

Toetsingsadvies
over het milieu-effectrapport
over de aanleg van de
Parallele vijfde baan, Luchthaven Schiphol
(UMER-5 P)

20 december 1995

591-156

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Toetsingsadvies

Toetsingsadvies over het milieu-effectrapport over de aanleg van de Parallele
vijfde baan, Luchthaven Schiphol (UMER 5-P) /
[Commissie voor de milieu-effectrapportage].

- Utrecht : Commissie voor de milieu-effectrapportage

ISBN 90-5237-956-4

Trefw.: milieu-effectrapportage; Schiphol.



commissie voor de milieu-effectrapportage

Aan de minister van Verkeer & Waterstaat
Postbus 90771
2509 LT 's-GRAVENHAGE

uw kenmerk
DGRLD/VI/L 95.004706

uw brief
d.d. -

ons kenmerk
U835-95/Gt/nm/591-157

onderwerp
Toetsingsadvies over UMER-5P


doorkiesnr.
(030) 234 76 26

Utrecht,
20 december 1995

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het Uitvoerings Milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de aanleg van de Parallele vijfde baan, Luchthaven Schiphol (UMER 5P).

Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.



ir. P. van Duursen
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
UMER Vijfde Parallele baan

In afschrift aan: - de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

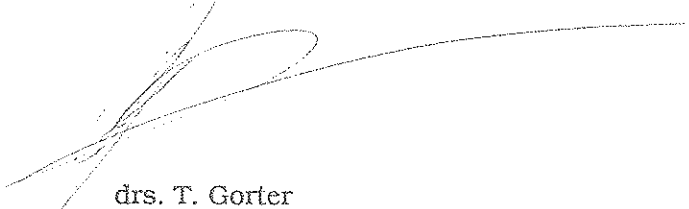
Toetsingsadvies over het milieu-effectrapport over de aanleg van
de vijfde parallelle baan, Luchthaven Schiphol

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieu-effectrapport over
de aanleg van de vijfde parallelle baan, Luchthaven Schiphol,

uitgebracht aan de minister van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de milieu-
effectrapportage; namens deze,

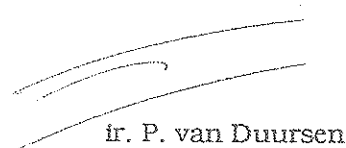
de werkgroep m.e.r. UMER Vijfde Parallelle baan

de secretaris



drs. T. Gorter

de voorzitter



ir. P. van Duursen

Utrecht, 20 december 1995

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. Inleiding	1
2. Algemeen oordeel over het MER	3
3. Aanbevelingen voor de verdere besluitvorming en opmerkingen	4
3.1 Bodem, grond- en oppervlaktewater	4
3.2 Geluid	5
3.3 Inpassing en aanpassingsinrichting	7

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 24 augustus 1995, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Openbare kennisgeving van de startnotitie d.d. 22 augustus 1995
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

I. INLEIDING

Door het kabinet is op 17 februari 1995 besloten om Schiphol uit te breiden met een vijfde start- en landingsbaan, de zogenaamde parallelle vijfde baan (5P). Dit (strategische) besluit is vastgelegd in de Planologische Kernbeslissing Schiphol, deel 3. Ten behoeve van de PKB Schiphol is milieu-effectrapportage toegepast, met als resultaat het Integraal milieu-effectrapport Schiphol of IMER en het Aanvullend milieu-effectrapport Schiphol of AMER.

Op 30 juni 1995 is de behandeling van de PKB door de Tweede Kamer afgerond en op 28 november door de Eerste Kamer.

Als vervolg op de PKB moet ten behoeve van de aanleg en het gebruik van deze vijfde baan een besluit worden genomen over de exacte ligging van de baan en moeten de daarmee samenhangende geluidzones worden vastgesteld¹].

Hiervoor wordt ook weer de procedure van milieu-effectrapportage (m.e.r.) gevolgd en is een milieu-effectrapport opgesteld, het UMER-5P.

Als initiatiefnemer voor dit project treedt de NV Luchthaven Schiphol op. De Ministers van Verkeer en Waterstaat (V en W) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) fungeren als bevoegd gezag.

Bij brief van 23 augustus 1995 is de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) door het bevoegd gezag in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de inhoud van het MER (zie bijlage 1). Het MER is op 23 augustus 1995 ter inzage gelegd, te zamen met de ontwerp-aanwijzingen.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r., verder te noemen 'de Commissie'. Voor de samenstelling van de werkgroep wordt verwezen naar bijlage 3 van dit advies, waarin tevens een overzicht wordt gegeven van de belangrijkste projectgegevens.

De Commissie heeft beoordeeld of het MER voldoende informatie bevat om de besluiten te nemen en daarbij op grond van artikel 7.26 van de Wm getoetst:

- aan de richtlijnen voor het MER (Wm, artikel 7.23, lid 2), zoals vastgesteld op 3 augustus 1994;
- op eventuele onjuistheden (Wm, artikel 7.23, lid 2);
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER (Wm, artikel 7.10).

Conform artikel 7.26, tweede lid van de Wm heeft de Commissie de opmerkingen uit de inspraak (zowel de schriftelijke als de mondelinge opmerkingen tijdens de hoorzittingen) bij de opstelling het toetsingsadvies in beschouwing genomen, voor zover deze inhoudelijk betrekking hebben op het UMER-5P. Het is gebleken dat het overgrote deel van de reacties betrekking heeft op het ontwerp-besluit²]. Het is in dit kader niet de taak van de Commissie hier een oordeel over geven.

1 Het gaat om de wijziging van het aanwijzingsbesluit ingevolge artikel 27, eerste lid van de Luchtvaartwet.

2 In de meeste gevallen wordt afkeuring over de plannen uitgesproken. Ook wordt in veel gevallen om een goede schaderegeling gevraagd.

Een ander deel van de reacties heeft nog betrekking op de IMER, de AMER of de UMER-S4S2. Aangezien de hierbij horende procedures zijn afgesloten en de Commissie hierover reeds heeft geadviseerd, betreft de Commissie ook deze reacties niet in dit toetsingsadvies. Verder wordt een aantal onderwerpen opnieuw aangehaald, die de Commissie ook al in haar vorige toetsingsadviezen (over de hierboven genoemde MER'en) heeft gesignaleerd en behandeld. Een veelvuldig voorkomend voorbeeld hiervan is het al of niet juist zijn van het achterwege laten van een berekeningswijze voor de Ke-methode met een lager afkapniveau dan 65 dB(A). Omdat zij hierover en over andere dergelijke onderwerpen haar mening al heeft gegeven, zal hieraan in dit toetsingsadvies niet opnieuw aandacht worden besteed.

De relevante inspraakreacties die op het UMER-5P betrekking hebben zijn wél in dit toetsingsadvies verwerkt. Waar dit praktisch mogelijk is, wordt hiernaar met voetnoten verwezen.

2.

ALGEMEEN OORDEEL OVER HET MER

De Commissie is van mening dat het MER voldoende informatie biedt voor de besluitvorming over de wijziging van het aanwijzingsbesluit.

De Commissie heeft waardering voor de overzichtelijke, volledige en gedegen wijze waarop de alternatieven zijn ontwikkeld. Er is op een creatieve en open wijze met de effectvoorspelling omgegaan. Een voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van een nieuwe hindermaat voor openlucht recreatie, de Time-Above contouren. Het blijkt dat de ervaringen die met de vorige m.e.r.-procedures zijn opgedaan op een positieve wijze in het UMER-5P zijn verwerkt; dit uit zich ook in de indeling en stijl van het rapport.

De richtlijnen zijn voldoende gevolgd. Daar waar deze niet zijn gevolgd, is dit in het UMER-5P gemotiveerd. Wel valt op dat alleen de richtlijnen zijn gevolgd en dat niet of nauwelijks gebruik is gemaakt van de conclusies en aanbevelingen uit de toetsingsadviezen van de Commissie over het IMER en het AMER. Het gaat hier met name om de onderdelen bodem en water en geluid. Bijvoorbeeld wordt in het toetsingsadvies over het IMER gesteld dat de beschrijving van de milieu-effecten voor bodem en water uiterst globaal is en dat zonder onderbouwing wordt aangenomen dat de activiteiten effect-neutraal kunnen worden gerealiseerd. Over geluid was in het toetsingsadvies over het AMER aanbevolen om in deel 3 van de PKB of in het UMER-5P geluidberekeningen op te nemen voor de situatie in de periode van 22.00 tot 8.00 uur in combinatie met de situatie waarbij de slaapkamerramen iets geopend zijn. Omdat deze toetsingsadviezen later zijn uitgebracht dan de richtlijnen was het logisch geweest om deze volledig bij het UMER-5P te betrekken. In haar advies voor richtlijnen van 6 juni 1994 wees de Commissie al op dit probleem en stelde dat het richtlijnenadvies uitgaat van de veronderstelling dat de informatie uit het IMER adequaat is. Zij merkte op dat, indien dit niet het geval zou zijn, een aanvullend advies voor richtlijnen tot de mogelijkheden zou kunnen behoren. Uiteindelijk heeft zij geen advies voor aanvullende richtlijnen uitgebracht, omdat de benodigde extra informatie al in de beide genoemde toetsingsadviezen is gevraagd. In paragrafen 3.1 en 3.2 worden deze en ook andere voorbeelden verder uitgewerkt en wordt aangegeven welke consequenties dit heeft voor de besluitvorming.

3. AANBEVELINGEN VOOR DE VERDERE BESLUITVORMING EN OPMERKINGEN

3.1 Bodem, grond- en oppervlaktewater

Omdat de fysieke ontwerpen bij het opstellen van het UMER-5P ontbraken, wordt in het UMER-5P slechts summier en in globale termen ingegaan op de te realiseren bouwwerken inclusief bijbehorende voorzieningen, de daarvoor toe te passen bouw- en aanlegmethoden en de effecten daarvan tijdens aanleg en gebruik op water en bodem. Uitgangspunt van de initiatiefnemer is steeds geweest dat *"alle noodzakelijke voorzieningen en werkzaamheden bij alle varianten zodanig worden uitgevoerd dat geen nadelige effecten optreden"*, waarbij zij er in UMER-5P op wijst dat bij de uitvoering gebruik zal worden gemaakt van het Bodemzorgsysteem van de Luchthaven Schiphol. Informatie over concrete voorzieningen ter beperking van de milieubelasting wordt toegezegd bij het feitelijk ontwerp. Hierdoor is beoordeling van deze informatie in het kader van deze m.e.r.-procedure niet mogelijk³].

Uit het UMER-5P blijkt dat slechts in beperkte mate meetgegevens over de milieukwaliteit aanwezig zijn. Ook ontbreekt betrouwbare informatie over de belasting van de bodem en de kwaliteit van de run-off. Hierdoor is het niet mogelijk een adequate beschrijving van de bestaande milieutoestand en daarmee van de effecten te maken. Bij de besluitvorming over de IMER zijn wel afspraken gemaakt over op te zetten (deels reeds gestarte) monitoringsprogramma's voor bodemkwaliteit, kwaliteit van de run-off en de belasting van bodem en oppervlaktewater als gevolg van depositie. De Commissie acht deze onderwerpen van wezenlijke betekenis voor opname in een op te stellen evaluatieprogramma. Dit is des te meer van belang, omdat in het UMER-5P terecht wordt opgemerkt, dat de gehanteerde modellen slechts indicatief zijn en de berekeningsresultaten veelal sterk afwijken van de (beperkt beschikbare) meetgegevens.

Voor het gestelde in het UMER-5P met betrekking tot de waterhuishouding wijst de Commissie op de inspraakreactie van het Waterschap Groot-Haarlemmermeer⁴], waarin gewezen wordt op een aantal omissies en onjuistheden, bijvoorbeeld aangaande een aantal aannames over de waterbeheersing en over de geselecteerde maatregelen.

Samengevat constateert de Commissie⁵], dat de beperkte hoeveelheid gegevens en de geringe betrouwbaarheid daarvan een goede beschrijving van de mogelijke milieu-effecten op bodem en water onmogelijk hebben gemaakt. In dit kader heeft de Commissie overigens met instemming kennis

3 Zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr. 165.

4 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 32.

5 Het Hoogheemraadschap van Rijnland komt op het merendeel van de genoemde punten tot het zelfde oordeel (zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr. 201).

genomen van het feit dat de noodzakelijke monitoringsprogramma's zijn toegezegd en deels reeds zijn gestart.

Door de stand van zaken met betrekking tot de fysieke ontwerpen is het duidelijk dat het op dit moment moeilijk is om alle gewenste milieu-informatie te genereren. Gezien de minder belangrijke betekenis⁶⁾ van dit onderwerp bij de besluitvorming is dit tot op zekere hoogte te billijken.

Alles afwegend beveelt de Commissie het volgende aan:

- De 'evaluatie achteraf' dient zo te worden opgezet dat het mogelijk is de in het UMER-5P opgenomen onzekere voorspellingen te controleren en bij te stellen. Tevens verdient het aanbeveling het reeds vastgestelde evaluatieprogramma in het kader van het IMER bij te stellen en in het nieuwe evaluatieprogramma te integreren. Op grond van het evaluatieprogramma zouden dan eventuele nadere maatregelen kunnen worden overwogen.
- De Commissie constateert de noodzaak om bij de verdere besluitvorming aandacht te besteden aan de bouw- en aanlegmethoden en de milieu-effecten daarvan tijdens de aanleg en het gebruik van de vijfde baan. Zij geeft in overweging bij de aanwijzing ex artikel 26 Lvw juncto artikel 37 WRO de grondslag te leggen voor daartoe strekkende bepalingen in de verdere uitvoeringsbesluiten in planologisch kader. Zij beveelt aan om in het evaluatieprogramma de hier bedoelde milieu-effecten mee te nemen.
- De Commissie heeft met instemming vernomen dat de concrete maatregelen aangaande de waterhuishouding in overleg met het Waterschap Groot-Haarlemmermeer zullen worden uitgewerkt.

3.2 Geluid

In het UMER-5P zijn de nachtcontouren berekend voor de periode van 23.00 tot 06.00 uur uitgaande van woningen zonder geluidwerende voorzieningen en gesloten slaapkamerramen. Voor afzonderlijke berekeningen voor een langere nachtperiode en voor de situatie met iets geopende slaapkamerramen wordt verwezen naar het AMER (zie blz. 45 van het UMER-5P).

In het toetsingsadvies over het AMER was aanbevolen om in deel 3 van de PKB of in het UMER-5P geluidberekeningen op te nemen voor de situatie van een langere periode dan de voor Schiphol geldende nachtperiode in combinatie met de situatie waarbij de slaapkamerramen (iets) geopend zijn. Met de uitvoering van deze berekeningen kan een meer volledige indruk over de totale mogelijk optredende slaapverstoring gegeven worden. Omdat hierop in PKB deel 3 niet is ingegaan, had dit in het UMER-5P moeten gebeuren.

Deze berekeningen zijn des te meer van belang, omdat de komende drie jaar het nachtrecht (beperkt baangebruik, speciale vliegroutes) zal gelden tot 7.00 uur, in plaats van tot 6.00 uur. Aan de hand van onderzoek naar de economische en gezondheidseffecten van deze aanscherping, zal nog in deze kabinetsperiode een definitief besluit worden genomen over de periode waarvoor het

⁶ In vergelijking met de overige aspecten en met name geluid en externe veiligheid, die een prominente rol hebben gespeeld in de vaststelling van PKB en Streckplan.

nachtregime zal gelden. Met het uitvoeren van de aanbeveling die in het toetsingsadvies over het AMER is genoemd, had ten behoeve van het besluit over het nachtregime al belangrijke informatie kunnen worden verschaft.

De Commissie beveelt aan de nachtcontouren voor de periode van 23.00 uur tot 7.00 uur, in combinatie met iets geopende slaapkamerramen alsnog te berekenen en de resultaten hiervan bij het definitieve aanwijzingsbesluit te verstrekken, met een beschouwing over de te verwachten slaapverstoring. Deze aanbeveling komt tegemoet aan een groot aantal inspraakreacties.

De geluidbelasting in punt K wordt voor de verschillende alternatieven vermeld. Opvallend is de constatering dat zowel voor alternatief PABAS als PAPLUS de gestelde eis van 49 Ke niet wordt gehaald (blz. 70 van het hoofdrapport). In de lijst van eisen aan alternatieven in de samenvatting ontbreekt op blz. 17 de eis dat in punt K de geluidbelasting niet hoger mag zijn dan 49 Ke. Daarnaast ontbreken voor punt K gegevens over het jaar 2003. Overigens wordt deze eis in het hoofdrapport (blz. 70) en in het ontwerp-besluit (blz. 27) wel genoemd. Maatregelen om de 49 Ke wel te halen vallen, volgens het ontwerp-besluit, buiten het kader van aanwijzingsbesluit.

Op blz. 178 van het UMER-5P wordt vermeld dat besloten is dat de belasting volgens de zoneberekeningen in punt K 50,6 Ke mag bedragen en dat de exploitant een resultaatsverplichting krijgt opgelegd om de 49 Ke (actuele belasting) te halen (zie blz. 33 van de ontwerp-aanwijzing).

De Commissie is van mening dat de zoneringsberekening als basis dient te worden gebruikt voor de geluidbelasting in punt K. Bij uitvoering van het PABAS- of PAPLUS-alternatief beveelt de Commissie aan de geluidbelasting in punt K secuur en frequent te monitoren en bij overschrijding maatregelen (zoals beschreven in hoofdstuk 7 van het UMER-5P) te treffen om alsnog de gestelde eis te halen.

In de bijlagen wordt een beschouwing gegeven over het gebruik maken bij de geluidberekeningen van NHS in plaats van VHS. Hieruit blijkt dat het verschil tussen beide systemen vrij groot is. Echter, dit zijn alle berekeningen op grond van geluidemissies en vliegfrequentie. Ter vergelijking is dringend behoefte aan gegevens over de geluidemissie gemeten aan de grond. De Commissie beveelt aan hiernaar in het kader van het evaluatieprogramma nader onderzoek te verrichten.

Nieuw in het UMER-5P is de introductie van T(ime)-A(bove) contouren die een indicatie van de tijdsduur van hinderlijk hoge geluidniveaus moet geven. Dit kan een veelbelovende maat zijn. De ANWB ^{7]} vraagt in haar reactie om een onderzoek naar recreatieve hinderbeleving per afzonderlijke recreatie-activiteit, geluidsintensiteit en -duur, frequentie, tijdstip en plaats. De Commissie constateert dat een dergelijk onderzoek zeer veel variabelen omvat en een langdurig fundamenteel onderzoek zou vergen. Het resultaat hiervan zou zijn een betere effectbepaling en de mogelijkheid om compenserende maatregelen

7 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 225.

aan te geven. Voor de keuze van alternatieven uit het UMER-5P en de besluitvorming is deze informatie echter niet bepalend.

Omdat een dergelijk onderzoek lange tijd in beslag kan nemen is, ligt het niet voor de hand dit uit te voeren voorafgaand aan het aanwijzingsbesluit, als directe aanvulling op het UMER-5P. De Commissie beveelt wel aan de Time-Above methode in het kader van de 'evaluatie achteraf', bijvoorbeeld met behulp van een belevingsonderzoek te controleren. Hierbij kan tevens worden betrokken de hinder bij recreatie-inrichtingen, waar sprake is van nachtverblijf.

3.3 Inpassing en aanpassingsinrichting

In de richtlijnen (4.2) is gevraagd een aantal varianten uit te werken voor de herinrichting van het omliggende gebied.

Bij de inrichting van het gebied en van de omgeving moet onderscheid worden gemaakt tussen inpassingsmaatregelen (omleggen wegen en waterlopen en aanpassing verkavelingen) die direct samenhangen met de aanleg van de parallelle vijfde baan, de taxibanen en de satellieten enerzijds en maatregelen en projecten die op grotere afstand van het luchtvaartterrein liggen (aanpassingsmaatregelen). Beide vallen buiten de in het kader van de Lvw-aanwijzing vast te stellen nieuwe grens van het luchtvaartterrein. De verwachting is dat de inpassing wordt geregeld in een bestemmingsplan. De aanpassingsinrichting zal waarschijnlijk worden aangepakt onder de noemer herinrichting met bijzondere doelstelling. Hieronder valt dan bijvoorbeeld de groenstructuur, de N22, de Floriade, het bollengebied en de gevolgen van de stedelijke uitbreiding. Maatregelen die bij de aanpassingsinrichting horen, worden in het UMER-5P buiten beschouwing gelaten, omdat zij geen onderwerp zijn van besluitvorming in het kader van de Lvw-aanwijzing (zie blz. 47 van het UMER-5P). Gesteld wordt dat hierover op dit moment nog niet voldoende informatie is⁸⁾ en dat deze informatie pas in een latere fase beschikbaar zal komen. Volgens het UMER-5P zijn er verschillende mogelijkheden denkbaar om de aanpassingsinrichting te regelen (zie blz. 133 en 134 van het UMER-5P). Slechts één van de genoemde mogelijkheden is m.e.r.-plichtig (integrale landinrichting van het noordelijk deel van de Haarlemmermeerpolder); de overige mogelijkheden, inclusief de aanpassingsinrichting in de zin van de Landinrichtingswet (hoofdstuk IV, art. 94-118) zijn niet m.e.r.-plichtig.

De Commissie constateert dat de kans bestaat dat het niet mogelijk is het instrument van de milieu-effectrapportage toe te passen op de aanpassingsinrichting zoals hier aan de orde is. Om te voorkomen dat om die reden te weinig inzicht wordt gegeven in de ruimtelijke maatregelen, alsmede de diverse mitigerende en compenserende maatregelen en de milieu-effecten daarvan in verband met de inpassing van de vijfde baan in het gebied, beveelt de Commissie aan in het aanwijzingsbesluit ex artikel 26 Lvw juncto artikel 37 WRO daartoe strekkende bepalingen op te nemen die in bestemmingsplankader verder kunnen worden uitgewerkt. Aldus

8 In paragraaf 3.1 is ook al gesignaleerd dat het ontbreken van fysieke ontwerpen beperkend heeft gewerkt voor de beschikbaarheid van informatie.

kan worden bereikt dat de samenhang tussen de maatregelen met betrekking tot de inpassing van deze baan en de aanpassingsinrichting van de omgeving van het luchtvaartterrein in de besluitvorming beter tot zijn recht komt.

BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies
over het milieu-effectrapport
over de aanleg van de
Parallele vijfde baan, Luchthaven Schiphol
(UMER 5-P)

(bijlagen 1 t/m 4)


BIJLAGE I

Brief van het bevoegd gezag d.d. 24 augustus 1995 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
Commissie voor de
Milieu-effectrapportage
t.a.v. de heer J. Scholten
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	24 AUG. 1995
nummer :	1187-95
dossier :	501-91/m 109
kopie naar :	Gt/Sc-pied-bi/bi

IX

Contactpersoon
ir. J.Th.M. Knapen
Datum

Ons kenmerk
DGRDL/VI/L 95.004706
Onderwerp
Advies over UMER 5P.

Doorkiesnummer
070 - 351 77 40
Bijlage(n)
div.
Uw kenmerk

Geachte heer Scholten,

Mede namens mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer doe ik u hierbij ter advisering toekomen het Uitvoerings Milieu-Effectrapport ten behoeve van de vijfde parallelle baan op Schiphol (UMER 5P). De inspraakperiode loopt van 23 augustus 1995 tot en met 24 november 1995. Bijgaand treft u aan een afschrift van de publicatie waarmee de ter inzagelegging is aangekondigd.

Voor het UMER 5P heeft uw Commissie op 6 juni 1994 geadviseerd ten behoeve van het opstellen van de richtlijnen. De Richtlijnen zijn vastgesteld op 3 augustus 1994. Het UMER 5P is opgesteld voor de besluiten in het kader van de Luchtvaartwet tot aanleg van de parallelle vijfde baan en tot vaststelling van de daarmee samenhangende geluid-zones van de luchthaven Schiphol, het zogenaamde aanwijzingsbesluit. Het is een nadere uitwerking van de besluiten die genomen zijn in de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving deel 3 op basis van het Integrale Milieu-effectrapport (IMER). De parlementaire behandeling van deze PKB is nog niet afgerond: de Eerste Kamer zal de PKB nog behandelen.

Op het moment van ter visielegging is aldus het definitieve besluit over de ontwikkeling van de Luchthaven Schiphol nog niet genomen. Toch is het noodzakelijk reeds nu deze UMER in procedure te brengen. Op deze wijze wordt het namelijk mogelijk begin 1996 zowel voor het vierbanenstelsel als voor het vijfbanenstelsel in één keer de geluidzones vast te stellen.

Postadres postbus 90771, 2509 LT Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 Den Haag

Telefoon + 31 70 3517482
Telefax + 31 70 3517873 Telex 31435 rfd nl

Bereikbaar met tariflijn 1 of 9 vanaf CS of 9 vanaf HS, buslijn 22 vanaf CS



DGR/LD/VI/L 95.004706

In het IMER is, zoals bekend, reeds opgenomen het Uitvoerings Milieu-Effectrapport ten behoeve van het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan, het verlengen van de Kaagbaan (UMER S4S2), dat als basis dient voor de geluidszone welke voor Schiphol gaat gelden van 1996 tot het moment van ingebruikname van de vijfde baan. Naar aanleiding van uw toetsingsadviezen van 23 augustus 1994 over IMER en het UMER S4S2 is een Aanvullend Milieu-Effectrapport (AMER) verschenen. Uw definitief toetsingsadvies over IMER, UMER S4S2 en het AMER is op 30 januari 1995 gepubliceerd.

De inspraakperiode van het UMER 5P loopt van 23 augustus 1995 tot en met 24 november 1995. De hoorzittingen zullen door de Commissie 21 ex Luchtvaartwet in november worden gehouden. Conform het bepaalde in de Wet Milieubeheer verzoek ik u uw advies uiterlijk vier weken na de te houden hoorzittingen aan ons te doen toekomen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

A. Jorritsma-Lebbink

BIJLAGE 2

Openbare kennisgeving van de toetsingsprocedure in Staatscourant nr. 161 d.d. 22 augustus 1995

PROJECT MILIEU-PORT & MILIEU SCHIPHOL



Inspraak over de ontwerp-aanwijzingen Schiphol en het UMER-5P

Over Schiphol is al veel gesproken en zijn al veel stukken geschreven. U heeft al eerder kunnen inspreken op de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving deel 1 (PKB-1) inclusief de bijbehorende rapporten. Op 30 juni is de behandeling van de PKB door de Tweede Kamer afgerond. De Eerste Kamer zal de PKB, naar verwachting, dit najaar behandelen.

Als volgende stap in de besluitvormingsprocedure kunt u, in het kader van de aanwijzingsprocedure voor het luchtvaartterrein Schiphol, van 23 augustus tot en met 24 november 1995 inspreken op de volgende documenten:

- de ontwerp-aanwijzingen van het luchtvaartterrein Schiphol;
- het Uitvoerings Milieu-Effect Rapport voor de parallelle vijfde baan (UMER-5P).

1. Wat zijn de ontwerp-aanwijzingen?

De ontwerp-aanwijzingen bevatten de voorgenomen besluiten van de minister van Verkeer en Waterstaat en van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over Schiphol. De belangrijkste onderwerpen uit de ontwerp-aanwijzingen zijn:

- de grens van het luchtvaartterrein;
- de ligging van de start- en landingsbanen;
- de ligging van de geluidszones;
- voorstellen over het gebruik van het luchtvaartterrein;
- de schaderegelingen;
- de opdracht aan gemeentebesturen om de ligging van de geluidszones en de daarbij behorende planologische beperkingen in de bestemmingsplannen te verwerken.

De ontwerp-aanwijzingen betreffen zowel het vierbanenstelsel (inclusief zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan en verlenging van de Kaagbaan) als het vijfbanenstelsel (met de parallelle vijfde baan).

2. Wat is het UMER-5P?

In het Uitvoerings Milieu-Effect Rapport voor de parallelle vijfde baan (UMER-5P) worden de milieu-effecten van de aanleg van de parallelle vijfde baan beschreven. Daarbij is naast de vergelijking met de voorgenoemde autonome ontwikkeling (geen aanleg vijfde baan) een aantal varianten van de parallelle vijfde baan met elkaar vergeleken. Het UMER-5P is opgesteld door de NV Luchthaven Schiphol.

3. Schriftelijke en mondelinge inspraak

De ontwerp-aanwijzingen en het UMER-5P liggen van 23 augustus tot en met 24 november 1995 ter wie. Gedurende die tijd kunt u uw zienswijze schriftelijk kenbaar maken. U kunt deze opsturen naar:

Centraal Punt Inspraak Schiphol en Omgeving
Postbus 97611
2509 GA Den Haag

Het is ook mogelijk uw zienswijze mondeling kenbaar te maken. In de eerste helft van november zullen daartoe hoorzittingen worden gehouden. Deze hoorzittingen betreffen zowel de ontwerp-aanwijzingen als het UMER-5P. Indien u van deze gelegenheid gebruik wilt maken, kunt u zich tot uiterlijk 1 oktober schriftelijk aanmelden bij:

Adviescommissie ontwerp-aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

U ontvangt dan twee weken van te voren een uitnodiging voor een hoorzitting.

4. Wat gebeurt er met uw inspraakreactie?

Een speciale commissie, waarin onder meer vertegenwoordigers van de gemeenten en van omwonenden van Schiphol zitting hebben, zal over de mondelinge en schriftelijke reacties een advies uitbrengen. Na de tenuitvoerlegging zal de Commissie voor de milieu-effectrapportage advies uitbrengen over het UMER-5P. Zodra de adviezen gereed zijn worden ze, samen met de ingebrachte zienswijzen, het verslag van de hoorzittingen en de eerder genoemde stukken, ter inzage gelegd. Voor zover de ministers bij de definitieve aanwijzingsbesluiten afwijken van de adviezen, doen zij dat gemotiveerd.

5. Waar liggen de documenten ter inzage?

Het UMER-5P en de ontwerp-aanwijzingen liggen ter inzage in de bibliotheken van de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland en in de gemeentehuizen van de volgende gemeenten: Aalsmeer*, Akerlout, Alkemade*, Amstelveen*, Amsterdam* (staddeelkantoren van Buitenveldert, Geuzenveld/Slotermeer, Osdorp, Slotervaart/Overtoomse veld en Zuidoost, voorlichtingscentra stadhuis en Zuidoost), Beverwijk*, Haarlem*, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlemmermeer* (ook op de hulpsecretarieat van Nieuw-Vennep, Badhoevedorp en Zwanenburg), Heemskerk*, Jacobswoude, Limmen, Lisse, Oud-Amstel (ook in het dorpshuis van Duivendrecht), Sassenheim*, Uilgeest*.

Uithoorn*, Velsen*, Warmond en Zaanstad (ook op de secretarie Noord in Krommenie en het stadsator in Zaanland).

Als achter de plaatsnaam een * staat, liggen de rapporten tevens in de (hoofdvestiging van de) openbare bibliotheek van de betreffende plaats.

Bovengenoemde stukken kunt u ook inzien in het bezoekerscentrum Schipholcoop op Schiphol en in de bibliotheek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in Den Haag en in het bureau Persoonlijke Voorlichting van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, te Den Haag.

6. Wat is de relatie met andere documenten die al gemaakt zijn voor de besluitvorming over Schiphol?

Over Schiphol is al veel gesproken en geschreven. De belangrijkste documenten zijn de volgende:

- De Inventarisatie Economische Effecten (IEE) en het integrale Milieu-Effect Rapport (IMER) zijn opgesteld ten behoeve van de besluitvorming in het kader van de Planologische Kernbeslissing Schiphol en omgeving (PKB-Schiphol). De inspraak op deze documenten heeft al plaatsgevonden.

- Het Uitvoerings Milieu-Effect Rapport voor het vierbanenstelsel (UMER-5452) is met name opgesteld voor de ontwerp-aanwijzing. De inspraakprocedure over het UMER-5452 is volledig afgerond.

- Naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage over het IMER en het UMER-5452 is er een Aanvullend MER (AMER) gemaakt voor het IMER en het UMER-5452.

De procedure voor het AMER is ook volledig afgerond.

De definitieve aanwijzingsbesluiten moeten in overeenstemming zijn met de uiteindelijke PKB, zoals die wordt opgesteld nadat de parlementaire behandeling is afgerond (PKB-1). De behandeling van PKB (deel 3) in de Tweede Kamer is inmiddels afgerond. Dit heeft geleid tot PKB 3a (Kabinetssanctie na verwerking moties). De ontwerp-aanwijzingen zijn in overeenstemming gebracht met PKB 3a.

7. Aanvragen ontwerp-aanwijzingen en UMER-5P

Het UMER-5P en de ontwerp-aanwijzingen kunt u bestellen door onderstaande bon in te vullen. Tegelijkertijd met het u de bestelde document(en) ontvangt u een acceptatie. Ook kunt u door middel van onderstaande bon aangeven of u de (gratis) inspraakbrochure, die ingaat op de procedure en de inhoud van beide documenten en/of een van de andere (gratis) brochures toegezonden wilt krijgen.

De bestelbon kunt u zenden aan:

SOU/DOP
Antwoordnummer 11004
2509 VE Den Haag

Een postzegel is niet nodig.

U kunt uw bestelling ook faxen naar:
SOU/DOP, faxnummer 070 - 3789763.

Zend mij s.v.p. per omgaande:

- Uitvoerings milieu-effectrapport (UMER) 5P hoofdrapport a f 20,-, ISBN 90346-31786
- Bijlagen bij UMER 5P a f 20,-, ISBN 90346-3180X en 90346-31818
- Ontwerp-aanwijzingen luchtvaartterrein Schiphol a f 40,-, ISBN 90346-3177X
- Uitvoerings milieu-effectrapport 5P, samenvatting, ISBN 90346-31796
- Brochure Inspraak UMER-5P en ontwerp-aanwijzing, DPAV&W 1360
- Brochure over handhaving, DPAV&W 1361
- Brochure over externe veiligheid, DPAV&W 1362
- Brochure over kwaliteit, DPAV&W 1363
- Brochure over schaderegelingen, DPAV&W 1364
- Brochure over baanpreferentieel systeem/bevrijding, DPAV&W 1365

Gaarne aankruisen welk document of welke brochure u wenst te ontvangen

Naam:
Adres:
Postcode:
Woonplaats:

Dit is een publicatie van de Ministeries van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland en van Zuid-Holland

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: N.V. Luchthaven Schiphol

Bevoegd gezag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, directoraat-generaal Rijksluchtvaartdienst en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: wijziging van het aanwijzingsbesluit ingevolge artikel 27, eerste lid van de Luchtvaartwet

Categorie Besluit m.e.r.: 6.3

Activiteit: aanleg en gebruik van de parallelle vijfde baan (5P) op de Luchthaven Schiphol

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 13 januari 1994

richtlijnenadvies uitgebracht: 6 juni 1994

richtlijnen vastgesteld: 3 augustus 1994

kennisgeving MER: 23 augustus 1995

toetsingsadvies uitgebracht: 20 december 1995

Bijzonderheden: In haar toetsingsadvies stelt de Commissie dat het MER voldoende informatie biedt voor de besluitvorming over de wijziging van het aanwijzingsbesluit. Een aantal belangrijke opmerkingen over het UMER-5P zijn:

- De effectvoorspelling voor bodem, grond- en oppervlaktewater is weinig betrouwbaar. Het UMER-5P heeft als uitgangspunt dat alle noodzakelijke voorzieningen en werkzaamheden zodanig zullen worden uitgevoerd dat geen nadelige effecten zullen optreden. Informatie over concrete voorzieningen ter beperking van de milieu-effecten ontbreekt echter, waardoor beoordeling van deze informatie in het kader van deze m.e.r.-procedure niet mogelijk is. Daarnaast wordt in het advies geconstateerd dat betrouwbare informatie over de bestaande milieutoestand ontbreekt.
- Net als in het IMER en het AMER zijn ook in het UMER-5P geen nachtcontouren getekend voor een langere nachtperiode (van 23.00 - 07.00 uur) in combinatie met de aanname in de berekening van iets geopende slaapkamerramen. Deze informatie is van belang voor het besluit dat over 3 jaar moet worden genomen over formalisering van de voorlopige verlenging van de nachtperiode van 06.00 - 07.00 uur 's morgens.
- De geluidbelasting in het punt K in Aalsmeer moet worden teruggebracht tot 49 Ke (actuele belasting) of 50,6 Ke (volgens de zoneberekening). Het UMER-5P geeft aan dat het hoger zal uitvallen. De ontwerpaanwijzing stelt echter dat Schiphol een resultaatsverplichting krijgt opgelegd de 49 Ke te halen in punt K.

Voor deze punten stelt de Commissie in haar toetsingsadvies dat extra informatie moet worden verstrekt of bij het aanwijzingsbesluit (de nachtcontouren) of in de evaluatie (bodem/water en 49 Ke-waarde in punt K).

Samenstelling van de werkgroep:

prof.ir. J.F. Agema

dr.ir. M.M. Boone

ir. P. van Duursen (voorzitter)

ir. W van Duijvenbouden

dr. J.H. Ettema

ir. B.N. de Koning

ir. P.G. Meijer (richtlijnenfase)

dr. H. Nieboer

prof.dr. P. Nijkamp

ir. S. Riemens

ir. K.A.A. van der Spek

dr. F.P.C.L. Tonnaer

prof.ir.drs. J.R. Vrijling

Op het gebied van vliegtchnische aspecten adviseerde capt. P.C. de Bruijne de werkgroep.

Secretaris van de werkgroep: drs. T. Gorter en drs. J.J. Scholten

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	-	B.K. Geurink	Ubbergen	95-10-10
2.	95-10-01	C.J. Beukema	Rotterdam	95-10-10
3.	95-10-08 95-11-21	J. van der Veen	Delft	95-10-10 95-11-29
4.	95-09-11	D.J.G. en G.J. Kamper	Vijfhuizen	95-10-10
5.	95-09-14	Fam. N.C. Visser (namens 10 families)	Amstelveen	95-10-10
6.	95-09-20	A. Knibbe	Badhoevedorp	95-10-10
7.	95-09-18	Fa. Gebroeders J.A.M. en J.N.M. Rijke	Hoofddorp	95-10-10
8.	95-09-20	J.A.M. Rijke	Hoofddorp	95-10-10
9.	95-09-18	J.N.M. Rijke	Hoofddorp	95-10-10
10.	95-09-13	J. Biemond	Vijfhuizen	95-10-10
11.	95-09-25 95-11-20	S.H.M. Boers	Zaandijk	95-10-10
12.	95-09-26	Fam. J.B.D. Driesen-Ruwaard (mede namens meerdere bewoners van de Legmeerdijk)	Amstelveen	95-10-10
13.	95-09-27 95-11-20	T.J.L. Celie	Boesingheliede	95-10-10
14.	95-09-28	T. van Nieuwkoop en M.J.J. Celie	Boesingheliede	95-10-10
15.	95-09-..	Milieu Augurancy Advise	Amsterdam	95-10-10
16.	-	G. Kokken	Bussum	95-21-11
17.	95-10-16	E. Standaert	Amsterdam	95-11-21
18.	95-10-17 95-11-19	Gez. P., M. en A.M. Rijke	Hoofddorp	95-11-21
19.	95-10-22	H. Venema en M.P. Stokman	Hoofddorp	95-11-21
20.	95-10-23	Vereniging van Ingelanden (mede namens 3 andere verenigingen)	Lijnden	95-11-21
21.	95-10-23	T.J.M. Vriend	Assendelft	95-11-21

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
22.	95-nov.	R. van Elderen	Zwanenburg	95-11-21
23.	-	M. Mul	Amsterdam	95-11-21
24.	95-10-26	K.H. Sheikh	Hoofddorp	95-11-21
25.	95-10-30 95-11-23	B & W van Haarlemmerliede en Spaarnwoude	Zwanenburg	95-11-21
26.	95-11-01	Dorpsraad Badhoevedorp, Dorpsraad Lijnden, Buurtvereniging Nieuwe Meer, Vereniging Dorp Vijfhuizen, Dorpsvereniging Zwanenburg/half- weg	Badhoevedorp	95-11-21
27.	95-10-31	Gebr. Baars Machineverhuur bv	Hoofddorp	95-11-21
28.	95-10-31	J. & C.J. Baars Hoofddorp bv	Hoofddorp	95-11-21
29.	95-10-31	Groenrecycling "De Breekhoorn" BV	Hoofddorp	95-11-21
30.	95-11-01	J. de Ruitter	Zwanenburg	95-11-21
31.	95-11-03	Deutscher Naturschutzring, H. Rös- cheisen	Bonn	95-11-21
32.	95-11-06	Waterschap Groot-Haarlemmermeer	Hoofddorp	95-11-21
33.	95- nov.	fam. D.Th. Veldman	Halfweg	95-11-21
34.	95-11-07	J.A. Houtkamp	Halfweg	95-11-21
35.	95-11-09	B&W van de gemeente Haarlemmer- meer	Hoofddorp	95-11-21
36.	95-11-07	Transportbedrijf H. den Butter	Hoofddorp	95-11-21
37.	95-11-09	Gebr. Vuijk v.o.f	Vijfhuizen	95-11-21
38.	-	H. Vuijk	Vijfhuizen	95-11-21
39.	95-11-12	C.J. Bannink	Lijnden	95-11-21
40.	95-11-12	J. Vos	Spaarndam	95-11-21
41.	95-11-13	G.J. Vink	Halfweg	95-11-21
42.	95-11-13	J.K. Gaasbeek	Haarlem	95-11-21
43.	95-11-13	Woningbouwvereniging "Goed Wo- nen"	Assendelft	95-11-21
44.	95-11-13	D.M. Wintersteijn	Krommenie	95-11-21
45.	95-11-13	B & W gemeente Zaanstad	Zaanstad	95-11-21

