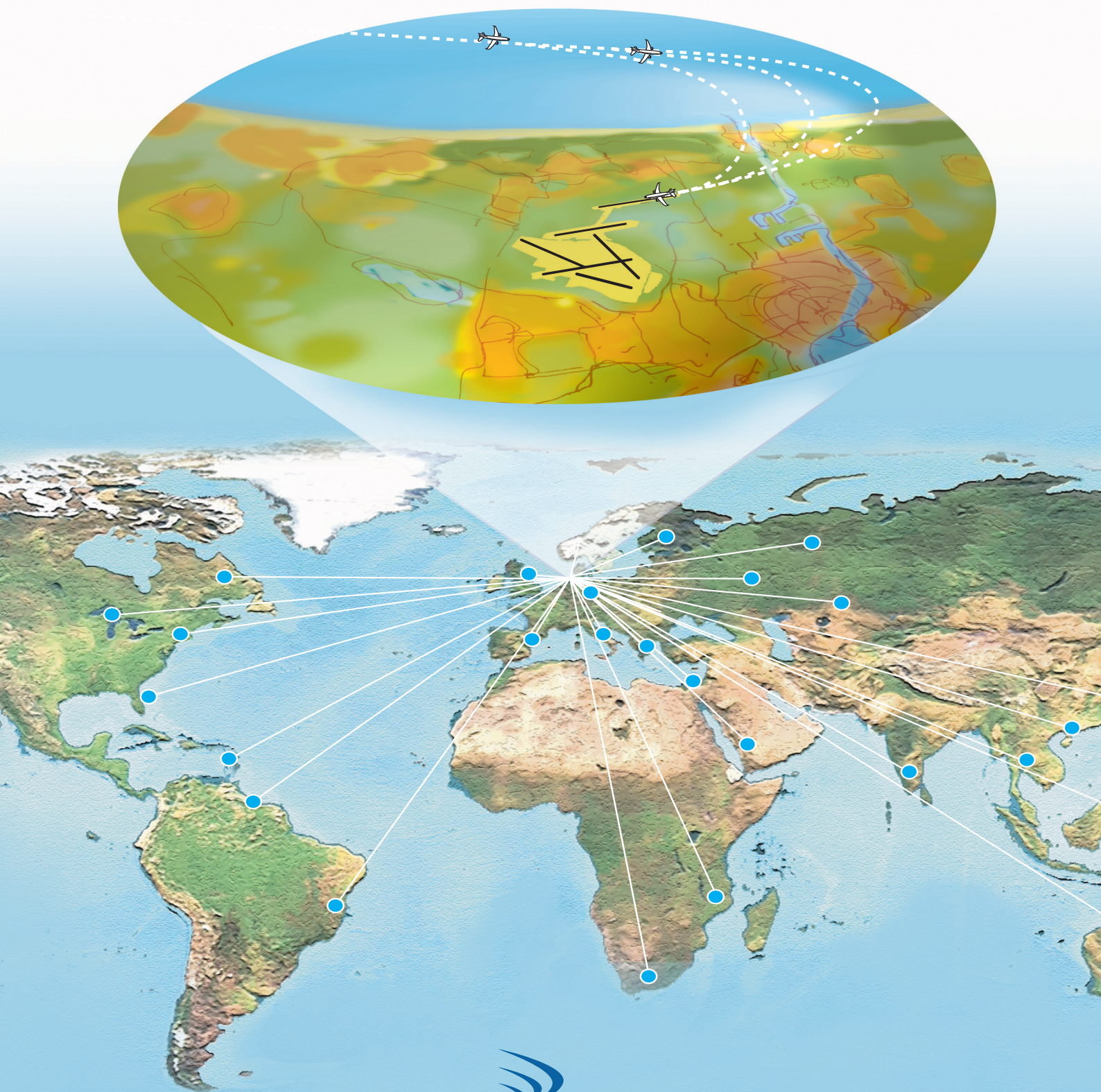


'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio'

Korte termijn

Juli 2007



Luchtverkeersleiding Nederland
Air Traffic Control the Netherlands

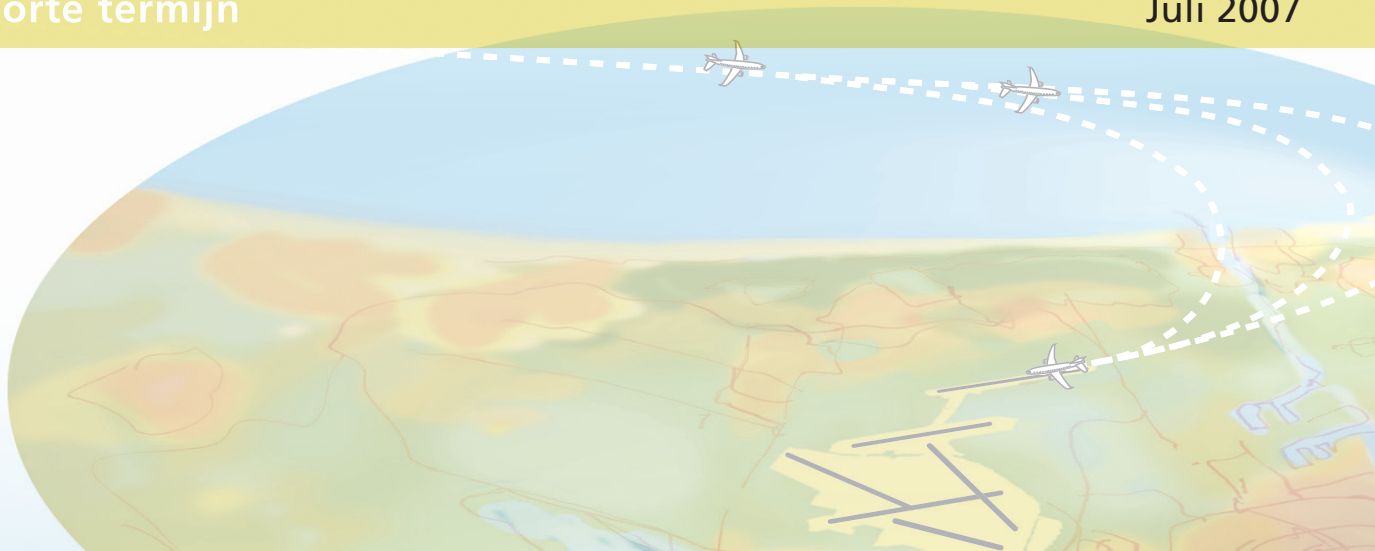
Schiphol Group



'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio'

Korte termijn

Juli 2007



Schiphol Group

Postbus 7501

1118 ZG Schiphol

Luchtverkeersleiding Nederland

Postbus 75200

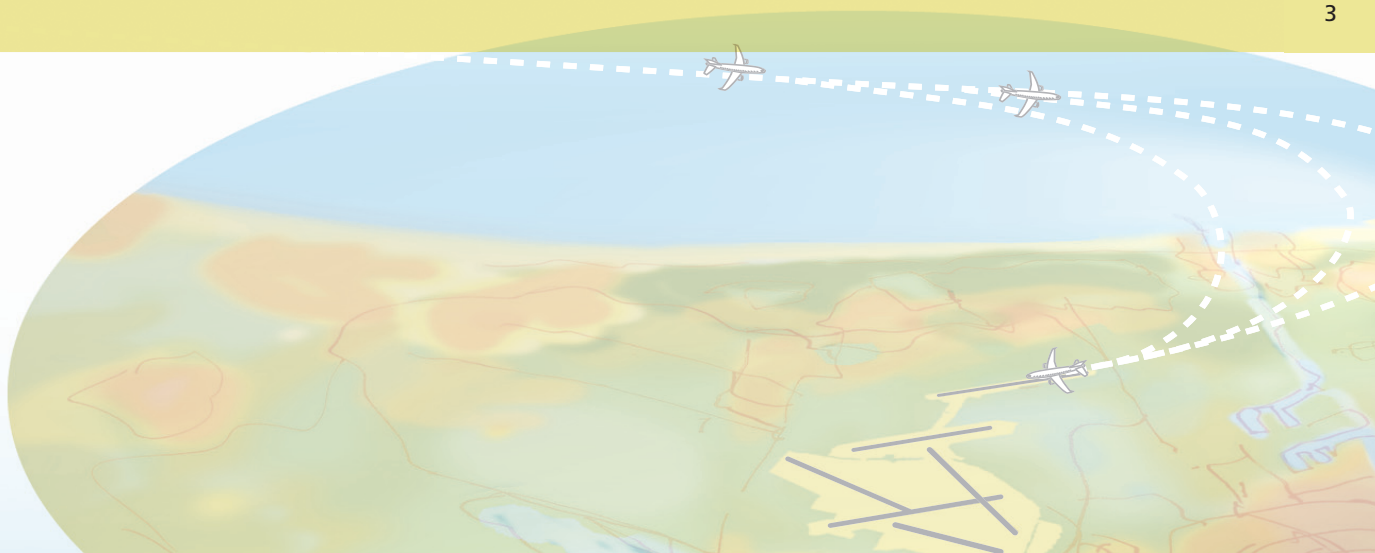
1117 ZT Schiphol

Copyright

Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland 2007.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande toestemming van Luchtverkeersleiding Nederland en/of Schiphol Group

Aanleiding



De initiatiefnemers, Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), willen ruimte creëren voor ontwikkeling van Schiphol, de hinder in de regio beperken en een perspectief bieden voor ruimtelijke ontwikkeling. Om dit te kunnen realiseren is onderzoek en overleg tussen rijk, regio en sector nodig en dat kost tijd. Invoering van verbeteringen is op zijn vroegst mogelijk in 2010. Op korte termijn dient zich echter een urgent probleem aan. Aan het einde van 2006 is gebleken dat verdere groei beperkt wordt door de grenswaarden voor geluid in enkele handhavingspunten, veel eerder dan oorspronkelijk werd verwacht en bedoeld, terwijl er in andere handhavingspunten voldoende ruimte overblijft. Op korte termijn moet deze ruimte beter benut kunnen worden. Dit MER beperkt zich tot de periode tot 2010 en brengt milieueffecten in kaart van mogelijke oplossingen voor deze korte termijn.

De rijksoverheid heeft in 2005/2006 een evaluatie van het Schipholbeleid uitgevoerd. In het 'Kabinetsstandpunt Schiphol', dat in april 2006 is uitgekomen, concludeert het kabinet dat het huidige Schipholbeleid beter kan, zowel waar het gaat om bescherming van de omgeving tegen de negatieve effecten van de luchtvaart als om de groeimogelijkheden van de luchthaven Schiphol. Geconstateerd werd dat de milieuruimte die beschikbaar was gesteld binnen de criteria van gelijkwaardigheid nu niet volledig benut kan worden, terwijl dit niet de bedoeling was van het beleid. Ook wordt erkend dat het vliegverkeer in de ruime omgeving van Schiphol hinder veroorzaakt en het kabinet wil die hinder zoveel mogelijk terugdringen, met name in het gebied verder van de luchthaven.

De vertegenwoordigers van bewoners uit de regio ondersteunen de hubfunctie van Schiphol, maar willen de groei van Schiphol voor de middellange termijn begrenzen tot 500.000 vliegtuigbewegingen. Het niet-mainportgebonden verkeer dient uitgeplaatst te worden naar andere luchthavens om zodoende ruimte te creëren voor groei van het mainportgebonden verkeer.

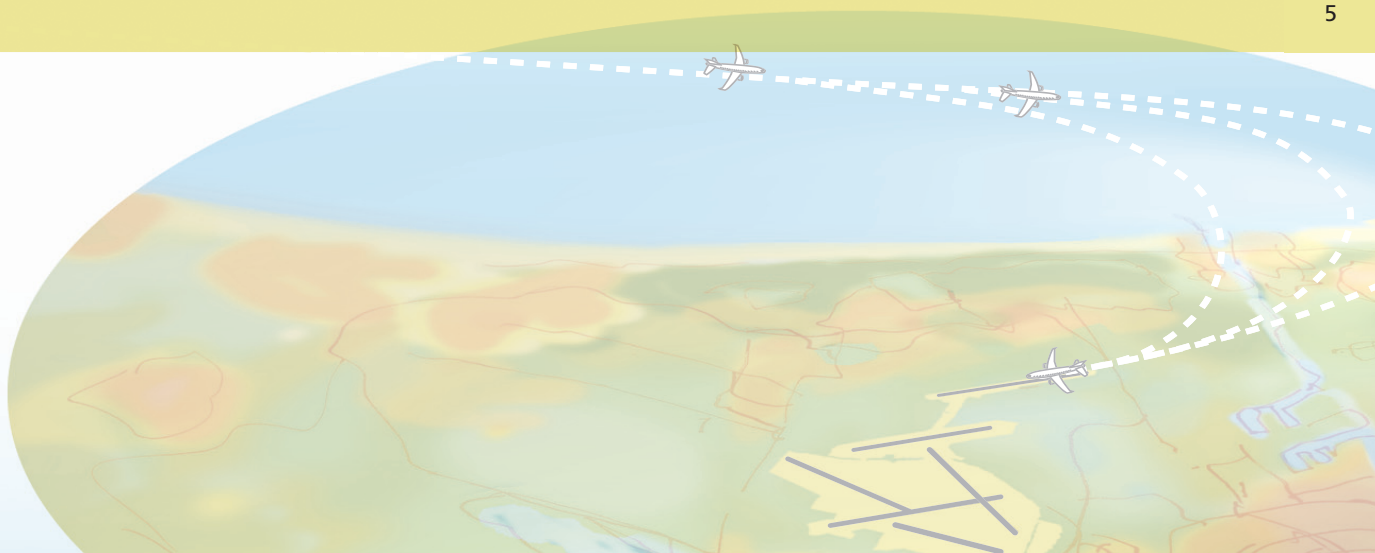
De regionale bestuurders dringen aan op een verbeterde afstemming tussen luchtzijdige en ruimtelijke ontwikkeling in de regio door omgevingsvriendelijke vliegroutes en procedures en daarop afgestemd ruimtelijk beleid. Daar waar de hinder niet verder beperkt kan worden moeten compenserende maatregelen worden getroffen. Deze aanpak moet leiden tot een verbeterde kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in de Schipholregio.

De initiatiefnemers, Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), willen ruimte creëren voor de versterking van met name het netwerk van KLM en haar partners in Skyteam en voor de verbetering van de knooppuntfunctie van Schiphol. Ook willen de initiatiefnemers de hinder in de regio beperken en een duidelijk perspectief bieden voor een verantwoorde ruimtelijke ontwikkeling in de regio.

Om deze doelen te realiseren is een nieuw operationeel concept voor de afhandeling van het vliegverkeer nodig. Het onderzoek dat hiervoor nodig is kost tijd en vraagt om uitvoerig overleg tussen Rijk, regio en sector. Daarnaast leiden de uiteindelijke oplossingen wellicht tot wijzigingen in het wettelijk kader, die op zijn vroegst in 2010 ingevoerd kunnen worden.

Op korte termijn dient zich echter een urgent probleem aan. Aan het einde van 2006 is gebleken dat verdere groei beperkt wordt door de grenswaarden voor geluid in enkele handhavingspunten, veel eerder dan oorspronkelijk werd verwacht en bedoeld. In enkele handhavingspunten is een overschrijding van de grenswaarden voor geluid geconstateerd, terwijl er in andere handhavingspunten voldoende ruimte overblijft. Op korte termijn moet deze ruimte beter benut kunnen worden. Dit milieueffect-rapport 'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio' gericht op de korte termijn (kortweg MER 'Korte Termijn') beperkt zich daarom tot de overbruggingsperiode tot 2010 en brengt milieueffecten in kaart van opties die passen binnen het huidige luchthavengebruik. De criteria voor een gelijkwaardige bescherming zijn daarbij randvoorwaardelijk. Daarmee wordt voorkomen dat het MER vooruit loopt op besluitvorming voor de middellange termijn.

Doel van het MER

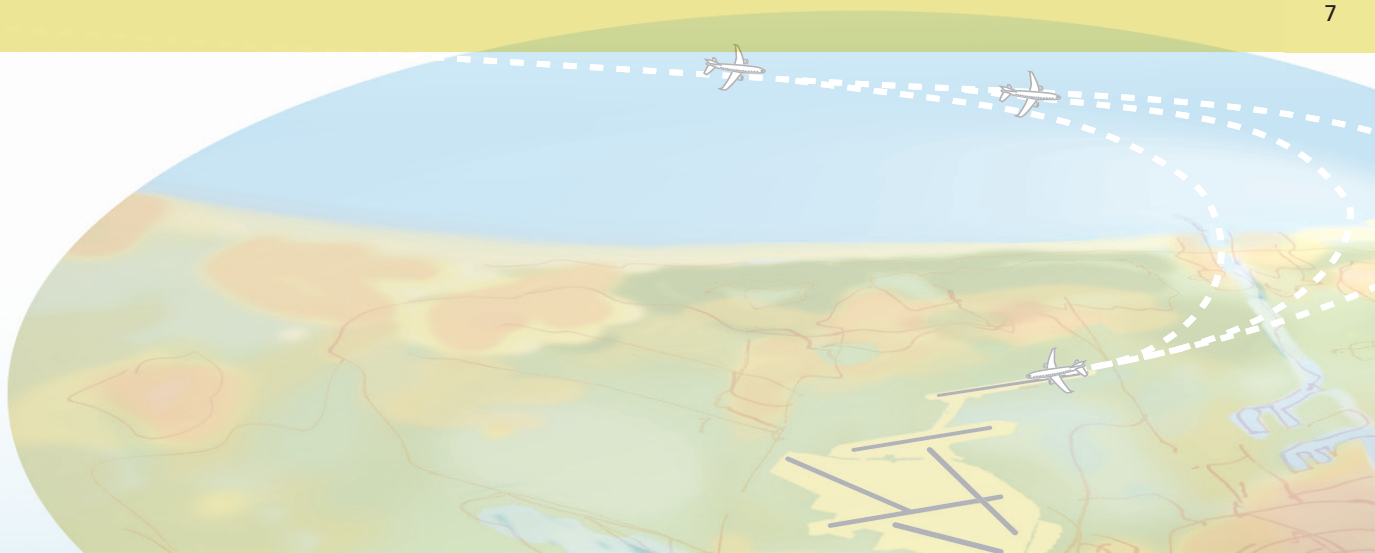


Doel van het onderzoek is te bepalen welke beleids optie een oplossing biedt voor de korte termijn. Voor de meest geschikte optie worden de milieueffecten gepresenteerd.

Om ruimte te creëren voor verdere ontwikkeling van de luchthaven in de periode tot het gebruiksjaar 2010 is een aanpassing van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) nodig. Het MER voorziet in de informatie die daarvoor nodig is.

Voor het beter benutbaar maken van de milieuruimte zijn in dit MER vier beleids opties onderzocht: actualiseren, salderen, salderen waarbij niet in twee achtereenvolgende jaren op dezelfde plaats gesaldeerde mag worden (voorstel Bestuurlijke Regie Schiphol, BRS) en salderen op basis van geactualiseerde grenswaarden. Voor de periode tot 2010 is onderzocht of deze opties een oplossing bieden voor de korte termijn problematiek. Voor de meest geschikte beleids optie zijn de milieueffecten van de alternatieven, het planalternatief dat tevens het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) is en het nulalternatief, uitgewerkt.

Besluiten voor de korte termijn



De initiatiefnemers vragen voor de periode tot 2010 om een besluit over de aanpassing van de grenswaarden voor geluid in de handhavingspunten en om aanpassing van de luchtverkeerwegen voor de nieuwe uitvliegroutes van de Zwanenburgbaan.

De korte termijn richt zich op verzoek van de Tafel van Alders op de periode tot het gebruiksjaar 2010, waarna de middellange termijn in zal gaan. Uiterlijk op 31 maart 2008 zal de Tafel van Alders advies uitbrengen over de wijze waarop deze middellange termijn ingevuld zou kunnen worden. Het advies voor de middellange termijn zal het kabinet in het voorjaar van 2008 meenemen in haar besluit over de ontwikkeling van Schiphol en de regio tot circa 2018-2020.

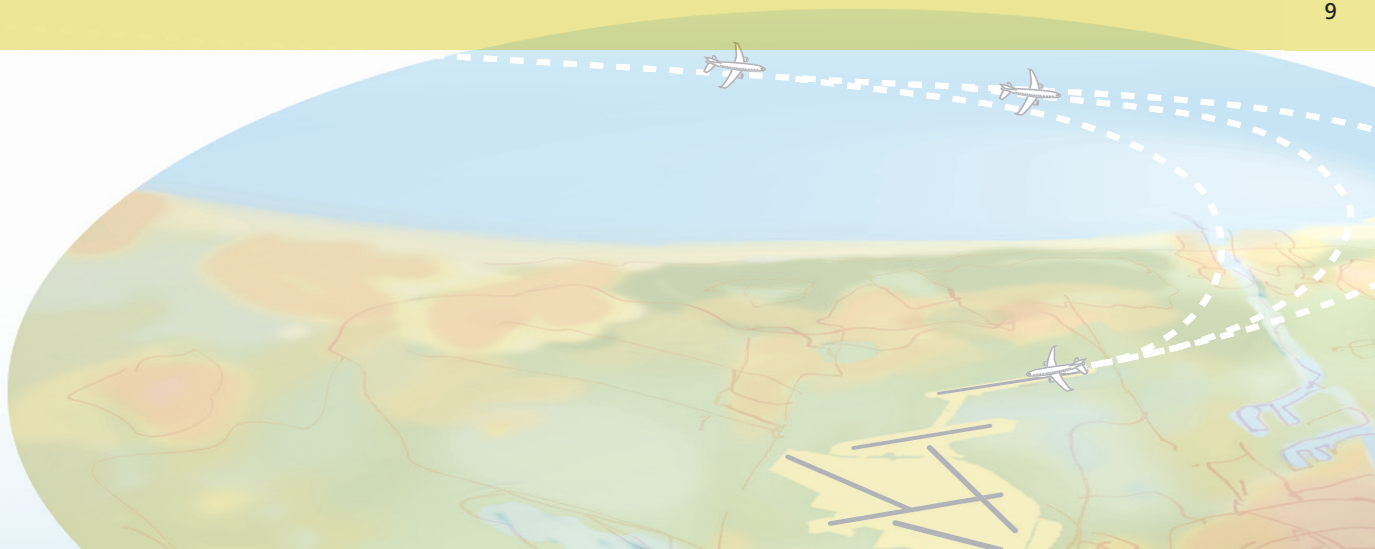
Korte termijn

De initiatiefnemers vragen voor de periode tot 2010 om een besluit over de aanpassing van grenswaarden voor geluid. Daarbij wordt uitgegaan van 480.000 vliegtuigbewegingen per jaar, het maximum voor de periode tot en met gebruiksjaar 2010. Daarnaast vragen de initiatiefnemers om een besluit over aanpassing van de luchtverkeerwegen van de Zwanenburgbaan. Deze aanpassing van de luchtverkeerwegen is nodig om de nieuwe uitvliegroutes van de Zwanenburgbaan, die toegepast worden bij gelijktijdig gebruik van de Polderbaan, in de praktijk te kunnen hanteren. Voor zowel grenswaarden als luchtverkeerwegen is aanpassing van het LVB noodzakelijk. Tevens wordt gevraagd daarbij rekening te houden met de onzekerheden in de prognoses voor de ontwikkeling van de luchtvaart in de komende twee overbruggingsjaren naar de middellange termijn.

Convenanten hinderbeperking en leefbaarheid

Naast dit MER zijn twee convenanten ondertekend door het rijk, de regionale bestuurders en de luchtvaartsector. Deze convenanten zijn erop gericht om op korte termijn de hinder in de omgeving te beperken en de omgevingskwaliteit te verbeteren. De convenanten worden uitgevoerd in de periode tot 2010. Het kabinet besluit in samenhang over het MER en de convenanten.

De alternatieven



Zowel het planalternatief als het nulalternatief zijn gebaseerd op de huidige wijze van afhandeling van het vliegverkeer. Voor het nulalternatief, dat moet voldoen aan huidige wet- en regelgeving, wordt de geplande situatie voor 2007 representatief geacht. Het planalternatief is tevens het meest milieuvriendelijk alternatief.

In het kader van de voorgenomen wijziging van het LVB zijn in dit MER twee alternatieven onderzocht.

Hinderbeperking

De hinderbeperkende maatregelen voor de korte termijn in het planalternatief zijn niet de enige maatregelen die worden uitgevoerd in de periode tot 2010. Ook de maatregelen die genoemd staan in het 'Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol' zullen worden uitgevoerd. Een aantal van deze maatregelen heeft betrekking op uitvliegroutes, naderingsroutes en luchtverkeerswegen. Deze worden eerst via het experimenteerartikel in de Wet luchtvaart onderzocht voordat zij in wetgeving worden vastgelegd. Daarom blijven deze maatregelen in dit MER buiten beschouwing. Een aantal hinderbeperkende maatregelen, die niet op korte termijn uitvoerbaar zijn, zullen in het onderzoek voor het MER voor de middellange termijn worden meegenomen.

Planalternatief

Het planalternatief is gebaseerd op de huidige wijze van afhandeling van het vliegverkeer bij een verkeersvolume van 480.000 vliegtuigbewegingen. Karakteristiek voor deze verkeersafhandeling is het gebruik van voornamelijk drie banen ('2+1 baangebruik'), waarbij in de overgangen tussen de pieken een vierde baan wordt bijgezet. Voor het planalternatief wordt uitgegaan van de inzet van een aantal hinderbeperkende maatregelen. Het gaat hierbij om het ontmoedigen van lawaaige vliegtuigen in de nacht en het stiller naderen met aangepaste vleugelklepstanden. Daarnaast gaat het planalternatief uit van nieuwe uitvliegroutes vanaf de Zwanenburgbaan bij gelijktijdig starten vanaf de Zwanenburgbaan en de Polderbaan.

Het planalternatief bevat alle hinderbeperkende maatregelen die met zekerheid op korte termijn ingevoerd kunnen worden. Daarnaast is ook het 'Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol'

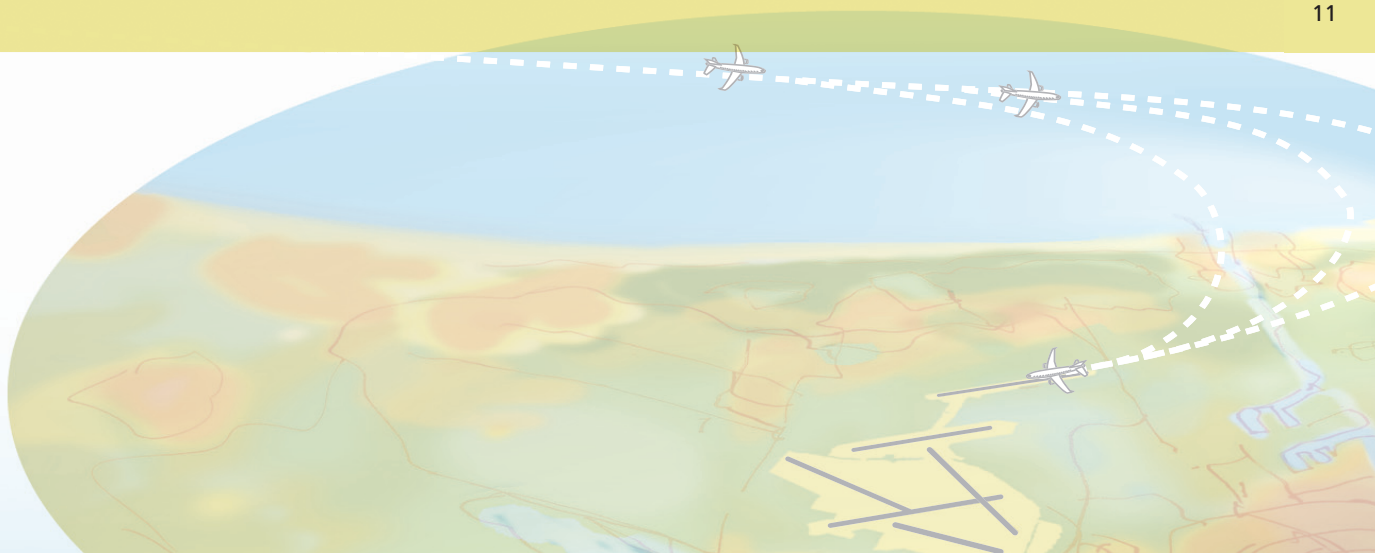
gesloten. Met de combinatie van het planalternatief en het convenant worden alle reële mogelijkheden voor de korte termijn benut om de hinder te beperken. Daarom is het planalternatief tevens het meest milieuvriendelijk alternatief.

Nulalternatief

Het nulalternatief is een voortzetting van de huidige wijze van verkeersafhandeling, binnen de huidige regels en grenswaarden. Het MER gaat ervan uit dat de milieueffecten van het nulalternatief gelijk zijn aan die van de geplande situatie voor 2007, zonder grootschalig onderhoud aan het banenstelsel. Het nulalternatief bevat dezelfde hinderbeperkende maatregelen als het planalternatief. Deze kunnen ook worden ingevoerd zonder aanpassing van het LVB. In het MER is onderzocht in hoeverre deze hinderbeperkende maatregelen groeiruimte opleveren binnen de grenswaarden voor geluid. Dit bleek nauwelijks het geval.

Bij het nulalternatief passen er circa 425.000 vliegtuigbewegingen binnen de huidige grenswaarden voor geluid. Dit komt overeen met het gerealiseerde aantal vliegtuigbewegingen in 2006.

De beleidsopties voor de korte termijn



Voor de periode tot 2010 zijn in dit MER vier beleidsopties onderzocht: actualiseren, salderen, salderen waarbij niet in twee achtereenvolgende jaren op dezelfde plaats gesaldeerd mag worden (voorstel Bestuurlijke Regie Schiphol, BRS) en salderen op basis van geactualiseerde grenswaarden.

Actualiseren van de huidige grenswaarden

Met het actualiseren van de grenswaarden wordt bedoeld dat, binnen de eisen voor een gelijkwaardige bescherming, de grenswaarden in de handhavingspunten opnieuw worden vastgesteld met behulp van de actuele inzichten over, onder andere, verkeersscenario's en de feitelijke verkeersafhandeling (baan- en routegebruik). Uitgangspunt is dat de overige onderdelen van het LVB hetzelfde blijven.

Salderen van de huidige grenswaarden

Salderen is een maatregel waarbij een overschrijding in één of meerdere handhavingspunten is toegestaan tot maximaal 1dB(A), mits die gecompenseerd wordt door een minimaal even grote overschrijding in één of meerdere andere handhavingspunten. Hierbij geldt de voorwaarde dat aan de wettelijke eis van een gelijkwaardige of betere bescherming dan geboden werd door de eerste luchthavenbesluiten wordt voldaan.

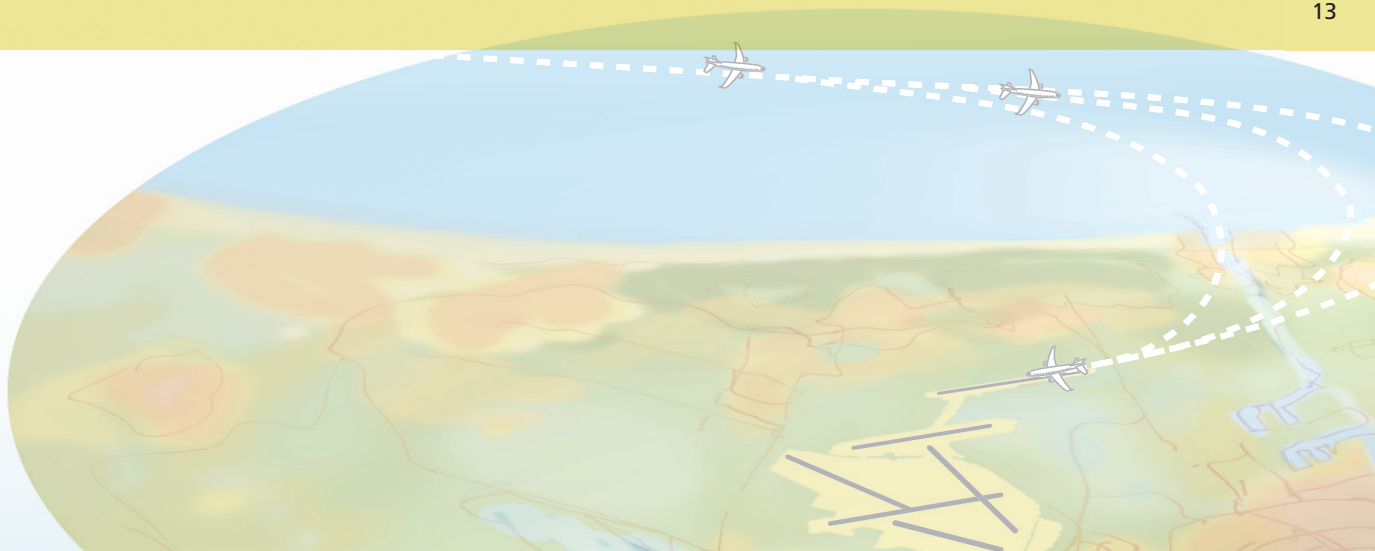
Salderen met een extra randvoorwaarde (voorstel BRS)

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft een extra beleidsoptie voorgesteld. Deze gaat uit van salderen waarbij als extra randvoorwaarde geldt dat niet in twee achtereenvolgende jaren in dezelfde punten mag worden gesaldeerd. Deze beleidsoptie is ook in het MER onderzocht.

Salderen op basis van geactualiseerde grenswaarden

Deze beleidsoptie is een combinatie van het actualiseren van de grenswaarden en salderen.

Welke beleids optie is het meest geschikt?



Gelet op de door de Tafel van Alders gewenste beperking in tijd en aantal vliegtuigbewegingen per jaar is, voor de periode tot 2010, 'actualiseren van grenswaarden' de meest geschikte beleids optie. In het MER zijn daarom alleen de milieueffecten gepresenteerd van het planalternatief bij actualisatie van de grenswaarden op basis van 480.000 vliegtuigbewegingen per jaar.

Voor de periode tot 2010 is nagegaan in hoeverre de verschillende beleids opties het mogelijk maken om, binnen de randvoorwaarden, de milieurimte beter te benutten. Onderstaande tabel geeft het jaarvolume dat voor deze periode per beleids optie mogelijk is. Hierbij is als referentie het jaarvolume van de huidige grenswaarden weergegeven.

Tabel 1 - Mogelijk jaarvolume bij de beleids opties

Beleids opties voor de periode tot 2010	Maximale omvang van het vliegverkeer op jaarbasis
Huidige grenzen (= nulalternatief)	ca. 425.000 vliegtuigbewegingen
Saldering van de huidige grenswaarden, met als extra randvoorwaarde dat in achtereenvolgende jaren niet in dezelfde handhavingspunten gesaldeer mag worden	ca. 425.000 vliegtuigbewegingen
Saldering van de huidige grenswaarden	ca. 440.000 vliegtuigbewegingen
Actualisatie van de grenswaarden	ca. 480.000 vliegtuigbewegingen
Saldering op basis van de geactualiseerde grenswaarden	ca. 520.000 vliegtuigbewegingen

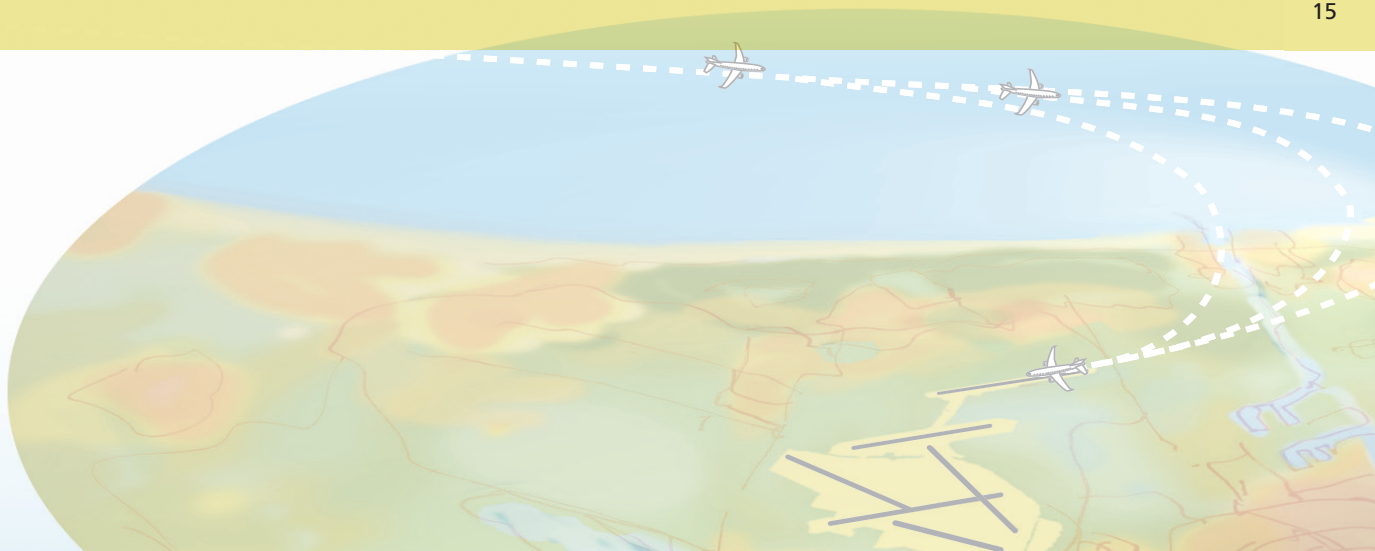
Het blijkt dat alleen de beleids opties 'actualiseren' en 'salderen op basis van geactualiseerde grenswaarden' een oplossing bieden. Salderen op basis van geactualiseerde grenswaarden is de meest

robuuste beleids optie en biedt de mogelijkheid om naar circa 520.000 vliegtuigbewegingen per jaar te groeien. De salderingsopties zijn geen realistische alternatieven voor de korte termijn omdat deze de verdere ontwikkeling van de luchthaven belemmeren.

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en de minister van Verkeer en Waterstaat hebben het voornemen om het advies van de heer Alders over de toekomst van Schiphol en de regio tot 2010 over te nemen, zoals geformuleerd in zijn brief van 13 juni 2007. Schiphol heeft ten behoeve van dit advies verklaard tot en met 2010 (waarmee bedoeld wordt het gebruiksjaar 2010) maximaal 480.000 vliegtuigbewegingen toe te staan. De grenswaarden in de handhavingspunten van het LVB worden op basis daarvan geactualiseerd. Dit betekent dat de beleids optie uiterlijk toegepast zal worden tot het gebruiksjaar 2010 en dat is gekozen voor actualiseren. Daarbij wordt er vanuit gegaan dat partijen aan de Tafel van Alders vóór 31 maart 2008 advies uitbrengen over de verdere ontwikkeling van Schiphol op de middellange termijn. Uiteindelijk wordt uiterlijk voor aanvang van het gebruiksjaar 2010, of zoveel eerder als mogelijk is, een nieuw besluit voor de middellange termijn van kracht.

In overeenstemming met de Richtlijnen en het advies van de heer Alders zijn in het MER alleen de milieueffecten gepresenteerd van het planalternatief bij actualisatie van de grenswaarden op basis van 480.000 vliegtuigbewegingen per jaar. De milieueffecten zijn vergeleken met die van het nulalternatief.

Vergelijking met criteria voor gelijkwaardigheid



Het planalternatief voldoet aan zowel de geactualiseerde als aan de 'oude' criteria voor gelijkwaardigheid.

Criteria voor gelijkwaardigheid

Op grond van de Wet luchtvaart zal ieder volgend LVB een beschermingsniveau moeten bieden dat per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit. Het beschermingsniveau voor externe veiligheid en geluidsbelasting is vastgelegd in criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming.

Voor het aspect lucht zijn er geen criteria maar geldt het Besluit luchtkwaliteit. Met de Wet luchtkwaliteit is echter nieuwe regelgeving op komst. Daarom zijn de verschillende alternatieven zowel aan het Besluit luchtkwaliteit als aan het wetsvoorstel luchtkwaliteit getoetst. Daarnaast is er een EU-richtlijn voor luchtkwaliteit in voorbereiding. Deze richtlijn bevat onder andere een nieuwe norm voor $PM_{2,5}$ (ultrafijn stof). Daarom is ook een vergelijking gemaakt met deze nieuwe norm.

Toets aan geactualiseerde criteria

In een brief van 25 mei 2007 informeert het kabinet de Tweede Kamer over het actualiseren van de criteria voor gelijkwaardigheid, op basis van de meest recente inzichten over bebouwing, bewoning, hinder, slaapverstoring en routemodellering. Het planalternatief is getoetst aan deze geactualiseerde criteria. Tabel 2 geeft de vergelijking met deze criteria.

Tabel 2 - Toets aan geactualiseerde criteria voor gelijkwaardigheid

Aspect	Geactualiseerde criteria voor gelijkwaardigheid	Planalternatief
Geluidsbelasting etmaal	Maximaal 12.300 woningen binnen de 58dB(A)-L _{den} -contour	11.700
	Maximaal 239.500 ernstig gehinderde mensen binnen de 48dB(A)-L _{den} -contour	227.000
Geluidsbelasting nacht (tussen 23:00 en 07:00 uur)	Maximaal 11.700 woningen binnen de 48dB(A)-L _{night} -contour	10.600
	Maximaal 66.500 ernstig slaapverstoorde mensen binnen de 40dB(A)-L _{night} -contour	39.000
Externe veiligheid	Maximaal 3000 woningen binnen de 10 ⁻⁶ plaatsgebonden risicocontour	2.772

Het planalternatief voldoet aan de geactualiseerde criteria voor gelijkwaardige bescherming.

Vergelijking met 'oude' criteria

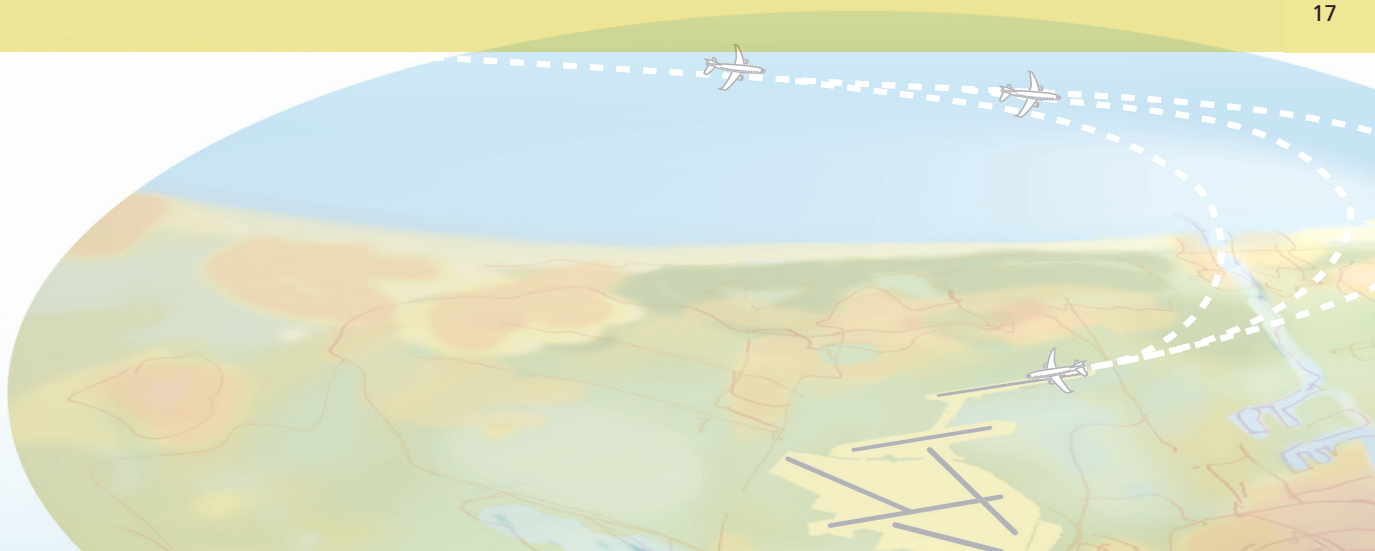
Naar aanleiding van het Algemeen Overleg van 26 juni 2007 dient in het MER naast de toets aan de geactualiseerde criteria ook gecontroleerd te worden of aan de 'oude' criteria voldaan wordt. Die bieden bescherming op basis van de inzichten die bij het vaststellen van de eerste besluiten zijn gehanteerd. Tabel 3 geeft de vergelijking met deze 'oude' criteria.

Tabel 3 - Vergelijking met 'oude' criteria voor gelijkwaardigheid

Aspect	'Oude' criteria voor gelijkwaardigheid	Planalternatief
Geluidsbelasting etmaal	Maximaal 10.000 woningen binnen de 35Ke-contour	10.000
	Maximaal 33.500 ernstig gehinderde mensen binnen de 20Ke-contour	33.000
Geluidsbelasting nacht (tussen 23:00 en 06:00 uur)	Maximaal 6.900 woningen binnen de 26dB(A)-L _{Aeq} -contour	5.000
	Maximaal 23.000 ernstig slaapverstoorde mensen binnen de 20dB(A)-L _{Aeq} -contour	22.500
Externe veiligheid	Maximaal 781 woningen binnen de 10 ⁻⁶ plaatsgebonden risicocontour	696

Het planalternatief voldoet ook aan de 'oude' criteria voor gelijkwaardige bescherming.

Milieueffecten



Het planalternatief leidt tot een andere verdeling van het geluid en de externe veiligheidsrisico's over de omgeving. In vergelijking met de huidige grenswaarden voor geluid is er vooral een toename zichtbaar nabij de Buitenveldertbaan en nabij de Zwanenburgbaan. De contouren van het planalternatief komen in hoge mate overeen met de gebieden waar nu op grond van het LIB ruimtelijke beperkingen gelden. Voor het aspect luchtkwaliteit geldt dat om te kunnen voldoen aan de normen voor NO₂-emissie, er compensatie nodig is. Voor het aspect natuur zijn geen significante aspecten te verwachten.

Voor de periode tot 2010 past het planalternatief, bij circa 480.000 vliegtuigbewegingen per jaar, binnen de eisen voor gelijkwaardige bescherming voor de aspecten geluid en externe veiligheid. Om te kunnen voldoen aan de eisen voor luchtkwaliteit is extra compensatie nodig.

Uit het MER kunnen per milieuaspect de volgende conclusies worden getrokken:

Geluid

Het planalternatief kan gerealiseerd worden binnen geactualiseerde grenswaarden. Bij actualiseren worden de grenswaarden voor het etmaal in twaalf handhavingspunten verhoogd, vijftien handhavingspunten worden verlaagd en acht handhavingspunten blijven nagenoeg gelijk (tussen de +0,25 en -0,25 dB(A)), zie kaarten 6 en 7. De grootste bijstellingen zijn nodig in de handhavingspunten nabij en in het verlengde van de Buitenveldertbaan (handhavingspunten 19, 21 en 22) en in handhavingspunt 18 ten noordoosten van de Zwanenburgbaan. Dit komt omdat voor het verwachte gebruik van de Buitenveldertbaan een meer realistische inschatting is gemaakt. De ophoging in punt 18 is het gevolg van de nieuwe, eerder afbuigende uitvliegroutes van de Zwanenburgbaan, die toegepast worden bij gelijktijdig gebruik van de Polderbaan (parallel starten). De bijstellingen in de overige handhavingspunten zijn geringer. De toename in de handhavingspunten 24 en 25 nabij Aalsmeer en Uithoorn is het gevolg van het toepassen van een verbeterde modellering van de vliegroutes in de geluidsberekeningen, die beter aansluit bij de werkelijkheid.

Voor de nachtperiode zijn de grootste bijstellingen naar boven nodig in de handhavingspunten in het verlengde van de Buitenveldertbaan (handhavingspunt 15, 16 en 17) en drie punten ten noorden van

de Polderbaan (zie kaarten 8 en 9). Dit komt doordat in het planalternatief het aandeel landingen in tussen elf uur 's avonds en zeven uur 's morgens is toegenomen en het aandeel starts is afgenomen. In diverse punten ten zuiden van de luchthaven is de geluidsbelasting lager dan de huidige grenswaarden.

Het planalternatief past binnen de huidige grenswaarde voor het TVG voor het etmaal en ruim binnen de grenswaarde voor het TVG voor de L_{night} -periode.

Kaart 2 geeft de geluidscontouren voor de geluidsbelasting gedurende het etmaal, uitgedrukt in L_{den} , van het planalternatief ten opzichte van het nulalternatief. Het verschil tussen de verdeling van de geluidsbelasting over de omgeving van het planalternatief en het nulalternatief wordt in hoofdzaak bepaald door een verschil in vliegtuigtypes, bestemmingen en verdeling van het vliegverkeer over het etmaal en het verkeersvolume.

Kaart 3 geeft de geluidscontouren voor de geluidsbelasting tussen elf uur 's avonds en zeven uur 's morgens, uitgedrukt in L_{night} , van het van het planalternatief ten opzichte van het nulalternatief. De geluidsbelasting 's nachts is voor het planalternatief overal groter dan het nulalternatief. Dit wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door het grotere verkeersvolume in de nacht bij het planalternatief vergeleken met het nulalternatief.

Op grond van de Richtlijnen is onderzocht of bij actualiseren van grenswaarden de verhoging van de geluidbelasting in de handhavingspunten nabij de Buitenveldertbaan beperkt kan worden. Het blijkt dat de grenswaarde voor de geluidbelasting in de handhavingspunten nabij en in het verlengde van de Buitenveldertbaan minder verhoogd hoeft te worden dan eerder aangenomen. Ofschoon deze bijstelling neerwaarts gering is, geven deze waarden een realistisch beeld van de geluidbelasting. De berekende bijstellingen zijn nodig om de Buitenveldertbaan vaker dan in het MER 2004 werd aangenomen, te kunnen inzetten. Dit komt met name doordat in dit MER rekening is gehouden met een meer realistische inschatting van het in de praktijk toegepaste criterium voor windstoten. Met de in dit MER berekende geluidbelasting blijft de kans op een overschrijding van de grenswaarden in de handhavingspunten in de komende jaren op een acceptabel niveau.

Externe veiligheid

Voor externe veiligheid is inzichtelijk gemaakt wat het effect is op de gebieden waarbinnen een bepaald veiligheidsrisico heerst. Hiervoor is de ligging van de 10^{-5} plaatsgebonden risicocontour (kans van 1 op 100.000) en de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour (kans van 1 op 1.000.000) van het planalternatief vergeleken met die van het nulalternatief. Er doet zich een beperkt aantal verschillen voor dat in hoofdzaak bepaald wordt door het verschil in verkeersvolume tussen het planalternatief en het nulalternatief. Deze verschillen hebben overigens geen beleidsmatige consequenties, de plaatsgebonden risicocontouren voor het planalternatief komen in hoge mate overeen met de beperkingengebieden uit het Luchthavenindelingbesluit (LIB).

De waarde van het totaal risicogewicht (TRG) bij het planalternatief blijft binnen de huidige grenswaarde in het LVB.

Vliegtuigemissies en lokale luchtkwaliteit

Het planalternatief voldoet aan de emissie-eisen die het LVB stelt tot het gebruiksjaar 2010.

Voor NO_2 treedt in 2010 een overschrijding van de norm voor luchtkwaliteit op. Uitgaande van het Besluit luchtkwaliteit 2005 is een reductie van de NO_2 -emissie van 50% nodig. Is de nieuwe Wet luchtkwaliteit van kracht, dan kan worden volstaan met een reductie van 20%. In het MER is een aantal maatregelen gepresenteerd waarmee deze reductie gerealiseerd kan worden. Schiphol komt met een Plan van Aanpak op basis waarvan duidelijk wordt hoe zij op 1 januari 2010 aan de norm zal voldoen.

Ruimte

De relevante contouren behorende bij het planalternatief komen in hoge mate overeen met de beperkingengebieden uit het LIB en de Regeling geluidswerende voorzieningen (RGV). Lokale verschillen

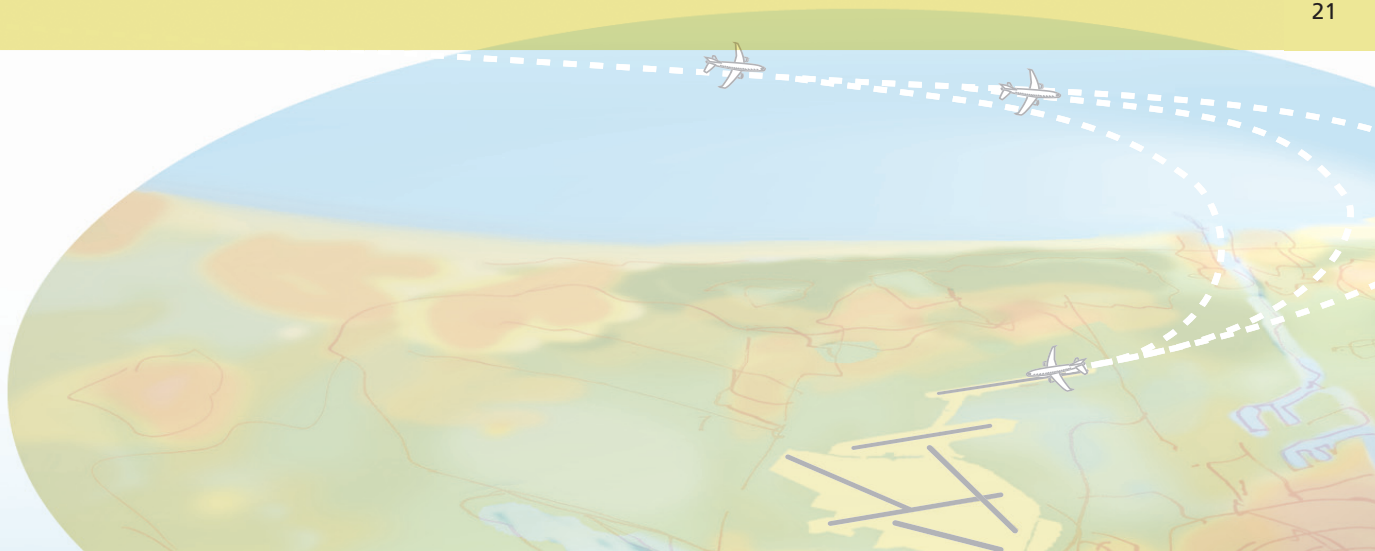
zijn klein en treden vooral op als gevolg van de zuidelijke preferentie van het baangebruik in het planalternatief en de gewijzigde uitvliegroutes van de Zwanenburgbaan bij parallel starten.

De ligging van de 20Ke-contour behorende bij het planalternatief verschilt op een aantal plekken met de gebieden met beperkingen voor grootschalige woningbouw uit de Nota Ruimte. In het verlengde van de Polderbaan en de Buitenveldertbaan en bij Hoofddorp-West is de 20Ke-contour van het planalternatief groter dan die in de Nota Ruimte. Bij de uitsluitingsgebieden voor grootschalige woningbouwlocaties 'Noordwijkerhout' en 'Legmeerpolder' is deze juist kleiner.

Natuur

Er is op geen enkel punt sprake van significante effecten van het planalternatief op beschermde soorten en/of gebieden in relatie tot de thans vigerende Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet.

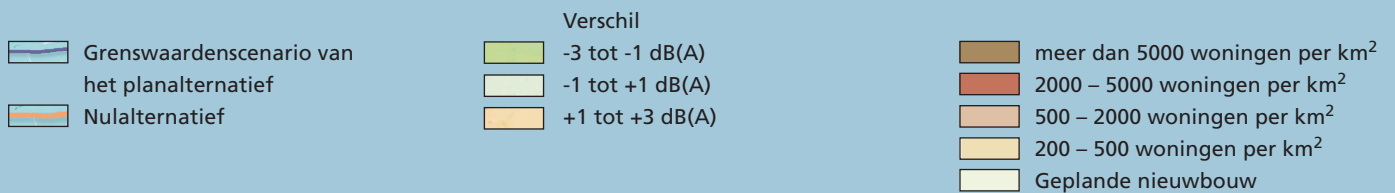
Leemten in kennis



Bij het opstellen van dit MER zijn de volgende leemten in kennis geconstateerd.

- De ernstige geluidshinder wordt bepaald door met een rekenmodel de geluidsbelasting te berekenen en vervolgens met een dosis-effectrelatie de hinder te schatten. De ondervonden hinder wordt door een aantal factoren bepaald. Eén van deze factoren is de voorspelbaarheid van het baangebruik. Deze factor wordt naar verwachting in het komende jaar in een proef onderzocht. Tevens wordt door het RIVM verder onderzoek verricht naar relatie tussen vliegtuiglawaai en gezondheid. De gegevens van deze onderzoeken kunnen daarom niet meer in dit MER meegenomen worden.
- In de berekening van milieueffecten speelt het baangebruik een belangrijke rol. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een model dat het baangebruik voorspelt op basis van, onder andere, een weersverwachting. Op dit gebied heeft het model zijn beperkingen. Tevens wordt het baangebruik door weersinvloeden bepaald die niet in het model zijn opgenomen. Met het huidige model heeft dit tot gevolg dat met name het gebruik van de Buitenveldertbaan wordt onderschat. In deze MER is dat mede aanleiding geweest voor het uitvoeren van een gevoeligheidsanalyse waarbij weersinvloeden op het baangebruik zijn onderzocht. De komende jaren moeten uitwijzen of deze werkwijze tegemoet komt aan de onzekerheden die het model met zich meebrengt in de berekeningswijze van de milieueffecten.

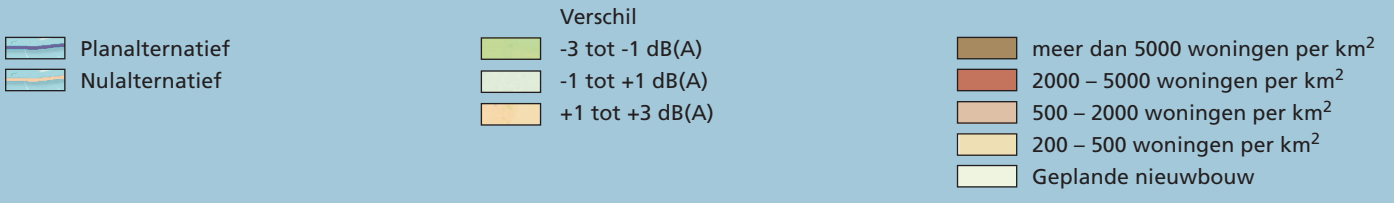
Ligging van de 48-, 53- en 58dB(A)-L_{den}-contouren en verschil in L_{den}-geluidsbelasting voor het grenswaardenscenario van het planalternatief vergeleken met het nulalternatief.



Kaart 3

Geluid

Ligging van de 40, 43 en 48dB(A) L_{night} -contouren en verschil in L_{night} -geluidsbelasting voor het grenswaardenscenario van het planalternatief vergeleken met het nulalternatief.

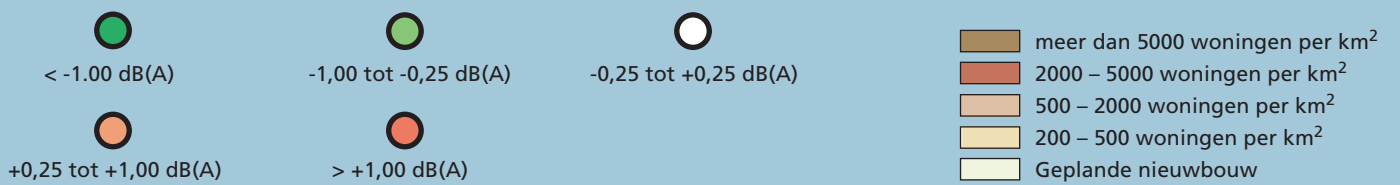


Toename in geluidsbelasting in handhavingpunten voor het etmaal voor het grenswaardenscenario van het planalternatief vergeleken met de huidige grenswaarden.

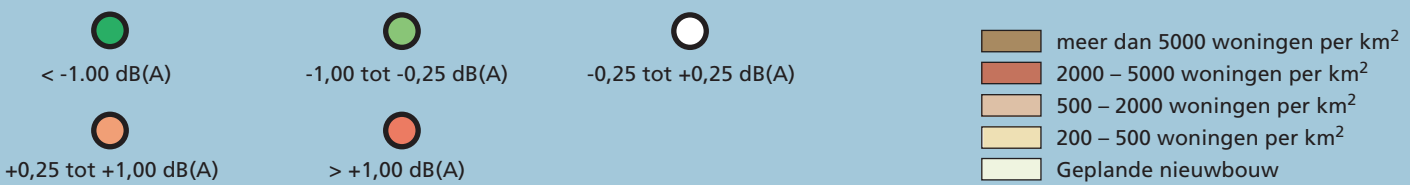


Etmaal

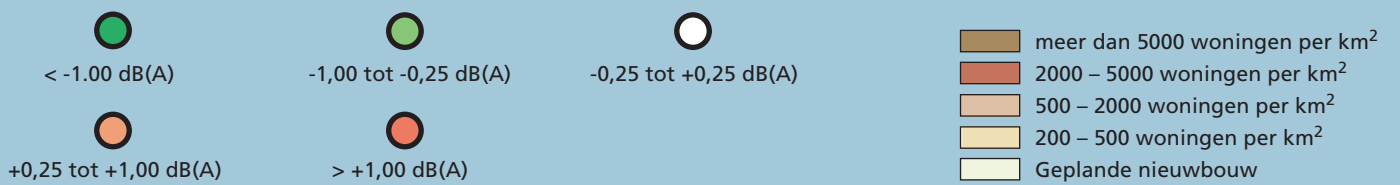
Copyright © 2007, Dienst voor het kadaster en openbare registers, Apeldoorn



Afname in geluidsbelasting in handhavingpunten voor het etmaal voor het grenswaardenscenario van het planalternatief vergeleken met de huidige grenswaarden.



Toename in geluidsbelasting in handhavingpunten voor de nacht voor het grenswaardenscenario van het planalternatief vergeleken met de huidige grenswaarden.



Afname in geluidsbelasting in handhavingpunten voor de nacht voor het grenswaardenscenario van het planalternatief vergeleken met de huidige grenswaarden.

