier door het bevoegd gezag wel om gevraagd. Ook de Commissie voor de m.e.r. heeft dit vastgesteld, maar geeft daarbij op basis van een nadere toelichting van de initiatiefnemers Schiphol en LVNL aan dat het hier geen belangrijke tekortkoming betreft. Daarbij weegt de Commissie nadrukkelijk mee dat de ruimte voor alternatieven in dit MER beperkt is. Wel is in het kader van het herstel van de invoerfout door het NLR onderzocht of de milieuruimte die beschikbaar is rond de Polderbaan, door additionele maatregelen beter benut kon worden. Die rapportage maakt integraal onderdeel uit van dit MER. Het heeft echter niet geleid tot alternatieven die op korte termijn uitkomst zouden kunnen bieden.

– Wat betreft het wijzigen van uitvliegroutes vanaf de Polderbaan bij Spaarndam is wel een aantal alternatieven denkbaar. Die zijn in het MER beschreven, waarbij de laatste variant is aangemerkt als het Meest Milieuvriendelijke Alternatief. Deze werkwijze voldoet aan de vereisten van de Wet milieubeheer en heeft instemming van de Commissie voor de m.e.r. In haar toetsingsadvies stelt de Commissie voor de m.e.r. evenwel dat voor een volgende aanpassing van de luchthavenbesluiten zo'n MMA niet voldoende is.

– Dat het aantal vluchten dat vanaf de Zwanenburgbaan vertrekt toeneemt, is het gevolg van de juiste invoergegevens. Indien deze al bij het MER Schiphol 2003 en de wetgeving voor Schiphol zouden zijn gehanteerd, zou dit effect eerder zijn ingetreden. Er is geen sprake van strijd tussen gedane beloften aan Zwanenburg en de wetgeving. Na herstel van de invoerfout is het gebruik van de Zwanenburgbaan minder dan bij het vierbanenstelsel.

– Met de motie Haverkamp c.s. (Kamerstukken II, 2003–2004, 26 959, nr. 49) vraagt de Kamer «het advies van de CROS over te nemen en zich daartoe te beperken en andere varianten zoals baangebruik en andere verbeteringen van vliegroutes, op dit moment buiten beschouwing te laten en meet te nemen in de evaluatie».

– Door in het MER de voorkeursalternatieven van de CROS (ontvangen per brief van 16 december 2003) te onderzoeken en de voorkeursvariant van CROS in het onderhavige besluit op te nemen wordt aan de motie tegemoet gekomen.

– De CROS is gevraagd om in haar reguliere werkzaamheden de mogelijkheden van alternatieve uitvliegroutes voor Schiphol te blijven bestuderen en daarvoor voorstellen te doen. Deze kunnen bij de evaluatie van het Schipholbeleid worden betrokken.

*2. De veiligheidsrisico's zijn onvoldoende in beeld gebracht (bijvoorbeeld bij Corus en de problemen bij het parallel starten). Vele insprekers wijzen op het gevaar dat een vliegroute boven het industriecomplex in de IJmond mogelijk met zich brengt. Ook de economische gevolgen van een vliegtuigongeluk op die plaats worden genoemd. De Commissie voor de m.e.r. vindt het ook essentieel dat de consequenties voor de externe veiligheid alsnog moeten worden beschreven indien de routes worden verlegd naar het Corus-terrein.*

– De voorkeursvariant van de CROS voor de uitvliegroutes bij de Polderbaan loopt niet direct boven het industriegebied in de IJmond. Conform de motie-Haverkamp c.s. is deze voorkeursvariant door het onderhavige besluit opgenomen in het LVB. Deze variant betekent overigens niet dat er geen vliegtuigen meer over vliegen.

– Op dit moment is er geen wet- of regelgeving die voorschrijft de gecumuleerde risico's van bronnen te onderzoeken. Er is geen model voorhanden waarmee nauwkeurig te bepalen valt welk risico het vliegen boven de IJmond met zich meebrengt. De inschatting is een risico van ongeveer  $10^{-9}$  (met andere woorden 1 op 1 miljard). Zo'n risico-inschatting wordt nog moeilijker omdat in het bewuste gebied vlieghoogten boven 3000 voet worden bereikt, waarboven geen vaste vliegroutes gelden.

– Daarom is in de Richtlijnen voor het MER voor het herstel van de invoerfout geen bepaling opgenomen dat het gecumuleerde risico van de voorgenomen routewijziging onderzocht diende te worden. Het totale risicogewicht in artikel 4.1.1 van het LVB blijft dan ook ongewijzigd. Het MER voldoet aan de wettelijke verplichtingen.

– Het uitgangspunt voor de structurele oplossing van het probleem bij het parallel starten blijft: het veilig afhandelen van het vliegverkeer, binnen de gestelde regels en grenzen met een zo minimaal mogelijk effect op de capaciteit van de luchthaven.

– Bovendien dient de LVNL bij het structureel oplossen van het parallelle start probleem rekening te houden met de nieuwe uitvliegroute bij Spaarndam.

*3. Er is volgens insprekers geen juiste voorstelling van de werkelijkheid vanwege gebruik van verouderde gegevens (onder meer woningtellingen 1990) of gebrekkige gegevens die niet verifieerbaar zijn.*

*Vele insprekers geven aan dat de vergelijking met de situatie van 1990 geen goede voorstelling van zaken geeft. Inmiddels zijn er onder meer in Velsen vele huizen bijgebouwd, waarvan de bewoners zich miskend voelen in de woningtellingen die in de richtlijnen bij het MER zijn opgenomen.*

– Het bevoegd gezag heeft begrip voor de reactie van de insprekers. Er is echter een motief voor het weergeven van de milieu-effecten met de gegevens van 1990. In de PKB was 1990 de referentiesituatie voor de

normen voor het vijfbanenstelsel van Schiphol. Deze referentie is in de wet van 27 juni 2002 (Stb. 374; «Schipholwet») overgenomen. Net als in het eerdere MER, het MER Schiphol 2003, is daarom getoetst aan de referentiesituatie 1990.

– Het is natuurlijk niet zo dat de ontwikkelingen daarna niet van belang zijn, en dat mensen die er niet woonden niet serieus worden genomen. Daarom bevat het MER ook een weergave van de meest actuele situatie.

*4. Enkele insprekers vragen zich af of het MER voor het herstel van de invoerfout wel voldoende inzicht geeft in de consequenties van de wijzigingen voor de slaapverstoring.*

– Het herstel van de invoerfout heeft betrekking op het verkeer overdag, en niet op het verkeer in de periode tussen 23 en 6 uur. Het herstel van de fout is daarom niet van invloed op de wijze waarop in de nachtperiode wordt gevlogen.

– In de Schipholwet zijn in de overgangsartikelen eisen opgenomen voor de slaapverstoring in de periode tussen 23 en 6 uur. Conform de richtlijnen en deze wettelijke eis, is in het MER in beeld gebracht wat de effecten zijn op de slaapverstoring, in de periode tussen 23 en 6 uur volgens de systematiek voor de berekening van de slaapverstoring volgens de richtlijnen/PKB.

– Overigens zijn er geen effecten van het herstel van de invoerfout op de periode tussen 23 en 7 uur. Wel wordt door de routeverlegging bij Spaarndam op een andere wijze gevlogen, ook tussen 6 en 7 uur. Dit heeft een marginaal effect op de geluidbelasting. In handhavingspunt 6 gaat de grenswaarde met 0.1 dB(A) omlaag en in de handhavingpunten 7 en 13 gaat de grenswaarde met 0.02 dB(A) omhoog. Deze wijzigingen zullen geen meetbare effecten op de slaapverstoring tot effect hebben.

*5. Er zou een te beperkte tijd zijn geweest om in te spreken. Veel insprekers vinden de inspraakperiode slecht gepland en te kort.*

– De inspraaktermijn is bepaald op vier weken. Dat is de minimum periode die de Wet milieubeheer (artikel 7.23, eerste lid) voorschrijft. De keuze voor de minimale termijn is gemaakt vanwege de wens van kabinet en de Tweede Kamer om de fout zo spoedig mogelijk te herstellen.

– Gedurende deze vier weken zijn alle stukken ter inzage gelegd waarover artikel 7.22 van de Wet milieubeheer het heeft. Derhalve is bij de procedure voldaan aan de wettelijke vereisten. Aanvullende informatie kon via het Inspraakpunt van Verkeer en Waterstaat bij het ministerie worden opgevraagd.

– Een deel van de inspraaktermijn viel samen met een vakantie. Er bestaat geen wettelijke verplichting om in zo'n situatie de inspraakperiode te verlengen. Wel is rekening gehouden met een aantal vrije dagen, zoals Koninginnedag en bevrijdingsdag.

Bovenstaande reacties hebben het bevoegd gezag geen aanleiding gegeven om in het besluit essentiële wijzigingen aan te brengen. Zoals ook door de Commissie voor de m.e.r. in haar toetsingsadvies is verzocht, is op enkele onderwerpen nadere uitleg opgenomen in deze nota van toelichting.

Naast deze inspraakreacties is door Schiphol, de LVNL en de KLM de zorg uitgesproken over het overgangsartikel zoals dat in het ter inzage gelegde ontwerp-besluit was opgenomen. Dat artikel (artikel III) gaat over de hoogte van de meteotoeslag. Dit artikel zal van kracht zijn in de periode tussen het moment van herstel (planning: begin september) en 1 november (het eind van het gebruiksjaar). Naarmate die periode korter is, is de afhankelijkheid van het weer groter. In dit verband achtte de

sector de toeslag te laag, zodat bijna zeker een overschrijding van de grenswaarden het gevolg zou zijn. Er is onvoldoende mogelijkheid om bij te sturen om een overschrijding te voorkomen. De zienswijze van de sector wordt ondersteund door een analyse op basis van historische weergegevens.

In reactie hierop is door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een analyse gemaakt van de zienswijze van de sector. Op grond hiervan is wel aanleiding gezien om in het besluit voor de hoogte van de meteotoeslag rekening te houden met de lengte van de resterende periode van het gebruiksjaar (september – oktober 2004) waarin het besluit van kracht zal zijn. Concreet heeft dit geresulteerd in een aangepaste tekst voor artikel III, waarin net als bij de eerdere besluitvorming over het overgangsjaar 2003 (Besluit overgangsjaar Schiphol), de grenswaarden dusdanig zijn aangepast dat daarin een meteotoeslag in verband met de weersafhankelijkheid is verdisconteerd. Met deze verwerkte (grotere) meteotoeslag kan in de korte periode tussen inwerkingtreding van dit besluit en het einde van het lopende gebruiksjaar het vliegverkeer naar alle richtingen worden afgehandeld zonder de grenswaarde in die richting te overschrijden.

De hoeveelheid geluid die door de luchtvaart rond Schiphol mag worden veroorzaakt, mag overigens in totaal niet groter worden: in de grenswaarde voor het totaal volume geluid (TVG) wordt geen weerstoeslag gehanteerd.

Zoals gesteld, zijn gedurende de inspraakperiode twee hoorzittingen gehouden. Het is gebleken dat het MER en het ontwerp-besluit veel vragen oproepen. Deze zijn – gegeven het karakter van de hoorzitting – zo veel mogelijk beantwoord. Voor een volgende inspraakperiode wordt door het bevoegd gezag daarom overwogen aan het begin van zo'n inspraakperiode een informatiebijeenkomst te houden waarin een toelichting op de stukken wordt gegeven. Aan het eind van de inspraakperiode kan dan de mondelinge inspraak in een hoorzitting worden gegeven.

#### 2.7.2. Voorhang

De Tweede Kamer heeft op 24 juni 2004 tijdens een algemeen overleg over het ontwerp-besluit gesproken.

Omdat gebleken was dat, in afwijking van artikel 7.25, tweede lid, van de Wet milieubeheer, de Commissie voor de m.e.r. bij het opstellen en uitbrengen van haar toetsingsadvies (op 4 juni 2004) niet de beschikking had over alle tijdig ingekomen inspraakreacties, diende zich in de Tweede Kamer de vraag aan in hoeverre dit consequenties zou hebben voor het verdere verloop van de procedure. De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft daarop de Commissie voor de m.e.r. verzocht aan te geven of de later aan haar gezonden inspraakreacties aanleiding zouden geven het toetsingsadvies te herzien. Bij brief van 28 juni 2004 heeft de Commissie als volgt gereageerd. Bij haar advies heeft zij alleen de reacties betrokken die ingaan op het milieu-effectrapport. Standpunten en adviezen over de inhoud van de besluitvorming zijn voor het advies van de Commissie niet relevant. Van de reacties die ingaan op het MER, heeft de Commissie in haar advies alleen de reacties vermeld die hoofdzaken van het MER betreffen. Het gaat hierbij om punten die een belangrijke invloed kunnen hebben op het besluit, zoals ontbrekende of niet goed uitgewerkte alternatieven, of effectbeschrijvingen die (met inachtneming van de huidige stand van de kennis) een onjuist beeld schetsen van de milieugevolgen. De Commissie gaat daarom niet in op tekortkomingen en onjuistheden in het MER die zij van ondergeschikt belang acht. Na nogmaals de inspraak zorgvuldig te hebben bestudeerd, is de Commissie derhalve tot de conclusie gekomen dat er geen reden is het op 4 juni 2004 uitgebrachte toetsingsadvies aan te passen. De in eerste instantie ontbrekende inspraak was identiek aan eerder ontvangen reacties of had

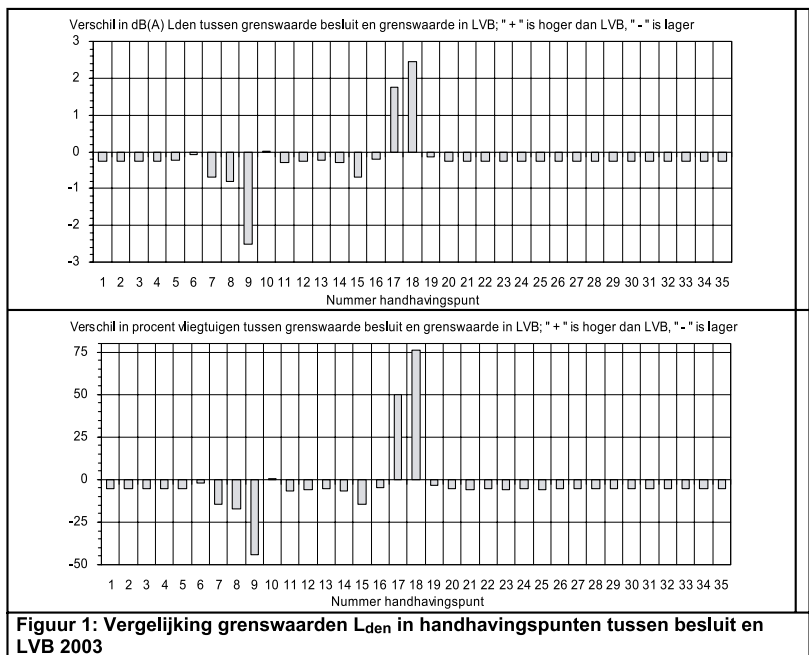
een inhoudelijk gelijklopende strekking. De Commissie had bij haar toetsing dan ook inhoudelijk een volledig beeld van de inspraak.

In het AO is ten aanzien van de keuze voor de routewijziging bij Spaarndam gesteld dat onder andere Velsen daar de nadelen van gaat ondervinden. Schiphol krijgt nu in die vliegrichting een klein beetje meer capaciteit, terwijl, aldus kamerlid Duyvendak, de exploitant van de luchthaven zou hebben toegezegd dat de routewijziging desnoods capaciteit zou kosten. In reactie hierop is door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat herhaald dat steeds is aangegeven dat verlichting van de overlast op de ene plek zou leiden tot meer overlast op een andere plek.

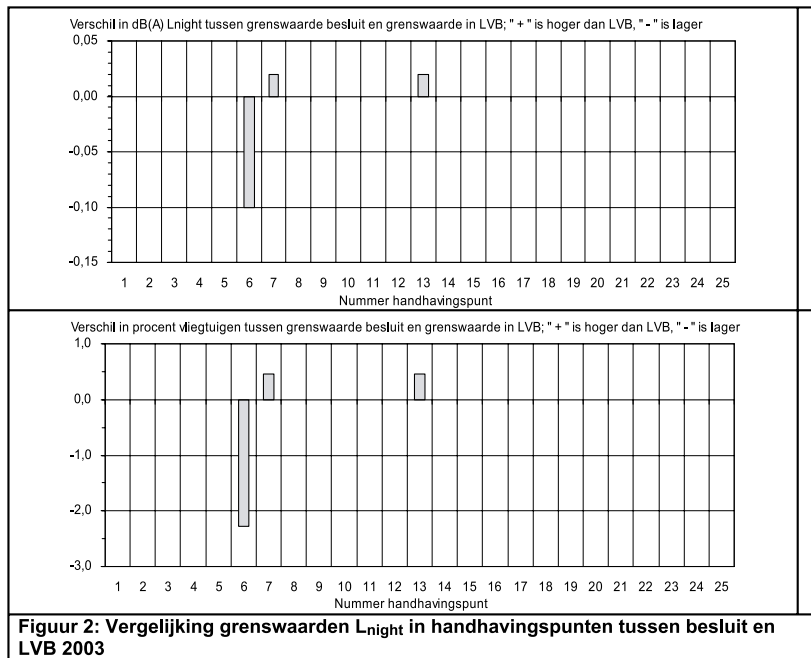
### 3. De gevolgen in beeld

$L_{den}$   
In figuur 1 is per handhavingspunt het verschil met het eerste LVB weergegeven, uitgedrukt in dB(A)  $L_{den}$  en daaruit afgeleid in het percentage vliegtuigen in de omgeving van dat punt. Voor het alternatief zonder routewijziging, zijn de grenswaarden in 2 punten hoger dan in het eerste LVB, te weten in punten 17 (Zwanenburg; 1,70 dB(A) hoger) en 18 (Lijnden; 2,40 dB(A) hoger). In alle andere 33 handhavingpunten zijn de grenswaarden 0,20 à 0,78 dB(A) lager, mede een gevolg van de al in paragraaf 1 gememoreerde krimp van het aantal vliegtuigbewegingen ten opzichte van het eerste LVB.

De routewijzigingen veroorzaken – mede door het hogere aantal vliegtuigbewegingen – een (iets) hogere grenswaarde (grootte orde 0,05 dB(A)) dan zonder routewijziging in alle handhavingpunten behalve in punten 8 en 9. De grootste effecten van de routewijziging treden op in punt 9 met een verlaging van circa 2 dB(A)  $L_{den}$  en in punt 10 met een verhoging van circa 0,5 dB(A). Opgemerkt wordt dat de wijziging van de route op zich (afgezien van het totaal-aantaleffect) ook gevolgen heeft voor punten 11 en 13 tot en met 16 (iets hogere geluidbelasting). De grenswaarden voor routevariant B zijn in alle punten gelijk aan die voor variant A, het verschil tussen beide routevarianten manifesteert zich buiten de ring van handhavingpunten in het LVB.



$L_{night}$   
 Voor het alternatief waarbij alleen de invoerfout wordt hersteld, zijn de grenswaarden gelijk aan die in het eerste LVB. Voor routewijziging variant A en B zijn de grenswaarden in drie punten anders, te weten punten 6, 7 en 13. Dat de grenswaarden anders zijn, wordt veroorzaakt doordat de routewijzigingen betrekking hebben op de periode 06 tot 23 uur («dagperiode»), het uur van 6 tot 7 daarvan werkt ook door in de grenswaarden voor  $L_{night}$  (betreft periode 23–07 uur).





#### **4. Financiële gevolgen**

Indien de fout is hersteld vóór het moment dat de sector tegen de grenzen van de huidige regelgeving aanloopt, zijn er geen financiële gevolgen. Als de fout ná het bedoelde moment wordt hersteld, zijn de financiële gevolgen aanzienlijk. Daarop is in het algemeen gedeelte van deze toelichting reeds nader ingegaan.

Als gevolg van de wijzigingen in het LIB zullen de gemeenten die het aangaat, te maken krijgen met kosten om deze wijzigingen in de bestemmingsplannen door te voeren.

Er worden beperkte effecten verwacht van het herstel van de invoerfout op de geluidsisolatiekosten. Naar verwachting zal een verschuiving optreden in het isolatiegebied. Dit zal weinig effect hebben op het aantal woningen dat voor isolatie in aanmerking komt. De consequenties zullen inzichtelijk worden in de aanpassing van de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 naar aanleiding van de gewijzigde luchthavenbesluiten.

#### **5. Artikelsgewijze toelichting**

##### *Artikel 1. Wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol*

##### Onderdeel A

Twee van de in het LVB neergelegde luchtverkeerwegen worden gewijzigd. Dit gebeurt in verband met het verleggen van de uitvliegroute bij Spaarndam. Korthedshalve wordt verwezen naar het algemeen deel van de toelichting, waarin daarop reeds is ingegaan.

##### Onderdeel B

Het totale volume van de geluidbelasting wordt als gevolg van het herstel van de invoerfout aangepast. Daartoe strekt dit onderdeel.

##### Onderdelen C en D

Zoals in verschillende stukken en brieven aan de Tweede Kamer herhaalde malen is opgemerkt, resulteert het herstel van de invoerfout in aangepaste grenswaarden in bijna alle handhavingpunten. Door middel van de onderdelen C en D worden de bijlagen waarvan de desbetreffende grenswaarden onderdeel uitmaken, vervangen door nieuwe bijlagen met de aangepaste waarden.

Voor het etmaal wordt de grenswaarde in 2 handhavingpunten hoger, in 2 handhavingpunten lager en in de overige 31 handhavingpunten marginaal lager.

##### Onderdeel E

De bij het nieuwe grenswaardenscenario behorende waarden voor  $L_{den}$  zijn berekend door het NLR en in nieuwe rapportages vastgelegd. In verband daarmee is de verwijzing in artikel 4.2.3 aangepast.

##### Onderdeel F

Tijdens de validatie van de grenswaarden voor luchtverontreiniging in het kader van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol bleek dat in het rapport TNO-MEP R2002/326 «Berekeningsmethode voor

emissies en emissie per MTOW voor luchtverontreinigende stoffen ten gevolge van luchthavenluchtverkeer op Schiphol, inclusief maatregelen» per abuis niet de juiste formule voor de berekening van fijn stof is weergegeven.

In het nieuwe rapport TNO-MEP R2003/313, een herziene versie van TNO-MEP R2002/326, is de onjuiste formule van fijn stof vervangen door de correcte formule. Dit alles heeft geen effect op de grenswaarden, aangezien deze wel met de juiste formules en op de juiste wijze zijn berekend. De grenswaarden, zoals vermeld in het LVB, en de in het MER weergegeven uitstoot van luchtverontreinigende stoffen zijn juist. De verbeteringen in het TNO-rapport hebben daarop geen effect.

Tijdens de validatie bleek eveneens dat met de vlootgegevens zoals vastgelegd in het rapport TNO-MEP R2002/627 «Emissies luchthavenluchtverkeer Schiphol in 2003, 2005 en 2010 op basis van herziene vlootinformatie» de grenswaarden niet eenduidig te kunnen worden berekend. Dit was het gevolg van het feit dat de motortypeaanduiding in de database niet volledig genoeg was. Deze database is nu compleet gemaakt, zodat een ieder de grenswaarden met behulp van de twee rapporten kan herberekenen en precies dezelfde resultaten krijgt. Dit heeft geresulteerd in een nieuw rapport TNO-MEP R2003/327. Het enige verschil met het voorgaande rapport is dat het nieuwe rapport een complete eenduidige database bevat.

Door middel van een wijziging van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol zal dit nieuwe rapport daarin worden opgenomen.

#### *Artikel II. Wijziging Luchthavenindelingbesluit Schiphol*

Een andere verdeling van het vliegverkeer over de banen leidt ook tot een wijziging van het gebied met beperkingen aan het ruimtegebruik bij de Zwanenburgbaan en de Polderbaan. Het gaat daarbij om wijzigingen van sloopzones voor geluid en veiligheid en het gebied waar geen nieuwbouw is toegestaan.

De op de detailkaarten 21 en 22 van bijlage 3A en detailkaarten 11, 12, 14 en 15 van bijlage 3B aangewezen gronden met nummer 1 (verder veiligheidsloopzonegebieden), nummer 2 (verder geluidsluopzonegebieden) en 4 (verder nieuwbouwbeperkingengebieden) zijn gewijzigd. Toegevoegd is een nieuwe detailkaart met nummer 22a.

Bij een wijziging van het LIB zullen ook bestemmingsplannen daarmee in overeenstemming moeten worden gebracht. Tot dat moment werkt het LIB als voorbereidingsbesluit (op grond van artikel 8.8, tweede lid, van de Wet luchtvaart). Ten behoeve van planologische rust worden de gebieden met beperkingen in het LIB zo min mogelijk gewijzigd. Dat brengt voor alle betrokkenen helderheid en zekerheid met zich.

Voor de volledigheid wordt erop gewezen dat het aangewezen luchthaventerrein niet verandert.

Nieuwbouwbeperkingen zijn opgeheven in een gebied van 240 ha ten noordoosten van de Polderbaan. Dit gebied ligt tussen Assendelft en het Noordzeekanaal. Het opheffen van de nieuwbouwbeperking betekent dat de andere beperkingen voor dit gebied van kracht blijven. In het bewuste gebied moet men wel rekening blijven houden met vliegtuiggeluid en risico's. Met het oog daarop en met het oog op de plannen van het kabinet in de Nota Ruimte, is grootschalige nieuwbouw in het gebied niet wenselijk.

Als gevolg van de gewijzigde verdeling van het geluid, wijzigt ook het geluidsisolatiegebied. De Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 zal in overeenstemming worden gebracht met het onderhavige besluit.

*Artikel III. (Invoeringsbepaling) en artikel IV (Inwerkingtreding)*

Het onderhavige wijzigingsbesluit is tot stand gekomen gedurende het lopende gebruiksjaar dat op 1 november 2003 is aangevangen. Dit heeft de vraag opgeroepen over het moment van inwerkingtreding van de wijzigingen. Dit is met name van belang omdat het, indachtig het uitgangspunt dat overschrijding van grenswaarden niet wordt gedoogd, op voorhand voor alle betrokkenen duidelijk dient te zijn aan welk luchthavenluchtverkeer op de luchthaven Schiphol zal worden getoetst c.q. gehandhaafd.

Er is, mede naar aanleiding van de inspraakreactie van Schiphol, de LVNL en de KLM, voor gekozen om voor het moment waarop op grond van internationale regels dit besluit in werking kan treden (2 september 2004), de grenswaarden inclusief een verhoogde meteotoeslag in het besluit op te nemen en vanaf die datum in werking te laten treden. Het spreekt immers vanzelf dat de nieuwe grenswaarden, die in de bijlagen 2 en 3 algemeen gelden voor een geheel gebruiksjaar, niet zonder meer van toepassing kunnen zijn voor het restant van het lopende gebruiksjaar tot 1 november. Dan zou de luchtvaartsector voor het resterende deel van het lopende gebruiksjaar weer beschikken over de volledige ruimte. Het behoeft geen betoog dat dit niet de bedoeling kan zijn van het herstel van de invoerfout. Het zou bovendien in het bijzonder naar de omwonenden, vanwege het disproportionele effect van een dergelijke invoering, onredelijk genoemd kunnen worden.

Artikel III bevat daarom een voorziening om het hier bedoelde gevolg te voorkomen. Voor de resterende periode van het lopende gebruiksjaar zijn de grenswaarden dusdanig vastgesteld, dat die voor die resterende periode een adequate ruimte geven voor het luchthavenluchtverkeer. In de in artikel III opgenomen grenswaarden zit de meteotoeslag verdisconteerd. Deze systematiek is eerder ook gehanteerd bij de vaststelling van het Besluit overgangsjaar Schiphol.

In dit verband wordt overigens nogmaals opgemerkt dat niet méér geluid mag worden geproduceerd dan het totale volume van de geluidbelasting zoals dat in het LVB is vastgelegd.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus