

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Wijziging 35 Ke geluidszone Schiphol
(vierbanenstelsel)

4 november 1998

ISBN 90-421-0437-6
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.



commissie voor de milieueffectrapportage

De Minister van Verkeer en Waterstaat
d.t.v. Rijksluchtvaartdienst Beleidsgroep
Luchtvaart Mainport Ontwikkeling,
de heer R. Pellemans
Postbus 90771
2509 LT DEN HAAG

uw kenmerk
DGRLD/VI/L98.370108

uw brief
29 juli 1998

ons kenmerk
U624-98/Sc/ss/966-61

onderwerp
Advies voor richtlijnen MER Wijziging 35
Ke geluidszone Schiphol (vierbanenstel-
sel)

doorkiesnummer
(030) 234 76 00

Utrecht,
4 november 1998

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de wijziging 35 Ke geluidszone Schiphol (vierbanenstelsel).

Overeenkomstig artikel 7.14 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 totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag te zijner tijd de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

ir. N.G. Ketting
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Wijziging 35 Ke geluidszone Schiphol (vier-
banenstelsel)

In afschrift aan: De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
t.a.v. DGM, Directie Geluid en Verkeer de heer D. de Jong

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Wijziging 35 Ke geluidszone Schiphol (vierbanenstelsel)

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport
Wijziging 35 Ke geluidszone Schiphol (vierbanenstelsel),

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, door tussenkomst van Rijkslucht-
vaartdienst Beleidsgroep Luchtvaart Mainport Ontwikkeling door de Commissie voor de mi-
lieueffectrapportage; namens deze,

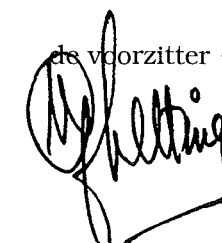
de werkgroep m.e.r. Wijziging 35 Ke geluidszone Schiphol (vierbanenstelsel),

de secretaris



drs. J.J. Scholten

de voorzitter



ir. N.G. Ketting

Utrecht, 4 november 1998

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdpunten van het advies	1
1. Inleiding	3
2. Probleemstelling, doel en besluitvorming	4
2.1 Probleemstelling en doel	4
2.2 Besluitvorming	6
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	7
3.1 Algemeen	7
3.2 Invoergegevens en zoneberekeningen	8
3.3 Alternatieven	8
4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieueffecten	10
4.1 Algemeen	10
4.2 Geluid	11
4.3 Externe Veiligheid	12
4.4 Luchtverontreiniging en Geurhinder	13
5. Vergelijking van alternatieven	14
6. Leemten in informatie	14
7. Evaluatieprogramma	15
8. Vorm, presentatie en samenvatting van het milieueffectrapport	16

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 29 juli 1998, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 143 d.d. 31 juli 1998
- 2 A. Herhaalde kennisgeving in Staatscourant nr. 159 d.d. 24 augustus 1998
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

Amsterdam Airport Schiphol (AAS) heeft een aanvraag ingediend tot wijziging van de tijdelijke Ke-geluidszone voor het huidige vierbanenstelsel. De huidige aanwijzing werd in 1996 vastgesteld. Sedertdien zijn een aantal (dreigende) overschrijdingen van de daarin opgenomen geluidszones geconstateerd.

Het doel van de zonewijziging is het creëren van een nieuwe tijdelijke Ke-geluidszone voor het vierbanenstelsel binnen de randvoorwaarde van de PKB-Schiphol. In deze zone dient het luchtverkeer tot en met 2002, dat op basis van de toezeggingen van het Kabinet in de brieven d.d. 16 februari en 6 maart 1998 aan de Tweede Kamer verwacht kan worden (groei met 20 000 vliegtuigbewegingen per jaar van 380 000 in 1998 tot 460 000 in 2002), zonder overschrijdingen van de Ke-zone en de L_{Aeq} -zone te kunnen worden afgewikkeld. Voor de wijziging van de tijdelijke Ke-geluidszone dient milieueffectrapportage (m.e.r.) te worden toegepast.

De uitwerking van de probleemstelling zal duidelijk moeten maken of het geconstateerde probleem van overschrijdingen bij de Ke-geluidszone opgelost kan worden met de aanvraag van AAS tot wijziging van die zone. Daarbij moeten niet alleen de directe oorzaken voor de (dreigende) overschrijdingen behandeld worden (snellere groei van het luchtverkeer op Schiphol en de geringe flexibiliteit van de handhaving) maar ook allerlei andere ontwikkelingen die niet in de startnotitie zijn genoemd maar die wel in de recente publiciteit rondom Schiphol naar voren zijn gekomen.

Het betreft de groeiende kritiek op de actualiteitswaarde van de Ke-rekenmethode om geluidshinder te berekenen, de keuze van de normstelling van 35 Ke, de bezorgdheid over het mogelijk toenemen van de externe veiligheidsrisico's en de aanname dat de totale emissie luchtverontreiniging in de regio zal afnemen door de dalende emissies van het wegverkeer ondanks de toename in emissies van het luchtverkeer. Uit de berekening van de L_{Aeq} -contouren voor de nachtelijke geluidshinder met de nieuwe invoergegevens zal moeten blijken of de tijdelijke L_{Aeq} -zone net als de tijdelijke Ke-zone aanpassing dient te ondergaan.

Deze m.e.r. biedt aldus de mogelijkheid een tussenstand op te nemen voor de voorwaarden die zijn gesteld in de PKB-Schiphol ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol en de milieudoelstelling voor het huidige vierbanenstelsel. Daarnaast biedt deze m.e.r. de mogelijkheid na te gaan hoe de toezegging van het Kabinet met betrekking tot een jaarlijkse groei van 20 000 vliegtuigbewegingen in 2002 gerealiseerd kan worden onder het gelijktijdig streven van het Kabinet de nieuwe tijdelijke Ke-zone te dimensioneren op 12 000 woningen in plaats van op het aantal van 15 100 woningen dat is vastgelegd in de PKB-Schiphol.

De startnotitie stelt voor in het milieueffectrapport (MER) het planalternatief en daarnaast het zogeheten meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) en de referentiesituatie uit te werken. Volgens de startnotitie zijn de verschillen tussen het planalternatief en het MMA gering. Naar de mening van de Commissie voor de m.e.r. dient het MMA meer te zijn dan een variant van het planalternatief dat daarvan in geringe mate afwijkt. Het MMA zal een beeld moeten geven van de

mogelijkheid om de 35 Ke-geluidszone te dimensioneren op ca. 12 000 geluidsbelaste woningen waarbij een groei van 100 000 extra vliegtuigbewegingen wordt nagestreefd. In het advies worden verschillende maatregelen besproken die daartoe kunnen dienen.

Het betreft:

- beperking van het gebruik van de luchthaven gedurende de nachtperiode ten gunste van het dag gebruik;
- instelling van een gelijkmatiger verkeerspatroon dan het huidige patroon waarbij het binnenkomende en vertrekkende verkeer veel minder in golven (blokken) wordt verwerkt;
- het extra weren van relatief lawaaiige vliegtuigen;
- verdere optimalisering van de vliegroutes waardoor zowel een nauwkeuriger vluchtuitvoering alsook een verbetering in de hinderbeleving kan optreden;
- het optimale gebruik van de preferente banen;
- de toepassing van "continuous descent approach" op alle banen met name in de nachtperiode;
- permanente instelling van het nachtrecht tot 07.00 uur;
- aanhouden van een naderingshoogte van 3 000 Ft.

In de bepaling van de geluidszones moeten de rol en de betekenis worden uitgelegd van de standaard meteomarge en de onzekerheidsmarges die beide zijn bedoeld om overschrijdingen te voorkomen. Dit is nodig om verdere verwarring te vermijden die optrad in de recente parlementaire discussie over het verschil tussen geluidszones en jaarcontouren en de aantallen geluidsbelaste woningen daarbij.

Het nulalternatief komt overeen met de situatie waarin de huidige tijdelijke zones van de aanwijzing van het vierbanenstelsel van kracht blijven met handhaving van die zones zonder "anticiperend gedogen". In de richtlijnen moet worden aangegeven of het nulalternatief een volwaardig alternatief kan zijn of een referentie voor de vergelijking van de overige alternatieven.

In de beschrijving van de milieugevolgen ligt de nadruk op het aspect geluid (paragraaf 4.2). Daarnaast komen ook externe veiligheid, luchtverontreiniging en geurhinder aan de orde (paragrafen 4.3 en 4.4).

De vergelijking van de alternatieven moet vooral ingaan op welke essentiële punten de positieve en negatieve effecten van de alternatieven verschillen. Uit de vergelijking moet duidelijk naar voren komen of de alternatieven in staat zijn overschrijdingen van de geluidszones te vermijden binnen de randvoorwaarden van de PKB-Schiphol en de toezeggingen van het Kabinet in de brieven van 16 februari en 6 maart 1998 aan de Tweede Kamer.

1. INLEIDING

Amsterdam Airport Schiphol (AAS) heeft een aanvraag ingediend tot wijziging van de tijdelijke Ke-geluidszone voor het huidige vierbanenstelsel. De huidige aanwijzing Schiphol werd op 23 oktober 1996 vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Deze aanwijzing omvat de situatie tot aan 2003 voor het huidige vierbanenstelsel en de situatie vanaf 2003 wanneer de vijfde baan in gebruik zal zijn genomen tot aan 2015. De aanwijzing gebeurde binnen de milieuranvoorwaarden die (als onderdeel van de zogenoemde dubbele doelstelling) zijn opgenomen in deel 4 van de Planologische Kernbeslissing (PKB) Schiphol en omgeving van 1995.^{1]}

Sedert de vaststelling van de aanwijzing zijn een aantal (dreigende) overschrijdingen van de daarin opgenomen geluidszones geconstateerd. Het doel van de zonewijziging is het creëren van een nieuwe tijdelijke Ke-geluidszone voor het vierbanenstelsel, binnen de randvoorwaarden van de PKB-Schiphol. In deze zone dient het luchtverkeer, dat op basis van de toezeggingen van het Kabinet (in de brieven d.d. 16 februari en 6 maart 1998 aan de Tweede Kamer) verwacht kan worden, zonder overschrijdingen van de Ke-zone en de L_{Aeq} -zone te kunnen worden afgewikkeld.

Voor de wijziging van de tijdelijke geluidszone dient milieueffectrapportage (m.e.r.) toegepast te worden. De m.e.r. procedure startte op 31 juli 1998 met een kennisgeving in de Staatscourant en bekendmaking van de startnotitie van AAS.^{2]} In de besluitvorming waarvoor de m.e.r. wordt uitgevoerd treden de ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) op als bevoegd gezag. AAS is de initiatiefnemer. Bij brief van 29 juli 1998 stelde de minister van Verkeer en Waterstaat de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER).^{3]}

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.^{4]}. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies "de Commissie" genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen. In de startnotitie is aangegeven dat het om wijziging van de tijdelijke 35 Ke-geluidszone gaat. Dit betekent dat het advies voornamelijk zal ingaan op deze wijziging, inclusief de alternatieven daarvoor en de milieueffecten daarvan voor het aspect geluid.

Daarnaast zal het advies ingaan op de andere milieuaspecten die door de wijziging worden beïnvloed en die zijn genoemd in de startnotitie: externe veiligheid, luchtkwaliteit en geurhinder. Deze m.e.r. biedt met de besluitvorming van voor-

-
- 1 In deze PKB deel 4 is de dubbele doelstelling aangegeven als de ontwikkeling van Schiphol tot mainport naast de verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu. Daartoe mag in de omgeving van Schiphol de situatie vanaf 2003 (wanneer de vijfde baan in gebruik zal worden genomen) ten opzichte van 1990 niet verslechteren voor de parameters stank, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid en moet de situatie verbeteren voor luchtvaartgeluid.
 - 2 Zie bijlage 1
 - 3 Zie bijlage 2
 - 4 De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

noemde vier milieuaspecten de mogelijkheid een tussenstand op te nemen voor de voorwaarden die zijn gesteld in de PKB deel 4 ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol en de milieudoelstelling voor het huidige vierbanenstelsel. Bij de opstelling van dit advies heeft de Commissie rekening gehouden met de adviezen, commentaren en opmerkingen^{5]} die zij in afschrift van het bevoegd gezag heeft ontvangen.

2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieueffectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

2.1 Probleemstelling en doel

Sedert de aanwijzing zijn een aantal (dreigende) overschrijdingen van de 35 Ke-geluidszone en de -zone opgetreden. Volgens de startnotitie vloeit dit voort uit de in de werkelijkheid optredende verschillen in de omvang, samenstelling en afhandeling van het vliegverkeer ten opzichte van de zone berekeningen, in combinatie met de geringe flexibiliteit van de handhaving. Het doel van de wijziging van de aanwijzing is het creëren van een nieuwe tijdelijke 35 Ke-geluidszone voor het vierbanenstelsel^{6]} tot en met 2002 binnen de randvoorwaarden van de PKB: niet meer dan 15100 woningen in de 35 Ke-geluidszone en geen verslechtering van de luchtkwaliteit ten opzichte van 1990^{7]}.

De startnotitie stelt dat wordt verwacht dat de bestaande tijdelijke L_{Aeq} -geluidszone voldoende zal zijn om het verwachte luchtverkeer in de nacht in de komende jaren te accommoderen.

De Commissie wil bij deze formulering van de probleemstelling en het doel het volgende opmerken.

Sedert de opstelling van de PKB-Schiphol, de aanwijzing en de milieueffectrapporten daarvoor (IMER, AMER, UMER S4S2 en UMER 5P) is de milieubelasting van Schiphol en de ontwikkeling daarvan regelmatig in de publiciteit geweest. Aanleiding daartoe vormde een stroom van nieuwe berichten, studies en rappor-

5 Bijlage 4 geeft een lijst van deze reacties.

6 Een aantal inspraakreacties wijst er op dat Schiphol nu al in feite vijf banen in gebruik heeft. De vijfde baan (04 - 22) is de Schiphol - Oostbaan: reacties nrs. 21, 29, 38, 41, 48, 50, 51, 59, 60, 61, 63, 64, 78 en 99, bijlage 4.

7 Op 16 februari en 6 maart 1998 (Tweede Kamer, vergaderjaar 1997-1998, 25466, nrs. 9 en 10) zond het Kabinet brieven aan de Tweede Kamer over de mogelijkheid van groei van het luchtverkeer met ca. 20 000 vliegtuigbewegingen per jaar tot en met 2002 onder gelijktijdig 'streven' het aantal geluidbelaste woningen binnen de 35 Ke-geluidszone te dimensioneren op ca. 12 000.

ten over de handhaving van de randvoorwaarden die zijn gesteld in de PKB en de vooruitzichten om vanaf 2003 tot aan 2015 de milieudoelstelling, met name ten aanzien van de geluidshinder, de externe veiligheid en de luchtkwaliteit te kunnen realiseren. De oorzaken voor al die publiciteit liggen niet alleen in de snellere groei van het luchtverkeer op Schiphol dan was verwacht en in de geringe flexibiliteit van de handhaving, zoals vermeld in de startnotitie maar ook in enkele andere ontwikkelingen. Het betreft de groeiende kritiek op de actualiteitswaarde van de Ke-rekenmethode om geluidshinder te berekenen, de keuze van de normstelling van 35 Ke, de bezorgdheid over het mogelijke toenemen van de externe veiligheidsrisico's en de aanname dat de totale emissie luchtverontreiniging in de regio zal afnemen door de dalende emissies van het wegverkeer als compensatie voor de groeiende emissies door vliegtuigen als gevolg van de toename van het luchtverkeer.

De lokale (dreigende) overschrijdingen van de 35 Ke-geluidszone in 1997 en 1998 die aanleiding hebben gegeven tot de aanvraag van AAS tot wijziging van de tijdelijke 35 Ke-zone vormen slechts een onderdeel van de verschillende ontwikkelingen. De probleemstelling en het doel van de voorgenomen zonewijziging zullen in samenhang met deze ontwikkelingen moeten worden beschreven. In concreto betreft dit de vraag in hoeverre de Ke-rekenmethodiek nog in staat is een realistisch beeld te geven van de geluidshinder zoals die in werkelijkheid wordt ondervonden rondom Schiphol.^{8]} Met andere woorden, wanneer zal het moment aanbreken dat de Ke-methode niet langer gehandhaafd kan worden en vervangen zal worden door een andere rekenmethode die een beter beeld kan geven van de geluidsbelasting?^{9]} Voorts is er de ontwikkeling sedert 31 december 1990 in het woningbestand binnen de 35 Ke-geluidszone.^{10]} Verder is er de vraag waarom een verschil in normstelling bestaat voor luchtvaart enerzijds en industrie en verkeer^{11]} anderzijds alsook waarom aan het groepsrisico rondom Schiphol geen ruimtelijke gevolgen zijn verbonden^{12]} en verder, waarom na het IMER en de beide UMER'en, naast het groepsrisico een nieuwe grootheid is geïntroduceerd: het gesommeerd gewogen risico (blz. 10 en 22 van deel 4, PKB-Schiphol).

-
- 8 Zie de opmerkingen over de toepassing van de 65 dB(A)-afkap in de berekening van Ke-contouren in paragraaf 2.4.4 van het toetsingsadvies van de Commissie over het IMER d.d. 23 augustus 1994 en verder ook de uitspraak van de Raad van State d.d. 28 juli 1998 betreffende het besluit tot aanwijzing, alsook het rapport van de Commissie In 't Veld van 27 januari 1998.
 - 9 Zoals bijvoorbeeld de L_{Aeq} betrokken op het gehele etmaal (zie het TNLI rapport L6-293 d.d. 7 september 1998 van de werkgroep Milieuberekeningen TNLI, bijlage 3A) of de Ldn (day-night level) of de Lden (day-evening-night level). Verschillende inspraakreacties wijzen er op dat de geluidsbelasting in het MER moet worden berekend ook met behulp van die andere methoden: zie bijvoorbeeld reacties nrs. 35, 41, 48, 113 en 119, bijlage 4.
 - 10 Deze datum is de peildatum voor de voorwaarde in de PKB-Schiphol voor het maximale aantal van 15 100 geluidbelaste woningen dat in de 35 Ke-geluidszone voor het vierbanenstelsel mag liggen.
 - 11 Zie het toetsingsadvies over het IMER van de Commissie, d.d. 23 augustus 1994, paragraaf 3.1 en het DHV rapport d.d. juli 1998: Milieunormen luchtvaart, een vergelijking van de normstelling voor milieu en veiligheid van luchtvaart, industrie en verkeer, dat werd opgesteld in opdracht van de Stichting Natuur en Milieu. Zie ook inspraakreacties nrs. 48 en 108, bijlage 4.
 - 12 Zie het toetsingsadvies over het IMER van de Commissie d.d. 23 augustus 1994, paragraaf 2.5.

Wat betreft de luchtkwaliteit is er de vraag in hoeverre de aanname over de dalende emissies van het wegverkeer ter compensatie van de groei in emissies van het luchtverkeer tot dusverre correct is geweest of niet. In het IMER Schiphol is ervan uitgegaan dat het terugdringen van de automobiliteit, zoals opgenomen in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2) zal slagen. Ook in de PKB-Schiphol deel 4 (blz. 22) wordt dit uitgangspunt genoemd ("... dat het beleid ten aanzien van de vermindering van de bijdragen aan de lucht verontreiniging door het wegverkeer succesvol is"). Landelijk betekent dit dat de groei van het autoverkeer tussen 1986 en 2010 tot maximaal 35% beperkt zal blijven en tussen 2010 en 2015 niet verder zal toenemen. Echter tussen 1986 en 1990 was de groei al hoger dan voorzien en thans duiden de ontwikkelingen erop dat de doelstellingen uit het SVV2 moeilijk haalbaar zullen zijn. De algemeen gangbare opvatting is thans dat zeer ingrijpende maatregelen nodig zullen zijn om dit daadwerkelijk te verwezenlijken. In het RIVM-rapport 'Verkeer en vervoer in de Nationale Milieuverkenning 2 1990-2010, 1992', dat ten grondslag ligt aan de Nationale Milieuverkenning 2, wordt aangegeven, dat het halen van de 35% doelstelling uit het SVV2 zonder een verscherpt prijsbeleid 'op geen stukken na' mogelijk is. Verder is de groei van het autoverkeer in de Randstad mogelijk sterker dan in de rest van Nederland. Zo zal een sterke groei van Schiphol ook invloed hebben op het verkeersaanbod.

Ook neemt het vliegverkeer meer toe dan verondersteld, waardoor de emissies daarvan, zonder dat daarbij wordt gecompenseerd door bijvoorbeeld het 'schoner worden' van de vliegtuigmotoren, ook zullen stijgen.

Bovenstaande houdt in dat er een reële kans bestaat dat de oorspronkelijke IMER-cijfers over de emissie van luchtverontreinigende stoffen ten gevolge van het wegverkeer en het vliegverkeer een onderschatting zijn van datgene wat er in werkelijkheid thans gebeurt¹³. Een meer recente studie (Regionaal Orgaan Amsterdam, Regionale Verkeersmilieukaart (RVMK), 1995) geeft al aan dat de afname van de emissies van luchtverontreinigende stoffen door het wegverkeer geringer zijn dan in het IMER werd verondersteld.

Uit de berekening van de L_{Aeq} contouren voor de nachtelijke geluidshinder met de nieuwe invoergegevens zal moeten blijken of de tijdelijke L_{Aeq} -zone net als de tijdelijke Ke-zone aanpassing dient te ondergaan. Als dat het geval is dan dient dat aan de probleemstelling toegevoegd te worden, zoals opgemerkt in de startnotitie.

De uitwerking van de probleemstelling zal duidelijk moeten maken of het geconstateerde probleem bij de Ke-geluidszone opgelost kan worden met de aanvraag van AAS tot wijziging van die zone.

2.2 Besluitvorming

In de startnotitie staat vermeld welke besluiten, afspraken en uitspraken ten grondslag liggen aan de vaststelling van de huidige Ke-geluidszone en de noodzaak die te wijzigen. Hiertoe moeten in ieder geval gerekend worden:

13 Zie inspraakreacties nrs. 73 en 112, bijlage 4.

- de PKB-Schiphol van 1995,
- de aanwijzing d.d. 23 oktober 1996^{14]},
- de brieven van het Kabinet aan de Tweede Kamer van respectievelijk 16 februari en 6 maart 1998,
- het uitvoeringsmemorandum van medio 1998 over de groei van het luchtverkeer tot en met 2002 met ca 20 000 vliegtuigbewegingen per jaar dat is ondertekend door de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, AAS en de minister van V&W,
- de gedoogbesluiten waarbij AAS wordt toegestaan de Ke-geluidszone te overschrijden zolang de nieuwe aanwijzing nog niet van kracht is,
- de uitspraak van de Raad van State d.d. 28 juli 1998 betreffende het besluit tot aanwijzing.

Deze besluiten, afspraken en uitspraken met hun randvoorwaarden^{15]} en betekenis voor het voornemen moeten in het MER beschreven worden.

Het MER dient aan te geven voor welk besluit het wordt opgesteld, volgens welke procedure en welk tijdpad dat gebeurt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieueffectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

3.1 Algemeen

De keuze van de voorgenomen activiteit en alternatieven moet worden gemotiveerd. In het MER zijn vooral de milieuargumenten voor deze keuze van belang. De alternatieven voor de Ke-en -geluidszones verschillen in de hantering van de diverse invoergegevens waaronder de termijnen waarbinnen bepaalde technische maatregelen kunnen worden ingevoerd en de grootte van de onzekerheidsmarges die nodig worden geacht om overschrijdingen van de geluidszone te voorkomen. Voor alle alternatieven geldt een tijdshorizon van 2003; dat is het jaar waarin volgens de PKB-Schiphol de vijfde baan in gebruik zal worden genomen.

14 Een aantal inspraakreacties wijst er op dat deze m.e.r. wordt gestart voor de wijziging van de aanwijzing die op zich nog niet definitief is; zie o.a. reacties nrs. 65, 67, 68, 71, 77, 81, 89, 100 en 119, bijlage 4.

15 Het gaat om 15 100 geluidbelaste woningen binnen de 35 Ke-geluidszone alsook het 'streven' dit aantal te beperken tot ca. 12 000.

3.2 Invoergegevens en zoneberekeningen

In de startnotitie zijn de diverse aspecten goed aangegeven die een rol spelen bij de invoergegevens voor de berekeningen van de jaarlijkse Ke- en L_{Aeq} contouren. Wat betreft wijziging van de routestructuur en baangebruik kan gebruik worden gemaakt van gegevens over de werkelijk gevlogen routes en het baangebruik die afkomstig zijn uit het *Flight tracking And NOise MONitoring System (FANOMOS)*. De berekeningen voor de jaarlijkse Ke- en L_{Aeq} -geluidscontouren en de bepaling van de uiteindelijke Ke- en L_{Aeq} -geluidszones gebeuren volgens de regels van de berekeningsvoorschriften. Hierbij dient aangegeven te worden welke aspecten de werkelijkheidswaarde van met name de huidige Ke-rekenmethodiek en het volgen van de voorgeschreven vliegroutes beheersen. Wat zouden de consequenties zijn indien in de Ke-rekenmethode een lager afkapniveau dan 65 dB(A) zou worden gehanteerd?^{16]}

In de bepaling van de geluidszones moeten de rol en de betekenis worden uitgelegd van de standaardmeteomarge en de onzekerheidsmarges die beide bedoeld zijn om overschrijdingen te voorkomen. Daarbij dient duidelijk te worden gemaakt hoe groot de meteomarge is en wanneer die wordt toegepast (in de berekening van de geluidszone maar niet in de berekening van de jaarcontouren).

3.3 Alternatieven

In de startnotitie wordt onder te beschouwen alternatieven aangegeven dat AAS van plan is drie alternatieven in beschouwing te nemen: het planalternatief, de referentiesituatie en het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). Uit deze beschrijving mag worden opgemaakt dat volgens de startnotitie "realistische alternatieven" in staat moeten zijn om binnen de randvoorwaarde van 15 100 woningen op basis van het 1990 woningbestand binnen de 35 Ke-zone, de jaarlijkse tot en met 2002 toegestane groeiende aantallen vliegtuigbewegingen^{17]} te accommoderen zonder zoneoverschrijdingen. De verschillen tussen het planalternatief en het MMA zijn volgens de startnotitie gering en komen vooral tot uiting in de invoerdata voor milieu verbeterende maatregelen en de grootte van de onzekerheidsmarges die zijn gerelateerd aan de verschillen tussen de uit milieuoogpunt meest gunstige en ongunstige jaarcontouren. Naar de mening van de Commissie dient het MMA meer te zijn dan een variant van het planalternatief dat daarvan in geringe mate afwijkt^{18]}.

In de uitwerking van het MMA moet aandacht worden gegeven aan de volgende maatregelen alsook aan de inspanning die nodig zou zijn om deze maatregelen te effectueren:

-
- 16 Zie de inspraakreacties nrs. 23, 35, 43, 59, 62, 65, 68, 70, 71, 75, 77, 80, 89, 90, 101, 114 en 119, bijlage 4. In het rapport L6-208 van de Werkgroep milieuberekeningen TNLI van 25 februari 1998 is, naast de Ke met afkap van 65 dB (A), ook gerekend met een afkap van 50 dB(A). De verschillen zijn groot: een factor 2 tot 3.
- 17 Daarbij moet worden bedacht dat het totale aantal vliegtuigbewegingen dat daarmee in 2002 zou worden toegestaan uitkomt op 460 000. Dat is meer dan de voorspelde 432 000 vliegtuigbewegingen in 2015 (bij een vijfbanenstelsel) waarvan het IMER en het AMER uitgingen. Zie o.a. inspraakreacties nrs. 65, 71, 77, 89 en 90, bijlage 4.
- 18 Zie ook de opmerkingen over het MMA in inspraakreacties nrs. 90, 114 en 120, bijlage 4.

- het extra weren van relatief lawaaige vliegtuigen (de zogenoemde randhoofdstuk 3 vliegtuigen);
- verdere optimalisering van de vliegroutes waardoor zowel een nauwkeuriger vlucht uitvoering alsook een verbetering in de hinderbeleving kan optreden;
- het optimale gebruik van de preferente banen (wanneer is het nog veilig om daaraan vast te houden?);
- de toepassing van "continuous descent approach" op alle banen met name in de nachtperiode¹⁹;
- permanente instelling van het nachtrecht tot 07.00 uur;
- aanhouden van een naderingshoogte van 3000 Ft.

Verder zal het MMA een beeld moeten geven van de mogelijkheid om de 35 Kegeluidszone te dimensioneren op ca. 12 000 geluidbelaste woningen, waarbij een groei van 100 000 extra vliegtuigbewegingen wordt nagestreefd. Dit streven is aangegeven in de brief van het Kabinet d.d. 6 maart 1998 aan de Tweede Kamer. De vraag doet zich daarbij voor in hoeverre het gebruik van de luchthaven gedurende de nachtperiode beperkt kan worden ten gunste van het gebruik gedurende de dagperiode²⁰].

Ook is in het kader van het MMA zinvol na te gaan wat een gelijkmatiger verkeerspatroon dan het huidige patroon zou betekenen voor de geluidsbelasting. Het huidige patroon waarbij het binnenkomende en vertrekkende verkeer wordt afgewikkeld in golven (blokken), is ingesteld om transferpassagiers in staat te stellen vlotte aansluiting te hebben op hun doorverbindingen.²¹] Voor de luchtvaart kan een dergelijke 'piekafvlakking' van het verkeerspatroon voordelig zijn met het oog op het criterium van het maximum aan geluidbelaste woningen binnen de 35 Ke-zone.²²] Immers, als bij het maken van een zone rekening kan worden gehouden met minder gebruik van voor het geluid ongunstige banen, dan zou het wel eens zo kunnen zijn dat er in totaal meer vliegtuigbewegingen passen binnen de zone die aan het 'woningencriterium' voldoet. Het afvlakken van het blokkenpatroon in de verkeersafwikkeling mag echter geen onaanvaardbaar nadelige gevolgen hebben voor de 'hub-functie' van Schiphol.

Het nulalternatief komt overeen met de situatie waarin de huidige tijdelijke zones van de aanwijzing voor het vierbanenstelsel van kracht blijven met daarbij dat die zones worden gehandhaafd zonder "anticiperend gedogen". In de richtlijnen moet worden aangegeven of het nulalternatief een volwaardig alternatief kan zijn of een referentie voor de vergelijking van de overige alternatieven zoals de startnotitie aangeeft.

19 Zie inspraakreacties nrs. 93, 94, 95, 96, en 108, bijlage 4.

20 Zie ook inspraakreactie nr. 71, bijlage 4.

21 Ruim 60 % van de passagiers door de KLM vervoerd is transfer; voor Schiphol is dat ca. 50 %.

22 'Piekafvlakking' heeft ook als voordeel voor het milieu dat nu voorkomende situaties gedurende blokken waarbij de LVB vliegtuigen bij de uitvoering van starts van de geluid-geoptimaliseerde standaardroutes afstuurt, kunnen worden vermeden. De instructies voor afwijking van de standaardroutes door de LVB aan vliegers gebeurt in de praktijk om het standaard ICAO startinterval van ca. 2 minuten per baan terug te brengen tot ca. 1 minuut (met inachtnaam van het vereiste niveau van veiligheid). Veel inspraakreacties geven aan dat het gevoel heerst dat de werkelijk gevlogen routes afwijken van de standaardroutes en dat personen veel hinder ondervinden van vliegtuigen op plaatsen waar die eigenlijk niet zouden mogen vliegen: reacties nrs. 25, 28, 30, 32, 42, 49, 50, 51, 60, 61, 63, 64, 72, 76, 80, 104, 110, 114, 116 en 118, bijlage 4.

4. **BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUEFFECTEN**

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieueffectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

4.1 **Algemeen**

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de autonome ontwikkeling wordt gekenmerkt door drie jaarsituaties: 1990 zijnde het jaar dat geldt als referentie voor de PKB-Schiphol, het IMER en het AMER, 1998 zijnde het eerste jaar nadat de aanwijzing voor het vierbanenstelsel tot stand kwam en waarin maximaal 380 000 vliegtuigbewegingen mochten plaats vinden en het jaar 2002 zijnde het laatste jaar waarin de tijdelijke geluidszones voor het vierbanenstelsel nog van kracht zullen zijn en waarbinnen maximaal 460 000 vliegtuigbewegingen mogen worden afgehandeld.

Het studiegebied voor de diverse milieuaspecten staat beschreven in paragraaf 4.2 van de startnotitie:

- voor geluid en externe veiligheid 55 bij 55 km
- voor lokale luchtverontreiniging 10 bij 10 km
- voor geur 30 bij 30 km.

Dit is in overeenstemming met de studiegebieden in IMER, AMER, UMER-S4S2 en UMER-5P.

Wat betreft het woningen bestand verwijst de startnotitie conform de PKB-Schiphol steeds naar het bestand in de regio dat bestond op 31 december 1990. In dit MER moet worden aangegeven hoe het woningbestand zich sedertdien ontwikkeld heeft en welke consequenties deze ontwikkeling zou hebben voor het maximale aantal van 15 100 geluidbelaste woningen waarvan sprake is in de huidige 35 Ke-geluidszone en voor het streven om het aantal geluidbelaste woningen binnen de zone te reduceren tot 12 000. Deze ontwikkeling dient beschreven te worden om een indruk te geven van de werkelijke blootstelling aan vliegtuiggeluid binnen de huidige 35 Ke-geluidszone.^{23]}

In het MER moet op kaart een overzicht worden gegeven van de routestructuur in samenhang met de in de studiegebieden gelegen bebouwing en gevoelige gebieden voor geluidhinder en externe veiligheid waaronder woongebieden, onderwijsinstellingen, inrichtingen voor de gezondheidszorg en verzorgings- of ver-

23 Zie ook de inspraakreacties nrs. 35, 43, 59, 62, 65, 68, 71, 72, 88, 90, 91, 112 en 119, bijlage 4. In het rapport L6-208 van de Werkgroep milieuberekeningen TNLI van 25 februari 1998 is geteld op basis van het bestand 1996. Er is een wezenlijk verschil met het bestand 1990.

pleeghuizen, gebieden en voorzieningen voor verblijfsrecreatie, natuurgebieden, stiltegebieden en industriegebieden.

Bij de beschrijving van de milieugevolgen van de alternatieven dienen de volgende algemene richtlijnen in acht te worden genomen:

- Naast negatieve effecten moeten ook positieve effecten worden vermeld.
- De manier waarop de milieugevolgen zijn bepaald dient inzichtelijk en controleerbaar te zijn door het opnemen van basisgegevens in bijlagen of expliciete verwijzing naar geraadpleegd achtergrondmateriaal.
- Aandacht moet vooral worden besteed aan de effecten die per alternatief belangrijk verschillen.

4.2 Geluid

Voor het bepalen van de gevolgen voor het geluid moeten de volgende contouren worden berekend voor elk jaar van 1998 tot en met 2002²⁴]:

- Ke-contouren vanaf 20 Ke tot en met 65 Ke in stappen van 5 Ke met de aantallen woningen en ernstig gehinderden binnen deze contouren.
- L_{Aeq} -nachtcontouren voor de periode van 23.00 tot 06.00 uur voor de situatie binnen de slaapkamer van 20, 26, 30 en 35 dB(A) met de aantallen woningen en personen binnen deze contouren die (vaak) bij het slapen worden gestoord.

Dit zal moeten leiden tot de bepaling van de uiteindelijke Ke- en L_{Aeq} geluidszones.

Nagegaan moet worden of ter plaatse van de bebouwing geluidsituaties met L_{Aeq} , 24 uur van meer dan 70 dB(A) voorkomen. Indien dit het geval is, moeten de 70 dB(A) contouren berekend worden en het aantal woningen en aantal personen binnen deze contouren. Op basis van het aantal personen binnen de 70 dB(A) contour dient vervolgens een schatting te worden gegeven van de verandering door blootstelling aan vliegtuiggeluid van het aantal personen met hypertensie en ischemische hart- en vaatziekten.

In het MER moet de cumulatie van geluidhinder van luchtvaart, industrie en verkeer behandeld worden als blijkt dat de ligging van de 20 Ke-contour zo sterk verandert dat daardoor binnen deze contour het aantal woningen met meer dan ongeveer 5 % toeneemt ten opzichte van de situatie die is beschreven in het AMER voor het vierbanenstelsel tot aan 2003. Dit percentage is afgeleid uit gegevens die zijn gepresenteerd in het PMMS rapport *Cumulatie van Geluid lucht-, weg- en railverkeer en industrie* over het aantal personen (en dus ook het aantal woningen) dat binnen de 20 Ke-zone ernstige geluidshinder zal ondervinden door combinatie van vliegtuiggeluid en geluid van andere bronnen. Een toe-

24 In de startnotitie staat op blz. 5 dat het aantal vliegtuigbewegingen van 380 000 in 1998 te laat komt voor het besluit tot wijziging van de aanwijzing en dat dit in het MER niet zal worden meegenomen. De Commissie geeft de aanbeveling het jaar 1998 wel op te nemen in het MER omdat dit het eerste jaar vormt in de reeks van jaren tot en met 2002 waarin het aantal vliegtuigbewegingen elk jaar met 20 000 wordt verhoogd.

name van ongeveer 5 % van dat aantal binnen de 20 Ke-zone komt overeen met ca. 10 % van het aantal ernstig geluidsgehinderde personen die zich binnen de 35 Ke-zone mogen bevinden. De toename van 5 % is aanzienlijk in relatie tot de omvang van de ernstige geluidshinder binnen de 35 Ke-zone.

4.3 Externe Veiligheid

De berekeningen

Gezien het belang van de externe veiligheid en de kennelijke spanning die bestaat tussen de normen op andere beleidsterreinen en hetgeen bij Schiphol wordt aanvaard, dienen tenminste voor het slotjaar 2002 de IR-contouren, het Groepsrisico (GR) (uitgedrukt in FN-curven) en het Gesommeerd Gewogen Risico (GGR) te worden berekend met de reeds ontwikkelde modellen.

Ten einde verwarring door het introduceren van een nieuwe maat (het GGR) te voorkomen, dient de wiskundige relatie tussen het gebruikelijke GR en het GGR te worden aangeven.^{25]}

Van belang is ook een beschouwing in hoeverre de recente ongevallen, waarbij woonwijken werden getroffen in Asunción, Taipei en Quito, nopen tot het aanpassen van het bestaande NLR-model. Dit geldt ook voor de vraag welke factor 'bekendheid van lading' speelt in de risico-analyse, gezien de discussie naar aanleiding van het ongeluk met de El Al Boeing in de Bijlmer.

Ter vergelijking met de eerder uitgevoerde berekeningen kan de ruimtelijke situatie in aantallen woningen en inwoners van 1990 als invoer worden gebruikt. Gezien de ruimtelijke ontwikkelingen moet minstens een kwalitatieve beschouwing doch bij voorkeur een berekening van IR, GR en GGR voor de gehele situatie (vliegverkeer en ruimtelijke situatie) in 2002 worden gegeven. Het jaar 2002 zal als laatste jaar in de periode tot aan de geplande ingebruikname van de vijfde baan maatgevend zijn met het oog op de groei van de bevolking en van de luchtvaart.

Hetzelfde geldt voor de afwijking tussen de geplande en werkelijke gevlogen vliegroutes, die nu na een aantal jaren metingen met het FANOMOS-systeem goed kunnen worden bepaald. De nauwkeurigheid waarmee de voorgeschreven vliegroutes kunnen worden gevolgd, vormt een essentieel onderdeel in de beoordeling van het vertrouwen dat mag worden gesteld in de uitkomsten van de externe veiligheidsmodellen. (Deze afwijking is ook van belang voor de berekening van de geluidscontouren, zie paragraaf 3.2 van dit advies).

Causale modellen

Causale modellen geven het verband tussen mogelijke maatregelen en de vermindering van het externe veiligheidsrisico. Aangegeven dient te worden welke voortgang geboekt is met de ontwikkelingen van causale modellen (zie het toetsingsadvies, paragraaf 2.5.2. van 23 augustus 1994 over het IMER). Dit is van belang om het effect van eventuele maatregelen ter bevordering van de externe

25 Waarschijnlijk geeft het GGR alleen de verwachtingswaarde van het jaarlijkse aantal doden aan, terwijl de standaardafwijking daarvan, die bepalend is voor de aversie van risico's met kleine kansen en grote gevolgen, achterwege blijft.

veiligheid bij een groeiend vliegverkeer te kunnen beoordelen. Te denken valt hierbij aan de afweging van meer gecompliceerde aanvliegroutes, die bevolkingsconcentraties mijden, doch een groter aantal aanpassingen van de vliegtuigconfiguratie vereisen. Ook de effectiviteit van een toelatingsbeleid kan hiermee worden beoordeeld. In de beoordeling door het publiek speelt de mate van beheersing van de externe veiligheidssituatie door de bevoegde autoriteiten een belangrijke rol.

Monitoring systeem

Een belangrijk element in het beheersen van de veiligheid is een monitoringsysteem. Aangeven dient te worden hoe de veiligheid zoals waargenomen met dit systeem zich heeft ontwikkeld. Dit is in lijn met de bepaling in de PKB-Schiphol, deel 4 (blz. 22) dat vanaf 1999 iedere vijf jaar bezien zal worden of de veiligheidszone in engere zin (5×10^{-5} IR) op basis van de dan bestaande inzichten en gegevens over de ontwikkeling van de veiligheid moet worden uitgebreid.

4.4 Luchtverontreiniging en Geurhinder

Het voorstel uit de startnotitie om met behulp van een kwalitatieve benadering te bepalen welk jaar van de beschouwde jaren het meest ongunstig is voor de luchtkwaliteit en de geurhinder dient helder en doorzichtig te worden uitgewerkt. Daarbij dient te worden aangegeven hoe is omgegaan met het kwalitatief inschatten van de verschillende daarbij in het geding zijnde onafhankelijke factoren die een rol spelen bij het tot stand komen van de hoeveelheid luchtverontreinigende stoffen in het studiegebied: vliegtuigen, samenstelling van de vloot, mogelijke veranderingen in de emissie van per vliegtuig, aantallen personenauto's, aantallen vrachtauto's, emissie per personen- en vrachtauto, brandstofkeuze enz. Indien een dergelijke kwalitatieve aanpak toch niet mogelijk zou blijken te zijn dan kan op grond van de totale emissies in het studiegebied in elk van de beschouwde jaren een keuze worden gemaakt voor welk jaar uiteindelijk de concentraties (met behulp van de modellen) worden berekend.

Voor het bepalen van de mate van de luchtverontreiniging moet van de volgende stoffen de emissie in het studiegebied worden vastgesteld:

- koolmonoxide, kooldioxide, stikstofoxiden, zwaveldioxide, vluchtig organische stoffen (VOS), zwarte rook, fijn stof (PM10-stof) en polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK).

De daarbij betrokken bronnen zijn het luchtverkeer (vliegverkeer van en naar de luchthaven, taxiën en proefdraaien), het wegverkeer en de overige bronnen.

Op grond van de emissies en ander relevante gegevens kunnen de concentraties van de bovenstaande luchtverontreinigende stoffen worden berekend, uitgezonderd de component kooldioxide.

De uitkomsten van de modelberekening, zijnde de concentraties en dan met name die voor het jaar 1997 kunnen worden getoetst aan metingen die in de omgeving van Schiphol sinds een aantal jaren continue worden uitgevoerd. Op deze wijze wordt het mogelijk om de modelberekeningen min of meer te ijken.

De berekende concentraties dienen te worden getoetst aan de bestaande normen voor luchtverontreiniging en hetgeen in de PKB-Schiphol daarover is vastgelegd.

Om de geurhinder te bepalen kan worden volstaan met het vaststellen van de isoconcentratiecontouren het 98- en het 99,5 percentiel voor 1 geureenheid/m³ en het bepalen van het aantal inwoners dat binnen deze contouren woont. Mocht de gekozen grootte van het studiegebied (30 bij 30 km) niet toereikend zijn, dan dient een zodanige oplossing te worden gezocht, dat toetsing van de doelstelling uit de PKB mogelijk wordt.

5. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieueffectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

De milieueffecten van het planalternatief en het MMA moeten onderling en met de referentiesituatie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen. Vergelijking moet per voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden in de vorm van een tabel waarbij vooral de onderscheidende informatie over de alternatieven relevant is. Bij de vergelijking moeten de randvoorwaarden van de PKB-Schiphol en de grens-en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken, zodat ook direct duidelijk wordt hoe de ontwikkelingen ten aanzien van de milieudoelstelling in de PKB-Schiphol zich voltrekken.

Uit de vergelijking moet duidelijk naar voren komen of de alternatieven in staat zijn overschrijdingen van de geluidszones te vermijden binnen de randvoorwaarde van de PKB-Schiphol en de toezeggingen van het Kabinet in de brieven van 16 februari en 6 maart 1998 aan de Tweede Kamer.

6. LEEMTEN IN INFORMATIE

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieueffectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgegeven vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die in de verdere besluitvorming over dit voorplan en over Schiphol in het algemeen, een belangrijke rol spelen.

In deze inventarisatie gaat het om de volgende vragen:

- Welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat is de reden daarvoor?
- In hoeverre zou op kort termijn kunnen worden voorzien in de leemten in informatie?
Betreft dat reeds lopende studies in bijvoorbeeld het evaluatieprogramma voor het IMER en de UMER's?
- Hoe ernstig zijn de leemten in kennis voor het te nemen besluit en nog andere in de toekomst te nemen besluiten over Schiphol?
- Welke consequenties hebben de leemten in kennis voor het te nemen besluit?

7. EVALUATIEPROGRAMMA

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieueffectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

In de PKB-Schiphol en in aanwijzingsbesluit zijn afspraken gemaakt over de evaluatie van maatregelen betreffende Schiphol en het gebruik van het huidige vierbanenstelsel. Deze m.e.r. biedt een goede gelegenheid om de stand van zaken over deze evaluatieonderwerpen te presenteren²⁶]. Het betreft:

26 Zie ook inspraakreacties nrs. 89, 91 en 114, bijlage 4.

- Onderzoek naar de gezondheidseffecten van slaapverstoring en van geluidshinder veroorzaakt door vluchten in de periode tussen 06.00 en 07.00 uur en onderzoek naar de effecten op de positie van Schiphol als mainport wanneer blijvend het nachtrecht zal gelden tussen 06.00 en 07.00 uur. Volgens de PKB-Schiphol, deel 4 zullen deze onderzoeken binnen drie jaar worden afgerond waarna de regering aan het Parlement over de uitkomsten ervan zal rapporteren.
- Vanaf 1999 wordt iedere vijf jaar bezien of de veiligheidszone in engere zin op basis van de dan bestaande inzichten en kwalitatieve gegevensover de ontwikkeling van de externe veiligheid moet worden uitgebreid. Naast een hernieuwde berekening van het risico dient daarbij ook gebruik te worden gemaakt van het voortschrijdend inzicht over de kwalitatieve ontwikkeling van de veiligheid per vliegtuigbeweging en van de gegevens over het aantal vliegtuigbewegingen.
- Onderzoek naar de actualisering van de Ke-rekenmethode en van de gehele methodiek voor de berekening van vliegtuiggeluidhinder.^{27]}

Omdat AAS als initiatiefnemer bij deze m.e.r. niet verantwoordelijk is voor de uitvoering en rapportage van deze onderzoeken zou het bevoegd gezag deze informatie moeten leveren. Dit zou in de richtlijnen voor dit MER opgenomen kunnen worden.

Daarnaast bestaat de verplichting om bij de wijziging van de aanwijzing een evaluatieprogramma vast te stellen om de werkelijk optredende gevolgen daarvan te volgen. In het MER kan daartoe al een aanzet worden gepresenteerd.

8. VORM, PRESENTATIE EN SAMENVATTING VAN HET MILIEUEFFECT-RAPPORT

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieueffectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

Bij de uitwerking van de verschillende onderdelen van het MER dient verwezen te worden naar de daarvoor gegeven richtlijnen. Indien aan bepaalde richtlijnen niet tegemoet is gekomen, dient dit te worden gemotiveerd.

Bijzondere aandacht verdienen het kaartmateriaal en de vergelijking van de alternatieven. Alle contouren moeten op een ondergrond van recent kaartmateriaal worden afgebeeld op dezelfde schaal. Topografische namen moeten goed leesbaar worden weergegeven en er dient een duidelijke legenda te worden bijge-

27 In het toetsingsadvies (paragraaf 2.4.4) over het IMER van 23 augustus 1994 gaf de Commissie reeds de aanbeveling de Ke-methode te evalueren en te actualiseren en de resultaten daarvan toe te passen in vervolg m.e.r. 's voor Schiphol.

voegd. De vergelijking van de alternatieven dient bij voorkeur te gebeuren met behulp van tabellen, figuren en kaarten. In het MER moeten keuze-elementen die bepalend zijn geweest voor de opstelling, duidelijk naar voren worden gebracht.

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en de insprekers en het verdient daarom speciale aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en de kern van het MER weergeven. Tevens dient de samenvatting een goede afspiegeling te zijn van de inhoud van het MER.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen
voor het milieueffectrapport
Wijziging 35 Ke geluidszone
Schiphol (vierbanenstelsel)

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 29 juli 1998 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst

Directie Vervoer en Infrastructuur

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

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	29 JULI 1998
nummer :	1162 - 98
dossier :	966 - 17/m 2
kopie naar :	Sc/pres/bibl

10x

Contactpersoon	Doorkiesnummer
R. Pellemans	070-3517856
Datum	Bijlage(n)
29 juli 1998	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGRLD/VI/L 98.370108	--
Onderwerp	
wijziging 35 Ke geluidszone Schiphol (vierbanenstelsel)	

Geachte heer Scholten,

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.12, derde lid, e.v. van de Wet milieubeheer, zend ik u hierbij in drievoud de door Amsterdam Airport Schiphol (AAS) ingediende Startnotitie t.b.v. wijziging van de aanwijzing (geluidszone vierbanenstelsel) alsmede de bijbehorende aanbestedingsbrief en aanvraag tot wijziging van de aanwijzingsbesluiten voor het luchtvaartterrein Schiphol.

Van de ontvangst van de Startnotitie zal op 31 juli as. openbaar kennis worden gedaan in de Staatscourant en dag-, nieuws- en huis-aan-huis bladen. Dan start ook de periode van tervisielegging. In verband met de vakantieperiode zal deze periode worden verlengd tot 20 september as. met een herhaalde bekendmaking op 24 augustus 1998. Gezien het bepaalde in artikel 7.14 en 7.15 van de Wet milieubeheer en de daar genoemde termijnen, ga ik er van uit dat de bedoelde termijnen ingaan op 24 augustus (en niet reeds op 31 juli). Einddatum voor het uit te brengen advies van de commissie wordt dan maandag 26 oktober 1998.

Ik zou u, gelet op de urgentie van de beoogde wijziging van de geluidszone, niettemin zeer erkentelijk zijn indien het advies van uw commissie eerder zou kunnen worden uitgebracht.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT
namens deze,
DE PLV. DIRECTEUR-GENERAAL VAN DE RIJKSLUCHTVAARTDIENST,

ir J.P.J.M. Remmen

Beleidsgroep Luchtvaart Mainport Ontwikkeling
Postadres postbus 90771, 2509 LT Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon (070) 351 6713
Telefax (070) 351 7873

Bereikbaar met tramlijn 1 of 9 vanaf CS en 9 vanaf HS, buslijn 22 vanaf CS

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de ter inzagelegging van de startnotitie in Staatscourant nr. 143 d.d. 31 juli 1998

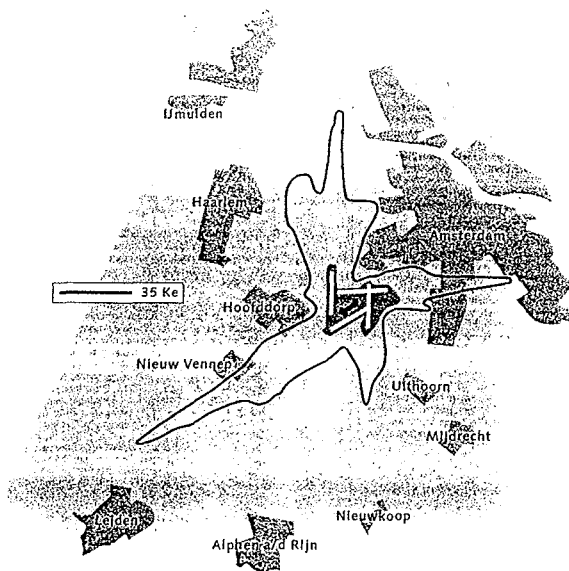
22

Staatscourant 143

Vrijdag 31 juli 1998

Officiële advertenties

Inspraak Startnotitie MER wijziging geluidszone vierbanenstelsel Schiphol



Gedurende de periode 31 juli tot en met 20 september 1998 ligt de Startnotitie voor het Milieu-Effectrapport (MER) 'wijziging geluidszone vierbanenstelsel Schiphol' ter inzage. In deze periode kunt u op deze notitie inspreken.

Waarom deze Startnotitie?

Amsterdam Airport Schiphol (AAS) heeft bij de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) een verzoek ingediend tot wijziging van het aanwijzingsbesluit voor Schiphol. De beoogde wijziging van de aanwijzing voorziet in het vaststellen van een gewijzigde 35 Ke geluidszone voor het huidige vierbanenstelsel, waarbinnen een selectieve groei van de luchtvaart tot en met het jaar 2002 mogelijk is. Het kabinet wil – binnen de randvoorwaarden van de PKB Schiphol en Omgeving – een dergelijke groei toestaan bij een verlaging van het totaal aantal geluidbelaste woningen onder de norm van de PKB van maximaal 15.100. Uitgangspunt bij de wijziging is dat deze zo min mogelijk effect heeft op omwonenden. De in de nieuwe zone liggende woningen zullen daarom zoveel mogelijk dezelfde zijn als die in de huidige zone. Ook buiten de zone wordt er naar gestreefd dat de geluidbelasting niet toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie. De aan- en uitvalroutes zullen daarom in principe ongewijzigd blijven. Met het uitbrengen van de Startnotitie maakt AAS het voor-nemen bekend om de hiervoor benodigde procedure voor de milieu-effectrapportage te starten, waarbij de effecten van een wijziging van de bestaande 35 Ke geluidszone voor het vierbanenstelsel zullen worden onderzocht. Het MER dient duidelijk te maken in hoeverre aan de gestelde randvoorwaarden kan worden voldaan.

Door bekendmaking van de Startnotitie stellen de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM een ieder in de gelegenheid om, met het oog op de door het bevoegd gezag vast te stellen Richtlijnen voor het MER, opmerkingen te maken over de (gewenste) inhoud van het MER. Een en ander verloopt conform de inspraakprocedure zoals vastgelegd in de Wet milieubeheer.

Waar kunt u de Startnotitie inzien?

De Startnotitie MER wijziging aanwijzingsbesluit Schiphol kunt u van 31 juli tot en met 20 september 1998 gedurende de reguliere openingstijden inzien op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen van Aalsmeer, Akersloot, Alkemade, Amstelveen, Amsterdam, Beverwijk, Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlemmermeer, Heemskerk, Jacobswoude, Limmen, Ouder Amstel, Sassenheim, Uitgeest, Uithoorn, Velsen, Warmond en Zaanstad;
- het stadskantoor van de gemeente Zaanstad te Zaanstad;
- de stadsdeelkantoren Buitenveldert, Geuzenveld/Slotermeer, Osdorp, Slotervaart/Overtoomse Veld en Zuidoost te Amsterdam;
- de secretarie Hoofd te Krommenie, de hulpsecretarieën van Badhoevedorp, Nieuw-Vennep en Zwanenburg;
- het voorlichtingscentrum van het stadhuis te Amsterdam;
- het informatiecentrum 'De Zuiderkerk' te Amsterdam;
- het dorpshuis Duivendrecht te Duivendrecht;
- het gemeentelijk informatiecentrum te Haarlem;
- Schipholcoop te Schiphol-Centrum;
- de bibliotheken van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, beide te Den Haag

Vakantieperiode

Deze bekendmaking vindt plaats in de vakantieperiode. Daarom wordt de periode van terinzagelegging verlengd tot en met 20 september 1998 en zal deze publicatie op 24 augustus worden herhaald.

Informatiebijeenkomst

Om u zo goed mogelijk te informeren over de beoogde wijziging van het aanwijzingsbesluit Schiphol en de inhoud van de Startnotitie, worden in de eerste helft van september vier informatieavonden georganiseerd. In de herhaalde publicatie van 24 augustus zullen data, locaties en tijdstippen bekend worden gemaakt.

Hoe kunt u inspreken?

U kunt schriftelijk op de Startnotitie reageren en daarbij uw mening geven over de gewenste inhoud van het MER. Uw inspraakreactie dient u uiterlijk 20 september 1998 te sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
wijziging vierbanenstelsel Schiphol
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

Indien u dat wenst, kunt u verzoeken om een vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM alsmede naar de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Tevens worden exemplaren van deze bundel ter inzage gelegd op de locaties waar momenteel de Startnotitie ter inzage ligt. De Commissie voor de milieu-effectrapportage adviseert de beide ministers over de Richtlijnen voor de inhoud van het MER. Mede op basis van dit advies en uw inspraakreacties, stellen de ministers vervolgens de Richtlijnen vast. Deze Richtlijnen vormen het vertrekpunt voor het opstellen van het MER, dat naar verwachting eind 1998 gereed zal zijn. Te zijner tijd kunt u ook op dit MER en het ontwerp-aanwijzingsbesluit inspreken.

Bij het uitbrengen van de Richtlijnen wordt aangegeven hoe de inspraakreacties zijn meegewogen; insprekers ontvangen hierover na het vaststellen van de Richtlijnen persoonlijk een brief.

Nadere informatie

Voor het aanvragen van een exemplaar van de Startnotitie en voor het verkrijgen van meer informatie over de inhoud van de Startnotitie kunt u contact opnemen met de beleids-groep Luchtvaart Mainport Ontwikkeling van de Rijksluchtvaartdienst, ministerie van Verkeer en Waterstaat, telefoon (070) 351 67 13.

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon (070) 361 87 78.

 **Inspraakpunt**
Verkeer en Waterstaat

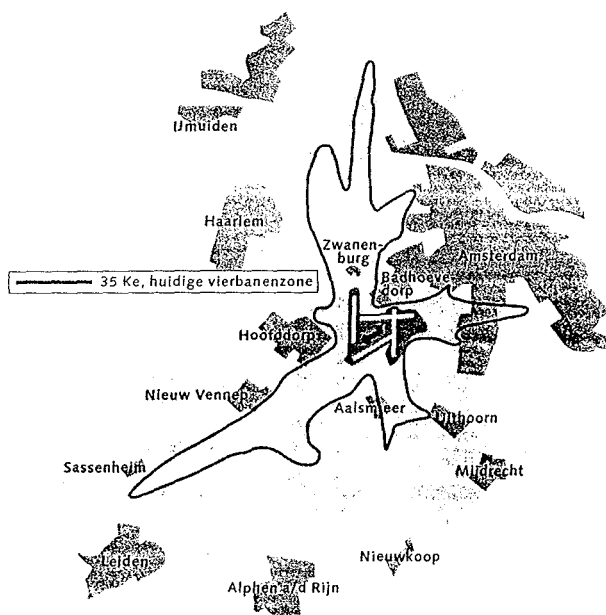
BIJLAGE 2A

Herhaalde kennisgeving van de ter inzagelegging van de startnotitie in Staatscourant nr. 159 d.d. 24 augustus 1998

Staatscourant 159

Maandag 24 augustus 1998

Inspraak Startnotitie MER wijziging geluidszone vierbanenstelsel Schiphol (herhaalde bekendmaking)



Gedurende de periode 31 juli tot en met 20 september 1998 ligt de Startnotitie voor het Milieu-Effectrapportage (MER) 'wijziging geluidszone vierbanenstelsel Schiphol' ter inzage. In deze periode kunt u op deze notitie inspreken.

Waarom deze Startnotitie?

Amsterdam Airport Schiphol (AAS) heeft bij de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) een verzoek ingediend tot wijziging van het aanwijzingsbesluit voor Schiphol. De beoogde wijziging van de aanwijzing voorziet in het vaststellen van een gewijzigde 35 Ke geluidszone voor het huidige vierbanenstelsel, waarbinnen een selectieve groei van de luchtvaart tot en met het jaar 2002 mogelijk is. Het kabinet wil – binnen de randvoorwaarden van de PKB Schiphol en Omgeving – een dergelijke groei toestaan bij een verlaging van het totaal aantal geluidbelaste woningen onder de norm van de PKB van maximaal 15.100. Uitgangspunt bij deze wijziging is dat deze zo min mogelijk effect heeft op onwonenden. De in de nieuwe zone liggende woningen zullen daarom zoveel mogelijk dezelfde zijn als die in de huidige zone. Ook buiten de zone wordt ernaar gestreefd dat de geluidbelasting niet toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie. De aan- en uitvlieg-routes zullen daarom in principe ongewijzigd blijven. Met het uitbrengen van de Startnotitie maakt AAS het voornemen bekend om de hiervoor benodigde procedure voor de milieu-effectrapportage te starten, waarbij de effecten van een wijziging van de bestaande 35 Ke geluidszone voor het vierbanenstelsel zullen worden onderzocht. Het MER dient duidelijk te maken in hoeverre aan de gestelde randvoorwaarden kan worden voldaan.

Door bekendmaking van de Startnotitie stellen de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM een ieder in de gelegenheid om, met het oog op de door het bevoegd gezag vast te stellen Richtlijnen voor het MER, opmerkingen te maken over de (gewenste) inhoud van het MER. Een en ander verloopt conform de inspraakprocedure zoals vastgelegd in de Wet milieubeheer.

Waar kunt u de Startnotitie inzien?

De Startnotitie MER wijziging aanwijzingsbesluit Schiphol kunt u van 31 juli tot en met 20 september 1998 gedurende de reguliere openingstijden inzien op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen van Aalsmeer, Akersloot, Alkemade, Amstelveen, Amsterdam, Beverwijk, Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnduyn, Haarlemmermeer, Heemskerk, Jacobswoude, Limmen, Ouder Amstel, Sassenheim, Uitgeest, Uithoorn, Velsen, Warmond, Zaanstad;
- het stadskantoor van de gemeente Zaanstad te Zaanstad;
- de stadsdeelkantoren Buitenveldert, Geuzenveld/Slotermeer, Osdorp, Slotervaart/Overtoomse Veld en Zuidoost te Amsterdam;
- de secretarie Noord te Krommenie, de hulpsecretarie van Badhoevedorp, Nieuw-Vennep en Zwanenburg;
- het voorlichtingscentrum van het stadhuis te Amsterdam;
- het informatiecentrum 'De Zuiderkerk' te Amsterdam;
- het dorpshuis Duivendrecht te Duivendrecht;
- het gemeentelijk informatiecentrum te Haarlem;
- Schipholcoop te Schiphol-Centrum;

de bibliotheken van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, beide te Den Haag.

Hoe kunt u inspreken?

U kunt schriftelijk op de Startnotitie reageren en daarbij uw mening geven over de gewenste inhoud van het MER. Uw inspraakreactie dient u uiterlijk 20 september 1998 te sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
wijziging vierbanenzone Schiphol
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

Indien u dat wenst, kunt u verzoeken om een vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM alsmede naar de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Tevens worden exemplaren van deze bundel ter inzage gelegd op de locaties waar momenteel de Startnotitie ter inzage ligt. De Commissie voor de milieu-effectrapportage adviseert de beide ministers over de Richtlijnen voor de inhoud van het MER. Mede op basis van dit advies en uw inspraakreacties, stellen de ministers vervolgens de Richtlijnen vast. Na het vaststellen van deze Richtlijnen zal AAS het MER opstellen. Mede op basis van het MER zullen de ministers de ontwerp-aanwijzingen vaststellen. Naar verwachting zullen het MER en de ontwerp-aanwijzingen begin 1999 worden bekendgemaakt en ter inzage worden gelegd voor inspraak en advies. U kunt te zijner tijd uw zienswijze op het MER en de ontwerp-aanwijzingen kenbaar maken. Na aanpassing van de ontwerp-aanwijzingen en behandeling door de Tweede Kamer kunnen aanwijzingsbesluiten naar verwachting in het najaar van 1999 worden vastgesteld en bekendgemaakt. Vervolgens kunt u bij de ministers bezwaar maken tegen de aanwijzingen en, na beslissingen op deze bezwaren, beroep instellen bij de Raad van State.

Bij het uitbrengen van de Richtlijnen wordt aangegeven hoe de inspraakreacties zijn meegewogen; insprekers ontvangen hierover na het vaststellen van de Richtlijnen persoonlijk een brief.

Nadere informatie

Voor het aanvragen van een exemplaar van de Startnotitie en voor het verkrijgen van meer informatie over de inhoud van de Startnotitie en de MER- en aanwijzingsprocedure kunt u contact opnemen met de beleidsgroep Luchtvaart Mainport Ontwikkeling van de Rijksluchtvaartdienst, ministerie van Verkeer en Waterstaat, telefoon (070) 351 67 13.

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon (070) 361 87 78.

 **Inspraakpunt**
Verkeer en Waterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Amsterdam Airport Schiphol

Bevoegd gezag: De Minister van Verkeer & Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: Wijziging van de aanwijzing voor de tijdelijke Ke-geluidszone voor het vierbanenstelsel van Schiphol

Categorie Besluit m.e.r. 1994: C 6.3

Activiteit: Vaststelling van de gewijzigde aanwijzing voor de periode tot en met 2002 wanneer de vijfde baan in gebruik zal zijn genomen

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 31 juli 1998

en herhaalde kennisgeving startnotitie: 24 augustus 1998

richtlijnenadvies uitgebracht op: 4 november 1998

Bijzonderheden: De huidige aanwijzing voor het vierbanenstelsel werd op 23 oktober 1996 vastgesteld. Sedert de vaststelling zijn een aantal (dreigende) overschrijdingen van de daarin opgenomen geluidszones geconstateerd. Het doel van de zonewijziging is het creëren van een nieuwe tijdelijke Ke-geluidszone voor het vierbanenstelsel binnen de randvoorwaarden van de PKB-Schiphol. In deze zone dient het luchtverkeer, dat op basis van de toezeggingen van het Kabinet (in de brieven d.d. 16 februari en 6 maart 1998 aan de Tweede Kamer) verwacht kan worden, zonder overschrijdingen te kunnen worden afgewikkeld. Die toezeggingen houden in dat het luchtverkeer vanaf 1998 mag groeien met 20 000 vliegtuigbewegingen per jaar van 380 000 tot 460 000 in 2002 onder gelijktijdig 'streven' het aantal geluidbelaste woningen in de 35 Ke-zone te dimensioneren op 12 000 (in plaats van de 15 100 woningen binnen de zone die zijn aangegeven in de PKB-Schiphol).

Samenstelling van de werkgroep:

dr.ir. M.M. Boone

drs. A.L. de Jong

ir. N.G. Ketting (voorzitter)

drs. W. Passchier-Vermeer

prof.dr. J. Thoen

capt. G.R. Vissers

prof.ir.drs. J.K. Vrijling

Secretaris van de werkgroep: 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.	19980805	S. Boers en K. van Dijk	Zaandijk	19980831
2.	199808 ..	J.A. Slotboom	Amsterdam	19980831
3.	19980623 19980808	J. van der Veen	Delft	19980831
4.	19980815	R. Korthof	Zaandam	19980831
5.	19980815	dr. JA. van der Woude en dr. A. Marissen	Kudelstaart	19980831
6.	19980821	ir. P.C.J. van der Gaag	Voorschoten	19980831
7.	19980407 19980822 19980824 19981014	J. de Ruiter	Zwanenburg	19980831
8.	19980824	P. Krouwels	Heiloo	19980831
9.	19980822	A. Tepe	Amstelveen	19980831
10.	199808 ..	C.J. van der Haven	Hazerswoude- Dorp	19980831
11.	19980824	A.W. Bolt	Krommenie	19980831
12.	19980824	H. Wemekamp, G.H. van der Werff	Amsterdam	19980831
13.	19980825	L.H. Warmerdam	Velsen Zuid	19980831
14.	19980820 19980824 19980829	NEL (de haas)	Aalsmeer	19980831
15.	199808 ..	J. van der Veen, namens Stichting <i>ZZZZZZ-Zero</i>	Delft	19980831
16.	199808 ..	J. van der Veen, namens Federatie TOF	Delft	19980831
17.	199808 ..	J. van der Veen, namens Vereniging Orion-A	Delft	19980831
18.	19980825	G.H. Blaauw	Monnicken- dam	19980907
19.	19980825	F.J.J. van Hugten	Uithoorn	19980907

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
20.	19980827	J. Bos	Alkmaar	19980907
21.	19980828	M.J. Pool	Amsterdam	19980907
22.	19980826	J. Molenaar	Wormer	19980907
23.	19980901	drs. J.G. Schölvink	Hoofddorp	19980907
24.	19980902	G.F. Glotze	Voorschoten	19980907
25.	19980903	B. van den Brink	Amsterdam	19980921
26.	19980905	L. Visser-Moleman	Amstelveen	19980921
27.	19980904	Mr Hans Gaasbeek advocaten	Haarlem	19980921
28.	19980903	Dorpscontact Westzaan	Westzaan	19980921
29.	19980714 19980828 19980903 19980918 19980922	Th.I. Rikmenspoel	Amsterdam	19980921 19980921 19980921 19980921
30.	19980907	V.J.T. Blom	Hoofddorp	19980921
31.	19980825 19980909 19980910	Stichting Natuur- en Milieuwacht	Berkel en Rodenrijs	19980921 19980921 19980921
32.	19980909	T.A.F.S. Jenkins	Bennebroek	19980921
33.	19980909	Provincie Utrecht Dienst Water en Milieu	Utrecht	19980921
34.	19980910	B.J. Leeftink	Uithoorn	19980921
35.	19980902	Vereniging geen uitbreiding Schiphol	Aalsmeer	19980921
36.	19980911	J.R. Tubben	Amstelveen	19980921
37.	19980914	Annie Tas	Aalsmeer	19980921
38.	19980914	M.A.H. van den Bergh	Amstelveen	19980921
39.	19980909	G.A. Geluk	Nieuw-Vennep	19980921
40.	19980914	J.W. Kraan	Amsterdam	19980921
41.	19980914	F.E. van Boven	Ede	19980921
42.	19980915	P.F.M. Hurks	Amsterdam	19980921
43.	19980915	NG'90 Kernen & Senioren Belang	Badhoevedorp	19980921
44.	19980915	Vereniging van Ingelanden	Badhoevedorp	19980921

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
45.	19980915	Vereniging van Opstalhouders	Badhoevedorp	19980921
46.	19980915	drs. J. Tas	Aalsmeer	19980921
47.	199809 ..	M. Kalantary	Delft	19980929
48.	19980916	Mr Anne-Marie R. Klijn	Amsterdam	19980929
49.	19980916	W. Sanner	Hoofddorp	19980929
50.	19980915	J. Visser	Amsterdam	19980921
51.	19980915	K. Weyer	Amsterdam	19980921
52.	19980914	A.E. Gerretsen	Hilversum	19980929
53.	19980914	Dorpsraad Rijsenhout	Rijsenhout	19980929
54.	19980914	J.J.R. Amsen	Wormerveer	19980929
55.	19980915	Belangengroep Nauerna	Assendelft	19980929
56.	19980915	L. Roos	Amstelveen	19980929
57.	19980915	A.L. Dierickx-Bangert	Amstelveen	19980929
58.	19980915	T.M.W. Hart-v.d. Toorn	Nieuw-Vennep	19980929
59.	19980915	Dorpsraad Badhoevedorp, Dorpsraad Lijnden, Buurtvereniging Nieuwe Meer, Vereniging Dorp Vijfhuizen, Dorpsvereniging Zwanenburg	Badhoevedorp	19980929
60.	19980915	R. Kaan	Amsterdam	19980929
61.	19980915	Vereniging Platform Vliegoverlast Amsterdam	Amsterdam	19980929
62.	19980916	Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer	Amsterdam	19980929
63.	19980916	Arnan Oberski	Amsterdam	19980929
64.	19980916	P. van Deursen	Amsterdam	19980929
65.	19980916	Gemeente Aalsmeer	Aalsmeer	19980929
66.	19980916	A. de Vos en W. de Vos-van Bilderbeek	Abcoude	19980929
67.	19980916	Baanbrekergroep Haarlemmermeer	Hoofddorp	19980929
68.	19980916	Gemeente Uithoorn	Uithoorn	19980929
69.	19980917	M.J. Leendertz en A.J. Leendertz Boeijen	Hoofddorp	19980929

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
70.	19980917	Werkgroep Luchtruim Velsen en Omgeving	IJmuiden	19980929
71.	19980917	Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amstelveen	Amstelveen	19980929
72.	19980917	ir. M. Geudeke	Uithoorn	19980929
73.	19980917	Stichting Vrienden van het Gein en dr. E.M. Desmit		19980929
74.	19980917	P.W. Leene	Haarlem	19980929
75.	19980916	Milieudienst Noord-West Utrecht	Breukelen	19980929
76.	19980917	J.J.L. de Jong	Assendelft	19980929
77.	19980918	Schiphol Werkgroep Amstelveen/ Buitenveldert (SWAB)	Amstelveen	19980929
78.	19980918	Milieu Bescherming Oude Meer - Schiphol	Oude Meer	19980929
79.	19980918	Namens Gip B.V. en Gip Schiphol-Rozenburg B.V.	Rotterdam	19980929
80.	19980920	Bewonersplatform Oostzaan	Oostzaan	19980929
81.	19980918	Burgemeester en Wethouders van Uitgeest	Uitgeest	19980929
82.	19980918	Belangengroep Isolatie Fase 2	Amstelveen	19980929
83.	19980918	Burgemeester en Wethouders van Oostzaan	Oostzaan	19980929
84.	19980918	Burgemeester en Wethouders van Haarlemmerliede en Spaarnwoude	Halfweg	19980929
85.	19980909	Burgemeester en Wethouders van Sassenheim	Sassenheim	19980929
86.	19980918	Namens het dagelijks bestuur van het Gewest Zuid-Kennemerland	Haarlem	19980929
87.	19980916	Namens het dagelijks bestuur van het Gewest IJmond	Heemskerk	19980929
88.	19980918	Dorpsraad Spaarndam	Spaarndam	19980929
89.	19980918	Milieufederatie Noord-Holland	Zaandam	19980929
90.	19980918	Namens het dagelijks bestuur van Stadsdeel Zuideramstel	Amsterdam	19980929

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
91.	19980917	A.P. van Tijen en K. Schonenberg	Amsterdam	19980929
92.	19980917	G. Klaasse Bos	Lijnden	19980929
93.	19980918	H. Kuperus	Leiden	19980929
94.	19980918	J. van den Berg	Leiden	19980929
95.	19980918	R. Heinz	Leiden	19980929
96.	19980918	H.G. Aschman en S. Aschman-Pelt	Leiden	19980929
97.	19980918	Persoon die verzoekt de persoonsgegevens vertrouwelijk te behandelen.		19980929
98.	19980919	G. Vlaswinkel	Limmen	19980929
99.	19980918	drs. S. Zwerver en mr. J. Hofland	Amsterdam	19980929
100.	19980918	Werkgroep Luchtruim IJmond-Noord	Heemskerk	19980929
101.	19980919	E. Bruijnesteijn	Hoofddorp	19980929
102.	19980919	P.G. Salomons	Amstelveen	19980929
103.	19980920	B. Rövekamp	Huizen	19980929
104.	19980917	drs. W.J. Meyers	Amsterdam	19980929
105.	19980915	dr. A.B.J. Verstege, W.G.M.M. Verstege-Tomassen	Noordwijkerhout	19980929
106.	199809 ..	C.J.M. Breed	Haarlem	19980929
107.	199809 ..	J. Hoogland	Vijfhuizen	19980929
108.	19980918	drs. S.R. Jukema-Leenstra	Leiden	19980929
109.	19980918	J. Blom	Amsterdam	19980929
110.	19980918	R. Sombogaard	Uitgeest	19980929
111.	19980916	Kontakt Milieubeheer Zaanstreek	Zaandam	19980929
112.	19980922	Zaanstad top van de Randstad	Zaandijk	19980929
113.	19980922	Burgemeester en Wethouders van de gemeente Oegstgeest	Oegstgeest	19980929
114.	19980918	Namens de Stichting Platform Leefmilieu Regio Schiphol	Vijfhuizen	19980929
115.	19980922	NL Genootschap van Insprekers	Diemen	19980929
116.	19980918	Kinderdagverblijf Stap voor Stap	Amstelveen	19980929
117.	19980916	M.C. van Deursen	Amsterdam	19980929

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
118.	19980914	Bewoners in de nabijheid van Lisserdijk 246, 2165 AA	Lisserbroek	19980929
119	19980918	Stichting Natuur en Milieu	Utrecht	19980929
120.	19980916	Gedeputeerde Staten van Noord-Holland	Haarlem	19980929