1114-545 (2e)

Richtlijnen
voor het Milieu-effectrapport Wijziging Luchthavenbesluiten Schiphol

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Luchtvaart

VROM

1114-545

RICHTLIJNEN

voor het

MILIEU-EFFECTRAPPORT

'Wijziging Luchthavenbesluiten SCHIPHOL'

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

VROM

Februari 2004

Inhoud

Hoofdstuk 1 Inleiding 5
Hoofdstuk 2 Doel van het MER 7
Hoofdstuk 3 Onderwerpen uit het advies van de Commissie m.e.r. en de inspraakreacties 9
3.1. Advies Commissie m.e.r. 9
3.2. Verwerking van advies Commissie m.e.r. in richtlijnen 9
3.3. Inspraakreacties 10
3.4. Reactie van CROS op startnotitie 10
Hoofdstuk 4 Richtlijnen voor de op te nemen informatie in het MER 11
4.1. Beschrijving van de referentiesituatie 11
4.2. Alternatieven 11
4.3. Gelijkwaardige overgang 11
4.3.1. Overgang PKB naar eerste luchthavenbesluiten 11
4.3.2. Criteria voor gelijkwaardige overgang van de eerste naar de tweede luchthavenbesluiten 14
4.4. Invoergegevens en rekensystematiek 14
4.5. Studiegebied 16
4.6. Algemene informatie 16
4.7. Informatie voor het Luchthavenverkeerbesluit 17
4.7.1. Ligging van alternatieve uitvliegroutes en voorstel voor ligging luchtverkeerwegen 17
4.7.2. Geluid 18
4.7.2.1. Berekening van geluidbelasting in handhavingspunten 18
4.7.2.2. Het Totale Volume van de Geluidbelasting 18
4.7.2.3. Te vergelijken effecten 18
4.7.3. Externe veiligheid 20
4.7.3.1. Berekening Totaal Risicogewicht 20
4.7.3.2. Te vergelijken effecten 20
4.7.4. Lokale luchtverontreiniging 20
4.8. Informatie voor het Luchthavenindelingbesluit 21
4.8.1.1. Sloopzone externe veiligheid 21
4.8.1.2. Sloopzone geluid 22
4.8.1.3. Gebied met beperkingen voor kantoren en bedrijven 22
4.8.1.4. Gebied met nieuwbouwbeperkingen woningen 22
4.8.1.5. Gebied met hoogtebeperkingen 22
4.8.1.6. Gebied met beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen 23
4.8.1.7. Regeling Geluidwerende Voorzieningen 23
4.8.1.8. Bouwbesluit 23
Hoofdstuk 5 Richtlijnen voor de overige onderwerpen in het MER 25

BIJLAGEN

A Brief AAS en LVNL aan Staatssecretaris van V&W
B Brief van Kabinet aan Tweede Kamer
C Motie Haverkamp, De Krom en Hermans
D *Advies van Commissie m.e.r.*
E Reactie van CROS op startnotitie
F Inspraakreacties en Nota van Antwoord

Hoofdstuk 1 Inleiding

Op 20 februari 2003 is een nieuw wettelijk stelsel voor de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol in werking getreden. Daarin worden ondermeer randvoorwaarden gesteld aan het geluid, externe veiligheidsrisico's en lokale luchtverontreiniging en geur die de luchtvaart mag veroorzaken. Daarbinnen heeft de luchtvaartsector de ruimte gekregen zich te ontwikkelen en te groeien op het nieuwe banenstelsel inclusief de Polderbaan.
Het nieuwe normenstelsel is vastgelegd in hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart en uitgewerkt in twee luchthavenbesluiten: het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB); hierna genoemd de luchthavenbesluiten.

In juni is de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat door Amsterdam Airport Schiphol (AAS) en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) geïnformeerd over het feit dat bij de totstandkoming van het nieuwe normenstelsel voor de luchthaven Schiphol een fout is gemaakt (brief van 23 juni 2003, kenmerk 6598 zie bijlage A). Het Kabinet heeft in augustus (brief aan Tweede Kamer van 22 augustus 2003, kenmerk DGL/03.U02187, zie bijlage B) besloten dat de gevolgen voor de luchtvaart en de Nederlandse economie van het laten voortbestaan van de fout dusdanig zijn, dat vasthouden aan de huidige luchthavenbesluiten geen reële optie is. Daarom is besloten de fout te herstellen en de besluiten aan te passen.

Voorwaarde hierbij is dat wordt vastgehouden aan de milieu- en veiligheidseisen zoals vastgelegd in de wet. Bovendien zal een m.e.r.-procedure[1] worden gevolgd. AAS en LVNL zijn initiatiefnemers bij het in kaart brengen van de milieueffecten van de voorgenomen wijzigingen van de luchthavenbesluiten. Op 4 november 2003 is in de Tweede Kamer de motie Haverkamp (kamerstuk 26959, nummer 49, zie bijlage C) aangenomen waarin naast herstel van genoemde invoerfout tevens een routewijziging bij Spaarndam in het MER zal worden onderzocht. Overwegende dat verdere vertragingen moeten worden verkomen stelt de motie tevens dat eventuele andere varianten op dit moment buiten beschouwing blijven maar zullen worden meegenomen in de evaluatie.

Op 27 oktober 2003 is de startnotitie voor het milieueffectrapport 'Wijziging luchthavenbesluiten Schiphol 2003' uitgebracht door de initiatiefnemers AAS en LVNL. De startnotitie bevat een beschrijving van het voorstel van de initiatiefnemers om de gevolgen van een invoerfout in het grenswaardenscenario te herstellen alsmede een voorstel om de uitvliegroutes bij Spaarndam aan te passen voor de periode 06:00-23:00 uur. Dit heeft gevolgen voor de milieu- en veiligheidsrisico's in de omgeving van Schiphol.

Uitdrukkelijk wordt gesteld dat met dit MER niet wordt beoogd het nieuwe normenstelsel Schiphol te evalueren. Een algehele evaluatie van de Schipholwet zal plaatsvinden in 2006, conform toezegging aan het parlement.

Om meer inzicht te krijgen in de ernst van de invoerfout wordt door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) parallel aan het MER een nadere analyse uitgevoerd. In het rapport van de Nadere Analyse staan twee vragen centraal:

1. *hoeveel vluchten kunnen wel worden afgehandeld binnen de in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol gestelde geluidruimte d.w.z. inclusief het sneeuwbaleffect van de netwerkverbindingen?*
2. *hoeveel vluchten passen er in het operationele jaar 2004 binnen de in het LVB gestelde geluidruimte, en wanneer in het jaar wordt er een grenswaarde voor de geluidbelasting overschreden, rekening houdend met mogelijke maatregelen?*

De resultaten van dit onderzoek zijn begin 2004 beschikbaar en vormen met het MER de basis voor de verdere besluitvorming.

Overeenkomstig de Wet luchtvaart dient de aanpassing van de luchthavenbesluiten ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging per saldo een gelijkwaardig of

[1] Een wijziging van de m.e.r.-plicht voor Schiphol in het Besluit m.e.r. aan de Wet Luchtvaart is met de procedure tot wijziging van het Besluit milieu-effectrapportage 1994 in verband met Schiphol 2003 thans in procedure gebracht.

beter beschermingsniveau te bieden dan het niveau dat geboden werd in de eerste luchthavenbesluiten. Om dit te kunnen beoordelen is informatie over de milieu- en veiligheidseffecten in de omgeving van Schiphol nodig. Het MER dient om deze informatie in beeld te brengen.

In deze richtlijnen geeft het bevoegd gezag, in dit geval de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening Milieubeheer (VROM), aan hoe het MER moet worden opgezet. Het heeft hierbij de inspraakreacties en het commentaar op de startnotitie en adviezen voor de richtlijnen betrokken.

De startnotitie heeft van 6 november tot en met 3 december 2003 ter inzage gelegen. De ter inzage legging is op 5 november bekend gemaakt in de Staatscourant. Bij brief van 10 november zijn de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie voor de m.e.r.) en de wettelijk adviseurs (de VROM inspecteur in de regio Noord-West en de directeur Noord-West van het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij) in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over de door het bevoegd gezag op te stellen richtlijnen voor het MER.

De directeur Landbouw, Natuurbeheer en Visserij van de directie Noordwest heeft met instemming gereageerd op de Startnotitie. De VROM inspecteur heeft aangegeven geen reactie te geven op de startnotitie. Het advies van de Commissie m.e.r. is op 19 december 2003 uitgebracht (kenmerk 1114-519, ISBN 90-421-1260-3, bijlage D). Alhoewel het geen wettelijke adviseur betreft heeft de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol (CROS) op 16 december 2003 een reactie gegeven op de startnotitie (kenmerk CROS03.189; zie bijlage E). Er zijn circa 1300 inspraakreacties ingediend bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat. Van deze reacties zijn er circa 300 als uniek aangemerkt (zie bijlage F).

In hoofdstuk 2 wordt het doel van het MER besproken. In hoofdstuk 3 volgen dan, gelet op het advies van de Commissie m.e.r. en de inspraakreacties, enkele beschouwingen bij het advies van de Commissie m.e.r. en de inspraak. Daarnaast zal kort aandacht worden besteed aan de reactie van de CROS op de startnotitie.

In hoofdstuk 3 zal nader worden ingegaan op de inspraakreacties, het advies van de Commissie m.e.r. en de reactie van CROS.

In hoofdstuk 4 worden de richtlijnen gegeven voor de inhoud van het MER. Het betreft de beschrijving van de referentiesituatie, de uit te werken alternatieven, de invoergegevens en de benodigde informatie voor de luchthavenbesluiten.

In hoofdstuk 5 worden richtlijnen gegeven voor de slotbeschouwing van het MER waaronder een beschouwing ten aanzien van de economische effecten van de fout ter onderbouwing van het nut en de noodzaak van aanpassing van de Luchthavenbesluiten. Daarnaast bevat dit hoofdstuk richtlijnen voor vorm en presentatie, en de samenvatting van het MER.

Hoofdstuk 2 Doel van het MER

In dit hoofdstuk zet het bevoegd gezag uiteen wat de doelstelling van het MER "Wijziging Luchthavenbesluiten Schiphol" is.

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

Hoofdstuk 3 Onderwerpen uit het advies van de Commissie m.e.r. en de inspraakreacties

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op een aantal onderwerpen die in het advies van de Commissie m.e.r. en in inspraakreacties naar voren zijn gebracht. In de bijlagen zijn de hoofdlijnen uit de inspraak opgenomen. Tevens wordt kort ingegaan op de reactie van de CROS op de startnotitie.

3.1. Advies Commissie m.e.r.

Onderstaand worden de belangrijkste adviezen van de Commissie m.e.r. gegeven:

1. De Commissie adviseert in het MER het feitelijke beschermingsniveau van de eerste (nu geldende) Luchthavenbesluiten als kaderstellend te beschouwen en niet, zoals pag. 12 in de startnotitie lijkt aan te geven, het beschermingsniveau van de overgangsbepalingen van de Wet Luchtvaart.
2. Om het MER zoveel mogelijk toe te spitsen op het te nemen besluit en tevens de onderzoeksinspanning te beperken, adviseert de Commissie:
   a. voor geluid en voor de definitie van het minimale beschermingsniveau de parameters van het nu geldende luchthavenbesluit te hanteren, te weten Lden en Lnight;
   b. de omzetting van het vereiste beschermingsniveau naar de parameters van het nieuwe stelsel in het MER te verantwoorden op basis van aanwijzingen daarvoor in de richtlijnen voor het MER.
3. Om het MER zoveel mogelijk toe te spitsen op het te nemen besluit en tevens de onderzoeksinspanning te beperken, kan het MER volstaan met de vergelijking van het beschermingsniveau van de in de startnotitie genoemde alternatieven 2, 3 en 4 met het beschermingsniveau van alternatief 1 (de referentiesituatie). Een vergelijking met beschermingsniveaus van eerdere aanwijzingen voor Schiphol is niet aan de orde.
4. De Commissie adviseert in het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) te onderzoeken in welke mate verschuiving van vliegbewegingen en milieubelasting van de Polderbaan naar de Zwanenburgbaan voorkomen kan worden, bijvoorbeeld door maatregelen op het gebied van spreiden van piekbelasting in de tijd, segregatie van vliegverkeer en aanpassing van vertrekroutes. Het MMA kan zich beperken tot geluid en veiligheid. Voor luchtkwaliteit ziet de Commissie in het kader van dit besluit geen reële varianten in het MMA.
5. De Commissie adviseert in het MER kwalitatief uiteen te zetten dat grenswaarden in het Besluit Luchtkwaliteit niet zullen worden overschreden. Op grond van de relatieve verandering van de hoeveelheid taxibewegingen kan tevens kwalitatief worden aangegeven hoe zich dat verhoudt tot de vastgestelde grenswaarden in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol.
6. De Commissie adviseert de veranderingen in de geluidbelasting en de veiligheid als gevolg van het herstel van de invoerfout en de wijziging van de uitvliegroutes zichtbaar te maken voor alle gebieden (waaronder de geluid- en veiligheidsloopzone, en de ligging van het beperkingengebied) die relevante veranderingen ondergaan. Referentie daarvoor is situatie overeenkomstig de eerste luchthavenbesluiten.
7. De Commissie adviseert in het MER te onderzoeken hoe het herstel van de invoerfout tevens kan bijdragen aan het voorkomen van een veiligheidsprobleem door gelijktijdige starts vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan richting PAMpus.

3.2. Verwerking van advies Commissie m.e.r. in richtlijnen

Onderstaand worden de adviezen van de Commissie m.e.r. puntsgewijs behandeld en wordt aangegeven of het advies is overgenomen in de richtlijnen:

1. Dit advies is overgenomen in de richtlijnen.

2a. Voor de gelijkwaardige overgang van de eerste naar de tweede besluiten is er in de richtlijnen voor gekozen om de omzetting voor geluid te baseren op de parameters van het oude stelsel (Ke en LAeq). Hierbij hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld:
   - Het gaat hier om het herstel van een invoerfout. Het Bevoegd Gezag is van mening dat deze invoerfout kan worden hersteld gebruik makend van dezelfde parameters als gehanteerd voor de eerste luchthavenbesluiten (zie tabel 4.2). Er zijn geen juridische belemmeringen voor gebruik van de parameters van het oude stelsel bij de gelijkwaardige overgang van de eerste naar de tweede besluiten.

- Omdat bij evaluatie in 2006 getoetst zal worden of met de Luchthavenbesluiten aan de eisen in de overgangsartikelen wordt voldaan, is het niet raadzaam al voor deze evaluatie nu andere parameters te kiezen. Uitwerking van geheel nieuwe criteria is mogelijk maar zou resulteren in een belangrijke vertraging van de aanpassing van de Luchthavenbesluiten. Daarnaast zou aanpassing nu complicerend werken bij de evaluatie van het stelsel in 2006. Voor de hoeveelheid ervaren vliegtuiggeluid is het overigens niet van belang of de criteria in Ke of Lden worden gehanteerd.

2b. Het advies onder punt 2b is overgenomen in de richtlijnen.
3. Als referentie voor dit MER is de situatie genomen zoals beschreven in het MER "Schiphol 2003" welke correspondeert met het beschermingsniveau van de eerste Luchthavenbesluiten. *De milieu- en veiligheidseffecten van alternatieven 1 t/m 4 uit de startnotitie, aangevuld met* een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA), dienen in ieder geval te worden vergeleken met deze referentie.
4. Dit advies is overgenomen in de richtlijnen.
5. Dit advies is overgenomen in de richtlijnen.
6. Dit advies is overgenomen in de richtlijnen.
7. Dit advies is overgenomen in de richtlijnen.

3.3. Inspraakreacties

Voor een overzicht van de inspraakreacties en de Nota van Antwoord wordt verwezen naar bijlage F.

3.4. Reactie van de CROS op de startnotitie

Onderstaand worden de belangrijkste opmerkingen van de CROS op de startnotitie gegeven:
1. Naar de mening van de regioleden van de CROS is het belangrijk dat het MER tevens inzicht biedt in de effecten van de alternatieve uitvliegroutes van de Polderbaan (variant A en B), zónder het herstel van de invoerfout ten opzichte van de oorspronkelijke situatie weergegeven in het MER "Schiphol 2003".
2. Een aantal regioleden blijft wijzen op het wettelijke vereiste in het MER een meest milieuvriendelijk alternatief op te nemen.
3. Voor de CROS is het belangrijk dat de effecten van het herstel van de invoerfout en van de routewijziging binnen het gehele 20 Ke gebied zichtbaar gemaakt worden. Het is daarom *belangrijk dat het MER informatie verschaft over het aantal woningen in de verschillende* schillen van de geluidbelasting en waar de geluidbelasting toe- dan wel afneemt.
4. Naast effecten op de geluidbelasting kan de andere verdeling van het vliegverkeer over de regio effecten hebben op de waarden voor de externe veiligheid. De CROS pleit er voor dat het MER ook inzicht in deze aspecten biedt.

Behoudens het eerste punt is met de opmerkingen van de CROS rekening gehouden bij het opstellen van de richtlijnen. Met betrekking tot het eerste punt ziet het Bevoegd Gezag geen toegevoegde waarde in het geven van inzicht in de effecten op basis van een verkeersscenario waarin zich een fout bevindt.

Hoofdstuk 4 Richtlijnen voor de op te nemen informatie in het MER

In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke informatie voor de verschillende milieu- en veiligheidsaspecten geleverd moet worden in het MER. Op basis hiervan kan een beoordeling van de gelijkwaardigheid plaatsvinden en wordt aanvullende informatie geboden die meer inzicht verschaft in de consequenties van het gebruik van de luchthaven na herstel van de invoerfout en de aanpassing van enkele vliegroutes.

4.1. Beschrijving van de referentiesituatie

De referentiesituatie voor dit MER betreft de milieu en veiligheidssituatie zoals beschreven in het MER "Schiphol 2003" welke correspondeert met de eerste Luchthavenbesluiten. In het MER dienen het nulalternatief, de planalternatieven alsmede het Meest Milieu Vriendelijk (MMA) Alternatief in ieder geval te worden vergeleken met genoemde referentie.

4.2. Alternatieven

De milieueffecten zullen in ieder geval voor de alternatieven, opgenomen in tabel 4.1, in beeld gebracht worden.

Tabel 4.1: Uitwerking van te onderzoeken alternatieven

Situatie	Alternatief	Uitwerking
Nulalternatief	1. Geen wijziging LVB en LIB	♦ Milieu- en externe veiligheidsgevolgen zonder wijziging LVB en LIB maar overeenkomstig een realistische verkeersafwikkeling (zonder invoerfout) binnen de huidige grenzen, en de consequenties voor de luchtvaartsector hiervan;
Planalternatieven	2. Herstel invoerfout	♦ Aanpassing van de verdeling van het startend verkeer over de Zwanenburgbaan en Polderbaan;
	3. Herstel invoerfout en wijziging uitvliegroute variant A (fig. 4.1)	♦ Aanpassing van de verdeling van het startend verkeer over de Zwanenburgbaan en Polderbaan; ♦ Aanpassing BERGI en REFSO uitvliegroutes Polderbaan (gebruikt in periode 06.00-23.00 uur) overeenkomstig variant A uit startnotitie.
	4. Herstel invoerfout en wijziging uitvliegroute variant B (fig. 4.2)	♦ Aanpassing van de verdeling van het startend verkeer over de Zwanenburgbaan en Polderbaan; ♦ Aanpassing BERGI en REFSO uitvliegroutes Polderbaan (gebruikt in periode 06.00-23.00 uur) overeenkomstig variant B uit startnotitie.
Meest Milieuvriendelijk Alternatief	5. MMA	Onderzoek in welke mate verschuiving van vliegtuigbewegingen, milieubelasting en risico's van de Polderbaan naar de Zwanenburgbaan voorkomen kan worden.

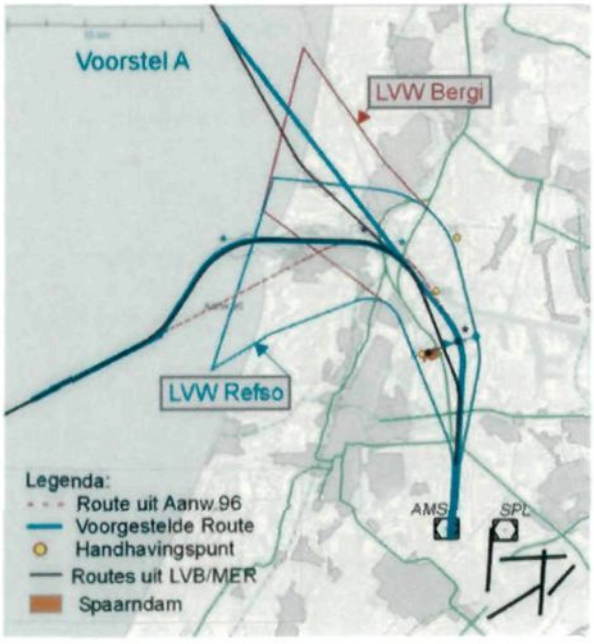
4.3. Het vereiste beschermingsniveau

4.3.1. Het beschermingsniveau dat wordt geboden door de eerste luchthavenbesluiten

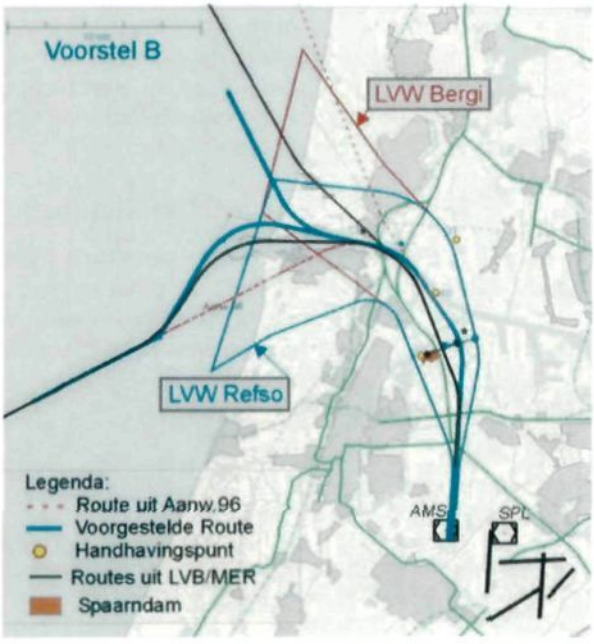
In de Wet luchtvaart is in de overgangsartikelen de gelijkwaardigheid met de PKB Schiphol en omgeving vastgelegd. De overgangsbepalingen IX tot en met XIII van de wet van 27 juni 2002 (Stb 374) tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol bevatten de criteria voor de bescherming die dient te worden geboden door de eerste luchthavenbesluiten. Aan deze criteria is in het MER "Schiphol 2003" conform de Wet luchtvaart getoetst. In het bovenste deel van figuur 4.3 is de procedure schematisch weergegeven.

Overgangsbepaling IX stelt dat de situatie in de omgeving van Schiphol vanaf 2003 ten opzichte van 1990 niet mag verslechteren voor de parameters externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging, en voor geluid moet verbeteren. In de overgangsbepalingen X tot en met XIII is het beschermingsniveau zoals vastgelegd in de PKB Schiphol en Omgeving nader geconcretiseerd (zie tabel 4.2).

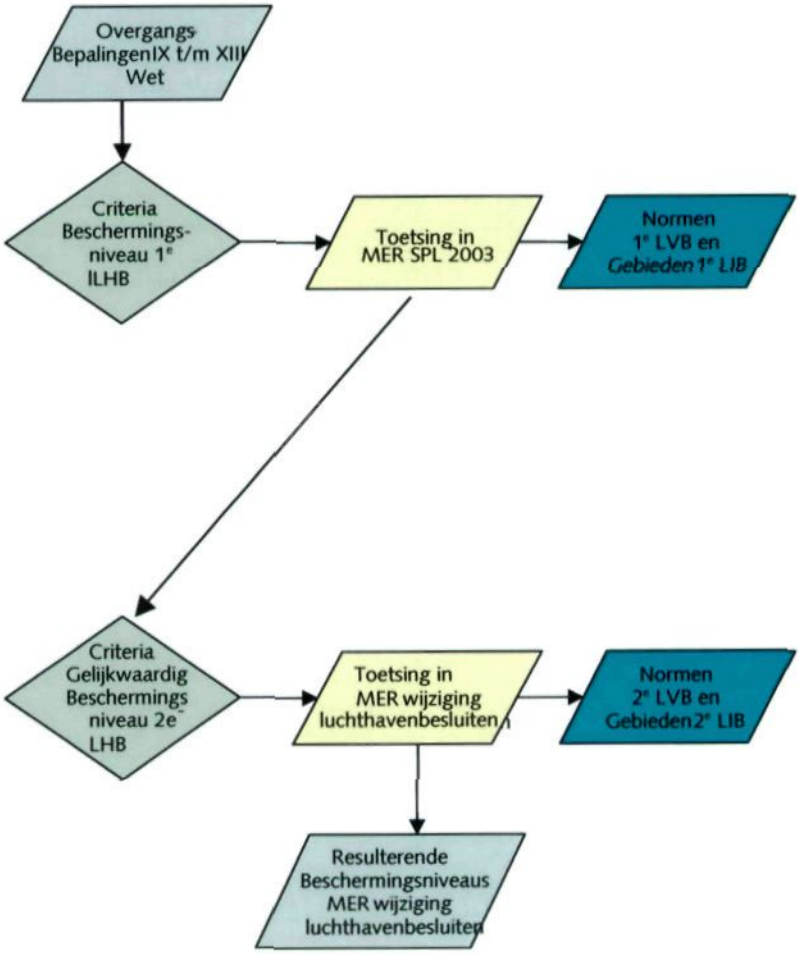
Figuur 4.1: Uitvliegroutes variant A



Figuur 4.2: Uitvliegroutes variant B



Figuur 4.3 Schematische procedure overgang van eerste luchthavenbesluiten naar tweede luchthavenbesluiten.



De in het eerste Luchthavenindelingbesluit Schiphol (verder kortheidshalve aangeduid als LIB; gepubliceerd op 17 december 2002 onder nummer 591 in het staatsblad) opgenomen gebieden en de in het eerste LVB opgenomen grenswaarden zijn vastgesteld met verkeersscenario's (de basisscenario's). Een verkeersscenario bevat ondermeer het aantal vliegtuigbewegingen, het gebruik van de start- en landingsbanen, de te volgen vliegroutes en de uit te voeren vliegprocedures.

Met behulp van deze scenario's zijn milieu- en veiligheidsberekeningen uitgevoerd. De uitkomsten van deze berekeningen zijn getoetst aan de criteria opgenomen in tabel 4.2 (zie ook bovenste deel van figuur 4.3). Daar waar het scenario niet voldeed aan de eisen van gelijkwaardigheid is het per aspect bijgesteld ("geschaald" naar lagere of hogere verkeersvolumes) tot wel voldaan werd aan die criteria. Voor externe veiligheid en luchtverontreiniging bleek het niet noodzakelijk te zijn om het basisscenario bij te stellen omdat met de corresponderende resultaten voldaan werd aan de criteria.

Tabel 4.2 Gehanteerde criteria voor de eerste luchthavenbesluiten

<table>
<tr><th>Aspect</th><th>Criteria gelijkwaardige omzetting</th></tr>
<tr><td>Geluidbelasting etmaal

Geluidbelasting nacht</td><td>Maximaal 10.000 woningen binnen de 35 Ke-contour
Maximaal 45.000 mensen ernstige hinder binnen de 20 Ke-contour

Maximaal 10.100 woningen binnen de 26 dB(A) LAeq nacht
Maximaal 39.000 mensen slaapverstoring binnen de 20 dB(A) LAeq-nacht contour</td></tr>
<tr><td>Externe veiligheid</td><td>Maximaal 774 ± 10 woningen met een plaatsgebonden risico van meer dan 10^{-6}</td></tr>
<tr><td>Luchtverontreiniging</td><td>Geen overschrijding wettelijke grenswaarden ten gevolge van verwachte emissie luchtvaart, overige bronnen en ontwikkeling achtergrondconcentratie, voor de stoffen zoals genoemd in het besluit Luchtkwaliteit.

Maximale emissies van alle bronnen[2] tezamen in een gebied van 10 km bij 10 km rond Schiphol:

<table>
<tr><th>Stof</th><th>Maximum emissie per jaar [ton]</th></tr>
<tr><td>CO</td><td>45.701</td></tr>
<tr><td>NO_x</td><td>19.771</td></tr>
<tr><td>VOS</td><td>21.173</td></tr>
<tr><td>SO_2</td><td>1.274</td></tr>
<tr><td>PM10</td><td>1.208</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>Gebieden met beperkingen aan het ruimtegebruik</td><td>In ieder geval de in de PKB Schiphol en omgeving aangewezen vrijwaringszone, behoudens de Rijksbufferzones (voor zover hier geen beperkingen voor geluidbelasting en externe veiligheid gelden)</td></tr>
</table>

Toelichting bij tabel 4.2:
De Wet luchtvaart geeft aan, dat bij het berekenen van deze aantallen dezelfde methodieken moeten worden gebruikt als in de PKB Schiphol en omgeving. Dat wil voor wat betreft de geluidbelasting zeggen: het gebruik van het woningbestand 1990, contouren met meteotoeslag, dezelfde relatie tussen Ke en ernstige hinder en tussen LAeq-nacht en slaapverstoring (dus dezelfde "dosis-effectrelaties") als in de PKB Schiphol en omgeving. Voor externe veiligheid wordt gebruik gemaakt van het IMU[3] rekenmodel en het woningbestand 1990.

De in tabel 4.2 genoemde criteria zijn niet de normen (grenswaarden) waarop gehandhaafd wordt. Er wordt immers niet gehandhaafd op het aantal woningen of aantal mensen die hinder ondervinden. Er wordt wel gehandhaafd op normen die getoetst zijn aan de criteria (zie fig. 4.3). Voor geluid bijvoorbeeld de maximale hoeveelheid geluidbelasting in een ring van punten rond de luchthaven.

[2] Luchtvaart, wegverkeer, industrie, land- en tuinbouw en ruimteverwarming in studiegebied
[3] Interim Model Update

4.3.2. Criteria voor gelijkwaardige overgang van de eerste naar de tweede luchthavenbesluiten

Artikel 8.17, zevende lid van de Wet luchtvaart zegt:
"Elk besluit, volgend op het eerste Luchthavenverkeerbesluit, biedt een beschermingsniveau ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging, dat voor ieder van deze aspecten, gemiddeld op jaarbasis vastgesteld, per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit."Voor het LIB staat een overeenkomstige formulering in deze wet onder Artikel 8.7, vierde lid.

Overwegende dat de voorgenomen wijziging van de luchthavenbesluiten het gevolg is van een herstel van een invoerfout zal voor het MER 'Wijziging Luchthavenbesluiten Schiphol' worden uitgegaan van dezelfde parameters (uit oude stelsel) als gehanteerd voor de eerste luchthavenbesluiten. Overeenkomstig artikel 8.17 van de Wet Luchtvaart dient het beschermingsniveau per saldo gelijk of beter te zijn dan het niveau dat geboden werd door het eerste besluit. In figuur 4.3 zijn dit de resulterende beschermingsniveaus MER Schiphol 2003, gebaseerd op de parameters van de overgangsartikelen. Dit levert de criteria op voor de nieuwe luchthavenbesluiten zoals gepresenteerd
in tabel 4.3.

Tabel 4.3 Criteria voor gelijkwaardige overgang van eerste naar tweede luchthavenbesluiten

Aspect	Voorwaarden gelijkwaardige omzetting
Geluidbelasting etmaal	Maximaal 10.000 woningen binnen de 35 Ke-contour Maximaal 35.500 mensen ernstige hinder binnen de 20 Ke contour
Geluidbelasting nacht	*Maximaal 6.900 woningen binnen de 26 dB(A) LAeq nacht-contour* Maximaal 23.000 mensen slaapverstoring binnen de 20 dB(A) LAeq-nachtcontour
Externe veiligheid	Maximaal 774 ± 10 woningen binnen plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour
Lucht-verontreiniging	Maximaal de wettelijke grenswaarden voor de stoffen zoals genoemd in het Besluit Luchtkwaliteit. Maximaal de geïndexeerde emissies zoals vastgelegd in het eerste LVB, artikel 4.3.1 lid 1.

4.4. *Invoergegevens en rekensystematiek*

Het MER "Wijziging luchthavenbesluiten Schiphol" voorziet in de planalternatieven herstel van de invoerfout en het aanpassen van de uitvliegroutes van de Polderbaan naar het westen voor de periode 06:00-23:00 uur. De planalternatieven MER "Wijziging luchthavenbesluiten Schiphol" zullen gebaseerd zijn op hetzelfde invoerscenario als gebruikt voor het MER "Schiphol 2003" met aanpassing van enkele onderdelen. Het herstel van de invoerfout betreft een aanpassing van de verdeling van het startend verkeer van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. De aanpassing van de routes betreft de verlegging van twee uitvliegroutes in de nabijheid van Spaarndam. Deze routes worden gebruikt in de etmaalperiode van 06:00-23:00 uur. Alle andere invoergegevens van het invoerscenario voor de planalternatieven blijven ongewijzigd.

In onderstaande tabel wordt per aspect voor de planalternatieven aangegeven welke invoergegevens moeten worden gebruikt. In de tabel wordt tevens aangegeven op basis van welke rekensystematiek de berekeningen moeten worden uitgevoerd.

Tabel 4.4: Invoergegevens en rekensystematiek planalternatieven

Aspect	Invoergegevens	Rekensystematiek
Geluidbelasting etmaal	Conform NLR-CR-2001-371 voor basisscenario peiljaar 2005 met aanpassing van: ♦ verdeling van startend verkeer vanaf Zwanenburgbaan en Polderbaan; ♦ BERGI en REFSO uitvliegroutes Polderbaan voor periode 06:00-23:00 uur.	♦ NLR-CR-2001-372 voor Lden en TVG-etmaal ♦ RLD/BV-01 voor Ke ♦ ADECS woningbestand 1990 ♦ TVG-etmaal zonder meteotoeslag ♦ Contouren en Lden in huidige HH-punten met meteotoeslag ♦ Dosis-effect relaties conform PKB
Geluidbelasting nacht	*Conform NLR-CR-2001-371 voor* basisscenario peiljaar 2005.	♦ *NLR-CR-2001-372 voor Lnight en* TVG-nacht ♦ RLD/BV-02 voor LAeq ♦ ADECS woningbestand 1990 ♦ TVG-nacht zonder meteotoeslag ♦ Contouren en Lnight in huidige HH-punten met meteotoeslag ♦ Dosis-effect relaties conform PKB
Luchtverkeerwegen	Conform LVB bijlage 1 met aanpassing van: ♦ luchtverkeerweg vertrekkend verkeer *vanaf Polderbaan, route BERGI voor* periode 06:00-23:00 uur; ♦ luchtverkeerweg vertrekkend verkeer Polderbaan, route REFSO voor periode 06:00-23:00 uur.	♦ NLR-CR-94381
Externe veiligheid	Conform NLR-CR-2001-399 voor basisscenario peiljaar 2010 met aanpassing van: ♦ verdeling van startend verkeer vanaf Zwanenburgbaan en Polderbaan; ♦ BERGI en REFSO uitvliegroutes *Polderbaan voor periode* 06:00-23:00 uur.	♦ NLR-CR-2001-399 voor berekening Totaal Risico Gewicht (TRG). ♦ NLR-CR-2000-147 voor berekening plaats-gebonden risico-contouren. ♦ ADECS woningbestand 1990 ♦ Contouren en TRG zonder *meteotoeslag* ♦ rekenraster met maaswijdte van 100 m. ♦
Gebieden met beperkingen aan het ruimtegebruik	Conform NLR-CR-2001-371 voor geluidbelasting voor basisscenario's 2005 en 2010 met aanpassing van: ♦ verdeling van startend verkeer vanaf Zwanenburgbaan en Polderbaan; ♦ BERGI en REFSO uitvliegroutes Polderbaan voor periode 06:00-23:00 uur.	♦ NLR-CR-2001-372 voor Lden ♦ RLD/BV-01 voor Ke ♦ Contouren met meteotoeslag ♦ Actueel woningbestand ♦ rekenraster met maaswijdte 500 m en 100 m
	Conform NLR-CR-2001-399 voor EV voor basisscenario 2010 met aanpassing van: ♦ verdeling van startend verkeer vanaf Zwanenburgbaan en Polderbaan; ♦ BERGI en REFSO uitvliegroutes Polderbaan voor periode 06:00-23:00 uur. ♦ rekenraster met maaswijdte	♦ *NLR-CR-2000-147 voor EV* ♦ 10^{-5} contour met meteotoeslag ♦ 10^{-6} contour zonder meteotoeslag ♦ Zo actueel mogelijk woningbestand[4] ♦ rekenraster met maaswijdte 100 m en 25 m.

In het nulalternatief worden de milieu- en externe veiligheidsgevolgen inzichtelijk gemaakt zonder *wijziging van het LVB en LIB maar overeenkomstig een realistische verkeersafwikkeling (zonder*

[4] Ten behoeve van bepaling actueel aantal woningen binnen gebieden met beperkingen aan het ruimtegebruik.

invoerfout) binnen de huidige grenzen. De initiatiefnemers zijn hierbij vrij om de in tabel 4.4 genoemde scenario's uit het MER "Schiphol 2003" waar nodig aan te passen.

In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) wordt onderzocht in welke mate verschuiving van vliegtuigbewegingen, milieubelasting en risico's van de Polderbaan naar de Zwanenburgbaan voorkomen kan worden (zie ook advies van commissie m.e.r.). Het staat de initiatiefnemer hier vrij om om de in tabel 4.4 genoemde scenario's uit het MER "Schiphol 2003" waar nodig aan te passen.

Voor elk alternatief dienen de volgende stappen te worden doorlopen:
1. Op basis van de invoergegevens (tabel 4.4) en de gelijkwaardigheidseis(en) (tabel 4.3) wordt voor ieder alternatief per aspect een passend scenario gemaakt.
2. Op basis van het passende scenario worden de grenswaarden per aspect berekend. Hetzelfde geldt voor de gebieden met beperkingen aan het ruimtegebruik.
3. Tot slot wordt in beeld gebracht wat de te verwachten milieueffecten van de luchtvaart zullen zijn in de situatie, waarbij het meest beperkende criterium (zie tabel 4.3) bepalend is voor de gehanteerde groei van de luchtvaart.

Voor iedere berekening dient een volledige set met invoergegevens te worden geleverd. Deze omvatten:
1. De gegevens voor samenstelling van een verkeersbestand. Het verkeersbestand bevat per aspect de volgende gegevens:
   a. Geluid: het aantal vliegtuigbewegingen als functie van de vliegtuigcategorie, start- of landingsbaan, route, vliegprocedure en tijdperiode (dag, avond en nacht);
   b. Externe Veiligheid: het aantal vliegtuigbewegingen als functie van de vliegtuigcategorie, start- of landingsbaan, route en maximum take-off weight (MTOW);
2. De ligging van de route en een beschrijving hoe het verkeer gemodelleerd is op de routes.
3. De ligging van het banenstelsel.
4 De basisgegevens voor de berekeningen. Deze betreffen per aspect:
   a. Geluid: de geluid- en prestatiegegevens alsmede de categorie-indeling zoals gehanteerd voor het MER "Schiphol 2003" (zie NLR-CR-2001-371);
   b. Externe Veiligheid: de ongevalkansen per vliegtuiggeneratie.

De genoemde onderdelen dienen te worden toegelicht in het MER. Door een onafhankelijke partij dient geverifieerd te worden dat de uitvoering van de berekeningen overeenkomt met een beschrijving van de dataverwerkende processen en dat de gebruikte brongegevens horen bij de resultaten. De gegevens dienen van een dusdanige kwaliteit te zijn dat op basis van deze gegevens, een herberekening volgens dezelfde processen en met dezelfde (reken)modellen zal leiden tot dezelfde resultaten als gepresenteerd in het MER. Op deze wijze worden invoerfouten voorkomen.

4.5. Studiegebied

Per milieuaspect kan het studiegebied verschillen:
- voor het aspect geluid dient het studiegebied zo groot te worden genomen dat de grootste in paragraaf 4.7.2.3 genoemde geluidbelastingcontour (etmaal en nacht) daar geheel binnen past;
- voor het aspect externe veiligheid is het studiegebied het gebied waarbinnen de 10^{-6}-contour voor het plaatsgebonden risico gelegen is.

4.6. Algemene informatie

De resultaten van het MER dienen vergeleken te worden met resultaten uit de volgende studies:
- de Aanwijzing voor het 4-banenstelsel (S4S2) vastgesteld in 2000[5];
- de Aanwijzing voor het 5-banenstelsel (S5P) vastgesteld in 1996[6];
- de referentiesituatie (eerste luchthavenbesluiten en MER "Schiphol 2003").

[5] Deze vergelijking leert tot in hoeverre het aantal vliegtuigbewegingen en de baangebruikspercentages na aanpassing van de invoerfout verschillen van de situatie voor gebruik van het 4-banenstelsel.

[6] Deze vergelijking leert tot in hoeverre het aantal vliegtuigbewegingen en de baangebruikspercentages na aanpassing van de invoerfout verschillen van de situatie voor het 5-banenstelsel overeenkomstig de Aanwijzing van 1996.

De vergelijkingen betreffen de volgende aspecten:

- baangebruikspercentages uitgesplitst naar start- en landing en periode (dag, avond en nacht);
- het aantal vliegtuigbewegingen, vertrekkend van - en aankomend op Schiphol uitgesplitst naar start- en landingsbaan en periode (dag, avond en nacht op jaarbasis).

Deze vergelijkingen dienen uitgewerkt te worden voor de scenario's 2005 en 2010 (zie tabel 4.4) alsmede voor de set met invoergegevens corresponderend met het meest beperkende criterium (tabel 4.3). De geconstateerde verschillen dienen toegelicht te worden.

In de NLR rapportage van 18 augustus 2003 wordt melding gemaakt van structureel gelijktijdig gebruik van de PAMPUS uitvliegroute vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan in het verkeersscenario dat ten grondslag heeft gelegen aan de luchthavenbesluiten. Volgens het NLR rapport is dit gelijktijdig afhandelen van het verkeer over de PAMPUS route bij de huidige wijze van verkeersafhandeling niet mogelijk. In het MER dient aandacht besteed te worden hoe deze problematiek in de praktijk zal worden opgelost.

4.7. Informatie voor het Luchthavenverkeerbesluit

Ten behoeve van het LVB worden de volgende zaken vastgelegd:

- ligging van de gehanteerde alternatieve BERGI en REFSO uitvliegroutes vanaf de Polderbaan (Variant A en B uit Startnotitie), de corresponderende routespreiding, de ligging van de luchtverkeerwegen en de gevolgen voor de aspecten geluid en externe veiligheid;
- waarden voor het totale volume van de geluidbelasting (etmaal en nacht);
- waarden voor de geluidbelasting in de huidige handhavingspunten die zijn opgenomen in bijlage 2 en 3 van het LVB;
- waarde voor totaal risicogewicht voor externe veiligheid;
- emissieplafonds voor lokale emissies.

Hierna wordt aangegeven welke informatie in het MER dient te worden opgenomen over bovengenoemde onderwerpen. In de verschillende paragrafen voor geluid, externe veiligheid en emissies worden de stappen beschreven die nodig zijn om tot aangepaste grenswaarden voor het LVB te kunnen komen. In het MER zullen deze stappen doorlopen moeten worden. De beslissingen over grenswaarden en regels worden echter in het LVB vastgelegd.

4.7.1. Ligging van alternatieve uitvliegroutes en voorstel voor ligging luchtverkeerwegen

De alternatieve routes en de effecten daarvan dienen vergeleken te worden met de referentiesituatie (geen aanpassing van de routes). De vergelijkingen betreffen de aspecten genoemd in tabel 4.5.

Tabel 4.5: Te vergelijken effecten.

Aspect	Uitwerking	Opmerkingen
Ligging alternatieve routes		Presentatie op een kaart van het Nederlandse luchtruim met actueel overzicht van de woonbebouwing in vergelijking met de ligging van de huidige aan- en uitvliegroutes. Hierbij dient tevens aandacht te worden besteed aan de horizontale spreiding van het luchthavenluchtverkeer langs de routes.
Luchtverkeerwegen	Op basis van de alternatieve routes dienen luchtverkeerwegen te worden geconstrueerd.	Presentatie op een kaart van het Nederlandse luchtruim met actueel overzicht van de woonbebouwing in vergelijking met ligging van de huidige luchtverkeerwegen.

Aspect	Uitwerking	Opmerkingen
Geluid- en veiligheidseffecten	Vergelijking van: ♦ resultaten alternatief 3 met alternatief 2; ♦ resultaten alternatief 4 met alternatief 2.	Deze vergelijkingen maken inzichtelijk hoe de geluid- en veiligheidssituatie zal veranderen na wijziging van de uitvliegroutes, in ieder geval aan te geven d.m.v. contouren op kaarten per relevant woongebied.

4.7.2. Geluid

In het MER dient per alternatief in kwalitatieve en kwantitatieve zin uiteengezet te worden hoe het herstel van de invoerfout en de aanpassing van de uitvliegroutes doorwerken in de grenswaarden in handhavingspunten, de grenswaarde voor het totale volume van de geluidbelasting en de Ke, LAeq, Lden en Lnight geluidbelastingscontouren. Daarnaast dient in het MER te worden uiteengezet of de beschermende werking door de ring van handhavingspunten, zoals onderzocht in het MER "Schiphol 2003"door het herstel van de invoerfout of de aanpassing van de vliegroutes wordt gewijzigd.

4.7.2.1. Berekening van geluidbelasting in handhavingspunten

Ten behoeve van een gelijkwaardige overgang van de geluidsnormen in het eerste Luchthavenverkeer-besluit naar het tweede wordt gebruik gemaakt van de criteria vermeld in tabel 4.3. Voor geluid zijn deze criteria vastgelegd voor Ke- en LAeq contouren. De grenswaarden moeten echter worden vastgelegd in de geluidbelastingsmaten Lden voor het etmaal en Lnight voor de nachtperiode.
De omzetting van Ke naar Lden en van LAeq naar Lnight dient per alternatief (zie tabel 4.1) volgens de volgende stappen te geschieden. De stappen zullen moeten worden geïllustreerd met kaarten.

Stap 1: berekening geluidbelasting in Ke en LAeq-nacht.
Met het basisscenario (zie tabel 4.4) dient een berekening van de geluidbelasting te worden gemaakt in Ke en LAeq-nacht.

Stap 2: passend maken invoergegevens
De invoergegevens dienen zo te worden aangepast dat wordt voldaan aan de criteria opgenomen in tabel 4.3. Dit is een iteratief proces, het eindresultaat levert de invoergegevens van het op de eisen van gelijkwaardigheid passende scenario.

Stap 3: geluidbelasting in de handhavingspunten
De geluidbelasting in elk handhavingspunt (bijlage 2 en 3 van LVB) wordt bepaald met een Lden-berekening respectievelijk een Lnight berekening op basis van de invoergegevens van het passende scenario bedoeld in stap 2.

4.7.2.2. Het Totale Volume van de Geluidbelasting

De waarde voor het totale volume van de geluidbelasting voor het hele etmaal en de nachtperiode wordt per alternatief (tabel 4.1) berekend op basis van de invoergegevens van het passende scenario uit paragraaf 4.7.2.1, stap 2, doch zonder meteotoeslag.

4.7.2.3. Te vergelijken effecten

De resultaten corresponderend met het passende scenario (paragraaf 4.7.2.1 stap 2) dienen per alternatief vergeleken te worden met resultaten uit de volgende studies:
a. de Aanwijzing voor het 4-banenstelsel (S4S2) vastgesteld in 2000;
b. de Aanwijzing voor het 5-banenstelsel (S5P) vastgesteld in 1996;
c. de referentiesituatie (corresponderend met eerste LVB);
d. de situatie waarbij het meest knellende criterium (zie tabel 4.3) bepalend is voor de gehanteerde groei van de luchtvaart.

De vergelijkingen betreffen de grootheden genoemd in tabel 4.6.

Tabel 4.6: Te vergelijken effecten

Grootheid	Uitwerking	Opmerkingen
Aantal vliegtuigbewegingen	Voor: ♦ etmaalperiode op jaarbasis ♦ nachtperiode op jaarbasis	
Geluidbelasting in de handhavingspunten	Voor: ♦ etmaalperiode ♦ nachtperiode Alleen vergelijken met referentiesituatie.	
Totale volume van de geluidbelasting	Voor: ♦ etmaalperiode ♦ nachtperiode Alleen vergelijken met referentiesituatie.	
Ke-resultaten	♦ 20 t/m 65 Ke contouren in stappen van 5 Ke ♦ woningaantallen en mensen ernstige hinder binnen Ke contouren ♦ per rekenrasterpunt het verschil in de geluidbelasting tussen dit MER en te vergelijken studie	Presentatie per te vergelijken studie: ♦ Ke-contouren op achtergrondkaart met actuele woongebieden; ♦ kleurenplot van verschilwaarden in rekenrasterpunten op achtergrondkaart met actuele woongebieden in stappen van 2 Ke ♦ welke woningen buiten 35 Ke contour referentiesituatie maar binnen 35 Ke contour van dit MER.
LAeq-nacht resultaten	♦ 20 t/m 35 dB(A) LAeq-nachtcontouren in stappen van 5 dB(A) alsmede de 26 dB(A) contour ♦ woningaantallen en mensen slaapverstoring binnen LAeq-nachtcontouren ♦ per rekenrasterpunt het verschil in de geluidbelasting tussen dit MER en te vergelijken studie	Presentatie per te vergelijken studie: ♦ LAeq-nachtcontouren op achtergrondkaart met actuele woongebieden; ♦ kleurenplot van verschil-waarden in rekenrasterpunten op achtergrondkaart met actuele woongebieden in stappen van 2 dB(A) ♦ welke woningen buiten 26 dB(A) contour referentiesituatie maar binnen 26 dB(A) contour van dit MER.
Lden resultaten	♦ 50 t/m 75 dB(A) contouren in stappen van 5 dB(A) ♦ per rekenrasterpunt het verschil in de geluidbelasting tussen dit MER en te vergelijken studie. Alleen vergelijken met referentiesituatie.	Presentatie per te vergelijken studie: ♦ Lden-contouren op achtergrondkaart met actuele woongebieden ♦ kleurenplot van verschil-waarden in rekenrasterpunten op achtergrondkaart met actuele woongebieden in stappen van 2 dB(A)
Lnight contouren	♦ 43 t/m 58 dB(A) contouren in stappen van 5 dB(A) ♦ per rekenrasterpunt het verschil in de geluidbelasting tussen dit MER en te vergelijken studie. Alleen vergelijken met referentiesituatie.	Presentatie per te vergelijken studie: ♦ Lnight-contouren op achtergrondkaart met actuele woongebieden ♦ kleurenplot van verschil-waarden in rekenrasterpunten op achtergrondkaart met actuele woongebieden in stappen van 2 dB(A)

4.7.3. Externe veiligheid

In het MER dient per alternatief in kwalitatieve en kwantitatieve zin uiteengezet te worden hoe het herstel van de invoerfout en de aanpassing van de uitvliegroutes doorwerken in de plaatsgebonden risico-contouren en de grenswaarde voor het Totaal Risicogewicht.

4.7.3.1. Berekening Totaal Risicogewicht

Ten behoeve van een gelijkwaardige overgang van het eerste LVB naar het tweede wordt gebruik gemaakt van de criteria vermeld in tabel 4.3.

De omzetting dient volgens de volgende stappen te geschieden. De stappen zullen moeten worden geïllustreerd met kaarten.

Stap 1: berekening plaatsgebonden risico.
Met het basisscenario (zie tabel 4.4) dient een berekening van het plaatsgebonden risico te worden gemaakt.

Stap 2: passend maken invoergegevens
De invoergegevens dienen zo te worden aangepast dat wordt voldaan aan de criteria opgenomen in tabel 4.3. Dit is een iteratief proces, het eindresultaat levert de invoergegevens van het passende *scenario. De verdeling van het baan- en route gebruik moet daarbij hetzelfde blijven als voor de* bepaling van de grenswaarden voor geluid

Stap 3: Berekening Totaal Risicogewicht
Uit de set invoergegevens van stap 2 volgen de drie parameters voor de berekening van de waarde van het Totaal Risicogewicht.

4.7.3.2. Te vergelijken effecten

De resultaten corresponderend met het passende scenario (paragraaf 4.7.3.1stap 2) dienen per alternatief vergeleken te worden met resultaten van:
a. de referentiesituatie (corresponderend met eerste LVB);
b. de situatie waarbij het meest knellende criterium (zie tabel 4.3) bepalend is voor de gehanteerde groei van de luchtvaart.

De vergelijkingen betreffen de grootheden genoemd in tabel 4.7.

Tabel 4.7: Te vergelijken effecten

Grootheid	Uitwerking	Opmerkingen
Aantal vliegtuigbewegingen	Voor etmaalperiode op jaarbasis	
Plaatsgebonden risicocontour	♦ 10^{-5} en10^{-6} contouren ♦ woningaantallen binnen de contouren ♦ per rekenrasterpunt het verschil in het plaatsgebonden risico tussen dit MER en te vergelijken studie	Presentatie per te vergelijken studie: ♦ contouren op achtergrondkaart met actuele woongebieden; ♦ kleurenplot van verschil-waarden in rekenrasterpunten op achtergrondkaart met actuele woongebieden.
Totale Risicogewicht (TRG)	Alleen vergelijken met referentiesituatie.	

4.7.4. Lokale luchtverontreiniging

Herstel van de invoerfout heeft gevolgen voor de gemiddelde taxi-tijd die bij de berekening van de geïndexeerde emissies wordt gehanteerd. Dit wordt veroorzaakt doordat er minder starts plaatsvinden vanaf de Polderbaan en meer vanaf de Zwanenburgbaan. De taxi-tijd van en naar de Polderbaan is langer dan voor de Zwanenburgbaan waardoor het herstel van de invoerfout een lagere gemiddelde taxi-tijd tot gevolg zal hebben. De consequentie zal zijn dat de emissieplafonds

ten gevolge hiervan zullen afnemen. De gepresenteerde alternatieven zullen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden in het Besluit Luchtkwaliteit.

In het MER dient kwalitatief uiteengezet te worden dat de grenswaarden in het Besluit Luchtkwaliteit niet zullen worden overschreden. Op grond van de relatieve verandering van de hoeveelheid taxi-bewegingen dient tevens kwalitatief te worden aangegeven hoe zich dat verhoudt tot de vastgestelde grenswaarden in het eerste Luchthavenverkeerbesluit.

4.8. Informatie voor het Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Het LIB bevat regels op centraal niveau omtrent de ruimtelijke gevolgen van het vijfbanenstelsel. Het is primair gericht op de regionale en lokale overheid. Het gaat om bepalingen over de ligging van het luchthavengebied, de sloopzones en het beperkingengebied en bepalingen over de bestemming of het gebruik van deze gronden. Binnen het beperkingengebied zijn verschillende deelgebieden gedefinieerd op basis van geluid en veiligheidsnormen. In het MER worden de contouren berekend die de basis vormen voor de bepaling van de grenzen van de gebieden in het LIB. Deze grenzen zullen worden vastgesteld door de overheid.

De plaatsgebonden risico-contouren in het eerste Luchthavenindelingbesluit zijn gebaseerd op de passende set invoergegevens voor het jaar 2010. Hetzelfde zal gelden voor het tweede LIB. De passende set invoergegevens voor het jaar 2010 voor het MER "Wijziging luchthavenbesluiten Schiphol" zal worden bepaald overeenkomstig de procedure beschreven in paragraaf 4.7.3.1 stap 2. In de berekening van de 10^{-5} plaatsgebonden risico-contour ten behoeve de gebieden met beperkingen aan het ruimtegebruik in het LIB zal een meteotoeslag worden toegepast in het passende scenario. Er zal geen meteotoeslag worden toegepast in de berekening van de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour.

De geluidbelastingcontouren in het eerste LIB zijn gebaseerd op de passende set invoergegevens voor het jaar 2005 en 2010. Hetzelfde zal gelden voor het tweede LIB. De passende set invoergegevens voor het jaar 2005 en 2010 voor het MER "Wijziging luchthavenbesluiten Schiphol" zal worden bepaald volgens dezelfde stappen beschreven in paragraaf 4.7.2.1 stap 2.

In het MER dient aandacht te worden besteed aan de volgende gebieden/voorzieningen/besluiten:
a. sloopzone externe veiligheid (gronden met nummer 1 in bijlage 3A van LIB);
b. sloopzone geluid (gronden met nummer 2 in bijlage 3A van LIB);
c. gebied met beperkingen voor kantoren en bedrijven (gronden met nummer 2 en 3 in respectievelijk bijlage 3A en 3B van LIB);
d. gebied met nieuwbouwbeperking woningen, woonwagens, etc. (gronden met nummer 4 in bijlage 3B van LIB);
e. gebied met hoogtebeperkingen;
f. gebied met beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen;
g. Regeling Geluidwerende Voorzieningen;
h. Bouwbesluit.

In onderstaande paragrafen wordt aangegeven welke informatie in het MER dient te worden opgenomen ten behoeve van bovengenoemde gebieden/voorzieningen/besluiten.

4.8.1.1. Sloopzones externe veiligheid

De 10^{-5} plaatsgebonden risicocontouren voor het peiljaar 2010 dienen berekend te worden ter vaststelling van het sloopgebied externe veiligheid. Genoemde contouren dienen te worden weergegeven op een kaart met actuele woongebieden en actuele kantoren en bedrijven in vergelijking met de corresponderende contouren die gebruikt zijn voor het 1e LIB (de referentiesituatie).

Op basis van zo actueel mogelijke gegevens, bij initiatiefnemer beschikbaar, dient het aantal woningen bepaald te worden welke gelegen zijn buiten de contouren van de referentiesituatie maar binnen de genoemde contour berekend in dit MER. Andersom dient tevens het aantal woningen

bepaald te worden welke gelegen zijn buiten de contouren berekend in dit MER maar binnen de contouren van de referentiesituatie. Tenslotte dient het totaal aantal woningen bepaald te worden binnen de 10^{-5} contouren berekend in dit MER. Deze aantallen woningen dienen te worden opgenomen in het MER.

4.8.1.2. Sloopzones geluid

De volgende geluidbelastingscontouren dienen berekend te worden voor de peiljaren 2005 en 2010 ter vaststelling van het sloopgebieden geluid:

- de 71 dB(A) Lden contouren voor een rekenraster met maaswijdte van 500 m;
- de 71 dB(A) Lden contouren voor een rekenraster met maaswijdte van 100 m;
- de 65 Ke contouren voor een rekenraster met maaswijdte van 500 m;
- de 65 Ke contouren voor een rekenraster met maaswijdte van 100 m.

Genoemde contouren dienen te worden weergegeven op een kaart met actuele woongebieden in vergelijking met de corresponderende contouren die gebruikt zijn voor het 1e LIB (de referentiesituatie).

Op basis van zo actueel mogelijke gegevens, bij initiatiefnemer beschikbaar, dient het aantal *woningen bepaald te worden welke gelegen zijn buiten de contouren van de referentiesituatie maar* binnen de genoemde contouren berekend in dit MER. Andersom dient tevens het aantal woningen bepaald te worden welke gelegen zijn buiten de contouren berekend in dit MER maar binnen de contouren van de referentiesituatie. Tenslotte dient het totaal aantal woningen bepaald te worden binnen de genoemde contouren berekend in dit MER Deze aantallen woningen dienen te worden opgenomen in het MER.

4.8.1.3. Gebied met beperkingen voor kantoren en bedrijven

De 10^{-6} plaatsgebonden risico-contour voor het peiljaar 2010 dient berekend te worden ter vaststelling van het gebied met beperkingen voor kantoren en bedrijven. Genoemde contour dient te worden weergegeven op een kaart met actuele woongebieden en actuele kantoren en bedrijven in vergelijking met de corresponderende contouren die gebruikt zijn voor het 1e LIB (de referentiesituatie). Voor de nieuw ingesloten gebieden dient een inventarisatie plaats te vinden van de kantoren en bedrijven die zich in dit gebied bevinden.

4.8.1.4. Gebied met nieuwbouwbeperkingen woningen

De 58 dB(A) Lden-contouren voor de peiljaren 2005 en 2010 dienen berekend te worden ter vaststelling van het gebied met nieuwbouwbeperkingen voor woningen (incl. woonwagens en woonboten), scholen en gezondheidszorggebouwen.

Genoemde contouren dienen te worden weergegeven op een kaart met actuele woongebieden in vergelijking met:

- de corresponderende contouren die gebruikt zijn voor het 1e LIB;
- gebied met nieuwbouwbeperkingen voor woningen (gronden met nummer 4 in bijlage 3B) uit 1e LIB.

Op basis van zo actueel mogelijke gegevens, bij initiatiefnemer beschikbaar, dient het aantal woningen bepaald te worden welke gelegen zijn buiten het gebied met nieuwbouwbeperkingen uit 1e LIB voor woningen maar binnen de 58 dB(A) Lden-contouren berekend in dit MER. Tenslotte dient het totaal aantal woningen bepaald te worden binnen de 58 dB(A) contour berekend in dit MER. Dit aantal woningen dient te worden opgenomen in het MER.

4.8.1.5. Gebied met hoogtebeperkingen

In het MER moet worden opgenomen welke gevolgen de verschillende alternatieven hebben voor gebieden met een hoogtebeperking.

4.8.1.6. Gebied met beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen

In het MER moet worden opgenomen welke gevolgen de verschillende alternatieven hebben voor gebieden met beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen.

4.8.1.7. Regeling Geluidwerende Voorzieningen

Het LIB en het LVB bieden bescherming tegen en beheersing van de nadelige gevolgen van het luchthavenluchtverkeer van de luchthaven Schiphol. Daarnaast zijn er ook voorzieningen getroffen om deze nadelige gevolgen te compenseren. Compensatie vindt ondermeer plaats door de meest getroffen geluidsgevoelige gebouwen tegen geluidsoverlast te isoleren. Dit vindt plaats op grond van de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 (RGV). Aan woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen binnen de 40 Ke-contouren en 26 dB(A) worden op basis van de RGV in principe geluidwerende voorzieningen aangebracht.

De voor deze Regeling te leveren contouren betreffen de 40, 50, 55 en 65 Ke en 26 dB(A) LAeq-nacht contouren.

Genoemde contouren dienen te worden weergegeven op een kaart met actuele woongebieden in vergelijking met de corresponderende contouren die gebruikt zijn voor het 1e LIB (de referentiesituatie).

Op basis van zo actueel mogelijke gegevens, bij initiatiefnemer beschikbaar, dient het aantal woningen per contourwaarde bepaald te worden welke gelegen zijn buiten de contour van de referentiesituatie maar binnen de contour berekend in dit MER. Tenslotte dient het totaal aantal woningen bepaald te worden binnen de genoemde contouren berekend in dit MER. Dit aantal woningen dient te worden opgenomen in het MER.

4.8.1.8. Bouwbesluit

Ten behoeve van het Bouwbesluit dienen de 35 tot en met 65 Ke contouren in stappen van 5 Ke te worden opgenomen in het MER. Genoemde contouren dienen te worden weergegeven op een kaart met actuele woongebieden in vergelijking met de corresponderende contouren behorend bij het 1e LIB (de referentiesituatie).

Hoofdstuk 5 Richtlijnen voor de overige onderwerpen in het MER

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe in het MER moet worden omgegaan met de slotbeschouwing, vorm en presentatie, en de samenvatting van het MER.

Slotbeschouwing
In het MER zal op overzichtelijke wijze een vergelijking moeten worden geboden van de effecten *(milieu, veiligheid en economie) die bepalend zijn voor de te nemen besluiten en het kunnen* beoordelen van de per saldo gelijkwaardige overgang van de eerste luchthavenbesluiten naar de tweede luchthavenbesluiten.

Vorm en presentatie
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. In de richtlijnen wordt om een groot aantal vergelijkende figuren en tabellen gevraagd. Het is denkbaar dat voor sommige grootheden geen verandering zal optreden ten opzichte van de referentiesituatie. Omwille van de overzichtelijkheid van het MER kunnen de initiatiefnemers gemotiveerd besluiten om voor deze grootheden geen vergelijkingen op te nemen.

Ten behoeve van de leesbaarheid verdient het aanbeveling het MER beperkt van omvang te maken en onderbouwende informatie, literatuurverwijzingen, definitiebepalingen en een lijst met afkortingen en begrippen op te nemen als bijlagen bij het MER. Bij gebruik van kaarten dient recent kaartmateriaal te worden gebruikt, dienen topografische namen goed leesbaar te worden weergegeven en dient een duidelijke legenda te worden toegevoegd. Het verdient daarbij de aanbeveling om uitleg bij grafisch materiaal zo veel als mogelijk op te nemen in de tekst en alleen in noodzakelijke gevallen terug te wijzen naar bijlagen of voetnoten.

De initiatiefnemer wordt aangeraden de effecten voor de omwonenden zo veel als mogelijk concreet te beschrijven in voor – onder meer - de omwonenden begrijpelijke grootheden, zoals bijvoorbeeld aantal vliegtuigbewegingen, aantal starts dan wel landingen. Aanbevolen wordt om de presentatievorm vooraf te toetsen bij de doelgroep.

Vliegtuigbewegingen
Ondanks het feit dat de Rijksoverheid middels wet- en regelgeving niet sturend is, of wil zijn, in *aantallen vliegtuigbewegingen kan in het MER op twee manieren gebruik worden gemaakt van* getallen hierover. Overwegende dat absolute geluidsindicatoren of -getallen slechts worden begrepen door een kleine groep ingewijden, verdient het de voorkeur om naast deze indicatoren tevens aantallen vliegtuigbewegingen te gebruiken om de effecten voor omwonenden inzichtelijk te maken. Omdat ook de economische of financiële consequenties van de invoerfout meer inzichtelijk worden door te spreken van mogelijke aantallen vliegtuigbewegingen binnen bepaalde grenzen, verdient het ook daar de voorkeur om met deze indicatoren te werken. Hierbij dient de opsteller van het MER zich te realiseren welk effect het noemen van zulke getallen heeft, en dat de Rijksoverheid aan het noemen van deze getallen verder geen consequenties verbindt.

Evaluatie
Conform de Wet milieubeheer zullen de bevindingen van het MER, net als het MER Schiphol 2003, bij de evaluatie van het Schipholstelsel in 2006 worden geëvalueerd.

Leemten in kennis
Indien nodig zal bij gebleken leemten in kennis een beschrijving toegevoegd dienen te worden waarin ingegaan wordt op de volgende zaken:
1. in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
2. welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
3. hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor de toekomst.

Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken in ieder geval zijn weergegeven:

1. de noodzaak om de luchthavenbesluiten Schiphol aan te passen;
2. hoe het beschermingsniveau van de alternatieven zich verhoudt tot dat van het eerste Verkeers- en Indelingsbesluit (de referentiesituatie);
3. milieu- en veiligheidseffecten ten gevolge van het vliegverkeer dat gebruikmaakt van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan op de lokale omgeving;
4. wat deze alternatieven betekenen voor de capaciteit van de mainport;
5. welk alternatief als MMA beschouwd kan worden;
6. belangrijke leemten in kennis en de consequenties daarvan voor de beoordeling van de gelijkwaardigheid in het beschermingsniveau.

Bijlage A: Brief AAS en LVNL aan Staatssecretaris van V&W

03.001429

Schiphol Group

Luchtverkeersleiding Nederland
Air Traffic Control the Netherlands

M/SG/PSG | dienst DGL
DBS 2902
25 JUN 2003
x eindpar. 25/6/03
Volg nr: Volg nr:
DE LUCHTVAART
SDI nr. veel
Datum 23 juni 2003
Ter behandeling aan: DG | BDG | PDG | MenS | Opbergen

Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat
Mevr. drs. M.H. Schultz van Haegen
Postbus 90771
2509 LT DEN HAAG

Telefoonnummer	Briefnummer	Bijlage
020 - 601 2509	6598	-
Faxnummer	**Behandeld door**	**Uw schrijven d.d.**
020 - 601 3123	--	--

Schiphol d.d. 23 juni 2003

Betreft: Verzoek tot aanpassing Luchthavenverkeerbesluit

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

De geluidsberekeningen die in het kader van het Operationeel Plan 2004 (voorheen het 'Gebruiksplan') zijn uitgevoerd, hebben de sector voor een totale verrassing geplaatst. Deze berekeningen (op basis van een scenario met ca. 440.000 vliegtuigbewegingen) laten een overschrijding zien van de L_{den}-grenswaarde in handhavingspunt 18 van 2.7 dB(A) en een overschrijding van 1.6 dB(A) in handhavingspunt 17, beiden gelegen ten noordoosten van de Zwanenburgbaan. Deze uitkomst was, op grond van de invoerset voor het MER 'Schiphol 2003', totaal niet voorzien en stelt de sector voor grote problemen.

Op basis van een grondige analyse binnen de sector is vastgesteld dat deze uitkomst het gevolg is van het niet consequent meenemen van het gebruik van de rijbaan om de zuidelijke kop van de Zwanenburgbaan (de 'zuidelijke rijbaan'), die per 1 november 2003 in gebruik wordt genomen, in de invoergegevens voor het MER 'Schiphol 2003'. Dit heeft absurde gevolgen voor de capaciteit, punctualiteit en daarmee voor de ontwikkeling van de Mainport Schiphol. Vandaar dat wij een dringend beroep op u doen om op zo kort mogelijke termijn het *Luchthavenverkeerbesluit aan te passen, zodat met reële grenswaarden in de handhavingspunten* 17 en 18 in de komende jaren de ontwikkeling van de Mainport, zoals door de overheid bepaald, gerealiseerd kan worden.

In samenhang met de samenstelling van de invoergegevens voor het MER 'Schiphol 2003' werd besloten tot aanleg van een zuidelijke rijbaan, met als doel een onafhankelijke kruisingsoperatie en dus een volwaardig gebruik van de combinatie Polderbaan en Zwanenburgbaan in noordelijke richting mogelijk te maken. Dit volwaardige gebruik is helaas niet goed verwerkt in de invoergegevens, met als gevolg dat er bij het samenstellen van de invoerset voor het MER 'Schiphol 2003' een te lage baancapaciteit is gehanteerd voor de Zwanenburgbaan voor die situaties waarbij, in combinatie met de Polderbaan, parallel gestart wordt naar het noorden. Juist in de startpiek heeft deze combinatie de hoogste preferentie, teneinde de eveneens voor

het MER als uitgangspunt gehanteerde piekuurcapaciteit te kunnen realiseren en daarmee maximaal gebruik te maken van de geluidspreferente startbanen. Dit betekent dat gedurende de startpiek op beide banen ca. 36 vliegtuigbewegingen per uur moeten kunnen worden afgehandeld zonder kruisingsproblemen. Dit is mogelijk geworden omdat per 1 november 2003 de zuidelijke rijbaan in gebruik zal worden genomen.

Bij het samenstellen van de invoergegevens voor de MER 'Schiphol 2003' is voor de Zwanenburgbaan in situaties van dit gelijktijdig gebruik met de Polderbaan, rekening gehouden met een uurcapaciteit van slechts 18 starts per uur, in plaats van de 36 starts per uur die mogelijk zijn dankzij de aanleg van de zuidelijke rijbaan. Bovendien is door het verwerkingsprogramma het verkeer dat tengevolge van de capaciteitsbeperking niet op de Zwanenburgbaan past automatisch toegevoegd aan de Polderbaan, zonder daarbij rekening te houden met de maximale uurcapaciteit van deze baan. Het gevolg is een invoerset met een onjuiste verkeersverdeling, resulterend in grenswaarden voor de geluidsbelasting waar de werkelijke verkeersverdeling niet binnen past.

De fout heeft kunnen ontstaan binnen het totaal van de totstandkoming van de invoergegevens. Deze invoergegevens zijn een prognose van het verwachte verkeersscenario in 2005. Op basis van deze, begin 2001, door de sector aangeleverde prognose werden de grenswaarden voor de geluidbelasting bepaald. Binnen deze grenswaarden zou de sector het verkeer moeten afhandelen, tot het moment waarop de integrale herijking en evaluatie van het stelsel geeffectueerd wordt. Vanaf het begin van het MER-traject vormde de scenariogevoeligheid van deze methodiek een probleem. De noodzakelijke hantering van een meerjarig stationair scenario staat op gespannen voet met de natuurlijke ontwikkelingen in de tijd in vloot- en bestemmingmix en innovaties in het baangebruik. Daarnaast kent de modellering van de prognose van het gebruik van het luchtruim ernstige beperkingen, met name ten aanzien van de spreiding van vliegpaden en de begin 2001 nog onbekende nachtnaderingen. Tegen deze achtergrond was de ontwikkeling van een optimale invoerset een gecompliceerd proces, immers ieder verschil tussen de actuele praktijk en het invoerscenario zou direct resulteren in gebruiksbeperkingen. Tegen deze achtergrond en de tijddruk waarbinnen ze diende te worden afgewikkeld, heeft de foutieve baancapaciteitsverdeling aan de aandacht kunnen ontsnappen.

Deze fouten zouden zulke negatieve consequenties voor de capaciteit kunnen hebben, dat voor een ieder begrijpelijk moet zijn dat dit nimmer de bedoeling kan zijn geweest van de aanleg van de Polderbaan. Dat deze fouten destijds, ondanks vragen van een aantal deskundigen, over het hoofd zijn gezien, is alleen verklaarbaar uit het feit dat er sprake is geweest van een zeer omvangrijke en complexe dataset die vereist was voor de totstandkoming van het MER 'Schiphol 2003' waarbij gebruik is gemaakt van een nieuw model en dat de finale dataset moest worden afgerond tegen de achtergrond van een scenario-discussie ten aanzien van de kruisingsinfrastructuur.

De grenswaarden voor geluid (L_{den}) in een aantal handhavingspunten zijn dus, naar nu blijkt, gebaseerd op een onjuiste, niet-realistische verdeling van het geluid (teveel startend verkeer op de Polderbaan, te weinig op de Zwanenburgbaan).

Consequenties

De grenswaarden die in het Luchthavenverkeerbesluit zijn vastgesteld voor handhavingspunten 17 en 18 leiden, als gevolg van de onjuiste invoergegevens, tot verstrekkende gevolgen voor de Mainport Schiphol:

- In plaats van de in het Luchthavenverkeerbesluit geboden ruimte voor 528.000 vliegtuigbewegingen – wanneer aan alle aannames wordt voldaan – blijkt dat in de praktijk slechts

ca. 340.000 vliegtuigbewegingen per jaar binnen de grenswaarden kunnen worden afgehandeld, waarbij het effect van operationele maatregelen reeds is verdisconteerd.

- Er ontstaat, bij gebruik zoals voorzien, een zodanig tekort aan geluidsruimte in de betreffende handhavingpunten dat een overschrijding zich zal voordoen tussen april 2004 en augustus 2004, afhankelijk van de weersomstandigheden.

Zonder correctie van de grenswaarden kunnen in de praktijk dus forse overschrijdingen van de grenswaarden in de handhavingspunten 17 en 18 verwacht worden. Grenswaarden die gebaseerd zijn op een hoger gebruik van de Zwanenburgbaan en een lager gebruik van de Polderbaan, zijn noodzakelijk om de Mainport in stand te houden binnen de wettelijke grenzen. Hiertoe dient een correctie van de invoergegevens plaats te vinden, welke leidt tot een aanpassing van het Luchthavenverkeerbesluit. Daarbij zal uiteraard de in de Wet luchtvaart vereiste gelijkwaardigheid (artikel 8.17, lid 7) als uitgangspunt dienen. Op de middellange termijn (tot 2006) kan dit een beperking inhouden van het maximale aantal vliegtuigbewegingen dat binnen de grenswaarden kan worden afgehandeld, ten opzichte van het volume dat voorheen is ingeschat (528.000 vliegtuigbewegingen).

Overigens kan de definitieve capaciteit van het huidige, nieuwe banenstelsel voor de langere termijn pas worden vastgesteld na de herijking en evaluatie van het huidige normenstelsel in 2006, waarbij een groot aantal innovaties in baangebruik (en dus verkeersverdeling) en in vlootsamenstelling is voorzien. Daarnaast betreft dit onder meer een aanpassing op het gebied van infrastructuur en de uitkomsten van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid, dit is conform de afspraken die tussen u en het parlement zijn gemaakt. In 2006 zal hiertoe een aanvullend MER moeten worden opgesteld.

Tijdige oplossing cruciaal

De nu noodzakelijke aanpassing van het Luchthavenverkeerbesluit dient spoedig plaats te vinden en kan niet wachten tot de herijking en evaluatie van het stelsel in 2006. Het is noodzakelijk dat de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit heeft plaats gevonden voor april 2004. Bovendien dient Amsterdam Airport Schiphol, ten behoeve van de slotcoördinator en de luchtvaartmaatschappijen, reeds medio september 2003 een Capaciteitsdeclaratie voor het zomerseizoen van het gebruiksjaar 2004 vast te stellen. Om dit op een verantwoorde wijze te kunnen doen is het essentieel dat dan reeds maximale duidelijkheid bestaat over de voor het gebruiksjaar 2004 beschikbare ruimte.

Communicatie

Wij zijn voornemens om parallel aan het oplossingstraject op een duidelijke en zorgvuldige wijze naar de omgeving en andere betrokkenen, waaronder CROS, te gaan communiceren over de aard, de oplossing en de consequenties van de gerezen problematiek. Ons voorstel is *om aard, inhoud en timing van deze communicatie met uw ministerie af te stemmen.* Het betekent immers dat er meer vliegtuigbewegingen over Zwanenburg, Zaandam-Oost, Oostzaan en Landsmeer zullen gaan en minder over Assendelft, Wormerveer, Zaandijk en Westzaan, waarbij er overigens tengevolge van de huidige marktsituatie sprake kan zijn van significant minder verkeer dan eerder verwacht voor 2005.

Schiphol Group

Luchtverkeersleiding Nederland
Air Traffic Control the Netherlands

Tenslotte
Ondergetekenden nemen gezamenlijk de verantwoordelijkheid voor de gemaakte fouten en betreuren de daardoor ontstane situatie ten zeerste.

De consequenties voor de realisatie van de mainportdoelstelling zijn echter dusdanig dat het effect van de fout met spoed gecorrigeerd dient te worden. Wij stellen dan ook voor om op korte termijn met u in overleg te treden teneinde inhoud en planning van het vervolgtraject met u te bespreken.

Hoogachtend,

SCHIPHOL GROUP

Drs. G.J. Cerfontaine
President & CEO

Luchtverkeersleiding Nederland

G.H. Kroese
Voorzitter van het Bestuur

Bijlage B: Brief van Kabinet aan Tweede Kamer

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum
22 augustus 2003
Ons kenmerk
DGL/03.U02142
Onderwerp
Kabinetsstandpunt inzake rekenfout Schiphol

Bijlage(n)

Uw kenmerk
-

Geachte voorzitter,

Het Kabinet heeft heden vergaderd over de rekenfout die door de luchthaven Schiphol en de Luchtverkeersleiding Nederland is gemeld. De contra-expertise van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR) en de reactie van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) zijn bij de besluitvorming betrokken.

De contra-expertise van het NLR over de rekenfout wijst uit dat er sprake is van een fout in de door de sector aangeleverde gegevens. Hierdoor zijn grenswaarden vastgesteld in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) die tot gevolg hebben dat Schiphol niet verder kan groeien. Er zal volgens het NLR sprake zijn van krimp ten opzichte van de huidige situatie als de fout niet wordt hersteld. Het Kabinet heeft besloten dat explicieter onderzocht wordt wat de effecten van de fout zijn op de capaciteit en dat een nadere analyse van de door het NLR onderzochte alternatieven zal worden opgesteld. Het Kabinet is van mening dat de gevolgen voor de luchtvaartsector en de Nederlandse economie van het laten voortbestaan van de fout dusdanig zijn, dat vasthouden aan het huidige Luchthavenverkeerbesluit Schiphol geen reële optie is en dat in een parallel spoor de luchthavenbesluiten gewijzigd worden.

Het Kabinet wil vasthouden aan de afspraken in de nieuwe Wet luchtvaart die met de Tweede Kamer zijn gemaakt. Deze afspraken zijn:
- Strikte milieu- en veiligheidsgrenzen die leiden tot minder overlast, onder andere afname van woningen met een hoge geluidbelasting van 15.000 naar 10.000;
- Binnen de grenzen groei mogelijk maken voor de Mainport Schiphol.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

Bereikbaar met tram 1 (station hs en cs), tram 1k en bus 22 (station cs)

Het Kabinet heeft besloten tot de geëigende juridische procedure voor wijziging van de Luchthavenbesluiten. De regionale leden in de CROS hebben hierom uitdrukkelijk verzocht. Deze procedure betekent dat de mogelijkheid tot inspraak voor omwonenden en andere belanghebbenden is gewaarborgd. De milieueffecten zullen gedetailleerd in kaart worden gebracht.
De wijziging betekent niet dat de milieunormen die in de wet zijn vastgelegd worden opgerekt. Het betekent wel een verschuiving van verkeer van de Polderbaan naar de Zwanenburgbaan en dus van geluid en risico's. Ik heb dan ook begrip voor de onrust die de fout in de omgeving teweeg brengt. Ook na het herstel van de fout zal er minder geluid zijn in de omgeving van de Zwanenburgbaan dan tijdens het gebruik van het vierbanenstelsel (voor 20 februari 2003). De verbetering is weliswaar minder groot dan volgens de huidige luchthavenbesluiten.

Binnenkort zal de Kamer nader worden geïnformeerd over de onderscheiden stappen in de procedure. Op voorhand heeft het Kabinet reeds besloten een overtreding van de nu geldende grenswaarden niet te gedogen. Dit betekent dat tot wijziging van de luchthavenbesluiten, Schiphol dient te werken met de huidige grenswaarden. Het Kabinet realiseert zich dat tot het moment van aanpassing, de luchtvaartsector rekening moet houden met verminderde capaciteit.

Separaat ontvangt u de antwoorden op de vragen die in juli door de Vaste Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat over de rekenfout zijn gesteld.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw drs. M.H. Schultz van Haegen

Bijlage C: Motie Haverkamp, De Krom en Hermans

Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2003–2004

26 959 Toekomst van de nationale luchthaven

Nr. 49

MOTIE VAN HET LID HAVERKAMP C.S.
Voorgesteld 28 oktober 2003

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de regering heeft aangegeven het niet wenselijk te achten de «optie Spaarndam» mee te nemen in de MER-procedure;

overwegende, dat er waarschijnlijk door de initiatiefnemers van de MER en de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) een unaniem advies voor de incorporatie van de routewijziging Spaarndam in de MER volgt;

overwegende, dat verdere vertraging dient te worden voorkomen;

verzoekt de regering het advies van de CROS over te nemen en zich daartoe te beperken en andere varianten zoals baangebruik en andere verbeteringen van de vliegroutes, op dit moment buiten beschouwing te laten en mee te nemen in de evaluatie,

en gaat over tot de orde van de dag.

Haverkamp
De Krom
Hermans

KST71259
0304tkkst26959-49
ISSN 0921 - 7371
Sdu Uitgevers
's-Gravenhage 2003

Bijlage D: Advies van de Commissie MER

ADVIES VOOR RICHTLIJNEN VOOR HET MILIEUEFFECTRAPPORT

"WIJZIGING UITVOERINGSBESLUITEN SCHIPHOL"

19 DECEMBER 2003

1114-519

ISBN 90-421-1260-3
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.

commissie voor de milieueffectrapportage

Minister van Verkeer en Waterstaat
voor deze: prof.dr. F.L. Bussink
Directeur-Generaal Luchtvaart
Postbus 90771
2509 LT Den Haag

uw kenmerk	uw brief	ons kenmerk
DGL/03.U02304	10 november 2003	1114-520/Mo/bt
onderwerp	doorkiesnummer	Utrecht,
Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport "Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol"	(030) 234 76 07	19 december 2003

Geachte professor Bussink,

Met bovengenoemde brief stelde u (als coördinerend bevoegd gezag) 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 uitvoeringsbesluiten Schiphol".
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 graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

ir. N.G. Ketting
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
"Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol"

In afschrift aan: de Minister van VROM

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport "Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol"

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport "Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol",

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van VROM door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.
"Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol",

de secretaris

drs. S.A.A. Morel

de voorzitter

ir. N.G. Ketting

Utrecht, 19 december 2003

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING 1

2. ADVIES OP HOOFDPUNTEN OVER DE INHOUD VAN HET MER 2

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 10 november 2003 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

2. *Kennisgeving in Staatscourant nr. 214 d.d. 5 november 2003*

3. Projectgegevens

4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

Algemeen

Op 20 februari 2003 is een nieuw wettelijk normenstelsel voor de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol in werking getreden. In juni 2003 maakten Schipholgroup (AAS) en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) kenbaar dat bij de totstandkoming van het nieuwe normenstelsel een fout is gemaakt. Door het gebruik van verkeerde invoergegevens is van een onjuiste verdeling van het luchthavenverkeer tussen de Polderbaan en de Zwanenburgbaan uitgegaan. Dit resulteerde in grenswaarden voor de geluidsbelasting waar de werkelijk beoogde verkeersverdeling niet in past. AAS en LVNL willen deze situatie wijzigen. Tevens constateren AAS en LVNL dat, in strijd met toezeggingen aan inwoners van Spaarndam, twee uitvliegroutes van de Polderbaan zijn gewijzigd ten opzichte van het oude stelsel. Daardoor ontstaat aldaar meer geluidsoverlast. AAS en LVNL willen daarom deze uitvliegroutes wijzigen.

Voor het herstel van de invoerfout en het aanpassen van de uitvliegroutes zijn wijzigingen van het Luchthavenverkeersbesluit en het Luchthavenindelingsbesluit nodig. Daarvoor wordt een m.e.r.-procedure doorlopen. De Tweede Kamer heeft daarbij als voorwaarde gesteld dat de wijziging van beide besluiten zich beperkt tot de twee hiervoor genoemde problemen. De m.e.r.-procedure startte op 5 november 2003[1] en de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) is op 10 november 2003 in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport[2]. Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.[3]. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen[4], die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen.

Aanpak van de advisering

De Commissie geeft geen advies over de volledige inhoud van het MER. Het advies gaat bijvoorbeeld niet in op technische en gedetailleerde uitwerkingen zoals (wettelijke) rekenvoorschriften. Gezien de ervaring die bevoegd gezag en initiatiefnemer met het instrument m.e.r. hebben volstaat de Commissie met een advies op hoofdpunten, daarbij reagerend op de startnotitie. Op basis van dit advies op hoofdpunten kan het bevoegde gezag haar richtlijnen specificeren, gebruik makend van wettelijke (reken)voorschriften.

De Commissie richt zich in dit advies uitsluitend op de kennis die nodig is voor het herstel van de invoerfout en het wijzigen van de uitvliegroutes over Spaarndam. Alleen deze onderwerpen zijn aan de orde bij het vaststellen van de tweede Luchthavenbesluiten. Daarvoor moet volgens de Wet Luchtvaart een vergelijking gemaakt worden van het beschermingsniveau van de voorgestelde wijzigingen met dat van de nu geldende (eerste) Luchthavenbesluiten. De gelijkwaardigheid van het nieuwe normenstelsel onder de Wet Luchtvaart en het oude normenstelsel volgens de PKB is in dit MER dan ook niet aan de orde.

---

1 Zie bijlage 2.
2 Zie bijlage 1.
3 De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.
4 Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

De kritische kanttekeningen die de Commissie in eerdere toetsingsadviezen maakte over de onderbouwing van de gelijkwaardigheid van het nieuwe en het oude normenstelsel blijven daarom ook op de nu voorgenomen wijziging van de Luchthavenbesluiten onverkort van kracht. De evaluatie van het normenstelsel conform de motie Baarda zal in een nog te starten m.e.r. aan de orde komen. Vanwege de beperkte reikwijdte van het nu voorgenomen besluit gaat de Commissie bijvoorbeeld in dit advies niet in op het bepalen van het groepsrisico. De Luchthavenbesluiten bevatten voor dit onderwerp geen normstelling, zodat het bij het aantonen van de gelijkwaardigheid van het beschermingsniveau van de nieuwe en de nu geldende Luchthavenbesluiten niet aan de orde is. De Commissie gaat in dit advies ook niet in op de inspraakreacties die andere onderwerpen betreffen dan de relevante voor dit specifieke besluit.

2. ADVIES OP HOOFDPUNTEN OVER DE INHOUD VAN HET MER

Beschermingsniveau nieuwe besluiten

Eerste Luchthavenbesluiten kaderstellend

De Wet Luchtvaart stelt (art. 8.7 en 8.17) dat het beschermingsniveau van ieder volgend Luchthavenbesluit per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan van de eerste Luchthavenbesluiten[5]. De Commissie merkt hierbij op dat een gelijkwaardig of beter beschermingsniveau aan de eerste Luchthavenbesluiten niet vanzelfsprekend betekent dat ook een beschermingsniveau wordt bereikt dat gelijkwaardig is aan dat van de PKB 1996 (zie opmerking in de inleiding van dit advies). Dat zal moeten blijken uit de evaluatie van het normenstelsel in 2006.

- De Commissie adviseert in het MER het feitelijke beschermingsniveau van de eerste (nu geldende) Luchthavenbesluiten als kaderstellend te beschouwen en niet, zoals pag. 12 in de startnotitie lijkt aan te geven, het beschermingsniveau van de overgangsbepalingen van de Wet Luchtvaart.

Beschermingsniveau voor geluid en veiligheid

De wettelijke eisen voor geluid zijn in het geldende Luchthavenverkeersbesluit vastgelegd door het Totale Volume voor de Geluidbelasting (TVG) en de maximale geluidbelasting in handhavingspunten te definiëren, uitgedrukt in L_{den} en L_{night}. De nota van toelichting bij het Besluit geeft aan dat het bijbehorende beschermingniveau voor geluid als volgt zou zijn:

1. maximaal 10.000 woningen binnen de 35 Ke-contour
2. maximaal 35.500 mensen ernstige hinder binnen de 20 Ke-contour
3. maximaal 6.900 woningen binnen de 26 dB(A) L_{Aeq} nacht-contour
4. maximaal 23.000 mensen slaapverstoring binnen de 20 dB(A) L_{Aeq}-nachtcontour.

Waar het Luchthavenverkeersbesluit voor de geluidsbelasting dus de parameters L_{den} en L_{night} hanteert, beschrijft de nota van toelichting een bijbehorend beschermingsniveau in de parameters van het oude stelsel, namelijk Ke en L_{Aeq}. De eerste stap voor de overgang naar de tweede luchthavenbesluiten zou moeten zijn om:

---

[5] Momenteel zijn de eerste Luchthavenbesluiten van kracht: het betreft het Luchthavenverkeersbesluit en het Luchthavenindelingsbesluit.

- het bovengenoemde minimaal vereiste beschermingsniveau te definiëren in de parameters van het nieuwe stelsel;
- aan te geven wat *per saldo* onder gelijkwaardige of betere bescherming moet worden verstaan.

Nadat deze vertaalslag is gemaakt hoeft niet meer te worden teruggegrepen op elementen van het oude stelsel, ook niet bij volgende besluiten. Dit beperkt de omvang van de te maken berekeningen en maakt het MER eenvoudiger en beter te begrijpen.
Voor externe veiligheid is in de Luchthavenbesluiten het Totaal Risico Gewicht (TRG) en het individueel risico maatgevend. Er zijn regels voor de bestemming en het gebruik van de grond in het beperkingengebied. Buiten de sloopzones, maar binnen de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour mogen als gevolg *maximaal 774 huizen staan. Ook voor externe veiligheid zal in de richt*lijnen voor het MER moeten worden aangegeven wat moet worden verstaan onder een per saldo gelijkwaardige of betere bescherming.
De alternatieven moeten tevens getoetst worden aan de niet gebiedsgebonden normen, het Totaal Volume Geluid (TVG) en het Totaal Risico Gewicht (TRG).

- Om het MER zoveel mogelijk toe te spitsen op het te nemen besluit en tevens de onderzoeksinspanning te beperken, adviseert de Commissie:
  - voor geluid de parameters van het nu geldende Luchthavenbesluit te hanteren, te weten L_{den} en L_{night}, ook voor de definitie van het minimale beschermingsniveau;
  - de omzetting van het vereiste beschermingsniveau naar de parameters van het nieuwe stelsel in het MER te verantwoorden op basis van aanwijzingen daarvoor in de richtlijnen voor het MER.

Rol van eerdere aanwijzingen over het 5- en 4-banenstelsel
Voor de wijziging van de Luchthavenbesluiten is het voldoende om het beschermingsniveau van de onderzochte alternatieven te vergelijken met het beschermingsniveau van de nu geldende (eerste) besluiten. Dit is in de startnotitie alternatief 1: geen wijziging van de Luchthavenbesluiten. Vergelijking met beschermingsniveau's van eerdere aanwijzingen[6] is niet nodig om het besluit over wijziging van de Luchthavenbesluiten te kunnen nemen.

- Om het MER zoveel mogelijk toe te spitsen op het te nemen besluit en tevens de onderzoeksinspanning te beperken, kan het MER volstaan met de vergelijking van het beschermingsniveau van de in de startnotitie genoemde alternatieven 2, 3 en 4 met het beschermingsniveau van alternatief 1 (de referentiesituatie). Een vergelijking met beschermingsniveaus van eerdere aanwijzingen voor Schiphol is niet aan de orde.

Alternatieven: meest milieuvriendelijke alternatief
De startnotitie geeft de relevante alternatieven voor het MER aan, met uitzondering van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA), dat niet relevant *wordt geacht. De Commissie is echter van mening dat er een reëel MMA aan*wezig is[7]. Herstel van de invoerfout betekent dat het grenswaardenscenario moet worden aangepast: een onderdeel daarvan kan zijn dat een deel van de

---

6 Aanwijzingen voor het 5-banenstelsel (S5P) in 1996 en voor het 4-banenstelsel (S4S2) in 2000.
7 Ook veel inspraakreacties geven aan dat onderzoek naar reëel MMA wenselijk is en doen daarvoor suggesties. De Commissie adviseert deze in het MER te bespreken. Als suggesties niet realiseerbaar zijn moet dat goed gemotiveerd worden.

vliegbewegingen gedurende de piekuren wordt overgeheveld van de Polderbaan naar de Zwanenburgbaan. Feitelijk worden daarmee geluidbelasting en risico's verschoven naar de Zwanenburgbaan. Het MMA bestaat er volgens de Commissie uit dat wordt nagegaan of er opties zijn die het gebruik van de Polderbaan als milieubaan kunnen maximaliseren, zodat deze verschuiving zoveel mogelijk kan worden voorkomen[8]. Er kan gedacht worden aan maatregelen zoals:

- spreiden in de tijd van de piekbelasting op de Polderbaan,
- segregatie waardoor de capaciteit van de Polderbaan verhoogd wordt,
- een (gedeeltelijk) nieuwe vertrekroute, bijvoorbeeld een Marken-departure richting het IJsselmeer om een mogelijk veiligheidsprobleem op de PAMpus-route te voorkomen.

De Commissie gaat ook bij het MMA uit van herstel van de invoerfout. De te beantwoorden vraag in het MMA is echter welk deel van de gevolgen van de invoerfout kan worden hersteld door andere maatregelen dan een zwaarder gebruik van de Zwanenburgbaan. Als een dergelijk MMA niet mogelijk is moet dat goed gemotiveerd worden.

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

(Milieu)gevolgen

Onderstaande passage bevat geen volledige opsomming van de gewenste inhoud van het MER, maar is een reactie en aanvulling op de te onderzoeken aspecten die de startnotitie noemt.

Lucht

De Commissie onderschrijft de stelling in de startnotitie dat de wijziging van de besluiten geen veranderingen in de grenswaarden voor luchtverontreiniging zullen brengen. De Commissie vindt uitgebreide modelberekeningen niet nodig omdat de uitstoot van stoffen zal verminderen door een vermindering van taxibewegingen. De gepresenteerde alternatieven zullen niet leiden tot een overschrijding van grenswaarden in het Besluit Luchtkwaliteit. Het MER kan daarom het accent leggen op een kwalitatieve benadering.

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

Lokale gevolgen voor geluid en veiligheid

Het herstel van de invoerfout en de wijziging van de uitvliegroutes zal lokaal gevolgen voor de geluidbelasting en de veiligheid hebben, niet alleen in de omgeving van Zwanenburg en Spaarndam, maar ook in andere gebieden.

---

[8] Ook veel inspraakreacties benadrukken het belang om na te gaan hoe verschuiving en daarmee een toename van milieubelasting kan worden voorkomen.

Deze lokale veranderingen moeten worden beschreven om het MMA zo goed mogelijk te kunnen definiëren en om bewoners en bestuurders inzicht te geven in de gevolgen van de onderzochte alternatieven[9].

- De Commissie adviseert de veranderingen in de geluidbelasting en de veiligheid als gevolg van het herstel van de invoerfout en de wijziging van de uitvliegroutes zichtbaar te maken voor alle gebieden die relevante veranderingen ondergaan. Referentie daarvoor zijn de eerste Luchthavenbesluiten. Voor deze gebieden is specifiek inzicht nodig in:
  - aantal vliegbewegingen voor de verschillende banen, opgesplitst in starts en landingen en de vertrekroutes
  - de waarde van de geluidbelasting in de handhavingspunten
  - aantal huizen, aantal ernstig gehinderden en aantal slaapverstoorden
  - de ligging van de geluidssloopzone (71 dB(A) L_{den}-contour) en het aantal huizen in die zone, evenals de ligging van het geluidisolatiegebied
  - de ligging van de veiligheidssloopzone (10^{-5} individueel risico-contour) en het aantal huizen binnen deze zone en de ligging van het gebruiksbeperkingengebied (10^{-6} individueel risico-contour).

veiligheid PAMpusroute

De contra-expertise van het NLR[10] geeft aan dat structurele afhandeling van gelijktijdige starts van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan richting PAMpus niet mogelijk is uit veiligheidsoverwegingen. De startnotitie geeft alleen aan dat het aantal vluchten van de Polderbaan richting PAMpus 'navenant lager zal uitvallen'.

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

Presentatie

De Commissie acht het essentieel dat het MER een niet technische samenvatting bevat die goed toegankelijk is voor de besluitnemers en het publiek. Daaruit moet duidelijk blijken:

- *hoe het beschermingsniveau van de alternatieven zich verhoudt tot dat* van het eerste Verkeers- en Indelingsbesluit;
- wat de lokale gevolgen zijn voor gebieden waar de situatie voor geluid en veiligheid sterk verandert;
- wat deze alternatieven betekenen voor de capaciteit van de mainport;
- welk alternatief als MMA beschouwd kan worden.

Op basis hiervan kan men een beoordeling en weging maken van milieugevolgen versus economische doelen voor de mainport.

---

9 Veel inspraakreacties gaan in op het ontstaan van nieuwe geluidhinder en veiligheidsproblemen als gevolg van het voornemen en verzoeken die in beeld te brengen, evenals de wijze waarop de afweging gemaakt wordt hoe de hinder en veiligheidsrisico's worden verdeeld. Dit geeft aan dat het belangrijk is aan te geven wat de betekenis is voor het te nemen besluit van 'per saldo een gelijkwaardige of betere bescherming aan het eerste besluit'. Een specifiek punt daarbij is de veiligheid van het vliegen over de industrie van IJmond.

10 NLR-CR-2003-388, "Contra-expertise "Verzoek tot aanpassing luchthavenverkeersbesluit Schiphol".

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen
voor het milieueffectrapport
"Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol"

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 10 november 2003 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Luchtvaart

de Commissie voor de milieueffectrapportage
t.a.v. de voorzitter
de heer ir. N.G. Ketting
postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen : 13 NOV. 2003
nummer 1114 - 465 +
dossier 1114 - 463 + 466 (ix)
kopie naar : Mo / BIb LH

Contactpersoon
A.L. Abspoel
Datum
10 NOV. 2003
Ons kenmerk
DGL/03.U02304
Onderwerp
startnotitie m.e.r. 'Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol'

Doorkiesnummer
351 7115
Bijlage(n)
9
Uw kenmerk
-

Geachte heer Ketting,

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.12, derde lid, e.v. van de Wet milieubeheer, zend ik u hierbij, mede namens mijn ambtgenoot van VROM als mede-bevoegd gezag, de startnotitie voor de m.e.r. Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol, die ik van de initiatiefnemers Amsterdam Airport Schiphol en de Luchtverkeersleiding Nederland op 27 oktober 2003 heb ontvangen.

Met een openbare kennisgeving in regionale en lokale bladen en in de Staatscourant op woensdag 5 november 2003 is deze startnotitie ter inzage gelegd. De periode van terinzagelegging loopt van 6 november 2003 tot en met 3 december 2003.

Ik verzoek u hierbij om een advies ten behoeve van het opstellen van de richtlijnen. Graag zie ik uw advies, conform de Wet milieubeheer, uiterlijk 8 januari 2004 tegemoet.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE DIRECTEUR-GENERAAL LUCHTVAART,

prof.dr. F.L. Bussink

Postbus 90771, 2509 LT Den Haag
Plesmanweg 1-6 Den Haag

Telefoon 070 - 351 7340
Fax 070 - 351 6348
E-mail lodewijk.abspoel@dgl.minvenw.nl
Internet www.luchtvaartbeleid.nl

Bereikbaar met tramlijn 1 en 1K Station CS of met tramlijn 1 vanaf HS

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 214 d.d. 5 november 2003

Inspraak Startnotitie 'Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol'

Van donderdag 6 november tot en met woensdag 3 december 2003 ligt de Startnotitie 'Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol' ter voorbereiding op het milieueffectrapport (MER) ter inzage. De Startnotitie doorloopt een inspraakprocedure overeenkomstig de Wet milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht. In verband met een invoerfout rond het gebruik van het nieuwe banenstelsel met de Polderbaan op Schiphol, heeft het kabinet besloten de uitvoeringsbesluiten voor Schiphol te herzien. De Startnotitie is de eerste formele stap in de m.e.r.-procedure die daarvoor wordt gevolgd.
Op grond van deze inspraakprocedure kunt u tot en met 3 december aanstaande uw zienswijze op de inhoud van bovengenoemde Startnotitie kenbaar maken.

Achtergrond

Op 20 februari 2003 is een nieuw wettelijk stelsel voor de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol in werking getreden. Daarin worden randvoorwaarden gesteld aan het geluid, externe veiligheidsrisico's en lokale luchtverontreiniging die de luchtvaart mag veroorzaken. Daarbinnen heeft de luchtvaartsector de ruimte gekregen zich te ontwikkelen en te groeien op het nieuwe banenstelsel, inclusief de Polderbaan.
Het nieuwe normenstelsel is vastgelegd in hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart en nader uitgewerkt in twee uitvoeringsbesluiten: het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB).

In juni 2003 is de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat door Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) geïnformeerd over het feit dat bij de totstandkoming van het nieuwe normenstelsel voor de luchthaven Schiphol een fout is gemaakt. Uit onderzoek blijkt dat als gevolg daarvan verdere groei van het luchtverkeer praktisch onmogelijk is. Het Kabinet heeft in augustus besloten dat de gevolgen voor de luchtvaartsector en de Nederlandse economie van het laten voortbestaan van de fout dusdanig zijn, dat vasthouden aan de huidige luchthavenbesluiten geen reële optie is. De luchthavenbesluiten moeten daarom worden gewijzigd.
Daarvoor zal een m.e.r.-procedure worden gevolgd. Schiphol Group en LVNL zijn initiatiefnemers bij het in kaart brengen van de milieueffecten van de voorgenomen wijzigingen van de uitvoeringsbesluiten.

Wat behelst de procedure niet?

Gezien de wens van het Kabinet terzake en het beleid van LVNL en Schiphol Group om duidelijkheid te verschaffen aan de omwonenden over de te maken keuzes, zal een milieueffectrapport (MER) worden gemaakt. Uitdrukkelijk wordt gesteld dat met dit MER niet wordt beoogd het nieuwe stelsel te evalueren. Een algehele evaluatie van de Schipholwet zal plaatsvinden in 2006, conform toezegging aan het parlement.

Om meer inzicht te krijgen in de ernst van de invoerfout voor de luchthaven, de luchtvaartmaatschappijen en de mainport wordt door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) een nadere analyse uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zullen begin 2004 beschikbaar komen en zullen samen met het MER de basis voormen voor besluitvorming.

De Startnotitie 'Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol'

Deze Startnotitie heeft tot doel de procedure in te leiden die het bevoegd gezag, te weten de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), voorziet van informatie over de milieueffecten van de voorgenomen wijzigingen van de uitvoeringsbesluiten, namelijk het herstellen van de invoerfout. Daarnaast hebben de initiatiefnemers voorgesteld de uitvlieggroutes van de Polderbaan naar het westen aan te passen. De hiervoor door de initiatiefnemers voorgestelde alternatieven zullen na de inspraak door het bevoegd gezag worden beoordeeld. De Startnotitie bevat informatie over de aard, achtergrond en omvang van de voorgenomen wijzigingen en de voorgestelde procedure.
Met het uitbrengen van de Startnotitie maken de initiatiefnemers bekend dat er een MER wordt opgesteld.

Waar kunt u de Startnotitie inzien?

De Startnotitie zal van donderdag 6 november tot en met woensdag 3 december 2003 gedurende de reguliere openingstijden ter inzage liggen op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen van Aalsmeer, Abcoude, Alkemade, Alphen aan den Rijn, Amstelveen, Amsterdam, Beverwijk, Castricum, De Ronde Venen, Diemen, Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlemmermeer, Heemskerk, Hillegom, Jacobswoude, Landsmeer, Leiden, Liemeer, Lisse, Muiden, Nieuwkoop, Noordwijkerhout, Oegstgeest, Oostzaan, Ouderamstel, Sassenheim, Ter Aar, Uitgeest, Uithoorn, Velsen, Voorhout, Warmond, Weesp, Wormerland en Zaanstad;
- de stadsdeelkantoren van Bos en Lommer, De Baarsjes, Geuzenveld/Slotermeer, Noord, Oost/Watergraafsmeer, Osdorp, Oud Zuid, Oud West, Slotervaart/Overtoomse Veld, Westerpark, Zeeburg, Zuideramstel en Zuidoost;
- de hoofdvestigingen van de openbare bibliotheken in Aalsmeer, Alphen aan den Rijn, Amstelveen, Amsterdam, Badhoevedorp, Beverwijk, Castricum, Diemen, Haarlem, Haarlemmerliede (bibliobus), Hoofddorp (bibliotrailer en filialen Binnenweg en Toolenburg), Zwanenburg, Nieuw Vennep, Heemskerk, Hillegom, Uitmuiden, Jacobswoude (bibliobus), Landsmeer, Leiden, Liemeer (bibliobus), Lisse, Mijdrecht, Muiden, Nieuwkoop, Noordwijkerhout, Oegstgeest, Oostzaan, Ouderkerk aan de Amstel, Roelofarendsveen, Sassenheim, Spaarndam, Ter Aar, Uitgeest, Uithoorn, Voorhout, Warmond, Weesp, Wormer en Zaandam;
- de bibliotheken van de provinciehuizen van Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht;
- de bibliotheken van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM te Den Haag;
- de kantoren van Rijkswaterstaat directie Noord-Holland te Haarlem, Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland te Rotterdam en Rijkswaterstaat directie Utrecht te Nieuwegein.

Hoe kunt u uw zienswijze kenbaar maken?

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de Minister van VROM nodigen u uit gedurende de termijn van de terinzagelegging uw zienswijze op deze Startnotitie schriftelijk naar voren te brengen. Uw schriftelijke zienswijze kunt u tot en met 3 december 2003 sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Startnotitie Schiphol
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

U kunt ook via internet uw zienswijze kenbaar maken: www.inspraakvenw.nl.
Indien u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

Informatiebijeenkomsten

Er worden twee informatieavonden gehouden, georganiseerd door de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM en de initiatiefnemers Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland. Deze avonden zullen plaatshebben op:

datum:	dinsdag 11 november 2003
tijd:	19.00 uur tot 22.00 uur
plaats:	Raadhuis gemeente Haarlemmermeer, Burgerzaal Raadhuisplein 1, Hoofddorp
datum:	dinsdag 18 november 2003
tijd:	19.00 uur tot 22.00 uur
plaats:	Zaantheater, Forbo Krommeniezaal Nicolaasstraat 3, Zaandam

Wat gebeurt er met uw reactie?

Het Inspraakpunt bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, de Minister van VROM en de Commissie voor de milieueffectrapportage.
Mede op basis van de binnengekomen zienswijzen stelt de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat gezamenlijk met de Minister van VROM de Richtlijnen voor het MER vast.

Nadere informatie

Voor het aanvragen van een exemplaar van de Startnotitie kunt u contact opnemen met:
- Schiphol Group, Postbus 7501, 1118 ZG Luchthaven Schiphol, t.a.v. D/CC publieksvoorlichting, locatiecode 01-24, e-mail: #publieksvoorlichting@schiphol.nl
- Luchtverkeersleiding Nederland, Postbus 75200, 1117 ZT Luchthaven Schiphol, t.a.v. Communications, e-mail: communications@lvnl.nl
- CROS, telefoon 023 - 514 46 53
- Publieksvoorlichting Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 – 351 70 86

De Startnotitie kunt u ook downloaden via www.inspraakvenw.nl.

Voor informatie over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 - 351 96 00.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VROM
Luchtverkeersleiding Nederland
Air Traffic Control the Netherlands
Schiphol Group
Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

Bevoegd gezag: Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met Minister VROM

Besluit: wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit en het Luchthaven-indelingsbesluit

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: er geldt op dit moment geen formele m.e.r.-plicht.

Activiteit: Op 20 februari 2003 is een nieuw wettelijk normenstelsel voor de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol in werking getreden. Op dat moment werden het eerste Luchthavenverkeersbesluit en het eerste Luchthavenindelingsbesluit van kracht. In juni 2003 maakten Schipholgroup (AAS) en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) kenbaar dat bij de totstandkoming van het nieuwe normenstelsel een fout is gemaakt. Door het gebruik van verkeerde invoergegevens is van een onjuiste verdeling van het luchthavenverkeer tussen de Polderbaan en de Zwanenburgbaan uitgegaan. Dit resulteerde in grenswaarden voor de geluidsbelasting waar de werkelijk beoogde verkeersverdeling niet in past. AAS en LVNL willen deze situatie wijzigen. Tevens constateren AAS en LVNL dat, in strijd met verwachtingen van inwoners van Spaarndam, twee uitvliegroutes van de Polderbaan zijn gewijzigd ten opzichte van het oude stelsel. Daardoor ontstaat meer geluidsoverlast. AAS en LVNL willen deze uitvliegroutes wijzigen. Voor het herstel van de invoerfout en het aanpassen van de uitvliegroutes zijn wijzigingen van het Luchthavenverkeersbesluit en het Luchthavenindelingsbesluit nodig. Daarvoor wordt een m.e.r.-procedure doorlopen.

Procedurele gegevens:
kennisgeving startnotitie: 5 november 2003
richtlijnenadvies uitgebracht: 19 december 2003

Bijzonderheden:
Voor de besluitvorming over de eerste (nu te wijzigen) Luchthavenbesluiten is eveneens m.e.r. doorlopen. Die besluiten betroffen het invoeren van een nieuw normenstelsel. De hoofdvraag voor het daarvoor opgestelde MER was het ontwikkelen van een normenstelsel dat hetzelfde beschermingsniveau biedt als het oude normenstelsel volgens de PKB 1996. De Commissie heeft bij de toetsing van dat MER kritische opmerkingen gemaakt over die gelijkwaardigheid. De gelijkwaardigheid van het nieuwe normenstelsel onder de Luchtvaartwet en het oude normenstelsel volgens de PKB is in de nu te starten m.e.r. echter niet aan de orde. De kritische kanttekeningen die de Commissie in eerdere toetsingsadviezen maakte over de onderbouwing van de gelijkwaardigheid van het nieuwe en het oude normenstelsel blijven daarom ook op de nu voorgenomen wijziging van de luchthavenbesluiten onverkort van kracht. De evaluatie van het normenstelsel conform de motie Baarda zal in een nog te starten m.e.r. aan de orde komen.

De gewijzigde besluiten zullen volgens de Luchtvaartwet minimaal hetzelfde beschermingsniveau moeten bieden als de eerste besluiten die nu van kracht zijn. Kernpunt van het richtlijnenadvies van de Commissie is dan ook om die informatie te bieden in het MER die nodig is om de gelijkwaardigheid met de nu geldende besluiten te kunnen aantonen. Daarvoor is een voorwaarde dat die vergelijking plaats vindt op basis van de parameters die de nu geldende besluiten bevatten. Vooral voor het aspect geluid heeft dat consequenties: het betekent dat een overgang van de Ke- en Laeq-parameters naar de Lden en Lnight parameters moet plaatsvinden.

Samenstelling van de werkgroep:
prof.dr. B.J.M. Ale
dr. ir. M.M. Boone
drs. A.L. de Jong
ir. N.G. Ketting (voorzitter)
capt. G.R. Vissers
prof.ir.drs. J.K. Vrijling
dr. ir. T. ten Wolde

Secretaris van de werkgroep:
drs. S.A.A. Morel

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20031105	anoniem	Hoofddorp	20031113
2.	20031106	N. Timmer	Castricum	20031113
3.	20031106	A.E. Timmer	Castricum	20031113
4.	20031106	M. Tan	Hoofddorp	20031113
5.	20031106	J. van Berloo	Aalsmeer	20031113
6.	20031106	S.H.M. Boers	Zaandijk	20031113
7.	20031107	anoniem		20031113
8.	20031107	F.A. Puhl	Castricum	20031113
9.	20031107	anoniem		20031113
10.	20031107	anoniem		20031113
11.	20031108	N.T.C.A. Tesselaar	Velsen-Zuid	20031113
12.	200311--	E.H. Baas	Voorburg	20031113
13.	20031110	F.S. Winkel	Hoofddorp	20031113
14.	20031109	M. Blöte	Nieuwkoop	20031113
15.	20031108	C. van der Rest-van Herwaarden	Heemskerk	20031113
16.	20031109	A.G.G. van den Berg	Noordwijk	20031113
17.	20031110	W.B. Stals	Apeldoorn	20031113
18.	20031113	Fam. A.M.C. Roozing	Castricum	20031120
19.	20031111	T. Tesselaar-Duin	Velsen-Zuid	20031120
20.	200311--	P.M. Blote en P. van Baar	Zwanenburg	20031120
21.	2001113	B. Vermeer	Velsen-Zuid	20031120
22.	20031113	P.J.M. Jongsma	Driehuis	20031120
23.	20031113	ing. L.L.C. de Jonge	Velsen-Zuid	20031120
24.	200311--	anoniem		20031120
25.	20031113	E. van Staveren	Zaandam	20031120
26.	200311--	L.H. van Warmerdam	Velsen-Zuid	20031120
27.	20031112	A. Tepe	Amstelveen	20031120
28.	200311--	G.G.D. Blokhuis	Driehuis	20031120
29.	200311--	R. Hofman	Velsen-Zuid	20031120
30.	200311--	anoniem		20031120

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
31.	200311--	P.H.J. Putman	Driehuis	20031120
32.	200311--	M.J.C.A. Slats	Driehuis	20031120
33.	200311--	anoniem		20031120
34.	200311--	A.H. Koene	Velsen-Zuid	20031120
35.	200311--	anoniem		20031120
36.	20031116	A. Beeren-Veldt	Velserbroek	20031120
37.	20031116	E.J.J. Lups	Velsen-Zuid	20031120
38.	20031114	C.M. Haver	Velsen-Zuid	20031120
39.	20031114	Fam. H. Klok	Driehuis	20031120
40.	20031115	H.G. Paar	Rijsenhout	20031120
41.	20031114	drs. J.P. Bommel	Velsen-Zuid	20031120
42.	20031116	K. Schutte-Schellinger	Velsen-Zuid	20031120
43.	20031116	Fam. Karemaker	Velsen-Zuid	20031120
44.	200311--	S. Rolle	Velsen-Zuid	20031120
45.	200311--	anoniem		20031120
46.	200311--	I.C. Bijlsma	IJmuiden	20031120
47.	200311--	D.N. Tiel	Voorhout	20031120
48.	200311--	anoniem		20031120
49.	20031118	R.T.A. van Wijk	Driehuis	20031126
50.	200311--	anoniem		20031126
51.	20031118	J.J.Spits en J.R.Poelstra	Velsen-Zuid	20031126
52.	20031118	M.A. Koelman	Haarlem	20031126
53.	20031121	F.J.B. Mulder	Velsen-Zuid	20031126
54.	200311--	H.Wilaert	Santpoort	20031126
55.	200311--	T. van der Peet	Zwanenburg	20031126
56.	200311--	H.J.M. Mes	Velsen-Zuid	20031126
57.	200311--	anoniem		20031126
58.	200311--	M. van Dessel	IJmuiden	20031126
59.	200311--	E. Brandwijk – van Breugel	Velsen-Zuid	20031126
60.	20031121	J. Dekker	Velsen-Zuid	20031126
61.	20031121	Gebr. Markus	Halfweg	20031126
62.	200311--	anoniem		20031126
63.	200311--	A.C. Rensen	Velserbroek	20031126

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
64.	200311--	R.C.A. van Ballegoij	Velserbroek	20031126
65.	20031123	M.E. Oderkerk	Velsen-Zuid	20031126
66.	200311--	J. Verloop	Noordwijk	20031126
67.	200311--	M.J. Huta Galung	IJmuiden	20031126
68.	200311--	ing. W.J. Mak	Velsen-Zuid	20031126
69.	200311--	anoniem		20031126
70.	200311--	J.F.M. de Jong	Driehuis	20031126
71.	20031123	L.J. Büller	Hillegom	20031126
72.	20031123	A.M. van Noort	Velserbroek	20031126
73.	20031124	M.J.H. Braat-Berger	Landsmeer	20031126
74.	20031122	Aantal bewoners uit Landsmeer	Landsmeer	20031126
75.	20031122	J. van het Kaar mede namens 4 andere insprekers	Wormer	20031126
76.	200311..	L. Oerlemans	Driehuis	20031205
77.	200311..	H. Lei	Assendelft	20031205
78.	200311..	anoniem		20031205
79.	200311..	W. Stek-Wijnberg	Velsen-Zuid	20031205
80.	200311..	H.A. Driessen	De Hoef	20031205
81.	20031127	A. de Vos	Abcoude	20031205
82.	200311..	anoniem		20031205
83.	200311..	M.E. Havik	Velsen-Zuid	20031205
84.	200311..	G. de Ree	Assendelft	20031205
85.	200311..	G.W. Boogaart	Landsmeer	20031205
86.	200311..	R. Haffmans	Amsterdam	20031205
87.	20031126	P. Tesselaar	Velsen Zuid	20031205
88.	200311..	M. Roelofsen	Driehuis (NH)	20031205
89.	200311..	anoniem		20031205
90.	200311..	S.E. Reijnen-Maalste	Hoofddorp	20031205
91.	200311..	G.J. Guldemeester	Aalsmeer	20031205
92.	20031126	M. de Boer	Velsen Zuid	20031205
93.	20031124	drs. P.J. Aartsen	Landsmeer	20031205
94.	20031126	Belangenvereniging Ilpenstein (BVI)	Landsmeer	20031205
95.	20031125	2 Swadviezen	Velsen Zuid	20031205
96.	20031128	Vereniging Dorp Vijfhuizen	Vijfhuizen	20031205

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
97.	20031124	W. Dexel	Velsen Zuid	20031205
98.	20031119	ir. M. Geudeke	Uithoorn	20031205
99.	20031125	J. van der Weijst, D.J.J. Blacquière	Velsen Zuid	20031205
100.	20031125	Fam. L. Hoogma	Landsmeer	20031205
101.	20031125	mevr. L. Laarman	Landsmeer	20031205
102.	20031121	Dorpsraad Badhoevedorp	Badhoevedorp	20031205
103.	20031125	W. de Vos-van Bilderbeek	Abcoude	20031205
104.	200311..	anoniem		20031205
105.	20031125	M. Zandbergen	Velsen Zuid	20031205
106.	200311..	R.E. Wolthuis	Landsmeer	20031205
107.	20031124	ir. B. van der Vossen	Landsmeer	20031205
108.	20031128	H. Dekker	Assendelft	20031205
109.	200311..	G. Boers	Zaandijk	20031205
110.	20031125	Burgemeester en Wethouders van Amstelveen	Amstelveen	20031205
111.	200311..	E.M.C. Nugter-Naber	Oostzaan	20031205
112.	20031125	C.J. Rood	Lisse	20031205
113.	20031126	*Milieudefensie*	Amsterdam	20031205
114.	20031126	H.J. van der Haar	Landsmeer	20031205
115.	20031127	J.W. Molenaar	Amsterdam	20031205
116.	20031130	D. Kramer	Assendelft	20031205
117.	20031127	Dorpsraad Zwanenburg-Halfweg	Zwanenburg	20031205
118.	20031128	H.J.A. Ter Wee	Landsmeer	20031205
119.	200311..	M.E.V. Stout	Landsmeer	20031205
120.	200311..	R.N. van den Brink		20031205
121.	20031127	Pressiegroep Velsen Overlast Schiphol	Velsen Zuid	20031205
122.	200311..	J. Al	Assendelft	20031205
123.	200311..	J.J.H. Wouters, mede namens Martin Gaus hondenschool	Velsen Zuid	20031205
124.	200311..	anoniem		20031205
125.	200311..	I. Wolfs	Landsmeer	20031205
126.	200311..	M. Schreuder	Landsmeer	20031205
127.	200311..	M. Huijpen	Assendelft	20031205

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
128.	20031127	G.J. Thijmes	Uitgeest	20031205
129.	20031127	C.M. Cappel	Oostzaan	20031205
130.	20031128	Burgemeester en Wethouders van Landsmeer	Landsmeer	20031205
131.	20031106	M.J. Roozing	Castricum	20031205
132.	20031128	H.W. van der Vlist	Assendelft	20031205
133.	20031130	H.S. Albeda	Driehuis	20031205
134.	20031128	I. van Dam, A.F. van Dam	Assendelft	20031205
135.	20031127	M. Starink	Wormer	20031205
136.	20031128	Dorpsraad Spaarndam	Spaarndam	20031205
137.	20031130	C.J. Houkes	Velserbroek	20031205
138.	20031128	Werkgroep C.D.A. Castricum	Castricum	20031205
139.	20031129	A.J. Martens	Castricum	20031205
140.	20031128	Platform Vlieghinder Regio Castricum	Castricum	20031205
141.	20031128	E. Schuurman	Assendelft	20031205
142.	20031128	R.J.R. Versteeg	Assendelft	20031205
143.	20031128	ir. M.N. ter Kuile	Amsterdam	20031205
144.	20031128	H. Uiterwaal, G. Blijsie	Hillegom	20031205
145.	20031128	G. Visschers	Assendelft	20031205
146.	20031128	P. Neeft	Assendelft	20031205
147.	200311..	anoniem	..	20031205
148.	20031128	H.S. Binnendijk	Velserbroek	20031205
149.	20031128	B. Smit	Assendelft	20031205
150.	20031128	R.V. Stevens van Abbe	Assendelft	20031205
151.	20031125	J. Meijer	Landsmeer	20031205
152.	20031128	M. Wolthuis	Assendelft	20031205
153.	20031201	Burgemeester en Wethouders van Uithoorn	Uithoorn	20031205
154.	20031201	S. Poortenga en Fam. T. Bierman	Driehuis	20031205
155.	20031201	Fractie Velsen Lokaal	Velserbroek	20031205
156.	200311..	J.C. Kamman + identieke reacties van 13 ondertekenaars	Landsmeer	20031205
157.	200311..	P.C.M. Beentjes	Castricum	20031205
158.	20031130	E.J. Heisterkamp	Oostzaan	20031205

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
159.	20031201	E. Behage	Castricum	20031205
160.	20031128	M. Oosterveld en A. Oosterveld-Oortwijn	Assendelft	20031205
161.	20031201	K.A. Vonk-Teune	Velsen Zuid	20031205
162.	20031128	A.J. Rijkhoff	Assendelft	20031205
163.	20031201	S. Müller en P. van Klinken	Den Ilp	20031205
164.	20031130	G.B. Geerdink	Spaarndam	20031205
165.	20031128	dr. W. Duijvis	Castricum	20031205
166.	20031128	J. Strootman	Velsen Zuid	20031205
167.	20031201	Stichting Natuur en Milieu	Utrecht	20031205
168.	20031201	Aannemingsmaatschappij Markus B.V.	Zwanenburg	20031205
169.	20031128	C.J. Jansen	Landsmeer	20031205
170.	20031201	Milieudienst IJmond	Beverwijk	20031205
171.	20031202	W. Roepert	Assendelft	20031205
172.	20031202	Burgemeester en Wethouders van Aalsmeer	Aalsemeer	20031205
173.	20031202	Burgemeester en Wethouders van Haarlemmerliede en Spaarnewoude	Halfweg	20031205
174.	20031202	dr. E. M. Desmit	Amsterdam	20031205
175.	20031201	Bewoners Vereniging Vrijschot	Hoofddorp	20031205
176.	20031130	Fam. P. Prins	Oostzaan	20031205
177.	200311..	E.T. Tates	Zaandijk	20031205
178.	20031128	M.C.B. Nooy	Assendelft	20031205
179.	20031127	D. Groeneveld	Velsen Zuid	20031205
180.	20031130	J. Wijnand	Velsen Zuid	20031205
181.	20031130	S. de Niet en N. van Esveld	Oostzaan	20031205
182.	20031201	Burgemeester en Wethouders van Liemeer	Nieuwveen	20031205
183.	200311..	M. Speckman	Velsen Zuid	20031205
184.	20031202	Burgemeester en Wethouders van Oostzaan	Oostzaan	20031205
185.	20031201	G.D. van Schorzenveld en H.E.D. van Schorzenveld-Goode	Velserbroek	20031205
186.	20031201	B.J. Leeftink	Uithoorn	20031205

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
248.	200312..	anoniem		20031209
249.	200312..	anoniem		20031209
250.	20031202	Burgemeester en Wethouders van Ouderkerk a/d Amstel	Ouderkerk aan de Amstel	20031209
251.	200312..	P.W. Jongkind	Assendelft	20031209
252.	20031202	G.J.M. Paap	Castricum	20031209
253.	200312..	J.Th. Bakker	Velsen-Zuid	20031209
254.	200312..	A.S.A. Fontaine	Landsmeer	20031209
255.	20031202	anoniem		20031209
256.	200312..	anoniem		20031209
257.	200312..	D. Kreuger	Assendelft	20031209
258.	200312..	anoniem		20031209
259.	200312..	J. van der Wal	Landsmeer	20031209
260.	200312..	M. Moerkamp	Landsmeer	20031209
261.	20031202	Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer	Hoofddorp	20031209
262.	200312..	anoniem		20031209
263.	200312..	R.J. van Eck	Landsmeer	20031209
264.	200312..	anoniem		20031209
265.	200312..	C.P. van den Bosch	Uitgeest	20031209
266.	200312..	H.J. Bogaart	Landsmeer	20031209
267.	20031201	S. Schra en T.Schipper namens Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer	Amsterdam	20031209
268.	20031203	C.P. de Boer	Velsen-Zuid	20031209
269.	20031130	L.A.J. Rijkhoff-Spanjers	Assendelft	20031209
270.	20031201	N.J. Noom	Uitgeest	20031209
271.	20031128	B.O. Eschweiler	Assendelft	20031209
272.	20031202	M. de Krijger-de Graaf	Velsen-Zuid	20031209
273.	200312..	N.J.C. Nielen	Assendelft	20031209
274.	200312..	R. Holstein	IJmuiden	20031209
275.	200312..	anoniem		20031209
276.	200312..	anoniem		20031209
277.	20031203	H.G.M. van der Zanden	Alphen a/d Rijn	20031209
278.	20031202	G.A. Hoogendijk	Castricum	20031209

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
279.	20031201	F. Koopman namens werkgroep Luchtruim IJmond-Noord	Heemskerk	20031209
280.	20031128	N.O. de Lange	Assendelft	20031209
281.	20031202	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij	Luchthaven Schiphol	20031209
282.	20031203	Kamer van Koophandel Amsterdam	Amsterdam	20031209
283.	200312..	anoniem		20031209
284.	20031203	E. Visser namens Leefmilieu Stad en Land	Amsterdam	20031209
285.	200312..	anoniem		20031209
286.	200312..	anoniem		20031209
287.	200312..	P.J.T.F. Bakker	Assendelft	20031209
288.	200312..	A. Ruijter	Assendelft	20031209
289.	200312..	M. van Saane	Westzaan	20031209
290.	20031203	J.M.A. Vink-Faase en J.J. Vink	Velsen-Zuid	20031209
291.	200312..	M. Holstein	IJmuiden	20031209
292.	200312..	C.M. van 't Veer	Assendelft	20031209
293.	200312..	R.M. Graver-de Looper	Landsmeer	20031209
294.	200312..	P.A.M. Gase namens fractie en bestuur GroenLinks Oostzaan en namens 3 andere insprekers	Oostzaan	20031209
295.	200312..	anoniem		20031209
296.	200312..	C. Hattinga en L.L.M. Woltring	Landsmeer	20031209
297.	200312..	anoniem		20031209
298.	20031129	H.C. Stamer mede namens 2 andere insprekers	Oostzaan	20031209
299.	200312..	A.M. Vredenburg en M. Hoorn	Landsmeer	20031209
300.	20031128	Fam. Atsma	Assendelft	20031209
301.	20031202	Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer	Hoofddorp	20031209
302.	20031125	I. Morsch en C. Lucas	Landsmeer	20031209

Bijlage E: Reactie van CROS op startnotitie

03.003043

Datum 16 december 2003

Onderwerp CROS reactie op hoofdlijnen op de startnotitie voor het milieueffectrapport "Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol".

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat
mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen
Postbus 20901
2509 EX DEN HAAG

DG LUCHTVAART
3DI nr: NAD
18 DEC 2003
Ter behandeling aan: MES

M/S/SG/PSC DGL
DBS
17 DEC 2003
Behandeling:
eindpanaf
advies
ambtelijk afdoen
ter kennisneming
Verig nr: Volg

Bureau CROS
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 023 514 46 53
Telefax 023 514 36 93
E-mail cros@noord-holland.nl

CROS informatie- en klachtenbureau
Havenmeesterweg 29
1118 CB Luchthaven Schiphol
Telefoon 020 601 55 55
Telefax 020 653 01 64
Website www.crosinfo.nl

Uw kenmerk -
Ons kenmerk CROS03.189
Bijlage(n) -

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

De Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (hierna: CROS) heeft tijdens haar vergadering van 27 november 2003 de nu ter inzage liggende Startnotitie voor het milieueffectrapport "Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol" besproken.
Aanleiding voor dit initiatief van Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland is de geconstateerde fout in de invoerset voor de verdeling van het startend verkeer vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan, dat is gehanteerd bij de totstandkoming van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (hierna: LVB).
Uit de NLR contra-expertise bleek dat het gevolg van het niet herstellen van deze invoerfout is dat binnen de huidige grenswaarden die in het LVB zijn vastgelegd, de oorspronkelijk beoogde groei van het luchtverkeer, dat noodzakelijk is voor de mainport ontwikkeling, onmogelijk is.
Daarnaast is gebleken dat met de inwerkingtreding van het nieuwe normenstelsel, in strijd met eerder gewekte en rechtvaardig geachte verwachtingen, een tweetal routes vanaf de Polderbaan bij Spaarndam is gewijzigd ten opzichte van de Aanwijzing uit 1996. De initiatiefnemers zijn van oordeel dat de herziening van deze routes ook in de MER dient te worden onderzocht.

CROS heeft hieronder een reactie op hoofdlijnen met aandachtspunten ten aanzien van de inhoud van de startnotitie geformuleerd. Deze reactie op hoofdlijnen is niet aan te merken als formele inspraakreactie op de Startnotitie omdat de leden van CROS een overlegrelatie hebben ten opzichte van elkaar. De partijen in CROS, buiten de initiatiefnemers, zullen, zo zij dat nodig achten, afzonderlijk een eigen inspraakreactie bij het Inspraakpunt deponeren.

Algemeen:
In haar vergadering van 20 augustus 2003 heeft CROS geconcludeerd dat er inderdaad sprake is van een fout in de invoergegevens en heeft kennis genomen van het standpunt van de sector dat de invoerfout, indien deze niet op zo kort mogelijke termijn wordt gerepareerd, ernstige gevolgen heeft voor de mainport Schiphol.
CROS was van mening dat de milieueffecten van het herstel van de invoerfout zo snel mogelijk duidelijk moesten worden. Naar de mening van CROS was het noodzakelijk dat niet alleen inzicht moet worden geboden in de milieueffecten maar ook in de effecten van een reparatie op de capaciteit én op de bedrijfsvoering van de luchthaven en de gebruikers ervan.
De regio leden van CROS hebben gepleit voor het volgen van de 'koninklijke weg' zodat omwonenden en belanghebbenden de gelegenheid krijgen voor inspraak en bezwaar.
De voorliggende startnotitie geeft hiertoe de eerste aanzet, mede door de beschrijving van het traject naar de finale besluitvorming. De inhoud van het MER zal de gevraagde duidelijkheid moeten bieden.
CROS pleit ervoor het concept-MER zo spoedig mogelijk ter beschikking te stellen.

Daarnaast heeft CROS uitgesproken dat het de voorkeur verdient om in hetzelfde besluittraject voor het herstel van de invoerfout de mogelijkheden van routeaanpassing van de uitvliegroutes vanaf de Polderbaan in westelijke richting (bij Spaarndam) te betrekken opdat mogelijke oplossingen zo spoedig mogelijk kunnen worden toegepast.

Hoofdstuk 4. Onderwerpen voor de m.e.r:
Het MER onderzoekt:
1. het niet wijzigen van het LVB en Luchthavenindelingbesluit (hierna: LIB)
2. het wijzigen van LVB en LIB op basis van herstel van de invoerfout
3. het wijzigen van LVB en LIB op basis van herstel van de invoerfout én wijziging van de uitvliegroute bij Spaarndam volgens variant A
4. het wijzigen van LVB en LIB op basis van herstel van de invoerfout én wijziging van de uitvliegroute bij Spaarndam volgens variant B

Naar de mening van de regioleden van CROS is het belangrijk dat het MER tevens inzicht biedt in de effecten van de alternatieve uitvliegroutes van de Polderbaan (variant A en B), zónder het herstel van de invoerfout ten opzichte van de oorspronkelijke situatie weergegeven in het MER "Schiphol 2003".

Hoofdstuk 4. Onderwerpen voor de m.e.r. Onder 2.
De tekst vermeldt dat dit alternatief het enig mogelijke alternatief is dat recht kan doen aan het oorspronkelijke uitgangspunt dat gedurende de startpiek op beide banen het maximum aantal vliegbewegingen per uur moet kunnen worden afgehandeld zonder kruisingsproblemen bij de Zwanenburgbaan. Dit uitgangspunt is echter gebaseerd op het wettelijk vastgestelde criterium dat optimaal gebruik van de luchthaven moet worden nagestreefd. Eén zijde van de dubbeldoelstelling, namelijk het behoud van de mainportfunctie voor Schiphol, die ook al in PKB Schiphol en

Omgeving was vastgelegd. Vanuit dit oogpunt stellen de initiatiefnemers dat het uitwerken van verschillende alternatieven of het meest milieuvriendelijke alternatief daarom niet aan de orde is. Een aantal regioleden blijft wijzen op het wettelijke vereiste in het MER een meest milieuvriendelijk alternatief op te nemen.

CROS kan zich voorstellen dat het meest milieuvriendelijke alternatief strijdig zou kunnen zijn met genoemd uitgangspunt. Binnen dit uitgangspunt hoeft een *optimaal* gebruik van de Zwanenburgbaan in combinatie met de Polderbaan niet noodzakelijkerwijs het *maximale* gebruik van deze banen in te houden. CROS vindt dat er juist gestreefd moet worden naar een goede balans tussen economie en milieu. De regioleden van CROS willen dan ook aanbevelen te bezien met welk gebruik zoveel mogelijk recht wordt gedaan aan zowel het beschermingsniveau voor de omwonenden als aan het economisch belang van de mainport Schiphol.
CROS maakt zelf overigens de afweging voor een optimaal gebruik in het onderzoek naar de twee routevarianten nabij Spaarndam, waarbij verkeersvolume, technische uitvoerbaarheid en uurcapaciteit enerzijds en de belasting van de omgeving anderzijds worden beschouwd.

Hoofdstuk 5. Globale aanduiding van de milieugevolgen.
In de Startnotitie wordt artikel 8.17 van de Wet luchtvaart als toetsingskader aangeduid. Uitgangspunt bij de vaststelling van de nieuwe luchtvaartbesluiten was voor de wetgever dat de nieuwe besluiten eendezelfde bescherming bieden gelijkwaardig aan die van de PKB. Voorts moet ieder opvolgend besluit een per saldo tenminste gelijkwaardige bescherming bieden. Dit betekent dat dit uitgangspunt ook bij deze eerste wijziging van het LVB onverkort moeten worden toegepast. Dit betekent dat aandacht geschonken moet worden aan het geheel van de milieueffecten in de gehele regio maar in ieder geval aan de woongebieden Amsterdam-Buitenveldert, Amsterdam-Centrum, Amsterdam-Zuid-Oost, Uithoorn, Amstelveen, Aalsmeer, Hillegom/Lisse en Zwanenburg.

Voor CROS is het belangrijk dat de effecten van het herstel van de invoerfout en van de routewijziging binnen het gehele 20 Ke gebied zichtbaar gemaakt worden. Het is daarom belangrijk dat het MER informatie verschaft over het aantal woningen in de verschillende schillen van geluidbelasting en waar de geluidbelasting toe- dan wel afneemt.
Bij Zwanenburg is in het verleden de verwachting gewekt dat met de komst van de Polderbaan de hinder zou verminderen. Na herstel van de invoerfout neemt de geluidbelasting er echter in mindere mate af dan op basis van het ontwerp LVB kon worden verwacht.
De geluidbelasting in bovenvermelde gebieden blijft een punt van aandacht voor CROS en zal in het kader van de evaluatie in 2005/2006 én in het kader van eventuele leefbaarheidmaatregelen aan de orde moeten zijn.
CROS heeft u al eerder bericht dat in haar ogen de ontstane situatie in Spaarndam een specifieke oplossing op korte termijn zou verdienen. Daarmee is het geval Spaarndam voor CROS een bijzondere situatie.

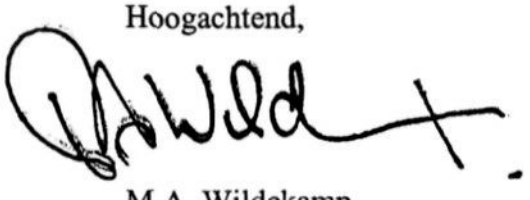
Dat laat onverlet dat in de evaluatie 2005/2006 aan de orde moet komen, waar de huidige actuele situatie afwijkt van de situatie die op grond van eerder gemaakte afspraken verwacht mocht worden. In het traject naar de evaluatie zal CROS zelf ook inspanningen verrichten om alle afspraken en toezeggingen in kaart te brengen.

Naast effecten op de geluidbelasting kan de andere verdeling van het vliegverkeer over de regio effecten hebben op de waarden voor de externe veiligheid. Cros pleit ervoor dat het MER ook inzicht in deze aspecten biedt.

Daarnaast wordt vooral in de gemeente Haarlemmermeer meer hinder ondervonden van grondlawaai. Hoewel dit aspect bij de totstandkoming van wet en besluiten onderbelicht is geweest, realiseert CROS zich dat het geen onderdeel van de te onderzoeken onderwerpen in dit MER kan zijn. Het zou echter in het kader van de evaluatie 2005/2006 wél belicht moeten worden.

Een afschrift van deze brief zal worden gezonden aan het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat en de Commissie voor de milieueffectrapportage.

Hoogachtend,



M.A. Wildekamp,
voorzitter

Bijlage F: Unieke inspraakreacties en Nota van Antwoord

Clusteranalyse van de inspraak
Startnotitie voor het milieu-effectrapport Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol
Nota van Antwoord

Algemeen

Gedurende de periode van 6 november tot en met 3 december 2003 heeft de Startnotitie voor het milieu-effectrapport 'Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol' ter inzage gelegen. Op grond van de Wet milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht is eenieder in deze periode in de gelegenheid gesteld zijn of haar zienswijze op de inhoud van Startnotitie 'Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol' schriftelijk kenbaar te maken.

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat heeft in totaal 294 inhoudelijk verschillende reacties op de Startnotitie 'Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol' ontvangen. Van deze reacties zijn 16 als een 'actie' aangemerkt, omdat in deze gevallen meer mensen geheel gelijke reacties hebben ingestuurd. Daarnaast hebben in totaal 35 insprekers door middel van een handtekening op een handtekeningenlijst hun instemming gegeven met een of meer ingebrachte zienswijzen.

Het MER wordt opgesteld ten behoeve van het herstellen van de invoerfout in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en de aanpassing van de uitvliegroute bij Spaarndam. Het MER heeft tot doel om (milieu-)informatie te leveren waarmee beoordeeld kan worden of de bescherming die de aangepaste luchthavenbesluiten bieden tegen de nadelige effecten van het vliegverkeer gelijkwaardig is aan of beter dan de bescherming van het Schipholstelsel, met de huidige besluiten.

Bij uitspraak van het Kabinet is vastgelegd dat de invoerfout zal worden hersteld, nadat in het MER de effecten hiervan in kaart zijn gebracht. Na overleg tussen de betrokken partijen in de regio zal worden besloten of, en zo ja welke aanpassing van de uitvliegroutes de voorkeur verdient.

Verantwoording clusteranalyse

In de voorliggende clusteranalyse is per thema weergegeven wat door de insprekers naar voren is gebracht. Door de weergave van de nummers van de inspraakreacties per thema wordt aangegeven welke insprekers op het desbetreffende thema zijn ingegaan. Per thema zijn de deelreacties, dat wil zeggen de fragmenten van alle individuele inspraakreacties die op een bepaald thema betrekking hebben, geclusterd en voor zover het identieke deelreacties betreft samengevat in een alinea.

Inleiding

Deze nota van antwoord geeft aan hoe het bevoegd gezag met de ingebrachte inspraakreacties op de startnotitie is omgegaan. Gelet op de hoeveelheid reacties en de terugkerende thema's daarin is ervoor gekozen om in de nota van antwoord de reacties thematisch te beantwoorden.

In de nota van antwoord worden de inspraakreacties behandeld voor zover zij betrekking hebben op de inhoud van het MER Wijziging Uitvoeringsbesluiten Schiphol. Indien de reacties naar het oordeel van het bevoegd gezag geen betrekking hebben op de inhoud van het MER, zijn deze buiten beschouwing gebleven (bijvoorbeeld: het mededelen van een standpunt of een klacht; een zienswijze die op de ontwerpbesluiten en het MER kan worden ingebracht als deze ter inzage zijn gelegd; het voorleggen van een probleem dat het voornemen op zich geen betrekking heeft).

De eisen die het bevoegd gezag stelt aan de inhoud van het MER 'Wijziging Luchthavenbesluiten Schiphol' zijn verwoord in de Richtlijnen voor het MER. In deze nota van antwoord wordt regelmatig verwezen naar of geciteerd uit deze richtlijnen, aangezien veel vragen en suggesties uit de inspraakreacties zijn verwerkt in de richtlijnen. Waar dit niet het geval is, is veelal aangegeven wat de overwegingen van het bevoegd gezag hierbij zijn. De insprekers kunnen te zijner tijd kennis nemen van de resultaten van alle onderzoeken die ten behoeve van de Richtlijnen in het MER zijn uitgevoerd. Sommige aandachtspunten uit de inspraak blijven in het MER buiten beschouwing, daar deze niet bij de scope van dit MER behoren, maar bij de evaluatie van de Schipholwetgeving in 2006.

De inhoud van de nota is als volgt:
In hoofdstuk 2 wordt schematisch de m.e.r.- en besluitvormingsprocedure toegelicht en wordt aangegeven wanneer opnieuw inspraak mogelijk is in de komende fases van het herstel van de invoerfout.

Hoofdstuk 3 geeft een afbakening van de onderwerpen die in het MER aan de orde komen en de andere onderzoeken in het kader van het herstel van de invoerfout, zoals de Nadere Analyse door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR).
Hoofdstuk 4 gaat vervolgens dieper in op de vragen en suggesties uit de inspraak die betrekking hebben op de inhoud van het MER.

Waarom een MER Wijziging luchthavenbesluiten Schiphol?

Achtergrond
In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) die van kracht zijn vanaf 20 februari 2003, zijn de grenswaarden en regels vastgelegd waarbinnen de luchtvaartsector (luchthaven, luchtvaartmaatschappijen en luchtverkeersleiding) dient te opereren. Er zijn grenzen gesteld aan de veiligheidsrisico's, geluidbelasting in de omgeving van de luchthaven, lokale luchtverontreiniging (zie LVB) en er gelden beperkingen ten aanzien van het ruimtegebruik (zie LIB). De Inspectie Verkeer en Waterstaat en de VROM-inspectie zien toe op de naleving van de wet en de besluiten. In de Schipholwet is vastgelegd dat elk volgende besluit een per saldo gelijkwaardige of betere bescherming dient te bieden dan het eerste besluit.

Invoerfout
Op 20 februari 2003 is een nieuw normenstelsel voor de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol in werking getreden. Op dat moment werden het eerste Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en het eerste Luchthavenindelingbesluit Schiphol van kracht. In juni 2003 maakten Schiphol Group BV (AAS) en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) kenbaar dat bij de totstandkoming van het nieuwe normenstelsel een fout is gemaakt. Door het gebruik van verkeerde invoergegevens is van een onjuiste verdeling van het luchthavenverkeer tussen de Polderbaan en de Zwanenburgbaan uitgegaan. Dit resulteerde in grenswaarden voor de geluidbelasting waar de werkelijk beoogde verkeersverdeling niet in past. AAS en LVNL willen deze situatie wijzigen. Door de invoerfout is de verwachte capaciteit van de luchthaven met het vijfbanenstelsel niet beschikbaar en naar verwachting zelfs terug zakt tot beneden het niveau van het vierbanenstelsel. Deze ontwikkeling verhoudt zich niet met de mainportdoelstelling die is vastgelegd in de Schipholwet.

Tevens constateren AAS en LVNL dat, in strijd met verwachtingen van inwoners van Spaarndam, twee uitvliegroutes van de Polderbaan zijn gewijzigd ten opzichte van de Aanwijzing voor het Vijfbanenstelsel uit 1996. Daardoor ontstaat meer geluidsoverlast in Spaarndam. AAS en LVNL willen deze uitvliegroutes wijzigen. Voor het herstel van de invoerfout en het aanpassen van de uitvliegroutes zijn wijzigingen van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol nodig.

Herstel van de fout
Mede op basis van een contra-expertise uitgevoerd door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium is door Kabinet en Kamer besloten dat de invoerfout – op zo kort mogelijke termijn, maar met volledige inspraak – hersteld dient te worden. De procedure die voor het herstel is afgesproken, behelst onder meer dat de initiatiefnemers Schiphol en de LVNL een milieu effectrapportage opstellen. In de Richtlijnen voor het MER staat zoals gezegd vermeld welke informatie ter beschikking dient te komen. Het Kabinet heeft besloten dat er daarnaast een nadere analyse dient te komen van de invoerfout om meer inzicht te krijgen in de grootte van het effect van de fout en de verklaring daarvan. De resultaten van dit onafhankelijke onderzoek zullen gelijktijdig met het MER beschikbaar komen, maar deze maken geen deel uit van het MER.

Besluitvormingsprocedure
Op basis van het MER stelt het bevoegd gezag nieuwe ontwerpbesluiten op die de nieuwe grenswaarden voor de luchthaven vermelden en de gebieden rond Schiphol waarin beperkingen gelden aan het ruimtegebruik. Het MER wordt ter visie gelegd, waarbij tevens de ontwerpbesluiten en de Nadere Analyse ter kennisname zijn in te zien. Na de ter visie legging volgt de hoorzitting en vindt voorhang plaats bij de Tweede Kamer. Daarna worden de ontwerpbesluiten aan de Raad van State ter advisering voorgelegd.

Toetsingscriteria en referentiesituatie
Het besluit van Kabinet om de procedure voor het herstel van de fout te starten leidt bij veel insprekers tot onbegrip en bezwaar. Enkele insprekers wijzen er op dat het herstel van de fout niet mag leiden tot het oprekken van de milieunormen voor de luchthaven. Overeenkomstig artikel 8.17 Wet luchtvaart dient het beschermingsniveau per saldo gelijkwaardig of beter te zijn aan het niveau dat geboden wordt door de eerste besluiten. De bepaling in het wetsartikel zorgt er voor dat er geen grotere milieuruimte voor de luchthaven zal worden vastgesteld dan nu het geval is. De verdeling van het verkeer (en de effecten van dit verkeer) over de omgeving, mag conform de wet wel wijzigen. Het gaat om een beschermingsniveau per saldo, dus niet het niveau van een bepaalde locatie. In de richtlijnen voor het MER is expliciet beschreven hoe dient te worden getoetst aan het beschermingsniveau van de eerste luchthavenbesluiten.

Beschermingsniveau
Overwegende dat de voorgenomen wijziging van de luchthavenbesluiten het gevolg is van een herstel van een invoerfout, zal voor het MER 'Wijziging Luchthavenbesluiten Schiphol' worden uitgegaan van dezelfde parameters (uit het oude stelsel) als gehanteerd voor de eerste luchthavenbesluiten, zoals die zijn vastgelegd in de Wet luchtvaart.

Beschermingsniveau voor geluid en veiligheid
In de wet is niet vastgelegd volgens welke criteria de gelijkwaardige of betere bescherming dient te worden getoetst. Toetsing kan met de dezelfde criteria die voor de eerste luchthavenbesluiten zijn gehanteerd, maar ook is het mogelijk totaal nieuwe criteria te formuleren.
Het formuleren van nieuwe criteria zou tijdrovend zijn omdat daarover uitgebreide discussie zou moeten worden gevoerd. Aangezien het gaat om een herstel van een fout in de eerste besluiten, wordt dit als onwenselijk beschouwd.
Bovendien zou het hanteren van nieuwe criteria voor het herstel van de luchthavenbesluiten ook de evaluatie in 2006 compliceren. Tijdens de evaluatie wordt namelijk gekeken of in de praktijk door de luchthavenbesluiten aan de wettelijke criteria wordt voldaan. Als nu nieuwe criteria zouden worden gehanteerd, worden feitelijk tijdens de wedstrijd de regels veranderd. Ook dit wordt als onwenselijk beschouwd.
Daarom wordt voorgesteld om voor de wettelijke toets op het beschermingsniveau dezelfde criteria te hanteren die voor de eerste luchthavenbesluiten zijn gehanteerd.

Referentiesituatie
Een groot deel van de insprekers heeft gereageerd op de uitgangssituatie of referentiesituatie die toegepast zou moeten worden bij de beoordeling van het MER. Ook de Commissie voor de m.e.r. heeft hierover geadviseerd. Deels hebben de opmerkingen betrekking op de PKB Schiphol en Omgeving, deels op de criteria waaraan moet worden getoetst.

PKB Schiphol en Omgeving
De PKB Schiphol en Omgeving is vervallen op 20 februari 2003, tegelijkertijd met het van kracht worden van de Wet luchtvaart, hoofdstuk 8 en de Luchthavenbesluiten. In de wet is vastgelegd welke bescherming dient te worden geboden door de eerste luchthavenbesluiten. Daarmee is expliciet invulling gegeven aan de gelijkwaardige overgang van de PKB naar het nieuwe Schipholstelsel. De eisen aan de bescherming van de eerste luchthavenbesluiten is vastgelegd in de overgangsartikelen van de Schipholwet. Conform de Wet luchtvaart gelden voor de eerste besluiten de eisen in de overgangsartikelen en dienen alle volgende besluiten per saldo een gelijkwaardige of betere bescherming te bieden dan de eerste besluiten. Op deze wijze is ook voor de toekomst de beoogde bescherming gewaarborgd.
De PKB is derhalve na 20 februari 2003 niet langer een toetsingskader. Het toetsingskader voor de nieuwe luchtvaartbesluiten wordt bepaald door de Schipholwet en de eerste luchthavenbesluiten.

<u>Rol van eerdere aanwijzingen over het vijf- en vierbanenstelsel</u>
Conform het eerder genoemde artikel van de Schipholwet is het voor de wijziging van de Luchthavenbesluiten voldoende om het beschermingsniveau van de onderzochte alternatieven te vergelijken met het beschermingsniveau van de nu geldende (eerste) besluiten. Dit is in de startnotitie alternatief 1: geen wijziging van de Luchthavenbesluiten. Vergelijking met beschermingsniveaus van eerdere aanwijzingen[1] is niet nodig om het besluit over wijziging van de Luchthavenbesluiten te kunnen nemen.

Om het MER zoveel mogelijk toe te spitsen op het te nemen besluit en tevens de onderzoeksinspanning te beperken, kan het MER volstaan met de vergelijking van het beschermingsniveau van de in de startnotitie genoemde alternatieven 2, 3 en 4 met het beschermingsniveau van alternatief 1 (de referentiesituatie). Een vergelijking met beschermingsniveaus van eerdere aanwijzingen voor Schiphol is niet aan de orde.

[1] Aanwijzingen voor het 5-banenstelsel (S5P) in 1996 en voor het 4-banenstelsel (S4S2) in 2000.

Alternatieven
In de Startnotitie voor het MER 'Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol' hebben de initiatiefnemers een aantal alternatieven benoemd dat zij voornemens zijn in het MER te onderzoeken. De inspraak heeft tot doel gehad om belanghebbenden in de gelegenheid te stellen voorstellen te doen om ook andere alternatieven te onderzoeken. Onder meer is in de inspraak veelvuldig gewezen op de wettelijke verplichting tot het opstellen van een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) en op de noodzaak om een nul-alternatief op te stellen. Voor beide is in de richtlijnen een bepaling opgenomen.

Nul-alternatief
Veel inspraakreacties verzoeken de initiatiefnemers een nul-alternatief op te stellen. Het nul-alternatief wordt daarbij gezien als een uitwerking van de gevolgen die de luchtvaartsector ondervinden zal van het niet herstellen van de grenswaarden. De Commissie m.e.r. geeft in haar advies aan dat voor het beschermingsniveau het in de startnotitie voorgestelde Alternatief 1: geen wijziging LVB en LIB volstaat. Om de (economische) betekenis van dit alternatief in kaart te brengen is door het Rijk opdracht gegeven tot de Nadere Analyse die wordt uitgevoerd door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) in samenwerking met Amsterdam Aviation Economics (AAE). Ten aanzien van de wens een nul-alternatief in beeld te brengen in het MER volstaat het in de Startnotitie geformuleerde alternatief 1.

Meest Milieuvriendelijk Alternatief
Een groot deel van de insprekers wijst op de vereisten uit de Wet milieubeheer, welke voorschrijft dat een Meest Milieuvriendelijk Alternatief in het MER onderzocht dient te worden. Het bevoegd gezag onderschrijft deze mening en heeft in de richtlijnen het advies van de Commissie m.e.r. in deze overgenomen.

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

In een divers aantal inspraakreacties wordt gepleit voor het in beeld brengen van de gecumuleerde risico's van het vliegverkeer in combinatie met de industriële bedrijvigheid in het IJmond industriegebied. De Commissie m.e.r. adviseert om ten behoeve van dit MER de gebiedsgebonden effecten te onderzoeken: ook voor externe veiligheid zal in de richtlijnen voor het MER moeten worden aangegeven wat moet worden verstaan onder een per saldo gelijkwaardige of betere bescherming. Het beschermingsniveau wordt vastgesteld op gelijke wijze als in het MER voor de eerste Luchthavenbesluiten, een gecumuleerde risicobenadering blijft voor dit MER derhalve buiten beschouwing.

Inhoudsopgave geclusterde inspraakanalyse

1. besluitvorming

1.1.	algemeen
1.2.	inspraakprocedure
1.3.	opmerkingen over de m.e.r.
1.4.	opmerkingen over de Startnotitie
1.5.	over de invoerfout
1.6.	positie luchtvaartsector
1.6.1.	algemeen
1.6.2.	dubbeldoelstelling
1.7.	vertrouwen in de overheid

2. alternatieven

2.1.	algemeen
2.2.	alternatieven 1, 2, 3, 4
2.3.	nuloptie en MMA
2.4.	overig

3. baan- en routegebruik

3.1.	algemeen
3.2.	baangebruik
3.2.1.	algemeen
3.2.2.	Polderbaan en Zwanenburgbaan
3.3.	luchtverkeerwegen

4. effecten

4.1.	algemeen
4.2.	externe veiligheid
4.3.	geluidhinder
4.3.1.	algemeen
4.3.2.	handhavingspunten
4.3.3.	isolatie
4.4.	luchtverontreiniging
4.5.	planschade en schadevergoeding

Bijlage: overzicht nummers insprekers per thema

Thema 1.1 Besluitvorming/algemeen

Nummer inspreker:

8, 10, 36, 37, 40, 47, 49, 52, 75, 80, 81, 86, 93, 94, 98, 102, 108, 110, 117, 118, 120, 121, 134, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 150, 151, 153, 155, 157, 158, 160, 162, 164, 166, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 181, 183, 184, 192, 194, 197, 201, 202, 203, 204, 212, 217, 218, 225, 227, 228, 230, 235, 246, 249, 251, 252, 254, 255, 258, 261, 264, 269, 271, 275, 278, 281, 283, 286, 294, 298, 300, 302

Veel insprekers gaan in op de te volgen besluitvormingsprocedure. Zij brengen naar voren dat de volgende volgorde aangehouden moet worden: eerst problemen oplossen van evident geschonden afspraken, dan problemen waar sprake is van gewekte verwachtingen en dan de problemen veroorzaakt door eigen onzorgvuldigheid. De overheid zou Schiphol moeten aangeven dat een aanpassing van het besluit mogelijk is naar aanleiding van de evaluatie in 2006.

R1

Veel insprekers hebben van de inspraakmogelijkheid gebruik gemaakt om bezwaar aan te tekenen tegen het voorgenomen herstel van de invoerfout. Bij de procedure tot herstel van de invoerfout past echter slechts inspraak. Bezwaar- en beroepsprocedures kunnen niet tegen het initiatief van de Luchthaven en de LVNL worden aangetekend.

Bij het herstel van de rekenfout, noch bij de evaluatie in 2006 wordt getoetst aan eerdere regelgeving, zoals de Aanwijzing voor het vierbanenstelsel en het vijfbanenstelsel. Met het van kracht worden van de Schipholwet en de luchthavenbesluiten is een nieuwe regelgeving en een andere verdeling van de geluidbelasting voor de omgeving van de luchthaven Schiphol vastgesteld. Er is geen sprake van het schenden van afspraken. Er zijn in de wet geen eisen gesteld aan de verdeling van de effecten in de omgeving. Die verdeling kan dus, binnen de eisen van de wet, wijzigen. Dat geldt nu, bij het herstel van de invoerfout, maar ook in de toekomst is binnen de eisen van de wet verandering van de verdeling van het vliegverkeer over de omgeving mogelijk. In het MER zal in beeld moeten worden gebracht hoe de effecten in de omgeving ten gevolge van het herstel van de invoerfout zijn.

Op basis van de contra-expertise van het NLR is gebleken dat door de invoerfout de mainport-doelstelling in gevaar komt. Het Kabinet heeft op basis hiervan besloten dat deze fout hersteld dient te worden en niet kan worden gewacht tot de evaluatie in 2006.

De verdere procedure voor besluitvorming met betrekking tot het MER is als volgt:

- *Toezending richtlijnen aan de insprekers;*
- *Aanbieding van het MER aan het bevoegd gezag;*
- *Beoordeling van het MER door het bevoegd gezag;*
- *Publicatie MER in Staatscourant en andere bladen;*
- *Terinzagelegging van het MER en de ontwerpbesluiten;*
- *Toetsingsadvies van de commissie m.e.r. over het MER;*
- *Hoorzitting over het MER;*
- *Voorhangprocedure van de ontwerpbesluiten in Tweede en Eerste Kamer;*
- *Advisering Raad van State;*
- *Vaststelling van de besluiten in de Ministerraad;*
- *Publicatie en inwerkingtreding van de nieuwe Luchthavenbesluiten.*

Een aantal gemeenten (het gaat hier onder meer om de gemeenten Zaanstad, Uithoorn, Oostzaan, Haarlemmerliede en Spaarnwoude) wil graag beschreven zien wat de gevolgen zijn voor bestemmingsplannen en bouwplannen. Sommigen willen een tegemoetkoming in de kosten zien als er schade wordt geleden.

R2

In het MER dient een indicatie te worden gegeven van de effecten op de gebieden rond de luchthaven met beperkingen aan ruimtegebruik zoals die zijn vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (zie § 4.8 van de richtlijnen).

Van Rijkswege wordt geen compensatie gegeven voor de kosten die het aanpassen van bestemmingsplannen voor de gemeenten met zich brengt.

Een inspreker verwijst naar een artikel van prof. Berkhout van de TU Delft. Deze constateert in het blad De Ingenieur van 26 september 2003 dat het nieuwe normenstelsel oorspronkelijk bedoeld was om het verouderde Nederlandse systeem aan te passen aan de Europese richtlijnen en om een duidelijker, rechtvaardiger en realistischer systeem te krijgen. Ook zouden de circa 1 miljoen omwonenden van Schiphol meer bescherming krijgen. Dit is niet het geval geweest. Een zwak punt is dat het nieuwe stelsel te ingewikkeld is. In plaats van kijken naar de werkelijkheid wordt er gegoocheld met scenario's. In het oude stelsel was er ook een plaatselijke bovengrens voor het lawaai in de wijdere omgeving (buiten de directe zone, grofweg tussen 10 en 40 km van Schiphol). In het nieuwe stelsel geldt er plaatselijk voor die wijdere omgeving helemaal geen wettelijke beperking meer. Deze fout moet worden hersteld, ook met betrekking tot veiligheid. De rechtvaardigheid vereist dat de huidige regelgeving zodanig wordt aangepast dat niet concentratie van de vliegwegen het uitgangspunt is, maar de spreiding van de vlieghinder over alle gebieden.

R3

Het nieuwe stelsel voldoet aan de Europese richtlijn en is overigens in vergelijking met ander EU-landen streng.

Het nieuwe stelsel biedt net als het oude stelsel bescherming voor de wijde omgeving van de luchthaven (zie MER Schiphol 2003). Er is geen sprake van dat alle omwonenden meer bescherming zouden krijgen met de ingebruikname van het nieuwe stelsel en de vijfde baan (polderbaan).

Het nieuwe stelsel is er op gericht om zo min mogelijk over dicht bevolkte gebieden te vliegen. Derhalve is concentratie van een deel van de vluchten noodzakelijk.

Elke wijziging van de luchthavenbesluiten moet voldoen aan de eisen van de wet. De wet schrijft echter niet voor hoe het geluid over de omgeving verdeeld moet worden. En juist deze verdeling of wijziging in de verdeling leidt tot lokale effecten. Ten behoeve van draagvlak van de verdere ontwikkeling van de luchthaven in de omgeving behoeft de beleving van bewoners in de directe nabijheid van de luchthaven nadrukkelijke aandacht.

R4

In de richtlijnen voor het MER is ten behoeve van de informatievoorziening aan de omwonenden de eis opgenomen dat het baangebruik en de effecten van het vliegverkeer in de lokale omgeving goed zichtbaar moeten zijn (zie hoofdstuk 5 van de richtlijnen).

Verschillende insprekers verzoeken om nadere besluitvorming over het probleem van het nachtverkeer en het verkeer vroeg in de ochtend, omdat dan aan het probleem van de overlast op die momenten voor een groot deel een einde gemaakt kan worden. Al om 4.30 uur of daarvoor begint het vliegverkeer in plaats van om 6.00 uur, waarvan wordt uitgegaan. Veel insprekers pleiten voor een verbod tot 7.00 uur.

R5

Evaluatie van de regels voor het vliegverkeer in de nacht valt buiten de scope van dit MER. Het MER richt zich op het herstel van de invoerfout, welke alleen betrekking heeft op het verkeer gedurende de dagperiode, na 7 uur 's ochtends. Momenteel wordt onderzoek gedaan effecten van nachtelijk vliegverkeer op gezondheid (slaapverstoring) en de economische betekenis van het gebruik van de luchthaven in de nacht. Op basis van de resultaten zullen de regels van de nacht worden geëvalueerd.

Thema 1.2 Besluitvorming/inspraakprocedure

Nummer inspreker:

8, 10, 36, 37, 40,47, 49, 52, 75, 80, 81, 86, 93, 94, 98, 102, 108, 110, 113, 117, 118, 120, 121, 134, 138, 139, 140, 143, 150, 151, 153, 155, 157, 158, 141, 142, 160, 162, 164, 166, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 181, 183, 184, 194, 195, 197, 201, 202, 203, 204, 212, 217, 218, 225, 227, 228, 230, 235, 246, 249, 251, 252, 254, 255, 258, 261, 264, 269, 271, 275, 278, 281, 283, 286, 294, 298, 300, 302

Een inspreker gaat in op de onleesbaarheid van de advertentie in de diverse dagbladen. Burgers zouden hierdoor bij voorbaat al ontmoedigd worden om te reageren. Daarbij komt dat de Staatssecretaris die economische groei prevaleert boven de overlast, ook het gevoel geeft dat hier sprake is van schijninspraak. Het is slim om in de late herfst te beginnen, omdat er dan weinig reacties komen.

R6

Het voornemen van het Kabinet om de fout te herstellen geeft de scope van dit MER aan (zie ook R78). In die zin heeft het bevoegd gezag begrip voor de reactie dat het om een schijninspraak gaat. Doel en scope van het MER zijn immers al vooraf bepaald.

De inspraakprocedure op de startnotitie bij het herstel van de invoerfout is bedoeld om belanghebbenden de mogelijkheid te bieden om aan te geven welke alternatieven en effecten in het MER onderzocht dienen te worden.

Sommige insprekers vragen zich af of er wel aan alle vereisten is voldaan om de procedure in werking te zetten. Anderen vragen zich af of het terecht is dat het huidige Luchthavenverkeerbesluit en het MER opnieuw worden aangepast, vanuit de burger gezien? Zo ja, dan ziet men graag een motivatie. Zo niet, dan zou gestopt moeten worden met de procedure.

R7

In de m.e.r. procedure houden zowel de initiatiefnemers (Schiphol en luchtverkeersleiding) als het bevoegd gezag zich aan de eisen van de Wet milieubeheer en de Schipholwet. Op grond van de Schipholwet kunnen de besluiten worden herzien. Ook wijzigingen in de toekomst zijn mogelijk. Daarbij dient echter te worden gesteld dat het herstel van de fout alleen mogelijk is als dit binnen de normen van de wet plaatsvindt, dus niet méér geluid maar wel een andere verdeling over de omgeving.

Meerdere insprekers maken de opmerking dat de inspraak in deze procedure een wassen neus is. Een inspreker denkt zelfs dat ooit bij een parlementaire enquête zal blijken dat grotere belangen dan de democratie, veiligheid en gezondheid het keer op keer winnen.

R8

Zie ook reactie R6. De inspraak levert een bijdrage aan de scope van het onderzoek in het MER. In het MER worden de effecten voor veiligheid, milieu en capaciteit duidelijk. Mede op basis van het MER zal het bevoegd gezag de belangen wegen.

Een inspreker maakt bezwaar tegen de wijze waarop de informatiebijeenkomst is afgeraffeld om deze ruim voor 21.00 uur te kunnen sluiten. Hierdoor heeft inspreker niet alle informatie kunnen ontvangen die nodig was om zijn voorstel om de Polderbaan zwaarder te belasten tot wat redelijker wijze mogelijk is, voldoende te kunnen motiveren.

R9

In het kader van de inspraak zijn twee informatiebijeenkomsten georganiseerd, waarbij eerst een toelichting is gegeven door de initiatiefnemers Schiphol en de LVNL en vervolgens door het ministerie van Verkeer en Waterstaat, namens het bevoegd gezag. Tijdens dit plenaire gedeelte zijn de aanwezigen in de gelegenheid gesteld om algemene vragen te stellen. Tijdens de informatiemarkt die in beide gevallen tot 22.00 uur open was is men in de gelegenheid gesteld om specifieke vragen te stellen.

Een inspreker is van mening dat de inspraakronde geen waarde heeft omdat het Kabinet besloten heeft om de gemaakte fouten te belonen met het openbreken van de genomen besluiten. Ook de uitkomst staat daarbij vast: er moet meer ruimte komen. De m.e.r. is een leuk zoethoudertje.
Uit Landsmeer, Castricum en omgeving, Zwanenburg en Hoofddorp komen reacties over het feit dat er verwachtingen gewekt zijn die niet worden nagekomen. Daar waar gesproken wordt over gewekte verwachtingen bij de inwoners van Spaarndam, gelden deze evenzeer voor bovengenoemde gemeenten. Hier hebben burgers geen inspraak gehad bij de Polderbaan. Er is zelfs geen informatie verstrekt aan zwaar gedupeerden. Dit wekt grote irritatie. De inspraakprocedure zou opnieuw moeten worden opengesteld omdat de voormalige inspraakprocedure berust op misleiding, omdat de gegevens omtrent geluidhinder en vervuiling incompleet dan wel onjuist waren.
R10

Zie reactie R6.

De initiatiefnemers van dit MER hebben besloten dat de vliegroute bij Spaarndam in de procedure een plek krijgt. Bij de voorbereiding van de Schipholwet en de vigerende luchthavenbesluiten is de wettelijke inspraakprocedure gevolgd. Toen zijn ook effecten in de omgeving in beeld gebracht en is aangegeven hoe deze effecten zich verhouden tot eerdere besluitvorming over het vierbanenstelsel en het vijfbanenstelsel van Schiphol. Met het vaststellen van hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart en de luchthavenbesluiten is de eerdere besluitvorming vervangen. Er is geen sprake van misleiding in de vorige inspraakprocedure maar van een ongelukkige fout. Juist om nu gegevens over geluidhinder en andere milieuaspecten juist weer te geven, dienen voor het herstel van deze fout de milieueffecten opnieuw in kaart te worden gebracht.

Er is geen overleg geweest met het gemeentebestuur van Velsen, terwijl Velsen wel in de zone verkeert waar veel geluidsoverlast en gevaar is. Er wordt gesproken over de positieve betrokkenheid van CROS, terwijl CROS zeker niet positief is over de plannen. Door CROS en de gemeente worden extra meetpunten gevraagd, wat niet is terug te vinden in de notitie. Men wil ook graag dat Velsen als risico- en overlastgebied in kaart wordt gebracht, zodat evenals in andere gebieden de problematiek bespreekbaar wordt.
R11

Voor het herstel van de invoerfout wordt de wettelijke procedure gevolgd, zoals inspraak op de startnotitie en het MER. In de procedure is geen overleg met de verschillende gemeentebesturen begrepen. Dat wil niet zeggen dat de overlast en de risico's in Velsen niet in kaart wordt gebracht. In hoofdstuk 5 van de richtlijnen is aangegeven in welk gebied de initiatiefnemers de effecten in kaart moeten brengen. De verwachte situatie voor Velsen zal daaruit op te maken zijn.

De door inspreker genoemde meetpunten hebben geen relatie met het herstel van de invoerfout. Zie voor de scope van het MER verder reactie R78.

Een inspreker stelt voor om de inspraakprocedure te beperken tot de wijzigingen ten opzichte van de oorspronkelijke besluiten. Het overige zal aan de orde komen bij de voorgenomen evaluatie van de Schipholwet in 2006. De reden die hij hiervoor aanvoert is dat als het tot een nieuw besluit komt, op dit gehele besluit zal kunnen worden ingesproken. Dit betekent, zoals uit eerdere inspraakprocedures al is gebleken, eindeloze procedures tot aan de Raad van State. Tijdens de informatiebijeenkomst bleek volgens inspreker dat het publiek de ondervonden geluidhinder van de Polderbaan belangrijker vindt dan de gevolgen van de voorgenomen wijzigingen van baangebruik en routes. Een andere reden om de proceduretijd zoveel mogelijk te verkorten is het punt dat er volgens het Bevoegd Gezag niet gedoogd zal worden als Schiphol de oude knellende geluidsgrenzen zal overschrijden. Dit wordt volgens Schiphol ergens tussen mei en augustus 2004 verwacht. Dit roept voor de inspreker het schrikbeeld op van 2000, toen er ook overschrijdingen dreigden en gewijzigd baangebruik om de overschrijdingen te voorkomen tot extra overlast leidde.
R12

In hoofdstuk 4 van de richtlijnen is aangegeven dat de eerste Luchthavenbesluiten het referentiekader vormen voor het herstel van de invoerfout. De inspraakprocedure is echter van toepassing op de voornemens in de startnotitie en kan derhalve niet tot een deel daarvan worden beperkt. De ontwerpbesluiten zullen voor iedereen ter inzage worden gelegd. Tevens is een voorhangprocedure bij de Tweede en Eerste Kamer der Staten-Generaal van toepassing. Het is begrijpelijk dat juist omwonenden van de Polderbaan meer belang hechten aan de overlast van de net in gebruik genomen nieuwe baan dan aan de voorgenomen wijziging van het baangebruik.
Net als bij de genoemde situatie in 2000 is het aan de luchtvaartsector om binnen de gestelde milieunormen te blijven. Als aan het eind van het gebruiksjaar deze ruimte op bepaalde plekken vol gevlogen is, en op andere plaatsen nog milieuruimte over is, zal zij het baangebruik moeten wijzigen. Conform de wet luchtvaart dient de luchtvaartsector de omwonenden over dergelijke zaken goed te informeren.

Tenslotte wordt voorgesteld het ontwerp-wijzigingsbesluit pas ter visie te leggen voor inspraak als het toetsingsrapport van de Commissie voor de m.e.r. beschikbaar is.
R13
De ontwerpbesluiten worden ter kennisname ter inzage gelegd, samen met het MER. Het toetsingsrapport van de Commissie m.e.r. wordt volgens de geëigende procedure aangevraagd terwijl het MER ter visie ligt.

Thema 1.3 Besluitvorming/opmerkingen over de m.e.r.

Nummer inspreker:

8, 10, 36, 37, 40,47, 49, 52, 75, 80, 81, 86, 93, 94, 98, 102, 108, 110, 113, 117, 118, 120, 121, 134, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 150, 151, 153, 155, 157, 158, 160, 162, 163, 164, 166, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 181, 183, 184, 194, 197, 201, 202, 203, 212, 217, 218, 225, 227, 228, 230, 235, 246, 249, 250, 251, 252, 254, 255, 258, 261, 264, 269, 271, 275, 278, 281, 283, 286, 294, 298, 300, 302

Veel insprekers vragen om een goede, eerlijke en volwaardige m.e.r. Dit is een kwestie van behoorlijk bestuur. Het kan volgens insprekers immers niet zo zijn dat voor de officiële evaluatie in 2006 van de kwaliteit van de milieugrenzen in deze nieuwe wet, deze al wordt gewijzigd op basis van een beperkte m.e.r. zonder nulalternatief en aan de hand van beperkte en nog ter discussie staande milieucriteria. Niet de minimale termijnen voor een m.e.r. zouden moeten worden gehanteerd, maar juist de maximale. Omwonenden dienen maximaal de tijd te krijgen om de zeer technische en complexe problematiek voldoende te kunnen doorgronden.

R14

De Staatssecretaris heeft in de Tweede Kamer toegezegd dat een volwaardige m.e.r. procedure wordt doorlopen. In de richtlijnen is aangegeven welke informatie het MER dient te bevatten.

In de Wet luchtvaart is vastgelegd dat het beschermingsniveau van de nieuwe besluiten per saldo gelijkwaardig of beter dient te zijn dan de bescherming die wordt geboden door de eerste besluiten. Aan dit criterium zal in het MER dienen te worden getoetst.

Voor de m.e.r. procedure is met de Tweede Kamer afgesproken om deze zo snel als mogelijk te doorlopen, maar met inachtneming van de wettelijke termijnen van inspraak. De initiatiefnemers, het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van VROM zijn bereid om waar nodig een toelichting te geven op de materie.

Veel insprekers zijn tegen nieuwe wijzigingen in de uitvoeringsbesluiten Schiphol. Nieuw gedegen onderzoek dient leidraad te zijn voor de groeimogelijkheden van Schiphol. Men moet er echter rekening mee houden dat er ook grenzen kunnen zijn.

R15

De wijziging is noodzakelijk om niet alleen binnen aan de in de wet gestelde eisen aan bescherming van de omgeving te voldoen, maar ook het wettelijk vastgelegd mainportbelang te behartigen. Dat betekent: in totaal niet méér geluid, maar wel een andere verdeling over de omgeving binnen de normen in de wet. Zonder de wijziging is er geen groeimogelijkheid voor Schiphol. Sterker: de capaciteit zal lager zijn dan ten tijde van het vierbanenstelsel. Dit is vastgesteld door onafhankelijke deskundigen.

Door onafhankelijke deskundigen zou men in een second opinion na moeten laten gaan of de beloften die gedaan worden en de gehanteerde uitgangspunten wel reëel zijn.

R16

Tijdens de evaluatie in 2006 zal worden onderzocht of de in de wet vastgelegde bescherming door de luchthavenbesluiten daadwerkelijk wordt geboden. Deze beoordeling zal door onafhankelijke deskundigen worden uitgevoerd.

De m.e.r. dient de effecten van voorgenomen wijzigingen en mogelijke alternatieven van elk oorspronkelijk aspect inzichtelijk te maken.

R17

In de richtlijnen is opgenomen dat de door de inspreker genoemde effecten inzichtelijk worden gemaakt zie § 4.7 van de richtlijnen.

Omdat in het oorspronkelijke MER 2003 een foutieve conclusie is getrokken, namelijk dat landend verkeer niet als hinderlijk wordt ingeschat, wordt verzocht om de aanvullende m.e.r. niet als aanvulling of aanpassing van het huidige MER te laten uitvoeren, maar als een geheel nieuwe m.e.r., waarin de in het verleden gemaakte fouten kunnen worden gecorrigeerd. Daarnaast moet de m.e.r. open en zichtbaar worden uitgevoerd.
R18

In het MER Schiphol 2003 is niet uitgegaan van de veronderstelling dat landend verkeer geen hinder veroorzaakt. In het nieuwe MER wordt, conform het berekeningsvoorschrift voor geluidbelasting van vliegtuiggeluid, dat in overeenstemming is met de Europese richtlijn daarvoor, rekening gehouden met het geluid van landend vliegverkeer.

Verder willen enkele insprekers dat in de m.e.r. wordt onderzocht wat de oorzaak is van het lage plafond van het Nederlandse luchtruim en vervolgens dit lage plafond wegnemen.
R19

Onderzoek naar de capaciteit van het luchtruim valt niet binnen de scope van dit MER. Voor Schiphol gelden minimum vlieghoogten, verschillend voor de dag en de nacht. Deze zullen door het herstel van de invoerfout niet worden gewijzigd.

Veel insprekers uit Oostzaan en Landsmeer gaan ervan uit dat de in de brief van de Staatssecretaris d.d. 24 september 2003 (kenmerk DGL/03.U02187) aangehaalde randvoorwaarden en scope specifiek van toepassing zijn op de situatie in Oostzaan en Landsmeer.
R20
De brief van 24 september noemt als randvoorwaarden voor de m.e.r. procedure dat het:

- *aan de wettelijke eisen voldoet;*
- *de milieueffecten ruimhartig in kaart brengt;*
- *een gedegen inspraakprocedure kent.*

De voor de procedure relevante effecten van het voorgenomen herstel voor Oostzaan en Landsmeer zullen in het MER worden getoond. Zie onder meer hoofdstuk 5 van de Richtlijnen. Overigens wordt benadrukt dat door het herstel van de invoerfout de verdeling van het vliegverkeer zal wijzigen, en dus ook de milieueffecten in de omgeving. In totaal niet méér geluid, maar wel op bepaalde plaatsen meer en op andere minder. Deze effecten worden in het MER in beeld gebracht.

Sommige insprekers zijn van mening dat een andere betekenis aan verkeersscenario's wordt gegeven. Door Schiphol en NLR wordt de indruk gewekt dat de normen in het Luchthavenverkeerbesluit tot stand zijn gekomen op basis van door de luchtvaartsector aangeleverde scenario's. Echter, dit is precies omgekeerd. De milieunormen vormen het leidend kader, niet de hoeveelheid vluchten per uur op de vijf banen of de invoer- en groeiscenario's van Schiphol.
R21

De eisen die aan de bescherming zijn gesteld in de Schipholwet vormen de randvoorwaarden voor de milieunormen. Dit is het milieu- en veiligheidskader waarbinnen de scenario's van de luchthaven passend dienen te worden gemaakt. Nota bene: in de Schipholwet worden geen eisen gesteld aan de verdeling van het verkeer over de omgeving. Wijziging daarvan, en dus van de effecten in de omgeving is binnen de in de wet gestelde eisen mogelijk.

Schiphol hoeft niet te krimpen, maar een krimp is onvoldoende onderzocht. In de m.e.r. moet onderzocht worden in hoeverre voldaan kan worden aan de wettelijke vereisten zonder dat het huidige verkeersvolume hoeft af te nemen. Een geringere groei moet voor rekening van de sector komen, zoals ook de rijksoverheid vond in 2002.
R22

In de zomer van 2003 is onderzoek verricht naar de effecten van de invoerfout. Uit dit onderzoek bleek dat zonder herstel krimp optreedt: er kan minder worden gevlogen dan op het vierbanenstelsel mogelijk was. Om dit effect meer exact te bepalen is een nader onderzoek uitgezet. De resultaten van dit onderzoek zullen ook in het MER terug te vinden zijn.

In artikel 8.17 van de Wet luchtvaart is bepaald dat elk volgend besluit een gelijkwaardige of betere bescherming moet bieden dan het voorafgaande besluit. Daarom zou een aantal handhavingspunten op of rond de 59 Lden contour toegevoegd moeten worden, zodanig dat woongebieden goed beschermd worden.
R23

De gelijkwaardige bescherming wordt gemeten aan de hand van de criteria genoemd in §4.3.1 van de richtlijnen in tabel 4.2. Op basis van de milieueffecten kan worden bepaald of er aanleiding is om handhavingspunten toe te voegen.

In hoofdstuk 5 wordt alleen artikel 8.17 van de Wet luchtvaart aangehaald. Hierbij wordt voorbijgegaan aan het feit dat ook de PKB als toetsingskader geldt voor wijziging van de uitvoeringsbesluiten. Verwezen wordt naar de unaniem aanvaarde motie Baarda in de Eerste Kamer (juni 2002) en het door de Staatssecretaris op 7 mei 2003 gevoerde Mondeling Overleg met de Eerste Kamer. In het bijzonder wordt verwezen naar beleidsuitspraken ten aanzien van de ontwikkeling en het gebruiken van de luchthaven in de PKB (pagina 12 en 13 van het Kabinetsstandpunt PKB Schiphol en omgeving) waarin is aangegeven op welke wijze de hinder voor de omgeving (Buitenveldert, Amstelveen, Aalsmeer en Zwanenburg) beperkt zou gaan worden.
R24

Artikel 8.17 van de Wet luchtvaart omschrijft de zorgplicht die de sectorpartijen (schiphol, Luchtverkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen) samen hebben om binnen de grenswaarden van de wet te blijven. Ten aanzien van het toetsingskader wordt verwezen naar § 4.3 van de richtlijnen. In de Wet luchtvaart is in de overgangsartikelen expliciet vastgesteld hoe de gelijkwaardige overgang van de PKB wordt getoetst. Daarin zijn geen eisen gesteld aan de verbetering van specifieke gebieden of de verdeling van het verkeer over de banen, zoals door de inspreker genoemd. Wel is met de ingebruikname van de Polderbaan het gebruik van de Buitenveldertbaan fors afgenomen. De eerste besluiten dienen te voldoen aan de genoemde eisen in de wet. Alle volgende besluiten dienen bescherming te bieden die per saldo gelijkwaardig of beter is dan de eerste besluiten. Daaraan zal in het MER dienen te worden getoetst. Dat betekent dat ook de overgang naar nieuwe besluiten een wijziging van de verdeling van de effecten mogelijk maakt. Met andere woorden: de wijziging zal in sommige gebieden een verslechtering betekenen.

Een inspreker dringt aan op een fikse beleidsinspanning om de zogenaamde CDA-procedure ter plaatse snel correct te doen plaatsvinden en deze ook tussen 5.30 uur en 7.00 uur voort te zetten. Hierbij wordt verwezen naar slaapverstoringsonderzoeken en beloften van minister Netelenbos in de Eerste Kamer.
R25

Er worden geen eisen gesteld aan de naderingsprocedure, zoals Continuous Descend Approach, noch voor 5.30 uur, noch erna. Wel worden minimale vlieghoogten vereist. Daar treden geen veranderingen in op door het herstel van de invoerfout. Zie verder voor de scope van het MER reactie R78.

Schiphol stelt dat het niet mogelijk is het huidige verkeersvolume (395.000 bewegingen) binnen de huidige grenswaarden af te handelen. Dit is echter nog niet op onafhankelijke wijze aangetoond. Juist in de m.e.r. zou dit onderzocht moeten worden.
R26

Zie reactie R22.

Er wordt verzocht om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om Castricum en omgeving te ontlasten van de te grote druk door invliegend verkeer in de nacht en in de vroege ochtenduren, alsmede de overlast gedurende alle andere uren van het etmaal, inclusief die van de 4 startpieken, afgezien dan van eventuele verlichting ten gevolge van ongunstige weersomstandigheden.
R27

Onderzoek naar de mogelijkheden om Castricum en omgeving te ontlasten valt niet binnen de scope van de m.e.r. Zie ook reactie R78. Onderzoek naar mogelijke vermindering van de overlast is de taak van de CROS. De CROS kan voorstellen doen voor mogelijke verbeteringen voor de evaluatie in 2006. Overigens wordt juist op de Polderbaan geland en gestart om zo min mogelijk over dichtbevolkte gebieden te vliegen. Het is niet mogelijk alle woongebieden te vermijden.

De gevolgen moeten nu vast getoetst worden op gelijkwaardigheid aan de PKB, zodat men niet later bij de officiële evaluatie tot de conclusie komt dat de uitvoering van de regelgeving niet gelijkwaardig is. Deze toets moet immers als gevolg van de motie Baarda toch uitgevoerd worden.

R28

De PKB is per 20 februari 2003 vervallen en vormt geen toetsingskader voor de nieuwe luchthavenbesluiten. Door middel van de criteria als genoemd in § 4.3.2 van de richtlijnen wordt de gelijkwaardigheid met de eerste luchthavenbesluiten getoetst.

Daarnaast zal in 2006 worden getoetst of met de luchthavenbesluiten de in de wet vastgelegde bescherming daadwerkelijk wordt geboden. Voor alle duidelijkheid: om de gelijkwaardigheid met de PKB eenduidig vast te leggen is door de wetgever in overgangsartikelen in de Schipholwet exact vastgelegd wat daaronder wordt verstaan. Bij de evaluatie in 2006 zal dus worden getoetst aan de bescherming die is beschreven in de overgangsartikelen van de Schipholwet. Er zal niet opnieuw een definitie van gelijkwaardigheid aan de PKB worden bepaald.

Met het alternatief ter ontlasting van Spaarndam wordt tegemoet gekomen aan een oude toezegging.

Er zijn echter meer toezeggingen gedaan, ten behoeve van Aalsmeer, Amstelveen, Buitenveldert en Zwanenburg. *Hiernaar moet ook onderzoek uitgevoerd worden. Het kan niet zo zijn dat voor de officiële evaluatie de wet al* wordt gewijzigd op basis van een onvolledige m.e.r.

R29

Met het van kracht worden van de Schipholwet en de luchthavenbesluiten is een nieuwe verdeling van de geluidbelasting voor de omgeving van de luchthaven Schiphol tot stand gekomen. Er zijn geen eisen gesteld aan de verdeling van de effecten in de omgeving. Bij de evaluatie in 2006 wordt niet getoetst aan eerdere regelgeving, zoals de Aanwijzing voor het vierbanenstelsel en het vijfbanenstelsel. Zie verder onder R37.

In het MER moet ook inzichtelijk gemaakt worden welke consequenties het niet wijzigen van de luchthavenbesluiten heeft voor de instandhouding en ontwikkeling van de mainport. Ook de uitkomsten van de contra-expertise zijn van belang. Daarnaast zal ten behoeve van een zorgvuldige afweging onderbouwd moeten worden waarom het effect van de invoerfout zo sterk doorwerkt. En moet inzicht bestaan hoe groot de gevolgen zijn, wanneer de sector de huidige grenswaarden bereikt (rekeninghoudend met eventuele oplossingsrichtingen).

R30

De consequenties voor de mainport bij gelijkblijvende luchthavenbesluiten worden inzichtelijk gemaakt bij het nul-alternatief of nulscenario in het MER, zie hiervoor ook § 4.2 van de Richtlijnen.

R30

In nader onderzoek naar de effecten van de invoerfout is onderzocht in welke mate de invoerfout doorwerkt, waarom het effect zo groot is en wanneer de sector de huidige grenswaarden zal bereiken.

Thema 1.4 Besluitvorming/opmerkingen over de Startnotitie

Nummer inspreker:
8, 10, 36, 37, 40,47, 49, 52, 75, 80, 81, 86, 93, 94, 98, 102, 108, 110, 113, 117, 118, 120, 121, 134, 138, 139, 140, 141, 143, 150, 151, 153, 155, 157, 158, 160, 162, 164, 166, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 181, 183, 184, 194, 197, 201, 202, 203, 212, 217, 218, 225, 227, 228, 230, 235, 246, 249, 251, 252, 254, 255, 258, 261, 264, 269, 271, 275, 278, 281, 283, 286, 294, 298, 300, 302

Een positieve opmerking wordt gemaakt over de goed leesbare en inzichtelijke Startnotitie.
R31

De Startnotitie heeft tot doel de procedure in te leiden die de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), voorziet van informatie over de milieueffecten van de voorgenomen wijzigingen van de uitvoeringsbesluiten, namelijk het herstellen van de invoerfout. Daarnaast hebben de initiatiefnemers voorgesteld de westelijke uitvliegroutes van de Polderbaan aan te passen. De hiervoor door de initiatiefnemers voorgestelde alternatieven zullen na de inspraak door het bevoegd gezag worden beoordeeld. De Startnotitie bevat informatie over de aard, achtergrond en omvang van de voorgenomen wijzigingen en de voorgestelde procedure.

Betreurd wordt dat er op de omslagfoto van de Startnotitie slechts een klein deel van de Polderbaan en omgeving zichtbaar is. Door het niet weergeven van het totale banenstelsel is het nauwelijks mogelijk een juiste inschatting van de situatie te maken. Temeer daar in de bijlagen op pagina 54 en 55 aangegeven relevante routes en lokale handhavingspunten nogal onduidelijk zijn aangegeven. Daardoor is het moeilijk de handhavingspunten 7, 17 en 18 te vinden.
R32

In hoofdstuk 5 van de Richtlijnen bij het MER zijn de verplichtingen opgenomen ten aanzien van de vorm van het MER en de wijze van presentatie. Onder meer moeten recente topografische kaarten worden gebruikt, waarbij plaatsnamen duidelijk zichtbaar zijn.

De notitie biedt onvoldoende houvast voor een goede inschatting van de extra geluidbelasting die wordt veroorzaakt als de grenswaarden, zoals beschreven in de Luchthavenverkeerbesluit en het Luchthavenindeling-besluit worden gewijzigd. Zo wordt in de contra-expertise gesteld dat op basis van de door de sectorpartijen beschikbaar gestelde gegevens niet valt vast te stellen hoeveel vluchten er afgehandeld kunnen worden binnen de in het Luchthavenverkeerbesluit vastgestelde geluidsruimte. Omgekeerd valt dan ook niet vast te stellen wat de geluidsbelasting zal worden bij de voorgenomen groei van het aantal vliegbewegingen. Omdat het Bevoegd Gezag geen inzicht heeft in de invloed op de geluidsbelasting kan het geen weloverwogen besluit tot aanpassing van het Luchthavenverkeerbesluit en het Luchthavenindelingbesluit nemen.
R33

De door de inspreker bedoelde informatie komt tot stand in het MER.

Oordeels- en besluitvorming over het herstel van de invoerfout vindt plaats op basis van het volledige milieueffectrapport en de onderzoeken naar het effect van de invoerfout (de Contra-expertise en de Nadere Analyse, beide uitgevoerd door het NLR).

Elke wijziging van de luchthavenbesluiten moet voldoen aan de eisen van de wet. Maar deze schrijft niet voor waar het geluid over verdeeld moet worden. En juist deze verdeling of wijziging in de verdeling leidt tot lokale effecten. Bij de verdere ontwikkeling van de luchthaven in de omgeving behoeft de beleving van bewoners in de directe nabijheid van de luchthaven nadrukkelijke aandacht.
R34

De lokale effecten worden in beeld gebracht in het MER.
Bij de evaluatie in 2006 zal niet alleen worden ingegaan op de eisen van de wet, maar ook op de beleving van de omwonenden.

Sommigen vragen zich af of de Startnotitie in de huidige vorm wel een goede basis voor oordeels- en besluitvorming is. De Dorpsraad vindt dat de notitie in samenhang met de bijgevoegde brieven en de contra-expertise moet worden beschouwd. Op zichzelf bezien is de Startnotitie onvolledig en daardoor misleidend.
R35
Zie reactie R33.

Een inspreker brengt naar voren dat de meningsvorming onder tijdsdruk moet plaatsvinden. Het gebruiksplan 2004 zou in november 2003 in werking treden. Het lijkt erop dat de rekenfout al vele maanden eerder bekend was. De indruk wordt gewekt dat er zo lang gewacht is met het naar buiten brengen dat de aanvullende besluitvorming, opgevat als een louter technische reparatie, binnen korte tijd plaats kan vinden. Die opvatting doet onrecht aan de complexiteit van voorgelegde vragen. Dit is de luchthavendirectie verwijtbaar.
R36
Het Kabinet heeft haar medewerking aan het herstel van de invoerfout toegezegd, nadat door het onafhankelijke NLR is geconstateerd dat er inderdaad sprake is van een fout. Aangaande de tijd die nodig is voor het herstel houdt het bevoegd gezag vast aan de wettelijke vereisten, inclusief bijbehorende termijnen. De zorgvuldige procedure en afweging zijn een goede basis voor het bevoegd gezag om de besluitvorming voor te bereiden.

Uit de Startnotitie en bijgevoegde contra-expertise wordt duidelijk dat het hier gaat om minimaal 3 problemen. De geluidsoverlast in Spaarndam en eerder gedane toezeggingen lijkt een ondergeschikte kwestie. Dit probleem is binnen de bestaande randvoorwaarden op te lossen en een wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit lijkt overbodig. Het zou op zijn minst wenselijk zijn dit nader uit te leggen.
R37
In het MER zal een nulalternatief worden uitgewerkt. Uit dat alternatief en uit het nader onderzoek naar de effecten van de invoerfout (de Nadere Analyse) zal moeten blijken wat binnen de grenzen van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol mogelijk is. Uit de eerder uitgevoerd onderzoek (de second opinion) is gebleken dat de wijziging van de luchthavenbesluiten niet overbodig is en geen oplossing binnen de bestaande besluiten mogelijk is. Ook de routewijziging Spaarndam is niet mogelijk zonder wijziging van de luchthavenbesluiten.

Met deze Startnotitie worden wettelijke afspraken geschonden, onder andere omdat afspraken met de omgeving over de gelijkwaardigheid van het stelstel met de PKB ter zijde worden geschoven. Zelfs de wettelijke vereisten voor het opstellen van een MER worden met deze Startnotitie genegeerd.
R38
De aangepaste Luchthavenbesluiten dienen een per saldo gelijkwaardige of betere bescherming te bieden dan de huidige besluiten, zie § 4.3.1 van de Richtlijnen. De wet stelt geen eisen aan de verdeling van de effecten over de omgeving, niet voor de eerste en niet voor latere besluiten. Met de wijziging van de verdeling van het geluid over de omgeving worden dan ook geen wettelijke afspraken geschonden. De startnotitie en de richtlijnen vormen de basis voor het op te stellen MER, conform de wettelijke vereisten.

Een inspreker is van mening dat in de Startnotitie dient te worden opgenomen dat alle relevante afspraken uit het verleden, alsmede de effecten van de "letter of intent" met Amsterdam, dienen te worden meegenomen in de m.e.r.
R39
In de Tweede Kamer is de motie Haverkamp aangenomen. Deze bepaalt de scope van het MER (zie bijlage C van deze nota van antwoord). De "letter of intent" valt niet binnen deze scope. Overigens wordt de inspreker gewezen op de rechterlijke uitspraak van de Rechtbank te Haarlem van begin november 2003, waarbij Schiphol en de LVNL door de rechtbank in het gelijk zijn gesteld.

Een inspreker vindt het vreemd dat plaatsen als Amsterdam, Hoofddorp, Amstelveen, die direct van de nabijheid van Schiphol profiteren ontzien worden tijdens het aanvliegen. Het excuus dat Assendelft niet dichtbevolkt is klopt niet gezien het feit dat woonwijk Saendelft, met circa 5000 huizen in aanbouw, deels al bewoond is.

R40

De genoemde gemeenten worden in het vijfbanenstelsel meer ontzien dan bij het vierbanenstelsel. De opzet van de aanleg van de Polderbaan was minder te vliegen over dichtbevolkt gebied, teneinde in totaal minder omwonenden te hinderen.

Het gebied ten noorden van de Polderbaan is, vergeleken met de omgeving van Amsterdam, dunbevolkt.

Thema 1.5 Besluitvorming/over de invoerfout

Nummer inspreker:

8, 10, 36, 37, 40,47, 49, 52, 75, 80, 81, 86, 93, 94, 98, 102, 108, 110, 113, 117, 118, 120, 121, 134, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 150, 151, 153, 155, 157, 158, 160, 162, 164, 166, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 181, 183, 184, 194, 197, 201, 202, 203, 212, 217, 218, 225, 227, 228, 230, 235, 246, 249, 251, 252, 254, 255, 258, 261, 264, 269, 271, 275, 278, 281, 283, 286, 294, 298, 300, 302

Teneinde nadelige gevolgen te voorkomen (in casu een daling van de omzet met 1,6 miljard euro door de daling van het aantal vliegbewegingen met alle nadelige sociale gevolgen van dien), acht de KLM het van groot belang dat tijdige reparatie van de zogenaamde invoerfout plaatsvindt, voordat er een overschrijding van de grenswaarde bij één of meer handhavingspunten op treedt. Derhalve ondersteunt de KLM de Startnotitie.

R41

Om de fout zo spoedig mogelijk te kunnen herstellen, is parallel naar het onderzoek naar de effecten van de invoerfout gestart met de voorbereidingen van het herstel van de fout.

Anderen vragen zich echter af of er sprake is van een invoerfout of dat het hier gewijzigd beleid betreft. Ten behoeve van een zorgvuldige afweging zal onderbouwd moeten worden waarom het effect van de invoerfout zo sterk doorwerkt. Er moet inzicht bestaan hoe groot de gevolgen zijn en wanneer de sector de huidige grenswaarden bereikt (rekening houdend met eventuele oplossingsrichtingen).

R42

In een onafhankelijk onderzoek is geconstateerd dat er een fout is gemaakt. In een nader onderzoek wordt onderzocht hoe groot dit effect is en waarom de fout sterk doorwerkt.

Een inspreker is van mening dat de invoerfout de grondslag voor de m.e.r. wegneemt, indien de luchthavenbesluiten tussentijds worden aangepast.

R43

Eerst nadat het MER is opgesteld, volgt de besluitvormingsprocedure over de luchthavenbesluiten.

Elke wijziging van de luchthavenbesluiten moet voldoen aan de eisen van de wet. Maar deze schrijft niet voor hoe het geluid over de omgeving verdeeld moet worden. En juist deze verdeling of wijziging in de verdeling leidt tot lokale effecten. Ten behoeve van het draagvlak van de verdere ontwikkeling van de luchthaven in de omgeving behoeft de beleving van bewoners in de directe nabijheid van de luchthaven nadrukkelijke aandacht.

R44

Zie reactie R34.

In het MER moet inzichtelijk gemaakt worden welke consequenties het niet wijzigen van de luchthavenbesluiten heeft voor de instandhouding en ontwikkeling van de mainport. De uitkomsten van de contra-expertise zijn hierbij van belang.

R45

Zie reactie R37.

Enkele insprekers vinden de verantwoording van de invoerfout in de Startnotitie onvolledig en is van mening dat deze moet worden aangevuld met een analyse van de uitvoer van het rekenmodel. Hoe is het mogelijk dat bij de wettelijke toetsing een 'foute' uitkomst zonder meer wordt opgenomen in de wet? Het is ontoelaatbaar dat juist over de wettelijke toetsing geen verantwoording wordt afgelegd.

R46

De Startnotitie heeft niet tot doel de invoerfout te verantwoorden. In de richtlijnen wordt vereist dat een onafhankelijke beoordeling van de invoergegevens voor het MER plaats vindt. Er is geen sprake van dat een foute uitkomst is opgenomen in de wet.

Een inspreker vindt dat er niet over invoerfout gesproken zou moeten worden, omdat de invoergegevens zijn zoals bedoeld is in de PKB.

R47

De fout is gemaakt in het verkeersscenario dat is gebruikt bij het vaststellen van de luchthavenbesluiten. Die fout leidde tot een verkeerde, niet realistische verdeling van het vliegverkeer tussen de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. De PKB, die is vervallen, vormt geen toetsingskader voor de luchthavenbesluiten. Overigens waren in de PKB geen eisen gesteld aan de invoergegevens, zoals de verdeling van het verkeer tussen de Polderbaan en de Zwanenburgbaan.

Gevraagd wordt of de invoerfout alleen betrekking heeft op startend verkeer of ook op landend verkeer? Is dit laatste het geval dan dient daar ook rekening mee gehouden te worden in de m.e.r. en dienen de gevolgen voor geluid, externe veiligheid en de lokale luchtverontreiniging onderzocht te worden.

R48

In het MER worden alle effecten van het gebruik onderzocht, dus ook het landend verkeer en de effecten op externe veiligheid en luchtverontreiniging.

Een inspreker brengt naar voren dat de aanpassing van het Luchthavenverkeerbesluit en het Luchthavenindelingbesluit grote problemen en grote onrust met zich meebrengt. De consequenties van de rekenfout voor Spaarndam moeten niet worden afgewenteld op de rest van de samenleving. Als dit wel uit de reactie van het Bevoegd Gezag of uit het MER zal blijken, zal hij in tweede inspraakronde ernstig bezwaar aantekenen.

R49

Er is geen relatie tussen de invoerfout en de ligging van de vliegroute bij Spaarndam.

Het herstel van de rekenfout zal leiden tot wijziging van de verdeling van het verkeer over de omgeving van de luchthaven. Hoewel herstel in totaal niet tot méér geluid zal leiden, zal op sommige plaatsen sprake zijn van een toename van de hoeveelheid geluid. In het MER zal worden weergegeven welke verandering van de geluidbelasting optreedt.

Thema 1.6.1 Besluitvorming/positie luchtvaartsector/algemeen

Nummer inspreker:
96, 97, 99, 104, 128, 132, 139, 140, 157, 174, 190, 193, 195, 212, 246, 250, 252, 262, 267, 278, 282, 284

Enkele insprekers onderschrijven het belang van de mainportfunctie van Schiphol. Zij vinden het van groot belang dat er vaart gezet wordt achter de m.e.r. procedure. De mainportfunctie van Schiphol is van groot economisch belang. De capaciteit van de luchthaven is sterk verminderd en daarmee is de dubbeldoelstelling komen te vervallen. Deze zal hersteld moeten worden en voldoende piekcapaciteit is noodzakelijk.

R50

Herstel van de fout is nodig om het mainportbelang zoals vastgelegd in de Schipholwet te kunnen behartigen.

De meeste insprekers zetten echter vraagtekens bij de mainportfunctie van Schiphol. De economische waarde wordt overschat. Sommigen zijn van mening dat Schiphol de grenzen aan haar groei al heeft overschreden.

R51

In december 2003 is de Tweede Kamer door de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat geïnformeerd over de betekenis van de luchthaven voor de werkgelegenheid.

In het nader onderzoek naar de effecten van de invoerfout (de Nadere Analyse) worden economische effecten in beeld gebracht.

De grenzen aan de groei van de luchthaven zijn vastgelegd in de wet: er zijn randvoorwaarden gesteld waarbinnen de luchthaven mag groeien. Het is helaas onvermijdelijk dat een mainport als Schiphol overlast veroorzaakt in de omgeving van de luchthaven. Herstel van de fout, door een andere verdeling van het geluid in de omgeving, is alleen toegestaan indien dat kan binnen de wettelijke randvoorwaarden. Herstel betekent dus in totaal niet meer geluid, maar wel een andere verdeling over de omgeving.

De luchthaven zou in grote problemen komen zonder wetswijziging. Dit is echter niet goed onderzocht. Er wordt selectief geciteerd uit de contra-expertise van het NLR. Zo wordt in de contra-expertise gesteld dat op basis van de door de sectorpartijen beschikbaar gestelde gegevens niet valt vast te stellen hoeveel vluchten er afgehandeld kunnen worden binnen de in het Luchthavenverkeerbesluit vastgestelde geluidsruimte. Omgekeerd valt dan ook niet vast te stellen wat de geluidsbelasting zal worden bij de voorgenomen groei van het aantal vliegbewegingen. Hoe groot de terugval is en wat de gevolgen voor het luchtverkeer zijn is nog onduidelijk.

R52

De terugval van de capaciteit wordt in het nader onderzoek van naar de effecten van de invoerfout (de Nadere Analyse) onderzocht en in het MER beschreven

Uit de Startnotitie blijkt dat bij het vaststellen van de grenswaardenscenario's al rekening is gehouden met de voor 2005 te verwachten hoeveelheden vliegtuigen. De te herstellen fout betreft immers 18 starts per uur meer voor de Zwanenburgbaan, die deze baan volgens het NLR rapport alleen in een startpiek- en dubbelpiekperiode toegewezen krijgt. Het is onduidelijk hoe dit is te verklaren in relatie tot de door de initiatiefnemers genoemde verschillen in aantallen tussen de door het Luchthavenverkeerbesluit geboden ruimte van 528.000 vliegtuigbewegingen en de circa 340.000 vliegtuigbewegingen die, volgens initiatiefnemers, thans per jaar binnen de grenswaarden worden afgehandeld.

R53

Zolang de luchthaven aan de gestelde milieugrenzen voldoet, is groei mogelijk. Door in de toekomst bijvoorbeeld stillere vliegtuigen in te zetten is groei naar meer dan 500.000 bewegingen per jaar mogelijk. Zonder herstel van de fout verwacht de luchtvaartsector dat niet meer dan circa 340.000 bewegingen mogelijk zijn. Zie verder R52.

De Startnotitie vermeldt dat als gevolg van de invoerfout verdere groei van het luchtverkeer praktisch onmogelijk is. Er zou zelfs sprake zijn van krimp. Daarom is spoedig herstel nodig. De noodzaak tot wijzigingen van de luchthavenbesluiten wordt echter op geen enkele manier onderbouwd. Het rapport vermeldt dat het Kabinet heeft in augustus 2003 heeft besloten dat de gevolgen voor de luchtvaartsector dusdanig zijn dat vasthouden aan de huidige luchtvaartbesluiten geen reële optie is. Ook deze formulering is op geen enkele manier onderbouwd. Bovendien is op geen enkele manier aangetoond dat herstel van de fout moet leiden tot het volkomen loslaten van de luchthavenbesluiten.

R54
Het Kabinetsbesluit waarnaar in de Startnotitie wordt verwezen, is gebaseerd op een onafhankelijk onderzoek (de contra-expertise, uitgevoerd door het NLR). Daaruit blijkt inderdaad dat sprake is van krimp. In nader onderzoek zal in beeld worden gebracht hoe groot het effect van de invoerfout exact is. De resultaten van dit onderzoek zullen ook het MER worden opgenomen.

Daargelaten of Schiphol een mainportfunctie heeft, worden negatieve milieueffecten (met name geluidhinder voor omwonenden) niet meegenomen in de discussie, terwijl de negatieve economische belangen van Schiphol wel zo snel mogelijk moeten worden omgebogen. Men zou zelfs kunnen zeggen dat het aantal vliegbewegingen verlaagd dient te worden omwille van de economie.

R55
Zonder herstel wordt wel aan de milieueisen voldaan, maar niet aan de mainportdoelstelling van de Schipholwet. Met herstel wordt zowel aan de milieueisen als de mainportdoelstelling voldaan.

Overigens richt de m.e.r.procedure richt zich juist op het in beeld brengen van de milieueffecten voor de omwonenden en niet op de economische effecten.

Een ander argument waarin de mainportfunctie wordt betwist is dat de meeste vluchten transfer- of transitovluchten zijn en dus niets opleveren voor de werkgelegenheid. Minder vluchten betekent dus niet verlies van werkgelegenheid, want het gaat erom welke vluchten je toestaat. Ook zullen er geen problemen ontstaan voor de arbeidsmarkt, omdat er volgens minister De Geus de komende decennia een arbeidstekort zal ontstaan.

R56
Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen hebben een eigen verantwoordelijkheid over hun bedrijfsvoering, zoals het soort vluchten. Net als bij normale bedrijven bemoeit de overheid zich niet het product dat wordt geleverd. Daarnaast zijn ook transfervluchten van groot belang voor de werkgelegenheid. Zonder transfervluchten kan een luchtvaartmaatschappij als KLM bovendien geen netwerk overeind houden. Tot slot dragen ook de transfervluchten bij aan de bereikbaarheid vanuit en naar Schiphol.

De mainportfunctie moet zich aan de regels houden, vinden sommige insprekers. Wat men nu wil is de wet aanpassen aan de mainportfunctie. De overheid maakt zich ook niet geloofwaardiger door mensen te stimuleren met de fiets in plaats van met de auto te gaan, maar vervolgens wel het vliegen te stimuleren.

R57
De wet wordt niet aangepast ten behoeve van de mainport. Wel is het herstel van de invoerfout noodzakelijk, juist om aan de mainportdoelstelling in de wet te kunnen voldoen.

De overheid is van mening dat het in het belang van Nederland is de autonome groei die de luchtvaart al jaren doormaakt te accommoderen binnen grenzen aan geluid, veiligheid en lokale luchtverontreiniging.

Thema 1.6.2 Besluitvorming/positie luchtvaartsector/dubbeldoelstelling

Nummer inspreker:
47, 75, 96, 98, 108, 113, 132, 194, 251, 261, 278, 281

Verschillende insprekers gaan in op de dubbeldoelstelling. De Startnotitie vermeldt dat om het oorspronkelijk beoogde resultaat overeenkomstig de dubbeldoelstelling te bereiken de luchthavenbesluiten zullen moeten worden aangepast. Daarom hadden Schiphol Group en LVNL geen andere keus dan het indienen van het verzoek de grenswaarden aan te passen. Hier wordt een relatie gelegd met de dubbeldoelstelling. In het verzoek tot wijziging van de uitvoeringsbesluiten wordt eenzijdig gepleit voor aanpassing van de regels aan de wensen van Schiphol op grond van capaciteitsproblemen. Er dient echter een duidelijke relatie te zijn met de dubbeldoelstelling, uitgaande van de destijds wettelijk vastgelegde grenzen. Als inderdaad blijkt dat zich grote problemen voordoen na vaststelling van de wet, dan dient nu een evaluatie plaats te vinden over de gehele Schipholproblematiek. In de geest van de dubbeldoelstelling past geen reparatiewetgeving maar slechts een integrale herziening, het liefst nu en desnoods in 2006.

R58
Zie reactie R55.

Omdat de groei door de invoerfout niet mogelijk is, zoals aangetoond in onafhankelijk onderzoek (de contra-expertise van het NLR), heeft het Kabinet, daarin gesteund door de meerderheid van de Tweede Kamer, besloten de fout te herstellen. Omdat voor de evaluatie ervaringsgegevens nodig zijn, zal deze niet vroeger in de tijd plaatsvinden. Uiterlijk drie jaar na ingebruikname van het vijfbanenstelsel moet getoetst worden of het wettelijke systeem voldoet.

Velen stellen dat de mainportdoelstelling bovendien maar de helft van de dubbeldoelstelling is. Omdat de wettelijke milieugrenzen het uitgangspunt zijn voor beide doelstellingen, wordt niet ingegaan op de uitleg die Schiphol geeft voor het ontstaan van haar probleem en op de uitweidingen over de bedrijfsvoering op de luchthaven.

R59
Zie R55. Herstel van de invoerfout zal plaatsvinden binnen de wettelijke milieugrenzen.

Omdat de toegezegde dubbeldoelstelling volgens sommige insprekers niet wordt waargemaakt, wordt bezwaar gemaakt tegen het uitvoeringsbesluit.

R60
Het bevoegd gezag houdt vast aan de eisen van de Schipholwet: groei van de mainport binnen harde milieugrenzen. Aan de grenzen wordt niet getornd. Daarnaast houdt het bevoegd gezag vast aan de in de wet vastgelegde mainportdoelstelling: zonder herstel van de fout wordt deze niet gehaald.

Een inspreker geeft aan de dubbeldoelstelling te onderschrijven. Bij de beoordeling van het MER en de ontwerpbesluiten zal de contra-expertise nadrukkelijk worden betrokken. Daarvoor is echter wel een nadere onderbouwing noodzakelijk.

R61
Als vervolg op de contra-expertise wordt een nader onderzoek uitgevoerd waarin de onderbouwing wordt gegeven.

Een inspreker is van mening dat als de dubbeldoelstelling niet gehaald wordt, de afweging om de Polderbaan aan te leggen gedaan is op basis van verkeerde gegevens. In dat geval dient het gebruik te worden heroverwogen. De burger mag hiervan immers niet de dupe worden.

R62

De beoogde doelstellingen voor het milieu (over het geheel genomen een verbetering voor geluid ten opzichte van de situatie in 1990) zoals die zijn vastgelegd in de Schipholwet, blijven het kader voor de milieugrenzen, ook na het herstel van de fout. De afweging en het nut van de Polderbaan staan dus niet ter discussie.

Thema 1.7 Besluitvorming/vertrouwen in de overheid

Nummer inspreker:
19, 66, 80, 110, 112, 115, 124, 128, 143, 149, 153, 162, 166, 171, 172, 173, 176, 185, 186, 189, 190, 201, 207, 225, 229, 232, 235, 245, 252, 270, 276, 280, 283

Uit veel reacties spreekt een wantrouwen tegen de overheid. Men vindt de geloofwaardigheid van de overheid ver te zoeken. Daarbij vindt men vaak dat de rechtszekerheid in het geding is. De overheid kijkt alleen naar haar eigen belang. In de volgende reacties komt dit naar voren.

R63
In de nieuwe Schipholwet zijn zowel de belangen van de omwonenden als die van de luchtvaartsector behartigd. Voor Schiphol gelden relatief strenge normen, zeker in vergelijking met andere luchthavens in de wereld. Overigens is het belang voor de economie en de mobiliteit een belang van de burgers.

De omwonenden van Schiphol zijn bang dat ze niet serieus genomen worden. Met name de dreigende houding van Schiphol dat bepaalde besluiten niet uitkomen, en dat hierdoor werkgelegenheid wegvalt, dragen hieraan bij.

R64
Zie R63.

Schiphol en het ministerie van Verkeer en Waterstaat zouden nooit hebben gewaarschuwd dat de geluid- en stankoverlast zou toenemen, onder andere in Velsen Zuid. In Spaarndam, Aalsmeer, Uithoorn en Castricum zouden verkeerde verwachtingen zijn gewekt en toezeggingen zijn gedaan. Zo was in de PKB van 1996 opgenomen dat in Aalsmeer een handhavingspunt K moest komen, waar de geluidswaarde nooit meer mag zijn dan 49 Ke. Nu is er echter een hogere geluidsbelasting. Hetzelfde geldt ook voor het aanpakken van knelpunt Uithoorn, dat onder de uitvliegroute 18 L ARNHEM ligt.

R65
De inspraak indertijd heeft opengestaan voor alle belanghebbenden in alle gebieden rond de luchthaven. Enkele betrokkenen uit de gemeente Castricum hebben in die fase ook gereageerd. Tevens zijn in het MER Schiphol 2003 de gevolgen voor de wijde omgeving van de luchthaven in kaart gebracht, inclusief de wijziging ten opzichte van eerdere besluitvorming, zoals punt K en de geluidbelasting in de diverse omliggende gemeenten van de luchthaven.
In het MER Schiphol 2003 dat ten grondslag ligt aan de vigerende luchthavenbesluiten zijn de verwachte effecten van het gebruik van het Vijfbanenstelsel geduid. Bij de bespreking in het parlement is daarbij ook punt K expliciet ter sprake gekomen. Een motie om dit punt als handhavingspunt te hanteren is niet gesteund door een meerderheid van de Tweede Kamer [Kamerstukken 2001-2002, 27603, nr. 26].

De beslissing om de Polderbaan open te stellen is gebaseerd op onjuiste gegevens met betrekking tot geluidsoverlast voor omwonenden. De juiste gegevens zijn wel bekend maar worden door een deel van de beleidsbepalende instanties en volksvertegenwoordigers achtergehouden, verdraaid, beïnvloed c.q. gemanipuleerd.

R66
Bij het vaststellen van de milieunormen heeft de wetgever zich gebaseerd op het MER Schiphol 2003. Omdat in dat MER een foute invoerset is gebruikt, is de stelling van de inspreker dat besluitvorming plaatsvond op basis van de verkeerde gegevens juist. Het is echter niet zo dat deze gegevens bij de beleidsbepalers bekend was. Er is dus geen sprake van achtergehouden, verdraaien, beïnvloeden c.q. manipuleren van gegevens.

Sinds de Polderbaan op 1 juli 2003 in gebruik is genomen is het in Velsen Zuid onleefbaar geworden door de geluidsoverlast en dat terwijl in 1996 is beloofd dat met het verschijnen van de vijfde baan dit tot het verleden zou behoren.

R67

Hoewel over het geheel genomen door de Polderbaan de overlast is verminderd, is overlast rond een mainport onvermijdelijk. De ingebruikname van de Polderbaan heeft in bepaalde gebieden geleid tot een toename van de hoeveelheid geluid. In het MER Schiphol 2003 dat aan de besluitvorming over de Polderbaan ten grondslag heeft gelegen zijn de verwachte milieueffecten en de veranderingen daarvan in de omgeving inzichtelijk gemaakt.

Per 20 februari 2003 is eerdere besluitvorming zoals de Aanwijzing van 1996 vervangen door nieuwe. Ook in de toekomst zijn wijzigingen mogelijk, die bijvoorbeeld leiden tot een andere verdeling van geluid: in totaal niet méér. Dat betekent ook dat na het herstel van de invoerfout in de toekomst wijzigingen mogelijk zijn, die kunnen leiden tot een toename van de overlast op bepaalde plaatsen en afname op andere plaatsen.
De provincie Noord-Holland heeft destijds bij de aanwijzing van stiltegebieden het vliegtuiggeluid buiten beschouwing gelaten. Dit gold ook voor het vliegtuiggeluid ten gevolge van de aanvliegroutes boven de Krommenier Woudpolder. In die zin is er nu geen ander beleid gevoerd.

De Krommenier Woudpolder is in 1992 als gevolg van de Wet geluidhinder door de provincie aangewezen als stiltegebied. Nu ligt het echter onder een uitvliegroute. Hierdoor heeft de inspreker het vertrouwen in de overheid en de beleidsmaker verloren.

R68

Er gelden geen eisen aan vliegtuiggeluid boven stiltegebieden. Vliegroutes zijn juist zo min mogelijk boven bewoond gebied gelegd, zodat het niet ondenkbaar is dat ze boven stiltegebieden liggen.

Volgens de Kaderrichtlijn Water moet het Nederlandse oppervlaktewater in 2015 overal van goede ecologische kwaliteit zijn. Hiervoor moet tweederde van het landbouwareaal uit productie worden genomen terwijl Schiphol mag groeien en vervuilen. Schiphol heeft een ontheffing als het gaat om milieu en lawaai. De inspreker vindt dit een schande.

R69

Schiphol dient zich te houden aan nationale en internationale wetten en regels. Van een ontheffing van deze regels is geen sprake.

Een ander argument is dat uit de publicatie van prof. Berkhout d.d. 30 november 2003 in de NRC blijkt dat de feiten in het besluitvormingsproces worden verdraaid of opzettelijk worden gebagatelliseerd. In een democratie mag je anders verwachten. In België wordt de overlast wel gelijk verdeeld volgens inspreker.

R70

In het NRC is een persoonlijke mening van een burger weergegeven. Het gaat niet om een wetenschappelijke analyse. Er is geen sprake van verdraaiing of bagatellisering zoals in het interview is gesteld.

Ook zou de rechtsorde worden aangetast. Het beroep op de rechter is buiten werking gesteld. Daarnaast levert de ene sector aan milieu en banen in, terwijl Schiphol deze argumenten juist gebruikt om te mogen uitbreiden. Men vraagt zich af of dit rechtvaardig is. Bij de afweging van de belangen van bedrijf en omwonenden zou men bij een bedrijf als Corus met dezelfde maten moeten meten. Verwacht wordt in ieder geval dat de overheid haar eigen beleid en wetten naleeft en niet weer uitzonderingen maakt, zodat Schiphol zijn gang kan gaan. De overheid heeft in deze een voorbeeldfunctie.

R71

Op verzoek van de Tweede Kamer zijn de Luchthavenbesluiten Algemene maatregelen van bestuur (AmvB's) geworden. Tegen deze AmvB's is geen beroeps- of bezwaarprocedure mogelijk.De overheid leeft de Schipholwet na. Daarvoor is herstel van de fout nodig, omdat anders het wettelijk vastgelegde mainportbelang niet wordt behartigd. De wettelijke milieueisen voor Schiphol blijven daarbij onverkort van kracht.

Ook de beloften van de motie Baarda worden genoemd. Deze worden door de Staatssecretaris nu gefrustreerd.

R72

Het herstel doet niets af aan de evaluatie in 2006 (motie Baarda). Ook na het herstel van de fout zal met de luchthavenbesluiten moeten worden voldaan aan de eisen in de wet.

Normen en waarden en mentaliteit, die de overheid zo hoog in het vaandel heeft staan, mist men in de Schipholdiscussie. Waar haalt men immers de mentaliteit vandaan om om 5.00 uur met veel geraas over iemands huis te vliegen?

R73

Geheel volgens de normen en waarden van de democratische besluitvorming in Nederland zijn normen voor Schiphol vastgesteld waarbinnen de luchtvaartsector dient te blijven. Dit betekent echter niet dat er geen overlast is. Integendeel: een mainport leidt helaas onvermijdelijk tot overlast. De gekozen normen zijn dan ook het resultaat van een afweging tussen lusten en lasten.

Men hoopt dat de overheid nu wel rekening zal houden met de klachten van de burgers en dat in de huidige m.e.r. meer rekening wordt gehouden dan in die van 2003. Hierbij wordt verwezen naar de kritiek van de voorzitter van de Commissie m.e.r. in de hoorzitting van de Vaste Kamercommissie op 11 september 2003.

R74

De voorgenomen wijziging van de vliegroute bij Spaarndam geeft aan dat bij de afhandeling van het vliegverkeer ook rekening wordt gehouden met de omwonenden. Echter: een mainport zonder overlast is helaas niet mogelijk. Overlast zal er dus blijven, ook in de toekomst. In het MER zal duidelijk worden aangegeven hoe de effecten van het vliegverkeer in de omgeving van de luchthaven zijn.

Thema 2.1 Alternatieven/algemeen

Nummer inspreker:

33, 49, 75, 81, 108, 113, 132, 136, 140, 141, 142, 157, 160, 162, 167, 170, 171,172, 185, 194, 212, 224, 251, 269, 271, 295, 300

Een aantal mensen vond het moeilijk om uit de alternatieven op te maken wat deze nu precies voor hen betekenen. Als verklaring wordt hiervoor wel aangevoerd dat niet van alle plaatsen officieel erkend wordt dat ze hinder ondervinden en dat daarom geen rekening wordt gehouden met de wijziging in de vliegroute. Maar ook stonden sommige plaatsnamen niet duidelijk op het kaartje gedrukt.

R75

In het MER worden de effecten in de gehele omgeving in beeld gebracht, met een zo actueel mogelijk beeld van de plaatsen. Er is geen sprake van het niet erkennen van hinder in bepaalde plaatsen.

In artikel 7.10 lid 3 van de Wet milieubeheer is de verplichting opgenomen voor de initiatiefnemer om in het MER in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu, dus ook die voor de mens, worden voorkomen dan wel voor zover dat niet mogelijk is, zoveel mogelijk worden beperkt, in beschouwing te nemen. Naar de mening van een aantal insprekers zijn zonder de mainportfunctie aan te tasten veel dergelijke alternatieven mogelijk.

R76

In de richtlijnen is opgenomen dat de initiatiefnemers conform de Wet Milieubeheer een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) zullen opnemen. In dit MMA dient onderzocht te worden of en zoja in welke mate verschuiving van vliegtuigbewegingen, milieubelasting en risico's van de Polderbaan naar de Zwanenburgbaan voorkomen kan worden.

Ook in het nader onderzoek naar de effecten van de invoerfout worden genoemde mogelijkheden onderzocht.

Gezien de beloften van minister Netelenbos en staatssecretaris Schultz in de Eerste en Tweede Kamer vinden veel insprekers dat de alternatieven in de m.e.r. getoetst moeten worden aan de hand van de criteria uit de PKB en niet alleen op basis van de artikelen X tot XIII Wet luchtvaart. Zoals bekend wordt verondersteld, gaat het in de PKB niet alleen om de grens van 10.000 woningen.

R77

Zie reactie R28.

Het bieden van slechts twee alternatieven in de uitvliegroutes doet volgens een enkele inspreker geen recht aan het grote aantal mensen dat onder deze routes woont. Het nachtelijk gebruik van de route zou de milieueffecten wel beduidend verlagen.

R78

Op 4 november 2003 is in de Tweede Kamer de motie Haverkamp aangenomen waarin naast herstel van de invoerfout alleen een routewijziging bij Spaarndam in het MER zal worden onderzocht. Evaluatie van de rest van het normenstelsel vindt plaats bij de evaluatie in 2006. De CROS zal hier voorstellen voor doen. Voorstellen welke geen relatie hebben met het herstel van de invoerfout of/en de routewijziging bij Spaarndam vallen buiten de scope van dit MER.

Een inspreker brengt naar voren dat in de Startnotitie staat dat de effecten van varianten A en B worden onderzocht. Lopende het onderzoek kan het wellicht nodig zijn nog andere varianten te onderzoeken. De inspreker gaat ervan uit dat een dergelijk onderzoek dan ook zal plaatsvinden.

R79

In de richtlijnen bij het MER zijn de alternatieven A en B opgenomen. Dit zijn de alternatieven die door de CROS zijn besproken en aangedragen voor onderzoek. Op basis van het MER zal de CROS haar voorkeur uitspreken. De initiatiefnemers kunnen er toe besluiten om aanvullende alternatieven toe te voegen aan het MER.

De Startnotitie dient inzichtelijk te maken dat de verschillende alternatieven geen negatieve gevolgen (lees: meer vliegbewegingen) voor de verschillende overige woonkernen zullen impliceren.

R80

Zie reactie R76.

Op pagina 16 van de Startnotitie wordt melding gemaakt van het overleg met CROS. Op basis van de verkregen informatie zou CROS aansluitend op de vergadering van 27 november 2003 een advies geven welk alternatief, 3 of 4, de voorkeur heeft van de betrokkenen zoals vertegenwoordigd in CROS. Inspreker heeft vernomen dat er op 27 november 2003 nog geen besluit is genomen, anders dan het verzoek om meer onderzoek. Daarom wil inspreker erop aandringen dat als CROS geen voorkeur uitspreekt over de genoemde alternatieven, CROS geen eensluidend besluit neemt over de genoemde alternatieven of de stemmen staken in CROS zodat geen advies wordt gegeven, er een nieuw alternatief wordt ingebracht door de initiatiefnemers van de Startnotitie. Bij dit alternatief waarbij de routes REFso en BERgi worden gewijzigd zoals vastgelegd in deze Startnotitie tot handhavingspunt 10, waarna de routes worden gevolgd zoals vastgelegd in het huidige Luchthavenverkeerbesluit en Luchthavenindelingbesluit. De inspreker maakt zich zorgen om de tijdsplanning, zoals vermeld op pagina 14, in verband met de gewekte verwachtingen bij de burgers van Spaarndam op 25 augustus 2003.

R81

Zie reactie R78 en R79.

Thema 2.2 Alternatieven/alternatieven 1, 2, 3 en 4

Nummer inspreker:
44, 104, 117, 135, 164, 188, 194, 262, 296

Een aantal insprekers spreekt zijn voorkeur uit voor alternatief 1 (al dan niet na het noemen van hun eigen alternatief als voorkeur). Wel worden enkele kanttekeningen geplaatst bij alternatief 1. Uit de beschrijving van dit alternatief krijgen de insprekers niet de indruk dat de luchthaven van plan is op creatieve wijze te gaan onderzoeken hoe de bedrijfsvoering zo veel mogelijk binnen de wettelijke grenzen kan plaatsvinden.

R82

De resultaten uit het MER alsmede het nader onderzoek naar de effecten van de invoerfout (de nadere analyse) zullen de basis vormen voor de besluitvorming welke van de alternatieven het uitgangspunt zal zijn voor de luchthavenbesluiten. In tegenstelling tot de startnotitie is in de richtlijnen voor het MER naast genoemde alternatieven, tevens de eis opgenomen om een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) op te nemen. In dit MMA dient onderzocht te worden of en zo ja, in welke mate verschuiving van vliegtuigbewegingen, milieubelasting en risico's van de Polderbaan naar de Zwanenburgbaan voorkomen kan worden.

Een inspreker vindt dat alternatief 1 geen invulling geeft aan de eerdere beloften aan Spaarndam.

R83

Hoewel geen sprake is van beloften over de vliegroute bij Spaarndam, is deze reactie begrijpelijk, aangezien alternatief 1 geen wijziging van de vliegroutes bij Spaarndam bevat.

Alternatief 1 moet nauwkeurig worden doorgerekend met inbegrip van aanpassingen. Aanpassingen van de grenswaarden in de punten 17 en 18 lijken dan niet nodig volgens een inspreker.

R84

Zie reactie R79.

Geen van de insprekers geeft aan een voorkeur voor alternatief 2 te hebben. Ook worden hier geen andere opmerkingen over gemaakt.

R85

Zie reactie R79.

Een inwoner uit Velsen Zuid kiest voor alternatief 3, mits hij het kaartje met de uitvliegroute goed heeft begrepen.

R86

Zie reactie R79.

Enkele insprekers willen echter ook bezwaar maken tegen alternatief 3 en ook 4 in verband met beperking van het tolerantiegebied in westelijke richting van het gemeenschappelijk deel van beide routes.

R87

Zie reactie R79.

88

Een opmerking wordt gemaakt dat de alternatieven 3 en 4 niet zijn opgenomen in de Startnotitie. De centreerlijnen van deze routes liggen ongeveer 1000 meter ten oosten van Spaarndam. Er zijn hieromtrent verwachtingen gewekt en deze moeten worden nagekomen.

R88

Zie reactie R79.

Een inspreker uit Velsen Zuid spreekt zijn voorkeur uit voor alternatief 4: wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit en het Luchthavenindelingbesluit op basis van herstel van de invoerfout en wijziging van de uitvliegroute volgens variant B.

R89

Zie reactie R79.

Thema 2.3 Alternatieven/nuloptie en MMA

Nummer inspreker:

49, 55, 75, 81, 103, 108, 110, 113, 117, 132, 140, 142, 153, 157, 160, 162, 170, 171, 182, 184, 190, 194, 195, 197, 247, 250, 251, 267, 269, 271, 300

Veel inspraakreacties gaan in op het feit dat niet goed onderzocht is of de luchthaven in grote problemen komt als er geen invulling kan worden gegeven aan de mainportdoelstelling. In de Startnotitie zou selectief worden geciteerd uit de door het NLR uitgevoerde contra-expertise. Hoe groot de terugval is en wat de gevolgen voor het luchtverkeer zijn is dus nog onduidelijk. Daarom wordt verzocht om in de Richtlijnen voor het MER een nuloptie op te nemen.

R90

Zie reactie R54 en R91.

Naast het pleiten voor het opnemen van een nuloptie wordt er ook veelvuldig gepleit voor het opnemen van een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA). Verschillende insprekers geven aan beide begrippen een verschillende invulling:

- Het MMA betekent het sluiten van de Polderbaan.
- In het MMA moet onderzocht worden of zware en lawaaiige vliegtuigen (Polderbaan) en stille vliegtuigen (Zwanenburgbaan) gescheiden kunnen worden, alsmede naderingen vanaf grotere hoogte en een uitbreiding van de nachtperiode van 6.00 uur tot 7.00 uur.
- Het MMA betekent dat niet een maximaal aantal vluchten maar een optimaal aantal vluchten het uitgangspunt is.
- In het MMA zou onderzocht moeten worden op welke wijze toch aan de grenswaarden van de handhavingspunten 17 en 18 kan worden voldaan.
- De nuloptie moet uitgaan van de beloften die door de regering aan de inwoners van Zwanenburg zijn gedaan en die in de wet zijn vastgelegd.
- De nuloptie is de huidige situatie en ontwikkeling volgens ongewijzigd beleid.

R91

In de MMA variant wordt de invoerfout hersteld, maar dan met zoveel mogelijk verkeer vanaf de Polderbaan, zodat de 'overloop' naar Zwanenburgbaan zo klein mogelijk wordt. In dit alternatief worden de grenswaarden in de punten 17 en 18 minder opgehoogd dan in het planalternatief.

In de Nuloptie zal worden uitgewerkt wat de maximale capaciteit van de Luchthaven is binnen de huidige grenzen, op basis van een teruggeschaald scenario van het vliegverkeer dat ten grondslag ligt aan de huidige luchthavenbesluiten.

Er zou specifieke aandacht aan gebieden besteed moeten worden waar na ingebruikname van de Polderbaan de milieuhinder zou afnemen, zoals Zwanenburg, Buitenveldert en Aalsmeer; welke gebieden krijgen werkelijk minder overlast en welke meer, ten opzichte van het nulalternatief, als de meetpunten bij Polderbaan en Zwanenburgbaan worden verplaatst.

R92

In het MER worden deze effecten in beeld gebracht.

Overigens is er geen sprake van verplaatsing van meetpunten. De grenswaarden in de handhavingspunten zullen worden aangepast, waardoor in de ene richting meer verkeer kan worden afgehandeld binnen de geluidsruimte en in de andere richting minder.

Thema 2.4 Alternatieven/overig

Nummer inspreker:
6, 17, 45, 46, 104, 157, 189, 208, 226, 230, 252, 262, 284, 300

Een aantal insprekers komt met een eigen alternatief.
Zo moet er een alternatief komen dat alle mogelijkheden onderzoekt om binnen de huidige besluiten te komen tot het afwikkelen van het vliegverkeer. Hiervan zou dan de milieuhinder berekend moeten worden.

R93

Zie R91.

Een inspreker raadt aan een starttunnel te maken onder of liever naast de bestaande buitenste baan. De geluidhinder zal hierdoor afnemen.

R94
Zie reactie R78.

Een aantal insprekers stelt voor de locatie van Schiphol of de aan- en uitvliegroutes te verplaatsen. Onder andere wordt voorgesteld een lokaal West-Europees vliegveld in zee te maken of om locaties als Flevoland, Maasvlakte en buitengaats bij IJmuiden te gaan benutten. Lawaaiveroorzakende vliegtuigen zouden hier naar toe kunnen.

R95
Zie reactie R78.

Een inspreker is van mening dat beter boven de Beemster gevlogen kan worden.

R96
Zie reactie R78.

Ook kan gekozen worden voor de bouw van kleine luchthavens in Groningen of Friesland of in de polders.

R97
Zie reactie R78 en R99.

Verder zouden een alternatief 5 en 6 toegevoegd moeten worden: wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit en het Luchthavenindelingbesluit op basis van wijziging vliegroute volgens variant A en B. De effecten van deze alternatieven zouden zichtbaar gemaakt moeten worden.

R98
Zowel de effecten van vliegroute variant A als B worden in het MER in beeld gebracht. De tegelijk gebruik van beide routevarianten is niet mogelijk.

Een inspreker vraagt zich af of door versnelde aanschaf van een stillere vloot het beoogd aantal vliegbewegingen wel gehaald kan worden.

Een ander alternatief is om de vrachtvluchten te verplaatsen naar andere, nieuw te stichten luchthavens buiten de Randstad.

R99

Nederlandse luchtvaartmaatschappijen vliegen reeds met een stille vloot. Op korte termijn is geen vergroting van de groeimogelijkheden mogelijk door vernieuwing van die vloot. Aanschaf van een stillere vloot in de toekomst is voorzien, maar is juist nodig om binnen de gestelde milieugrenzen ook in de toekomst groeiruimte mogelijk te maken.
Voor de andere maatschappijen die op Schiphol vliegen, geldt dat zij, overigens net als de Nederlandse maatschappijen, zelf verantwoordelijk zijn voor hun vloot.

De geluidruimte op regionale luchthavens in Nederland is zeer beperkt. Daarin ligt geen oplossing voor het herstel van de invoerfout.

Een andere inspreker is van mening dat de enige oplossing is om de vierde baan te draaien en het opheffen van de Polderbaan.

R100
Zie reactie R78.

Een tweetal insprekers vindt het invoeren van de Zeppelin de beste oplossing voor de problemen.
R101
Zie reactie R78.

Thema 3.1 Baan- en routegebruik/algemeen

Nummer inspreker:
94, 118, 120, 158, 176, 184, 279, 298, 302

In de m.e.r. dient aangegeven te worden wat het maximaal toelaatbare baan- en routegebruik is met de bijbehorende effecten op de eerder aangehaalde referentiepunten binnen de grenzen van Landsmeer en Oostzaan. Bovendien moet het mogelijk zijn op grond van latere geluidsmetingen baan- en routegebruik te reduceren als de berekende waarden worden overschreden.

R102

De initiatiefnemer dient overeenkomstig de opgestelde richtlijnen bij het MER vergelijkingen te presenteren van het baangebruik en het aantal vliegtuigbewegingen uitgesplitst naar starts en landingen en de verschillende tijdsperiodes in het etmaal. Voorts worden deze resultaten vergeleken met het baangebruik en het aantal vliegtuigbewegingen in eerdere situaties.

Er bestaan geen maxima aan de hoeveelheid verkeer op een baan of vliegroute. Het baan- en routegebruik is naast andere factoren, zoals de geluidniveaus van vliegtuigen, wel van invloed op de hoogte van de geluidbelasting in de omgeving van de luchthaven, waarvoor grenswaarden zijn opgenomen in handhavingspunten. Door de luchtvaartsector zal sturing op baan- en routegebruik plaatsvinden om overschrijdingen van de grenswaarden aan de geluidbelasting in handhavingspunten te voorkomen.

Er dienen meer alternatieven te worden onderzocht dan nu in de Startnotitie zijn opgenomen, zoals het langer rechtdoor vliegen vanaf de Polderbaan in noordelijke richting (tenminste 20 km) totdat de vliegtuigen voldoende hoog zijn gekomen om geen ernstige overlast meer te bezorgen. Maar ook dient te worden onderzocht of het (verondersteld) capaciteitsmanco kan worden opgevangen door andere banen dan de Polderbaan of de Zwanenburgbaan meer te belasten, hetgeen zal leiden tot een meer gelijke verdeling van de geluidsoverlast over de gehele omgeving van Schiphol. Daarnaast dienen alternatieven ook te worden onderzocht zonder combinatie met de "invoerfout". Niet alleen omdat twijfel bestaat of het hier wel een fout betreft, maar vooral omdat herstel van de fout meer vliegtuigen in richting van Velsen zal brengen.

R103
Zie reactie R78.

In de m.e.r. moeten de gevolgen van het gewijzigde baan- en routegebruik voor de gemeenten ten noorden van Schiphol worden meegenomen, waarbij extra aandacht besteed dient te worden aan de randen van de nacht, van 23.00 uur tot 24.00 uur en van 6.00 uur tot 7.00 uur.

R104
De gevraagde informatie wordt in het MER in beeld gebracht. Er wordt geen extra aandacht besteed aan het verkeer in de randen van de nacht. Het gebruik in die periode zal door het herstel van de fout niet wijzigen. Zie overigens reactie R78.

Thema 3.2.1 Baan- en routegebruik/baangebruik/algemeen

Nummer inspreker:
27, 39, 41, 43, 47, 52, 55, 70, 71, 72, 74, 77, 79, 84, 86, 93, 94, 98, 102, 108, 110, 113, 138, 139, 140, 141, 155, 160, 162, 170, 171, 184, 194, 234, 250, 251, 255, 269, 271, 279, 300

Een groot deel van de inspraakreacties heeft betrekking op bezwaren tegen het uitbreiden van het aantal vluchten en/of het gebruik van bepaalde banen, omdat die hun omgeving negatief beïnvloeden.

Een aantal insprekers draagt oplossingen aan. Hieronder een overzicht:

R105

Zie reactie R78.

Veel insprekers (voornamelijk afkomstig uit Velsen Zuid en omgeving) pleiten voor een uitvliegroute boven het Noordzeekanaal of ten noorden daarvan over de bedrijventerreinen.

R106

Zie reactie R78.

Indien de totale afwikkeling van het vliegverkeer meer evenredig over alle beschikbare banen zou kunnen worden verdeeld dan wordt de overlast voor vele thans getroffenen misschien beter aanvaardbaar.

R107

Er is in de wetgeving juist gekozen voor een zodanige verdeling van het verkeer dat zo min mogelijk boven bewoond gebied wordt gevlogen. Een evenredige verdeling van het verkeer over de banen zou bij een gelijke hoeveelheid verkeer leiden tot een grote toename van het aantal omwonenden dat met veel vliegtuiggeluid wordt belast.

Een inspreker stelt voor om een zone in te stellen van maximaal 5 km rondom Schiphol waarbinnen de stijgende vliegtuigen minimaal tot 2 km hoogte moeten zijn gestegen alvorens ze hun koers wijzigen.

R108

De routes van Schiphol zijn in de afgelopen jaren zodanig geoptimaliseerd dat er zo min mogelijk over bebouwd gebied wordt gevlogen. Bij het ontwerp van de routes is de veiligheid maatgevend. De bebouwing in de omgeving is echter dusdanig dat het desondanks onvermijdelijk is dat vliegroutes boven bewoond gebied liggen.

Een inspreker stelt voor om de Polderbaan zwaarder te belasten tot wat redelijkerwijs mogelijk is. Een verhoging tot 20% ten opzichte van de MM variant (meest makkelijke variant) waarbij in de piektijden de Polderbaan en de Zwanenburgbaan worden gebruikt. Volgens insprekers schatting wordt de Zwanenburg-baan zo'n 20 tot 30 % meer belast in de piek in vergelijking met het huidige luchtvaartbesluit. Dit in tegenstelling tot een verdubbeling in de MM variant.

R109

In de richtlijnen is vermeld dat de initiatiefnemers een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) dienen te onderzoeken in het MER. In dit MMA dient onderzocht te worden of en zo ja in welke mate verschuiving van vliegtuigbewegingen, milieubelasting en risico's van de Polderbaan naar de Zwanenburgbaan voorkomen kan worden.

In de maanden augustus en september 2003 zijn de preferenties van de Kaagbaan en de Polderbaan gewijzigd, toen voor de Kaagbaan een overschrijding dreigde van de toegestane grenswaarden en de Polderbaan 's nachts en ook overdag veelvuldig moest worden gebruikt als startbaan. Dit had een halvering van de klachten in Castricum tot gevolg, terwijl dit elders niet leidde tot een hogere overlast.

R110

Analyse van klachten van bewoners in de omgeving van Schiphol heeft aangetoond dat het aantal klachten in een bepaald gebied sterk afhankelijk is van de verandering in het vliegpatroon van het vliegverkeer. Door de opening van de Polderbaan is het vliegpatroon ten noorden van Schiphol wezenlijk veranderd wat heeft geleid tot een groot aantal klachten. Het vliegpatroon ten zuiden van Schiphol is niet wezenlijk veranderd. Een beperkte toename in de intensiteit van het vliegverkeer zal in dit gebied niet direct leiden tot een sterke toename in het aantal klachten. Dat wil niet zeggen dat de mensen in deze regio geen overlast hebben van vliegtuiglawaai.

De initiatiefnemers hebben voorgesteld om de uitvliegroutes van de Polderbaan naar het westen te verplaatsen. Als dit leidt tot positieve resultaten dan zou overwogen kunnen worden deze route tevens te gaan benutten voor de LOpik- en LEKko-starts die nu eerst naar het oosten gaan en dan afbuigen naar het zuiden. Dit zou met name voor Amsterdam West een enorme verbetering zijn. Deze suggestie haakt aan op de uitspraak van de heer Cerfontaine dat er een hele nieuwe verdeling van het vliegverkeer zou moeten komen. Het toekomstbeeld volgens deze inspreker is dan ook dat ook de LOpik- en LEKko- starts vanaf de Zwanenburgbaan niet meer via het oosten en daarna het zuiden gaan plaatsvinden, maar via het westen en daarna over de Noordzee. De overlast elders zal dan weliswaar toenemen, maar daar wonen minder mensen.

R111

Zie reactie R108. De aanpassing bij Spaarndam betreft een verplaatsing van de bestaande route in oostelijke richting.

Eerst zouden de normen vastgesteld moeten worden (gelijkwaardig aan die uit 1995), en dan moet worden berekend hoeveel vluchten daarbinnen passen. Bij de ontwikkeling van de verkeersscenario's die ten grondslag hebben gelegen aan de nieuwe wetgeving, zowel door onafhankelijke deskundigen als door de eigen toetsgroep van Schiphol, is steeds gewezen op een overschatting van de baangebruiksmogelijkheden. Hierbij is steeds gesteld dat de consequenties van een dergelijke overschatting voor rekening en risico van de luchtvaartsector zouden moeten komen (zie artikel 8.17 van de Wet luchtvaart). Nu lijken ze echter toch weer voor risico van de samenleving te komen.

R112

De PKB uit 1995 is per 20 februari 2003 vervallen en vormt geen toetsingskader voor de nieuwe luchthavenbesluiten. Door middel van de criteria als genoemd in § 4.3.2 van de richtlijnen wordt de gelijkwaardigheid met de eerste luchthavenbesluiten getoetst. Het aantal vluchten is daarvoor dus niet maatgevend.

Omdat door de fout het wettelijk vastgelegde mainportbelang in het geding komt, hebben kabinet en Kamer besloten dat de fout moet worden hersteld. Er mag daarmee niet méér geluid worden gemaakt door de luchtvaart, wel zal de verdeling over de omgeving veranderen.

Veel insprekers laten merken dat ze verontrust zijn over een aantal zaken:

Van de halvering van de plaatselijke hinder die de directie van Schiphol beloofde bij de ingebruikname van de Polderbaan komt in elk geval niets terecht. Sterker nog, door de ligging van de handhavingspunten 17 en 18 ten opzichte van elkaar en de gecombineerde luchtverkeerweg van de SPYkerboor- en PAMpus-route sluiten insprekers niet uit dat de feitelijke hinder in Landsmeer zelf toeneemt tot buiten de in de Wet luchtvaart gestelde grenzen.

R113

Door ingebruikname van de Polderbaan is het aantal woningen met een hoge geluidbelasting (meer dan 35 Ke) gedaald van 15.000 woningen voor het 4-banenstelsel naar 10.000 woningen voor het 5-banenstelsel. Het aantal ernstig gehinderden in het gebied met een hogere geluidbelasting dan 20 Ke is overeenkomstig de eisen in de Schipholwet ruim gehalveerd.

Echter: dit gaat om de overlast in de gehele omgeving als totaal. Lokaal kan zeker sprake zijn van een toename van de overlast ten opzichte van het gebruik van Schiphol met het vierbanenstelsel (voor februari 2003). Overigens zijn er in de wet geen eisen gesteld aan de verdeling over de omgeving. Er bestaat geen eis aan de hoeveelheid hinder in (bijvoorbeeld) Landsmeer.

Zie verder reactie R107.

Voor Uithoorn was in het SP-scenario van 1996 van belang dat toestemming tot aanleg van de Polderbaan zou worden gekoppeld aan een verminderd gebruik van de Aalsmeerbaan, hetgeen tot minder vliegverkeer boven Uithoorn zou leiden.

R114
Zie reactie R113.

Er bestaan verontrustende verschillen in de grensbelasting van de Zwanenburgbaan en de Polderbaan tussen de Startnotititie (spreekt over rekenfout) en de contra-expertise (spreekt over fouten). In geen van beide wordt aangetoond dat er onjuist is gerekend. Het volgende lijkt het geval: de gehanteerde premisse bij de besluitvorming over het nieuwe banenstelsel was dat de Zwanenburgbaan kon worden ontzien. Daarom is de Polderbaan gepresenteerd als milieubaan. Er is dus geen sprake van een rekenfout maar van een beleidsmatige afweging. Doordat de luchthavendirectie dit nu presenteert als rekenfout, probeert de luchthaven de huidige ambities te bewerkstelligen. Hier worden echter de eerdergenoemde toezeggingen aan Spaarndam betaald met het ontkennen van overeenkomstige toezeggingen aan Zwanenburg. Daarom is de Startnotitie op dit punt onterecht.

R115
De contra-expertise heeft aangetoond dat er sprake is van een invoerfout.

Ook na het herstel van de invoerfout zal de Zwanenburgbaan worden ontzien. De baan wordt minder gebruikt dan ten tijde van het vierbanenstelsel het geval was.

Er wordt ten onrechte alleen gesproken over starts naar het noorden die in westelijke richting afbuigen. Er wordt niet ingegaan op het structurele probleem van naar het oosten afbuigende starts die tegelijkertijd vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan worden afgewikkeld.

R116
In het MER dient overeenkomstig de richtlijnen aandacht besteed te worden hoe deze problematiek in de praktijk zal worden opgelost.

De uitgangspunten bij het herontwerp en de herberekening van vliegpatroon en normenstelsel voor de Polderbaan en de Zwanenburgbaan dienen zo dicht mogelijk aan te sluiten bij het scenario dat in 2001 is gebruikt.

R117
Zie reactie R109.

Verschillende insprekers vragen of de correctie van de invoerfout niet leidt tot overschrijding van de jaarlijks toegestane hoeveelheid landend verkeer. Kan het verlagen van de jaarlijks toegestane hoeveelheid van de Polderbaan startend verkeer in dat opzicht niet nadelig uitwerken voor Castricum? Insprekers weten niet of de huidige voor hen gunstige preferentie voor starten, die nogal eens gerealiseerd wordt en die tot 1 februari 2004 is verlengd, niet juist met een realiseren van de huidige hoge startallocatie aan de Polderbaan samenhangt in plaats van met een te lage startallocatie voor de Kaagbaan, waarvan verder in geen enkel ander document sprake is.

Door afwisselend gebruik van alle beschikbare banen voor dag- en nachtvluchten, kan de zwaarbelaste noordrand gedeeltelijk worden ontzien. In België is dit al gebeurd omdat daar een rechtbank op 10 juni 2003 een uitspraak heeft gedaan dat niemand blootgesteld mag worden aan een meer dan gemiddelde geluidhinder, zowel overdag als 's nachts. De heer Cerfontaine heeft in zijn bezoek aan Castricum gezegd dat er inderdaad sprake is van geconcentreerd vliegen boven Castricum.

R118
Er is geen sprake van een jaarlijks toegestane hoeveelheid landend verkeer, noch van maxima voor de hoeveelheid verkeer per baan. Er zijn grenzen gesteld aan de hoeveelheid vliegtuiggeluid in de omgeving. Hierin wordt zowel het geluid van landend als van startend verkeer betrokken.

Zie verder reactie R78.

Er wordt gevraagd om aandacht voor het herstel van andere fouten, zoals het ontbreken van bescherming van bepaalde gebieden buiten de geluidscontour en met name gebieden waarboven in het kader van het nieuwe vliegregime, een sterke toename van vliegverkeer heeft plaatsgevonden zoals Castricum. Dit zou opgelost moeten worden door een andere verdeling over de landingsbanen.

R119

Zie reactie R1 en R78.

In de m.e.r. moeten de gevolgen van het nieuwe geplande baangebruik worden meegenomen, in vergelijking met starten en landen in de basic T structure en de aan te houden 29 landingen per baan per uur. Het is van belang te weten of hier echt sprake van noodzaak aangezien dit in de contra-expertise van het NLR niet is aangetoond.

R120

In het MER worden de gevolgen van het geplande baangebruik in beeld gebracht. In het nader onderzoek naar de effecten van de invoerfout (de nadere analyse) wordt nader ingegaan om de noodzaak voor herstel.

Thema 3.2.2 Baan- en routegebruik/baangebruik/Polderbaan en Zwanenburgbaan

Nummer inspreker:
4, 5, 7, 14, 53, 89, 90, 97, 104, 105, 117, 124, 133, 134, 137, 138, 140, 167, 169, 175, 180, 196, 201, 202, 210, 212, 230, 244, 272, 274, 278, 284, 291

Veel insprekers geven aan zeer veel last van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan te hebben, met name van startende vliegtuigen en met name 's nachts. Veel van deze reacties komen uit Assendelft. Sommigen geven aan hierdoor niet goed te kunnen slapen en op het werk niet goed te kunnen functioneren. De insprekers maken daarom bezwaar tegen het gebruik van deze banen.

R121
De genoemde overlast is zeer begrijpelijk, zeker in het verlengde van de Polderbaan, waar de overlast nieuw is. Het gebruik van een mainport gaat echter helaas onvermijdelijk gepaard met overlast in de omgeving. De ingebruikname van de Polderbaan heeft over het geheel genomen een vermindering van de hoeveelheid mensen die een zware geluidbelasting ondervinden tot gevolg. In sommige gebieden, zoals in het verlengde van de Polderbaan is de overlast echter toegenomen. Het gebruik van de Zwanenburgbaan is ten opzichte van de situatie met het vierbanenstelsel (voor februari 2003) verminderd.

Enkele insprekers hebben de indruk dat vooral vliegtuigen van de KLM laag overkomen. Deze vliegtuigen lijken de officiële aanvliegroutes niet in acht te nemen.

R122
Het MER zal niet ingaan op het actuele gebruik van de luchthaven. De Inspectie van Verkeer en Waterstaat (IVW) ziet tot op de naleving van de regels en de grenswaarden en treedt zonodig handhavend op. Halfjaarlijks wordt door de inspectie gerapporteerd.

Verschillende insprekers brengen naar voren dat de uitvliegroutes vanaf de Polderbaan zouden gewijzigd moeten worden vanwege de grote overlast in Velsen Zuid.

R123
Zie reactie R78 en R108.

In Hoofddorp is veel overlast van de Polderbaan, vooral van vertrekkende vliegtuigen naar het noorden. Ook het taxiën geeft veel overlast. Een geluidswal met aangelegd bos kan waarschijnlijk de ellende wegnemen.

R124
Zie reactie R78.

De geluidsoverlast van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan is vooral in de nacht en de vroege ochtend onaanvaardbaar. Waarom laat de verkeersleiding een oud vliegtuig niet om de dorpen Castricum, Limmen en Uitgeest heenvliegen? Zij is in een straal van 30 mijl rondom Schiphol autonoom en kan dus de geluidsoverlast beperken. Dit zou wettelijk vastgelegd moeten worden. Er is ruimte genoeg rondom deze dorpen.

R125
Zie reactie R78 en R108.

Het probleem de piekuurcapaciteit voor de Polderbaan en de Zwanenburgbaan met 36 vliegbewegingen per baan moet ondanks de vele protesten worden doorgedrukt. Dit betekent ook, dat dalend vliegverkeer bij alle noordelijke winden gebruik zal moeten maken van de Kaagbaan en Aalsmeerbaan. Bij alle zuidelijke winden zal startend vliegverkeer van deze twee banen gebruik maken. De geluidsoverlast ten gevolge van de toegenomen piekuurcapaciteit van de in- en uitvliegroutes in het Groene Hart zijn vergelijkbaar met het gebied ten noorden van Amsterdam. Over deze toename van geluidbelasting wordt niet gesproken. Onlangs is uitgesproken dat door de verandering van het klimaat in Nederland meer zuidwestelijke winden gaan heersen. Dit betekent dat er meer starts vanaf de Aalsmeerbaan en Kaagbaan zullen komen. Een onderzoek naar deze verandering in het klimaat is in de Startnotitie niet meegenomen.

R126
In het MER Schiphol 2003 dat ten grondslag ligt aan de vigerende luchthavenbesluiten, zijn de effecten in de gehele omgeving van de luchthaven in kaart gebracht, ook ten zuiden van de luchthaven. Ook zijn in het MER de veranderingen ten opzichte van het eerdere gebruik van de luchthaven in beeld gebracht.
Overigens is in het genoemde MER onderzoek gedaan naar weersomstandigheden en baangebruik.

De capaciteit van de Polderbaan moet volledig benut worden, alvorens de Zwanenburgbaan te gebruiken. Dit is vastgesteld in de PKB uit 1995, het wettelijk kader voor de uitvoeringsbesluiten. De geluidsnormen bij de handhavingspunten 17 en 18 zullen daardoor minder snel overschreden worden.

R127
Zie reactie R109 en R28.

Er wordt verzocht onderzoek uit te voeren naar de noodzaak het evenwicht tussen Polderbaan en Zwanenburgbaan te veranderen alsmede het evenredig verminderen van de toegestane grenswaarden voor handhavingspunten aan de noordwestzijde van de Polderbaan.

R128
In het nader onderzoek naar de effecten van de invoerfout (de Nadere Analyse) wordt ook onderzocht of oplossingen mogelijk zijn, zonder herstel van de fout. In het MER "Wijziging luchthavenbesluiten Schiphol" wordt onderzocht wat de effecten zijn van het herstel van de fout in de gehele omgeving, dus ook aan de noordwestzijde van de Polderbaan.

Er wordt verzocht de effecten te onderzoeken van het zowel overdag als 's nachts meer gebruiken van de Polderbaan als startbaan in plaats van het huidige bijna 24-uurs gebruik als landingsbaan. Het feitelijk gebruik van de Polderbaan wijkt sterk af van de uitgangspunten die gehanteerd worden in het rapport van het NLR.

R129
Zie reactie R78. Het gebruik van de Polderbaan voor starten of landen is in belangrijke mate afhankelijk van de windsterkte en windrichting en zal daarom in de praktijk altijd afwijken van een scenario dat vooraf is vastgesteld.

Er moet speciale aandacht zijn voor gebieden waarvoor beloofd is dat de milieuhinder zou afnemen door de komst van de Polderbaan, in ieder geval voor Zwanenburg, Buitenveldert en Aalsmeer.

R130
In het MER worden de effecten in de gehele omgeving van de luchthaven in kaart gebracht, ook in de genoemde gebieden. Ook zullen in het MER de veranderingen ten opzichte van het eerdere gebruik van de luchthaven in beeld worden gebracht.

Het zware en relatief lawaaiige verkeer zou met name de Polderbaan moeten gebruiken, ook als het een oostelijke bestemming heeft.

R131
Bij parallel starten van de Zwanenburgbaan en Polderbaan ontstaat er een veiligheidsprobleem als vliegtuigen vanaf de Polderbaan in oostelijke richting vertrekken omdat daarbij de routes van de Zwanenburgbaan gekruist worden. Oostelijk uitvliegen vanaf de Polderbaan is alleen mogelijk als de Zwanenburgbaan niet gebruikt wordt.

In de m.e.r. dient aangegeven te worden dat de Polderbaan de preferente startbaan is. Bovendien dient aangegeven te worden wat van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan het maximaal toelaatbare gebruik is met de bijbehorende effecten op referentiepunten binnen de grenzen van Landsmeer en Oostzaan.

R132
Voor Schiphol bestaan geen regels voor de preferentie van startbanen. Het baan- en routegebruik is naast andere factoren, zoals de geluidniveaus van vliegtuigen, wel van invloed op de hoogte van de geluidbelasting waarvoor grenswaarden zijn opgenomen in handhavingspunten. Het effect van het gebruik van de banen in de omgeving wordt in het MER in beeld gebracht.

Met name het startende verkeer dat via de Polderbaan naar het noorden opstijgt zorgt voor enorme geluidsoverlast en kerosinestank. Dit behoeft aanpassing.

R133
Zie reactie R78.

Het lijkt beter om de Polderbaan te gebruiken als startbaan dan als landingsbaan. Dit zou nader onderzocht moeten worden. Als dit niet gerealiseerd kan worden dan zou de geluidsbelasting van de Polderbaan evenredig verlaagd moeten worden tot het aantal starts en landingen dat volgens de sector hoort bij de maximaal haalbare capaciteit.

R134
Zie reactie R78. De grenswaarden voor de geluidbelasting bij de Polderbaan zullen door het herstel van de invoerfout verlaagd worden ten opzichte van de huidige grenswaarden.

Als de dubbeldoelstelling niet gehaald wordt, dan is de afweging om de Polderbaan aan te leggen gedaan op basis van verkeerde gegevens. In dat geval dient het gebruik te worden heroverwogen. De burger mag niet de dupe worden.

R135
Zie reactie R62.

De Polderbaan is niet aangelegd om geluidhinder te verminderen, maar om de capaciteit van luchthaven te kunnen opvoeren in een gebied wat dichtbevolkt moet worden om elders waardevolle gebieden te sparen.

R136
Door introductie van de Polderbaan is zowel het milieu gediend, als de capaciteit van de luchthaven. Het aantal woningen met een hoge geluidbelasting (meer dan 35 Ke) gedaald van 15.000 woningen in 1990 naar 10.000 woningen.

De verruiming in het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan leidt tot een grote aanslag op het woongenot. Het gevolg is verstoring van de nachtrust, en overlast in de vroege ochtend- en avonduren. Vooral het landen vanuit de zuidelijke richting geeft deze overlast, mede omdat de vlieghoogte dan aanzienlijk lager is dan bij het in zuidelijke richting opstijgen.

R137
De overlast is begrijpelijk. Het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan is echter ook in de vigerende luchthavenbesluiten al aan de orde.Daarnaast is de Zwanenburgbaan vanaf de ingebruikname van de Polderbaan 's nachts (van 23.00 tot 6.00 uur) gesloten. Dit was ten tijde van het vierbanenstelsel niet het geval.

De Zwanenburgbaan zou gesloten moeten blijven van 6.00 uur tot 7.00 uur en het avondverkeer zou beperkt moeten worden tot de capaciteit die in PKB en aanwijzing was voorzien.

R138
De Zwanenburgbaan is (overigens net als in de PKB was voorzien) gesloten van 23 tot 6 uur. Dat betekent een verbetering ten opzichte van de situatie voor februari 2003, toen de Zwanenburgbaan 's nachts geopend was. In de wet luchtvaart en de luchthavenbesluiten zijn geen eisen gesteld aan de hoeveelheid verkeer in de avond. Zie overigens reactie R78.

De Startnotitie geeft de indruk dat de nu beoogde zwaardere belasting van de Zwanenburgbaan in lijn is met de vroeger geschetste beloften. Dit is onjuist. De vijfde baan zou een milieubaan zijn.

R139
Net als eerder beoogd zal het gebruik van de Zwanenburgbaan afnemen ten opzichte van het gebruik ten tijde van het vierbanenstelsel. Er zijn in de Schipholwet en de huidige luchthavenbesluiten (en ook in eerdere, inmiddels vervallen besluiten) geen beloften gedaan over de mate waarin de baan minder gebruikt zou gaan worden.

In de Schipholwet worden geen eisen gesteld aan de verdeling van het verkeer over de omgeving. Ook na het herstel van de invoerfout is wijziging van de verdeling van het verkeer mogelijk, mits in totaal niet méér geluid wordt gemaakt.

Thema 3.3 Baan- en routegebruik/luchtverkeerwegen

Nummer inspreker:
7, 11, 12, 13, 16, 19, 22, 23, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 37, 38, 42, 48, 50, 54, 56, 57, 60, 62, 64, 67, 68, 69, 73, 76, 78, 83, 87, 88, 95, 100, 105, 115, 120, 121, 127, 128, 132, 133, 135, 136, 139, 144, 145, 154, 155, 161, 166, 167, 179, 182, 184, 188, 189, 197, 199, 201, 205, 209, 211, 220, 224, 228, 237, 241, 242, 252, 253, 254, 255, 265, 268, 277, 290, 294, 297

Veel insprekers uit de wijde omtrek van Schiphol gaan in op de luchtverkeerwegen die startende en landende vliegtuigen volgen vanaf en naar de verschillende banen op Schiphol.

Een aantal insprekers is het opgevallen dat veel vliegtuigen zich niet houden aan de vastgestelde luchtverkeerswegen. Volgens deze insprekers gaat het in veel gevallen om vliegtuigen van KLM en North West Airlines. Overtredende gezagvoerders zouden onmiddellijk moeten worden bestraft met hoge geldboetes. Dit blijkt in Amerika te werken.

R140
Zie reactie R122.

Afwijking van de luchtverkeerwegen door gezagvoerders is slechts toegestaan in geval van een acuut veiligheidsrisico of ingeval van instructie van de luchtverkeersleiding. Het aantal instructies van de luchtverkeersleiding is gemaximeerd. De handhaving van de regels wordt uitgevoerd door de Inspectie van Verkeer en Waterstaat.

Een groot aantal insprekers brengt naar voren sinds de ingebruikname van de Polderbaan in Velsen Zuid, Velserbroek, Santpoort Noord, IJmuiden en Driehuis veel last te ondervinden van overvliegende vliegtuigen. Zij vragen zich af waarom de vliegtuigen niet via de A9, het Noordzeekanaal en het Corusterrein naar de Noordzee vliegen. Op deze manier worden alle woonkernen gemeden.

Het omleggen van de routes op deze manier is in het verleden ook beloofd. Een inspreker heeft dat zwart op wit gekregen van de LVNL via CROS. Pas in 2001 is er stilzwijgend een verandering toegepast om wel over dit gebied te gaan vliegen.

R141
Zie reactie R78.

Een inspreker merkt daarentegen op dat het in de Startnotitie beschreven alternatief 4 de vliegroute over het Noordzeekanaal geconcentreerder maakt: de inspreker is daartegen. De vliegtuigen op de BERgi-route zouden zo snel mogelijk naar het noorden moeten afbuigen.

R142
Besluitvorming over de onderzochte routevarianten zal plaatsvinden op basis van de milieueffecten in het MER. Ook zal de CROS haar oordeel uitspreken over de routevarianten.

Andere insprekers klagen over vliegtuigen ten noorden van het Noordzeekanaal die overlast bezorgen in onder meer Castricum, Limmen en Uitgeest. Waarom laat de verkeersleiding vliegtuigen niet om de dorpen Castricum, Limmen en Uitgeest vliegen? Zij is in een straal van 30 mijl rondom Schiphol autonoom en kan dus de geluidsoverlast sturend beperken.

R143
Zie reactie R78.

Er is volgens piloten geen enkele technische noodzaak om over bijvoorbeeld Castricum te vliegen. Twee of drie corridors van de Noordzee naar de aanvliegroutes in het verlengde van de Zwanenburgbaan en de Polderbaan kunnen zodanig bepaald worden dat er vrijwel uitsluitend boven onbebouwd gebied en langs de A 9 geluidsoverlast ontstaat. Hiervoor zijn nodig:

1. een, twee of drie bakens boven zee,
2. vaste corridors van deze bakens naar de aanvliegroutes in het verlengde van de landingsbanen
3. er dient geritst en eventueel gewacht te worden boven zee
4. aan de relatief zeer weinig mensen die dan nog last hebben moet schade vergoed worden

R144
Zie reactie R78.

In Assendelft, Krommenie, Oostzaan, Landsmeer en het Twiske ondervindt men ook veel last van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan omdat er nu twee vliegroutes overheen lopen en de piloten zich niets aantrekken van de aangegeven routes.

R145
Zie reactie R78.

Voor Liemeer kan een belangrijk deel van de geluidsoverlast worden vermeden door een geringe wijziging van de aanvliegroute naar de Aalsmeerbaan, als niet over maar tussen de kernen Nieuwveen en Noordeinde wordt gevlogen. Insprekers dringen erop aan dit bij de m.e.r. te betrekken.

R146
Zie reactie R78.

Er wordt te weinig rekening gehouden met de overlast die in de verdere omtrek van Schiphol wordt ondervonden. Er wordt daarom door sommigen gevraagd om de routes wat meer te spreiden zodat de vliegtuigen niet altijd, elke minuut, over dezelfde huizen vliegen.

R147
Zie reactie R78.

Waarom is de uitvliegroute van de Kaagbaan in noordelijke richting over dichte bebouwing geprojecteerd? Het uitvliegen in zuidelijke richting, met een draai boven de Hoofddorpse wijk Toolenburg en verder doorvliegen naar het noorden boven de bebouwing, veroorzaakt een constant gebulder. Als de wind naar het noorden of noordoosten draait dan hoort men in Toolenburg een constant gebulder van de Polderbaan plus een penetrante geur van kerosine. Deze aspecten moeten in de m.e.r. worden verwerkt en passende (corrigerende) maatregelen moeten worden getroffen.

R148
Zie reactie R78. De CROS heeft de taak om te zoeken naar mogelijkheden om de hinder binnen de gestelde regels zoveel mogelijk te beperken. De CROS zal onder meer het routestelsel onderzoeken. De voorstellen van de CROS zullen bij de evaluatie van de regelgeving in 2006 worden betrokken.

Inspreker heeft sinds 1997 brieven aan de heer Cerfontaine gezonden met adviezen en vragen. De brieven zijn nooit beantwoord en de ontvangst is nooit bevestigd. De inspreker acht dit in strijd met algemene normen en waarden.

Ook op diverse e-mails aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat is niet geantwoord.

Ook de luchthaven Schiphol reageert niet op de brieven van de inspreker.

Twee jaar geleden is er wel in telefonisch overleg met Schiphol en het ministerie van Verkeer en Waterstaat dat eraan gewerkt wordt de vliegtuigen hoger te laten overvliegen.

In e-mails heeft inspreker zijn vraag weer gesteld: wanneer gaat men beginnen met inlossing van de belofte om de vliegtuigen hoger over de woningen in Noordwijk te laten vliegen?

R149
De inspreker wordt verwezen naar de discussie die over minimumvlieghoogten tussen de staatssecretaris en de Tweede Kamer wordt gevoerd, laatstelijk naar aanleiding van vragen van de Kamer. Op 24 januari 2004 is onder meer geantwoord dat de internationaal geldende eisen niet zullen worden aangescherpt.

Een inspreker is verhuisd van Haarlem naar Driehuis, maar wordt sinds 1 juli 2003 opnieuw geplaagd door veel vliegverkeer. Dit is tegen de afspraak. De inspreker wil graag dat vliegroutes volgens de oude planning lopen.

R150

Het Schadeschap Luchthaven Schiphol is opgericht om schades als gevolg van de komst van de Polderbaan te compenseren. Schadevergoedingen zijn aan voorwaarden verbonden. Informatie over de voorwaarden en de procedure kunnen worden opgevraagd via www.schadeschap.nl.

Onlangs stond in de krant dat Schiphol zelf bij het vliegend personeel aangeeft dat de uitvliegroutes zo snel mogelijk na de start moeten worden verlaten uit veiligheidsoverwegingen. Een inspreker veronderstelt dat hier economische overwegingen worden bedoeld omdat er meer starts kunnen worden uitgevoerd zodra de uitvliegroute weer vrij is.

R151

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) heeft de tot taak om binnen de milieu- en veiligheidsnormen een zo optimaal mogelijke capaciteit te bieden. Gezagvoerders dienen binnen de luchtverkeerwegen (zoals beschreven in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol) te vliegen, tenzij de LVNL instructie geeft de om de verkeersweg te verlaten. Het aantal instructies van de LVNL is gelimiteerd. Afwijking van deze regels is mogelijk als dat voor de veiligheid noodzakelijk is. De instructies genoemd in de krant zullen eerder leiden tot minder afname van het aantal starts dat binnen de geluidsnormen kan worden uitgevoerd, dan tot een toename.

In een vorige inspraakfase werd erkend dat kruisende vliegtuigen boven woongebieden enig risico inhielden, omdat vliegtuigen zich niet altijd aan de voorgeschreven hoogte (kunnen) houden.

R152

De LVNL is verantwoordelijk voor de veilige afhandeling van het vliegverkeer rond de luchthaven. Daarbij worden internationale richtlijnen voor de vliegveiligheid in acht genomen. Het herstel van de invoerfout doet hier niets aan af.

Er moet onderscheid worden gemaakt tussen "grote lawaaischoppers" en "minder grote lawaaischoppers" en voor elk moet steeds een passende route worden gekozen.

R153

In de grenzen die gesteld zijn aan de hoeveelheid vliegtuiggeluid in de omgeving wordt rekening gehouden met de hoeveelheid lawaai die de verschillende vliegtuigen maken. Er bestaan geen aparte routes voor verschillende vliegtuigtypen. Dat zou de veiligheid ook zeker niet ten goede komen, omdat de afhandeling van het vliegverkeer hierdoor zeer gecompliceerd zou worden. Zie overigens R78.

Een inspreker maakt bezwaar tegen verzoek van Schiphol om vluchten vanaf Zwanenburgbaan te verdubbelen vanwege geluidhinder. Mocht het toch doorgaan, dan zal een nieuwe indeling van de vliegroutes dienen plaats te vinden met een eerlijke verdeling van de geluidhinder.

R154

Herstel van de invoerfout zal leiden tot meer verkeer vanaf de Zwanenburgbaan. Er is geen sprake van verdubbeling. Na herstel van de fout wordt er overigens nog steeds minder op de Zwanenburgbaan gevlogen dan voor februari 2003, met het vierbanenstelsel.

In de wet worden geen eisen gesteld aan de verdeling van het verkeer over de omgeving. De verdeling van het verkeer is zodanig dat zo min mogelijk over dichtbevolkt gebied wordt gevlogen. Er kan echter niet worden voorkomen dat over bevolkt gebied wordt gevlogen.

De vliegcorridor moet worden vastgelegd inclusief de maximale breedte. Deze zou moeten worden ingetekend in een kaart en openbaar gemaakt moeten worden.

R155

De luchtverkeerwegen (de vliegcorridors) staan ingetekend op kaarten welke als bijlage bij het eerste Luchthavenverkeerbesluit Schiphol zijn uitgegeven. Deze kaarten zijn openbaar. Dit zal ook gelden voor de luchtverkeerwegen in de aangepaste luchthavenbesluiten na het herstel van de invoerfout.

Door verschillende insprekers wordt de vliegcorridor ervaren als kilometers breed en kan daarom net zo goed opgedoekt worden. Het argument van spreiding van vliegverkeer wordt afgedaan als hypocriet en struisvogelpolitiek. De corridor bestrijkt praktisch gezien heel Amsterdam, terwijl technisch gezien een vliegtuig op de meter nauwkeurig kan vliegen.

R156

De luchtverkeerwegen vormen de begrenzing waarbinnen het luchtverkeer zich binnen bepaalde periodes van de dag mag bevinden. De breedte van een luchtverkeerweg wordt ondermeer gebaseerd op route-instructies, reactietijden van vliegers, navigatiemogelijkheden van vliegtuigen en meteorologische omstandigheden. De luchtverkeerwegen zijn inderdaad kilometers breed, maar dat is gegeven bovenstaande onvermijdelijk. Wel vliegt het grootste deel van het verkeer door het hart van de luchtverkeerweg. Overigens is met de ingebruikname van het vijfbanenstelsel de hoeveelheid verkeer over Amsterdam sterk afgenomen.

In de Startnotitie dient te worden opgenomen dat het scheppen van goede garanties voor het nauwkeurig volgen van de officieel vastgestelde routes behoort tot de onderzoeksopdracht van de m.e.r., waarin begrepen een onderzoek naar verkleining van de tolerantiegebieden. Deze zijn nu onacceptabel groot (11 km breed, terwijl technisch zou kunnen worden volstaan met ongeveer 200 m).

R157

Zie reactie R78 en R156. De richtlijnen voor het MER bevatten deze eisen niet.

De verkeersroutes worden keurig in kaart gebracht. De praktijk wijst uit dat daar vaak niet de hand aan wordt gehouden. Op deze overtredingen staan geen sancties, met als gevolg meer lawaai in de praktijk dan wordt aangenomen in de berekeningen. Over de aanvliegroutes wordt weinig tot niets gepubliceerd, terwijl daar veel geluidsoverlast van wordt ondervonden.

R158

Overtreding van een regel, zoals de regel: "vliegen buiten luchtverkeerwegen" wordt bestraft met een bestuurlijke boete behoudens gevallen waar afwijken van de regel is toegestaan of als dat in verband met de veiligheid nodig is. Dit dient te gebeuren op last van de luchtverkeersleiding. In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol zijn maxima gesteld aan het maximale percentage toelaatbare afwijkingen van de luchtverkeerwegen per jaar. De handhaving van de regels, opgenomen in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, wordt uitgevoerd door de Inspectie van Verkeer en Waterstaat.

In de luchthavenbesluiten zijn, in tegenstelling tot eerdere regelgeving, eisen gesteld aan de aanvliegroutes in de nacht. De CROS zal bezien of in het routestelsel verbeteringen mogelijk zijn, en kan de aanvliegroutes daarin betrekken. Voorstellen van de CROS kunnen worden betrokken bij de evaluatie van de regelgeving in 2006.

In een artikel in Trouw van 17 juli 2002 door Hans Schmit worden mogelijke oplossingen gegeven: dalende vliegtuigen kunnen op grotere hoogte Schiphol naderen, er zouden stilte-eilanden gecreëerd kunnen worden en het nachtregime kan verlengd worden.

Verschillende insprekers willen graag bedanken, mede namens de bewoners van Spaarndam en Velserbroek, voor het opnemen van de gewijzigde uitvliegroutes van de Polderbaan naar het westen zoals beschreven op pagina 8 van de Startnotitie.

R159

In de afgelopen jaren is de ligging van vliegroutes rond Schiphol geoptimaliseerd. De CROS zal bezien of in het routestelsel verdere verbeteringen mogelijk zijn, en kan de aanvliegroutes daarin betrekken. Voorstellen van de CROS kunnen worden betrokken bij de evaluatie van de regelgeving in 2006. Zie verder reactie R78.

In de Startnotitie ontbreken de aangepaste luchtverkeerwegen REFso en BERgi voor alternatief 3 (uitvliegroute variant A) en alternatief 4 (uitvliegroute variant B). Omdat volgens beide alternatieven de centerlijn van de uitvliegroute nabij Spaarndam ongeveer 800 m meer naar het oosten verplaatst wordt, zal als direct gevolg daarvan de luchtverkeersweg REFso/BERgi nabij Spaarndam ook 800 m meer naar het oosten moeten opschuiven. Tijdens de informatieavond op 18 november 2003 te Zaandam is meegedeeld dat deze nieuwe luchtverkeerwegen nog niet bekend zijn omdat CROS nog geen voorkeur heeft uitgesproken.

R160
De eventuele aanpassing van de routes nabij Spaarndam zal tevens leiden tot een aanpassing van de corresponderende luchtverkeerwegen daar ter plaatse. De luchtverkeerwegen worden vastgelegd in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

Er dient te worden onderzocht waarom de vliegtuigen komende vanaf de zee niet meer ten oosten van de provinciale weg N 203 naar de Polderbaan vliegen, maar de route over de bebouwde kom van Castricum kiezen.

R161

Zie reactie R159.

Veel insprekers geven aan sinds de opening van de Polderbaan twee vliegroutes over hun huis te hebben lopen, van de Zwanenburgbaan en de Polderbaan.

R162
Met de ingebruikname van de Polderbaan zijn nieuwe vliegroutes in gebruik genomen. De effecten daarvan zijn eerder beschreven in het MER Schiphol 2003.

Schiphol zou verplaatst moeten worden naar Valkenburg ZH en de aanvliegroutes zouden dan boven Wassenaar moeten gaan lopen.

R163

Zie reactie onder punt 78.

Er moeten garanties geschapen worden dat de vliegtuigen zich daadwerkelijk houden aan de officieel vastgestelde routes. De tolerantiegrenzen zijn nu veel te groot.

R164

Zie reactie R156 en R158.

NLR en LVNL moeten een verkeersroute ontwikkelen die aansluiting geeft op hogere luchtverkeerwegen in oostelijke en zuidoostelijke richting vanaf een punt boven zee.

R165

Zie reactie R159.

De PAMpus-routes van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan worden structureel gelijktijdig gebruikt. Om te voorkomen dat de oplossing van dit probleem wordt afgewenteld op de Zwanenburgers door nog meer verkeer over de Zwanenburgbaan af te wikkelen moet er een alternatief voor de PAMpus-route boven zee worden ontwikkeld.

R166
In de NLR rapportage van 18 augustus 2003 wordt melding gemaakt van structureel gelijktijdig gebruik van de PAMPUS uitvliegroute vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan in het verkeersscenario dat ten grondslag heeft gelegen aan de luchthavenbesluiten. Volgens het NLR rapport is dit gelijktijdig afhandelen van het verkeer over de PAMPUS route bij de huidige wijze van verkeersafhandeling niet mogelijk. In het MER dient overeenkomstig de richtlijnen aandacht besteed te worden hoe deze problematiek in de praktijk zal worden opgelost. Zie overigens reactie R78.

Mede in verband met de over 2 jaar uit te voeren evaluatie van het MER vragen insprekers om tenminste één handhavingspunt per uitvliegroute, gecombineerd met het door de directie van Schiphol toegezegde meetpunt.

R167
Bij de evaluatie zal getoetst worden op de geluidbelasting in de gehele omgeving van de Schiphol en niet alleen in de handhavingspunten.. Als alleen getoetst zou worden aan de geluidbelasting in de handhavingspunten, zou niet kunnen worden gecontroleerd of aan de eisen van de Schipholwet wordt voldaan. Het is dus niet nodig om voor de evaluatie extra handhavingspunten toe te voegen. In het MER Schiphol 2003 dat ten grondslag lag aan de

huidige luchthavenbesluiten is onderzocht of met de handhavingspunten een goede bescherming zou worden geboden. Uit het MER is gebleken, voor zover dat vooraf valt te onderzoeken, dat de handhavingspunten voldoende bescherming bieden.

Overigens kunnen de resultaten in het MER voor het herstel van de invoerfout aanleiding zijn tot het toevoegen van handhavingspunten in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol.

Er moet duidelijk worden aangeven wat de toegestane uitvliegmogelijkheden zijn. Dit is meer dan de enkele belijning op de tekening. De inspreker vraagt om beschrijving van de 'wand van de trompetter' (dit is op een infoavond ook wel de spaghettibrij genoemd).

R168

De luchtverkeerwegen (de vliegcorridors) staan ingetekend op kaarten welke als bijlage bij het eerste Luchthavenverkeerbesluit Schiphol zijn uitgegeven. Gezagvoerders moeten vliegen binnen deze luchtverkeerwegen, tenzij door de LVNL instructie is gegeven een andere route te vliegen. Ook in het nieuwe Luchthavenverkeerbesluit Schiphol zullen deze kaarten worden opgenomen. Deze kaarten zijn openbaar.

In de m.e.r. moet worden meegenomen hoe de nieuwe ten opzichte van de huidige verdeling over de uitvliegroutes zal worden.

R169

In het MER zal voor alle alternatieven inzichtelijk worden gemaakt hoe de verdeling van het vliegverkeer over de banen en vliegroutes zal zijn. Vergelijkingen zullen worden gepresenteerd ten opzichte van de resultaten uit het MER "Schiphol 2003" en waar mogelijk ten opzichte van de eerdere Aanwijzingen voor het 4- en 5-banenstelsel.

Verschillende insprekers merken op dat de routewijziging van de Polderbaan naar het westen ter vermindering van de geluidsbelasting in Spaarndam niet mag leiden tot meer geluidsbelasting voor woningen in andere gebieden. De alternatieven A en B moeten op hun milieueffecten worden onderzocht in vergelijking met de situatie zonder herstel van de invoerfout.

R170

Routewijziging leidt altijd tot verschuiving van de geluidbelasting. Minder op de ene plaats betekent altijd meer op de andere. In het MER zullen de milieu- en risico-effecten worden onderzocht met en zonder de varianten voor routewijziging nabij Spaarndam in relatie met het herstel van de invoerfout.

De uitvliegroute van startende vliegtuigen zou moeten worden verlegd, zodat de vinexwijk Velserbroek leefbaar blijft. Velserbroek ligt officieel buiten de 35 Ke zone en de 20 Ke zone, maar de praktijk is anders.

R171

Er bestaan geen geluidszones sinds de inwerkingtreding van de Schipholwet en de luchthavenbesluiten in februari 2003. Zie verder reactie R78 en R160.

In het m.e.r. zou de ontwikkeling van een alternatieve route boven zee moeten worden meegenomen, zodat de PAMpus-routes van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan niet structureel gelijktijdig gebruikt hoeven te worden.

R172

Zie reactie R78 en R159.

De elektriciteitscentrale Reliant heeft ook een HS station van NUON. Als dit uitvalt kan gedurende lange tijd geen elektriciteit in een groot deel van Noord-Holland niet meer geleverd worden. Ook Schiphol zal dan economische gevolgen hebben.

R173

De informatie wordt ter kennisgeving aangenomen en heeft geen relatie met het herstel van de invoerfout.

Een inspreker maakt bezwaar tegen de voorgenomen RNAV routes die bij parallel gebruik van de banen 18R en 18C gebruikt zullen gaan worden. De routepunten voor de route naar 18C lopen precies over de woonkernen Middenbeemster van de gemeente Beemster en de woonkernen De Rijp en Graft van de gemeente Graft-De Rijp.

R174

Zie reactie R78 en R159.

Piloten zeggen zelf dat er 2 tot 3 maal hoger gevlogen kan worden voordat ze landen. Dit opent perspectief voor nader onderzoek naar een ander aanvliegbeleid. De heer Cerfontaine heeft aangekondigd een nader onderzoek te doen naar de herinrichting van het luchtruim. Dit heeft mogelijk te maken met luchtlagen die niet meer worden gebruikt door de Koninklijke Luchtmacht en door de burgerluchtvaart zouden kunnen worden gebruikt.

R175

Zie reactie R78 en R159.

Verschillende insprekers maken bezwaar tegen de PAMpus-route omdat de rekenfout wordt afgewenteld op de Zwanenburgbaan, de vliegroute over het bewoonde gedeelte van Landsmeer gaat en bovendien de overlast in de komende jaren naar verwachting alleen maar zal toenemen.

R176

In de NLR rapportage van 18 augustus 2003 wordt melding gemaakt van structureel gelijktijdig gebruik van de PAMPUS uitvliegroute vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan in het verkeersscenario dat ten grondslag heeft gelegen aan de luchthavenbesluiten. Volgens het NLR rapport is dit gelijktijdig afhandelen van het verkeer over de PAMPUS route bij de huidige wijze van verkeersafhandeling niet mogelijk. In het MER dient overeenkomstig de richtlijnen aandacht besteed te worden hoe deze problematiek in de praktijk zal worden opgelost.

De vlieghoogte in de nacht tussen 23.00 uur en 7.00 uur moet verhoogd worden naar minimaal 3000 ft.

R177

Zie reactie onder punt 78. De aanvlieghoogte is tussen 23 en 6 uur minimaal 3000 voet.

De aanvliegroute zou zoals voorheen iets noordelijker moeten liggen via Spijkerboor en het Alkmaardermeer. Hiermee wordt de overlast een stuk verminderd.

R178

Zie reactie R78 en R159.

Er lopen lage vliegroutes langs Alphen aan den Rijn in oost-west richting. Waarom is gekozen voor een route die 500 m binnen de bebouwingsgrens van Alphen aan den Rijn ligt, in plaats van 1 km ten noorden van Alphen aan den Rijn, zodat ook het lint van Woubrugge daarvan geen last heeft. Verder is het beter om at random te variëren.

R179

Zie reactie R78 en R159.

Ter compensatie van het mogelijk herstellen van de rekenfout zouden twee zogenaamde bewoners vriendelijke alternatieven onderzocht moeten worden: de invoering van tenminste 10 vliegtuigvrije weekends, de eerste bij mooi weer (BVA 1) en de wijziging van het startbeleid offpeak en single peak (BVA 2).

R180

Zie reactie R78.

Er wordt verzocht om nachtvluchten te verbieden. Dit is zonder inspraak besloten. Voor deze luchtsnelweg zouden dezelfde procedures moeten gelden als voor een gewone snelweg.
R181
Zie reactie R78. De geldende regels zijn zeker niet zonder inspraak vastgesteld. Er gelden wel beperkingen voor het gebruik van de luchthaven in de nacht. Zo is een groot deel van de start- en landingsbanen dicht. Vliegverkeer is naar zijn aard niet vergelijkbaar met wegverkeer, dus gelden er – ook internationaal – andere regels.

Thema 4.1 Effecten/algemeen

Nummer inspreker:
170, 189, 197, 200, 209, 249, 250, 255, 278, 294

Verschillende insprekers gaan in algemene zin in op de in de m.e.r. te onderzoeken effecten van het wijzigen van de luchthavenbesluiten.

Er wordt gevraagd te onderzoeken waar de verschillen (positief en negatief) ten opzichte van de huidige situatie zullen optreden en dit gedetailleerd per gemeente inzichtelijk te maken. Ook zou in de m.e.r. onderzocht moeten worden wat de gevolgen zijn in aantallen gehinderden (ernstige geluidhinder, slaapverstoring).

R182

In het MER zullen deze gegevens in beeld moeten worden gebracht. In de Richtlijnen is opgenomen dat de verschillen tussen de verwachte belasting op grond van de huidige luchthavenbesluiten (met invoerfout) en na herstel fout in het MER in beeld moeten worden gebracht. In het MER dienen ook aantallen gehinderden en slaapverstoorden te worden onderzocht, daar deze bepalen of sprake is van een gelijkwaardige overgang van het wettelijk vereiste beschermingsniveau op grond van de huidige luchthavenbesluiten naar dat op grond van de nieuwe besluiten .

In de m.e.r. moeten verder ook cumulatieve effecten inzichtelijk weergeven worden, bijvoorbeeld bij de industriegebieden Westpoort en IJmond, en niet alleen de separate effecten van het vliegverkeer.

R183

Cumulatieve risico's vallen buiten de scope van het MER. Zie ook reactie R78.

Door Schiphol en NLR wordt volgens een aantal insprekers de indruk gewekt dat de normen in het Luchthavenverkeerbesluit tot stand zijn gekomen op basis van door de luchtvaartsector aangeleverde scenario's. Echter, de werkwijze is omgekeerd. De milieunormen vormden het leidende kader, niet de hoeveelheid vluchten per uur op de 5 banen, de invoer- en groeiscenario's van Schiphol. Deze volgorde lezen we terug in de m.e.r.

R184

De eisen voor de milieunormen van de Schipholwet vormen inderdaad het "leidende kader". De scenario's dienen aan deze eisen te voldoen. De scenario's worden opgesteld door de luchtvaartsector, aangezien er niemand beter inzicht heeft in het verwachte gebruik van de luchthaven dan de luchtvaartsector. Als de scenario's niet voldoen aan de eisen, moeten ze worden aangepast.

Een inspreker verzoekt om de effecten te onderzoeken van het zowel overdag als 's nachts gebruiken van de Polderbaan als startbaan in plaats van het huidige bijna 24 uurs gebruik van deze baan als landingsbaan waardoor de onevenredige belasting van de regio ten noorden van het Noordzeekanaal kan worden teruggebracht.

R185

Zoals altijd al de bedoeling is geweest, zal de Polderbaan de primaire start- en landingsbaan zijn, indien de weersomstandigheden (met name wind) dit toelaten. De vliegroutes vanaf de baan lopen over relatief weinig dichtbevolkte gebieden, waardoor andere, dichter bevolkte gebieden als Amsterdam kunnen worden ontzien. Zie overigens reactie R78.

In de m.e.r. zou een monitoringprogramma moeten worden opgenomen voor de tussenliggende periode tot het eventueel herstellen van de invoerfout.

R186

De Inspectie Verkeer en Waterstaat monitort het gebruik van de luchthaven en de milieu- en veiligheidseffecten daarvan. Mocht sprake zijn van een overschrijding van een van de normen dan grijpt zij op grond van haar wettelijke taak in.

Thema 4.2 Effecten/externe veiligheid

Nummer inspreker:
13, 16, 26, 40, 49, 52, 55, 61, 104, 112, 115, 120, 128, 130, 138, 140, 155, 162, 166, 168, 170, 184, 191, 195, 212, 215, 225, 237, 253, 264, 269, 294

De Commissie m.e.r. schrijft in haar advies voor de richtlijnen over externe veiligheid:

Voor externe veiligheid is in de Luchthavenbesluiten het Totaal Risico Gewicht (TRG) en het individueel risico maatgevend. Er zijn regels voor de bestemming en het gebruik van de grond in het beperkingengebied. Buiten de sloopzones, maar binnen de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour mogen als gevolg maximaal 774 huizen staan. Ook voor externe veiligheid zal in de richtlijnen voor het MER moeten worden aangegeven wat moet worden verstaan onder een per saldo gelijkwaardige of betere bescherming.

De alternatieven moeten tevens getoetst worden aan de niet gebiedsgebonden normen, het Totaal Volume Geluid (TVG) en het Totaal Risico Gewicht (TRG).

Het advies van de Commissie m.e.r. is in de richtlijnen overgenomen.

De Commissie richt zich in haar advisering, net als bij andere aspecten, op het herstel van de invoerfout en niet op het vastleggen van nieuwe normen voor de luchthaven. De bepaling over het statistisch causaal model en een groepsrisico stand still in de Schipholwet vormt geen onderdeel van de m.e.r.-procedure.

Veel insprekers gaan in op de externe veiligheid. Zij zijn van mening dat de veiligheidsrisico's onaanvaardbaar hoog zijn in de gebieden die onder de uitvliegroutes liggen. Als belangrijkste risico's worden genoemd het neerstorten van volgetankte vliegtuigen boven dichtbevolkte gebieden of boven industriegebieden zoals Westpoort of de IJmond. Ook wordt het kruisende vliegverkeer als risico genoemd en het feit dat de Polderbaan vlak langs de A9 loopt. De insprekers vinden het daarom van groot belang dat deze veiligheidsrisico's in de m.e.r. voldoende in kaart worden gebracht alsmede de mogelijkheden om deze risico's te verminderen.

R187

Voor Schiphol wordt dezelfde grens aan het externe veiligheidsrisico gehanteerd als voor andere risicobronnen in Nederland: een individueel of plaatsgebonden risico van 10^{-5}. In de Schipholwet is een stand still vereist van het externe veiligheidsrisico ten opzichte van de situatie in 1990. Sindsdien is er veel meer vliegverkeer, maar het verkeer is ook veel veiliger geworden en vliegt minder over bewoond gebied dan ten tijde van het vierbanenstelsel.

De risico's door vliegverkeer worden met het best beschikbare veiligheidsmodel berekend. Er kunnen alleen gemiddelde risico's worden berekend. Er kan niet expliciet rekening gehouden worden met uitzonderlijke situaties.

De eventuele toename van de ongevalkans door toegenomen complexiteit en kruisend verkeer is eerder onderzocht, waarbij door deskundigen van het NLR is geconcludeerd dat daarvan geen sprake is bij de voorgenomen groei van Schiphol.

In het MER dienen de externe veiligheidsrisico's in de omgeving van de luchthaven in kaart te worden gebracht. Zie overigens reactie R78.

Een inspreker geeft aan dat ritsende vliegtuigen die aanvliegen op de Zwanenburgbaan en de Polderbaan een sterk onveiligheidsgevoel in Assendelft veroorzaken. Een andere inspreker verwoordt zijn onveiligheidsgevoel doordat hij verwacht dat er binnenkort een vliegtuig tegen een fabrieksschoorsteen vliegt.

R188

De procedures voor parallelle naderingen naar Polderbaan en Zwanenburgbaan voldoen aan de (strenge) internationale criteria. Tot op heden zijn er geen potentieel gevaarlijke situaties geweest.

Bij vragen over de vliegveiligheid kan contact worden opgenomen met het Loket Luchtvaartveiligheid: tel. 0800-8543487 Loket Luchtvaartveiligheid, Postbus 575, 2130 AN te Hoofddorp

Om in de toekomst de risico's van ongevallen te verkleinen zou alsnog besloten kunnen worden tot aanleg van een tweede luchthaven, zodat over ongeveer twee jaar verplaatsing van extra overlast mogelijk wordt. In de tussentijd kan dan een noodoplossing voor Schiphol in overleg met de betrokkenen worden gerealiseerd.

R189

In mei 2003 is door het Kabinet besloten om het onderzoek naar een luchthaven in zee te stoppen en dat de ontwikkeling van de mainport Schiphol op lange termijn (tot ten minste 2030) plaats moet vinden op de huidige locatie. Zie verder reactie R78.

Onlangs stond in de krant dat Schiphol zelf bij het vliegend personeel aangeeft de uitvliegroute uit veiligheidsoverwegingen zo snel mogelijk te verlaten. De inspreker veronderstelt dat Schiphol waarschijnlijk economische overwegingen bedoelt omdat er meer starts kunnen worden uitgevoerd zodra de uitvliegroute weer vrij is.

R190
De Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) heeft de taak om binnen de geldende regels het verkeer veilig af te handelen. De genoemde afwijking van de vliegroute zal overigens eerder tot minder dan meer capaciteit voor Schiphol leiden. Door de afwijking vliegt het verkeer dichter bij de handhavingspunten, en veroorzaakt daar meer geluid. Dat betekent dat de grenswaarde voor vliegtuiggeluid in die handhavingspunten eerder zal worden bereikt.

Verschillende insprekers vindt het vreemd dat er veel aandacht is voor de dubbeldoelstelling, die niet zou kunnen worden gehaald. De andere doelstelling, dat de veiligheidsnormen voor de omwonenden het niveau van 1990 niet mogen overschrijden, wordt onbelicht gelaten.

Verschillende insprekers uiten hun bezorgdheid over de veiligheidsaspecten die verbonden zijn aan het gelijktijdig intensief gebruik van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan.

R191
Door de invoerfout wordt de wettelijk vastgelegde mainportdoelstelling niet gehaald. Zonder herstel kan nog minder worden gevlogen dan ten tijde van het vierbanenstelsel. Met herstel wordt én de mainportdoelstelling gehaald, namelijk een verdere groei van het luchtverkeer, én de milieu en veiligheidseisen van de Schipholwet worden gehaald, inclusief stand still van externe veiligheid ten opzichte van de situatie in 1990.

Bij de behandeling van de Schipholwet in 2001 is daarboven een amendement op het wetsvoorstel van Van Gijzel aangenomen. Dit amendement, dat dus een extra doelstelling betekent ten opzichte van de PKB, moet er toe leiden dat een nog te ontwikkelen model wordt gecombineerd met een stand still voor groepsrisico ten opzichte van 1990. Hier wordt een apart traject voor ingezet. Groepsrisico vormt, overeenkomstig het advies van de commissie m.e.r. geen onderdeel van het MER voor het herstel van de invoerfout.

Het gelijktijdig gebruik van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan is door de LVNL in onderzoek, en vormt in beginsel geen onderdeel van het MER. Het staat de initiatiefnemers vrij alle elementen in het MER te betrekken die zij nodig achten.

In de contra-expertise brengt het NLR naar voren dat bij het meest intensieve gebruik van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan beide banen starts via de PAMpus-route moeten verwerken. Volgens het rapport is dit momenteel slechts incidenteel mogelijk en uit veiligheidsoverwegingen niet structureel. Daarom verzoeken insprekers in de m.e.r. te onderzoeken of bij wijziging van de geluidsnormen van de handhavingspunten 17 en 18 aan de geldende veiligheidsnormen wordt voldaan.

R192
Een veilige afhandeling van het vliegverkeer staat voorop. De initiatiefnemers is gevraagd in het MER expliciet aandacht te besteden aan het gebruik van de PAMpus-route vanaf beide banen.

Enkele insprekers vragen aandacht voor de risico-inschatting van vliegrampen in relatie tot het in de Startnotitie neergelegde uitgangspunt van gelijkwaardigheid van het Luchthavenverkeerbesluit en de PKB Schiphol en omgeving. Sinds de PKB waarin de situatie in 1990 is vastgelegd zijn er tienduizenden woningen gebouwd en is het aantal vluchten verdubbeld. Hoe moet met het uitgangspunt van gelijkwaardigheid worden omgegaan als volgens recente uitspraken van de Staatssecretaris van VROM het niet mogelijk is een statistisch causaal model te ontwikkelen?

R193
In de PKB Schiphol en Omgeving is geen norm opgenomen ten aanzien van het groepsrisico, dus van ongelijkwaardigheid is geen sprake. Zie ook reactie R13 hierover. De veiligheidsnorm die onder de PKB van kracht was, stand still ten opzichte van 1990, is gelijkwaardig overgenomen in de Schipholwet en bepaalt thans het kader voor de luchthavenbesluiten. De groepsrisiconorm in combinatie met een statistisch causaal model vormt geen onderdeel van deze m.e.r. procedure.

In de m.e.r. zouden ook mogelijke kettingreacties van individuele bronnen in het kader van de externe veiligheid nader onderzocht moeten worden.

R194
Bij het herstel van de fout wordt op dezelfde wijze het risico berekend als bij de huidige besluiten. Een onderzoek als door insprekers genoemd valt derhalve buiten het kader van deze m.e.r. procedure. De procedure heeft tot doel om te onderzoeken welke de direct afhankelijke effecten zijn van de voorgenomen activiteit. Overigens staan in de voor de besluiten relevante externe veiligheidszones, gebaseerd op de 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risico contouren, geen individuele bronnen waarvan een significant domino-effect uitgaat bij een potentieel vliegtuigongeval.

Een inspreker is van mening dat als een fout van Schiphol direct welwillend in behandeling wordt genomen dat ook met de veiligheidsproblematiek moet gebeuren. Tevens dient de samenhang tussen beide problemen te worden onderzocht. Uit de Startnotitie blijkt niet dat beide aspecten in samenhang zullen worden behandeld. Hiertegen maakt de inspreker bezwaar.

R195
De veiligheidseffecten die samenhangen met het herstel van de invoerfout, i.c. een ander baan- en routegebruik, en het verleggen van de vliegroute bij Spaarndam worden in het MER onderzocht en inzichtelijk gemaakt. Zie ook reactie R192.

Verschillende insprekers brengen naar voren dat in de m.e.r. het plaatsgebonden individueel risico, het groepsrisico en het totaal risicogewicht gepresenteerd dient te worden, zodat getoetst kan worden of de afzonderlijke waarden voor en na de voorgenomen wijziging binnen de vastgestelde en vast te stellen grenzen liggen. Uit de Startnotitie blijkt niet of in de m.e.r. het plaatsgebonden risico en het groepsrisico worden onderzocht. In het MER Schiphol 2003 is dit ook niet onderzocht, met als gevolg dat een passage daarover in de nieuwe Schipholwet niet realiseerbaar is. In de m.e.r. dient ook inzicht te worden gegeven over de mogelijke cumulatieve effecten, bijvoorbeeld bij een noodlanding op het industriegebied Westpoort.

R196
In het MER wordt het plaatsgebonden risico in beeld gebracht. Daarmee kan worden getoetst aan de gelijkwaardige of betere bescherming dan die wordt geboden door de huidige luchthavenbesluiten. Groepsrisico wordt niet berekend. Zie ook R153.

Thema 4.3.1 Effecten/geluidhinder/algemeen

Nummer inspreker:
1, 2, 3, 18, 21, 25, 35, 36, 51, 52, 58, 59, 60, 63, 74, 82, 85, 91, 92, 95, 99, 101, 113, 115, 116, 119, 122, 123, 126, 128, 131, 135, 138, 139, 140, 146, 155, 157, 159, 160, 162, 165, 167, 170, 179, 184, 185, 197, 198, 200, 201, 206, 212, 214, 217, 219, 221, 222, 223, 229, 231, 232, 233, 235, 236, 238, 239, 240, 243, 244, 248, 252, 255, 256, 257, 260, 261, 263, 266, 271, 285, 287, 288, 289, 292, 293, 294, 299

Een groot aantal insprekers gaat in op de geluidhinder. Bijna al deze insprekers maken bezwaar tegen de grote geluidsoverlast. Het betreft onder meer insprekers uit Assendelft (onder meer de nieuwbouwwijk Saendelft), Landsmeer, Oostzaan, Zwanenburg, Aalsmeer, Velsen Zuid, IJmuiden, Castricum, Koog aan de Zaan (woonwijk Havezathe), Wormer, Abcoude, Leiden en Oegstgeest. De geluidhinder is de laatste jaren erg toegenomen en tast het woongenot ernstig aan.
Slechts een inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast in Assendelft nu nog acceptabel is, maar pleit ervoor om bij wijziging van de besluiten vooral met de burgers rekening te houden.

R197
Zie reactie R198.

Verschillende insprekers geven aan elkaar niet meer te kunnen verstaan en angstig te worden door de geluidsoverlast van laagovervliegende vliegtuigen. Een van de insprekers heeft het pleidooi voor meer stilte vervat in een gedicht. Veel anderen geven op emotionele wijze aan niet of nauwelijks meer tegen de geluidsoverlast te kunnen. Om deze reden kunnen de insprekers niet instemmen met de uitbreidingsplannen van Schiphol.

R198
Het vliegverkeer veroorzaakt onvermijdelijk (geluid)hinder in de omgeving van de luchthaven. Het doel van de wetgever is om deze te beperken binnen harde grenzen. Dat betekent niet dat de overlast voor allen acceptabel is. Er is dus begrip voor de genoemde reacties op het vliegtuiggeluid. Daar waar de geluidbelasting hoog is (meer dan 40 Ke of meer dan 26 dB LAeq), wordt de overlast gecompenseerd door geluidsisolatie van de woningen. Overigens betekent het herstel van de invoerfout geen uitbreiding van de luchthaven. Herstel betekent in totaal niet meer geluid, maar wel een andere verdeling over de omgeving. Op sommige plaatsen betekent het herstel een toename. Het herstel leidt tot groeimogelijkheid voor Schiphol die juist ook met de nieuwe Polderbaan was beoogd.

Door insprekers wordt het belang van de aanwezigheid van voldoende geluidsmeetpunt benadrukt, bijvoorbeeld in Velsen Zuid. Op die manier kan objectief toetsen of de klachten over lawaai terecht zijn.

R199
Geluidsmeetpunten worden niet gebruikt voor het MER. Voor de handhaving van vliegtuiggeluid is het de bedoeling in de toekomst meetgegevens in te zetten. Over de inzet van metingen bij de handhaving is advies gevraagd aan de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid, onder voorzitterschap van de heer drs. H. Eversdijk.

Enkele insprekers maken ook bezwaar tegen het verleggen van de vliegroutes om Spaarndam heen, omdat hierdoor elders de geluidsoverlast zal toenemen. In de m.e.r. moeten de gevolgen van deze wijziging nauwkeurig worden beschreven.
Anderzijds vragen inwoners van andere plaatsen zoals Castricum om net als Spaarndam ontzien te worden door de vliegroutes te verleggen. In de Startnotitie wordt ervan uitgegaan dat het ontstaan van niet verwachte geluidsoverlast in Spaarndam voldoende aanleiding is om deze inschattingsfout naast de invoerfout mee te nemen als te onderzoeken alternatief. Een verlegging van vliegroutes om bijvoorbeeld Castricum dient ook in de m.e.r. meegenomen te worden omdat daar sprake is van een vergelijkbare inschattingsfout. Ook wordt ervoor gepleit in de m.e.r. relevante alternatieven voor de beperking van geluidbelasting in Zwanenburg en achterliggende woongebieden mee te nemen.

R200
Deze constatering is juist. Omdat het verleggen van de vliegroute een verschuiving betekent van de geluidsbelasting in de omgeving is het MER noodzakelijk. Om redenen van zelfsturing in de regio is aan de CROS gevraagd een voorkeur uit te spreken voor een van de routes die in het MER wordt onderzocht.
De aanpassing van de Spaarndamroute is een initiatief van de Luchtverkeersleiding Nederland en Schiphol. De routes zijn bij het totstandkomen van de regelgeving voor het vijfbanenstelsel zo gekozen dat er van zo min mogelijk hinder sprake zou zijn. De ervaringen met het huidige routestelsel en baangebruik worden betrokken bij de evaluatie van het nieuwe stelsel in 2006.

Enkele insprekers vragen of Schiphol op teletekst of in kranten kan vermelden wanneer welke start- en landingsbanen in gebruik zijn, zodat men rekening kan houden met buiten recreëren en bezoeken van de begraafplaats. Een andere suggestie is het openstellen van een gratis 0800 informatienummer.

R201

In de Schipholwet is vastgelegd dat de luchtvaartsector de omwonenden goed dient te informeren over het gebruik van de luchthaven. Door de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol, een platform waarin de sector en omgeving zijn verenigd, zal initiatieven ondernemen om de gewenste informatievoorziening voor de omwonenden tot stand te brengen. De CROS wordt hierin bijgestaan door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Nu reeds is actuele informatie te vinden op de CROS website: www.crosinfo.nl.

Door verschillende insprekers wordt aangegeven dat de overlast in een houten huis veel groter is dan in een stenen huis, omdat de isolatie veel minder is. In het bijzonder mensen in een houten huis waar de vliegtuigen vlak overheen vliegen geven aan zeer veel last te hebben van de vliegtuigen, 's nachts maar ook overdag.

R202

De constatering is juist. Bij woningen die zich in het geluidsisolatiegebied van Schiphol bevinden wordt rekening gehouden met de constructie van de huizen en worden speciale maatregelen getroffen.

Insprekers uit Hoofddorp geven aan veel last te hebben van taxiënd verkeer en startlawaai. Het aspect grondlawaai en met name het gezamenlijk zoeken naar oplossingen voor dit probleem zou onderzocht moeten worden. In dit onderzoek moeten technische maatregelen die woonwijken daadwerkelijk afschermen van grondlawaai worden uitgewerkt.

R203

Zie reactie R78. Onderzoek naar grondlawaai maakt geen onderdeel uit van het MER. Het is aan de CROS om afspraken te maken om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Voorstellen van de CROS kunnen door de sector worden uitgevoerd of eventueel aan bod komen bij de evaluatie in 2006.

De nachtperiode moet teruggebracht worden naar 23.00 uur tot 7.00 uur in plaats van tot 6.00 uur. Een nachtrust van 8 uur is een minimum, aldus verschillende insprekers.

R204

Zie ook reactie R78. Het herstel van de invoerfout heeft geen betrekking op het vliegen in de nacht of de vroege ochtend (tussen 6.00 en 7.00 uur). De insprekers wordt verwezen naar het lopende slaapverstoringsonderzoek waar expliciet onderzoek wordt gedaan naar het vliegen tussen 6.00 en 7.00 uur.

Een inspreker merkt op dat volgens de wetgever de voorgeschreven vlieghoogte voor de nacht lager kan zijn dan die gedurende de dag, terwijl juist in de nachtperiode het omgevingsgeluid in de landelijke omgeving van bijvoorbeeld Castricum vrijwel nihil is en de impact van geluid daardoor veel groter is. Dit behoeft wijziging.

R205

Zie ook reactie R78. De in het luchthavenverkeerbesluit Schiphol voorgeschreven vlieghoogte 's nachts is 1000 voet hoger dan overdag. Op dit punt is geen wijziging voorzien.

Volgens een inspreker zijn er alternatieven beschikbaar doordat gebleken is dat de geluidhinder vooral een gevolg is van het landen van vliegtuigen. De omgekeerde preferentie met de Kaagbaan zou deel van de oplossing kunnen zijn. Ook de vlieghoogtes zouden veranderd kunnen worden. En tenslotte zouden lawaaivliegtuigen verboden moeten worden.

R206

Zie ook reactie R78. Vlieghoogten en baanpreferenties zijn geen onderwerp van dit MER. Wellicht dat de CROS de voorstellen kan betrekken bij het zoveel mogelijk verminderen van de hinder. Overigens worden geen regels gesteld aan de baanpreferenties. Er worden grenzen gesteld aan de hoeveelheid vliegtuiggeluid in de omgeving. Het is aan de luchtvaartsector met het gekozen baan- en routegebruik binnen deze grenzen te blijven.

Door aanleg van de Polderbaan zou de overlast van andere banen, inclusief de Zwanenburgbaan fors afnemen. Er is een halvering van het geluid beloofd en vastgelegd in de PKB en in de aanwijzing. Nu wil Schiphol een veel hogere intensiteit afwikkelen dan in het verleden werd beoogd. Dat verplicht Schiphol maatregelen te nemen om binnen de beoogde halvering van geluid in Zwanenburg en Lijnden te blijven.

R207
Een halvering van het geluid in de regio Zwanenburg is door de Rijksoverheid niet toegezegd. Herstel van de fout zal leiden tot een toename van de geluidbelasting ten opzichte van de huidige luchthavenbesluiten. Overigens zal er ten opzichte van de situatie bij het vierbanenstelsel nog steeds een verbetering voor de omgeving van Zwanenburg optreden. In de Schipholwet zijn geen eisen gesteld aan de verdeling van het vliegverkeer over de omgeving.

Uit wetenschappelijk onderzoek van prof. Berkhout blijkt dat de uitvoeringsbesluiten eerder een negatieve uitwerking hebben op de geluidsoverlast van de regio. Doordat over een zeer breed gebied noordwest van de Polderbaan en op een lage hoogte wordt aangevlogen is er mogelijk geen sprake van vermindering van geluidhinder zoals werd beoogd en misschien is er wel meer geluidsoverlast.

R 208
Dergelijk wetenschappelijk onderzoek is het bevoegd gezag niet bekend. Er is geen sprake van beoogde vermindering in het genoemde gebied. In de Schipholwet zijn geen eisen gesteld aan de verdeling van het verkeer en de overlast over de omgeving. Zeker ten noorden en noordwesten van de Polderbaan werd een toename van de overlast verwacht, tengevolge van de ingebruikname van de Polderbaan.

Insprekers uit Landsmeer en Oostzaan brengen naar voren dat van de door de directie van Schiphol beloofde halvering van de plaatselijke hinder met de ingebruikname van de Polderbaan niets terechtkomt. Door de specifieke ligging van de handhavingspunten 17 en 18 ten opzichte van elkaar en de gecombineerde luchtverkeerweg van de SPYkerboor- en PAMpus-route sluit men niet uit dat de feitelijke hinder in Landsmeer en Oostzaan toeneemt tot buiten de in de Wet luchtvaart vastgelegde grenzen.

R 209
Zie reactie R207. Er zijn in de Wet luchtvaart geen grenzen gesteld aan de hinder in bepaalde plaatsen.

Een inspreker brengt naar voren dat van geluidsreductie van vliegtuigen naar zijn mening binnen 30 jaar geen sprake zal zijn. Mocht dat wel zo zijn, dan zal dat voor het algemeen geldende gehoor niet waarneembaar zijn. Deze theoretische reductie zal echter worden gebruikt om meer vliegbewegingen mogelijk te maken. Een andere inspreker vindt het onverklaarbaar dat ruim 200.000 vliegbewegingen meer, minder geluid zouden produceren.

R210
De toekomst valt niet te voorspellen. Wel valt te melden dat de vliegtuigen in de afgelopen jaren veel minder lawaaiig zijn geworden. Verwacht wordt dat deze trend zich doorzet. Door in de toekomst stillere vliegtuigen in te zetten, kan de luchtvaartsector binnen de geluidsgrenzen meer verkeer afhandelen. Als de vloot niet stiller wordt, is die groei niet mogelijk.

In de m.e.r. moet duidelijk onderzocht worden welke gebieden werkelijk minder overlast krijgen en welke meer. Dit geldt ook voor het buiten-buitengebied en in het bijzonder de woonwijken op de grens van het vrijwaringgebied. Verder zou een vergelijking gemaakt moeten worden met de huidige situatie. Ook zou in de m.e.r. meegenomen moeten worden dat de geluidsbelasting niet beperkt blijft tot de belasting vanwege Schiphol, maar dat ook de andere geluidsbronnen, waaronder die van de zware industrie op het Hoogoventerrein, meetellen. De gecumuleerde geluidsoverlast dient dus te worden gepresenteerd.

R211
In het MER dient in de gehele omgeving van de luchthaven de hoeveelheid geluidbelasting in kaart gebracht te worden en wordt een vergelijking gemaakt met de situatie met de huidige luchthavenbesluiten.
Er wordt in het MER geen inzicht gegeven in andere geluidbronnen of gecumuleerde geluidsbelasting.

Enkele insprekers stellen voor te onderzoeken of de ervaring met de inschattingsfout, indien deze niet leidt tot onmiddellijke maatregelen gericht op een behoorlijke verdeling van lasten tussen bedrijf en omgeving, er tenminste toe leidt dat van nu af aan het klachtenbestand, zoals reeds in 2000 expliciet beloofd, gebruikt wordt als evaluatiemethode van overlast, naast de zoveel onzekerdere geluidsmeetmethode.

R212
Bij het herstel van de invoerfout wordt geen klachtenanalyse betrokken. Dat is bij een voorgenomen activiteit in een MER overigens ook niet mogelijk. De CROS zal bij het zoeken naar mogelijkheden de hinder zoveel mogelijk te beperken gebruik maken van haar klachtenanalyse. Een belofte over gebruik van het klachtenbestand is het bevoegd gezag niet bekend. Er is bij het stellen van grenzen aan de hoeveelheid overlast gekozen voor een objectief vast te stellen eenheid, de geluidbelasting.

Er is niet goed onderzocht dat er zonder wetswijziging geen invulling gegeven kan worden aan de mainportdoelstelling. Er wordt selectief geciteerd uit het NLR rapport. Het NLR geeft in haar rapport aan dat "hoeveel vluchten wel kunnen worden afgehandeld binnen de door het Luchthavenverkeerbesluit gestelde geluidsruimte door het NLR op basis van de door de sectorpartijen beschikbaar gestelde gegevens niet is vast te stellen...". Hoe groot de terugval is en wat de gevolgen voor het luchtverkeer zijn is dus nog onduidelijk.

R213
In nader onderzoek naar de effecten van de fout wordt de genoemde informatie weergegeven. De onderzoeksresultaten worden ook betrokken in het MER. De resultaten van het onderzoek zullen ter kennisname worden meegezonden als het MER ter visie wordt gelegd.

Enkele insprekers willen minimaal duidelijkheid over de ligging van de 20, 30, 35 en 40 Ke geluidscontouren: de geluidscontouren van zowel voor als na aanpassing van de besluiten en de situatie in 1990 als referentie, een naar de werkelijke vlieghoogten gecorrigeerde berekening en weergaven van voornoemde contouren. Verzocht wordt om de contouren op goed herkenbare ondergronden weer te geven, zodat duidelijk wordt welke gebieden met woningen een hogere dan wel lagere geluidsbelasting zullen ondervinden.

R214
In § 4.7.2.3 van de Richtlijnen wordt deze informatie van de initiatiefnemers gevraagd.
De geluidbelasting rond Schiphol wordt via berekening bepaald. Daartoe worden ondermeer prestatiegegevens van vliegtuigen gebruikt. Deze betreffen het hoogte-, stuwkracht- en snelheidsverloop als functie van de afstand tot de luchthaven. Ditzelfde geldt voor het hoogteprofiel. Wegens het ontbreken van de actuele stuwkracht van individuele vliegtuigen tijdens de vlucht worden in de handhaving dezelfde prestatiegegevens gebruikt als voor de berekening van de grenswaarden. De gehanteerde prestatiegegevens zijn in gemiddelde zin zo goed mogelijk in overeenstemming gebracht met de werkelijkheid.

Een inspreker verwijst naar de notitie "Slimmer vliegen" van Stichting Natuur en Milieu. Het betreft een aantal operationele wijzigingen, onder meer om Zwanenburg te ontzien, die in de m.e.r. opgenomen zouden kunnen worden. Hierdoor zouden de gewenste uurcapaciteit en de beloofde geluidsverbetering kunnen samengaan. Er wordt gepleit voor het sluiten van de Zwanenburgbaan tussen 6.00 uur en 7.00 uur. Verder zou er een scheiding moeten komen tussen het lawaaiige en niet lawaaiige verkeer op beide banen. Tot 90 % van het lawaaiige verkeer zou op de Polderbaan moeten worden afgewikkeld. Ook het verkeer met oostelijke bestemming zou vooral afdraaiend naar zee moeten worden afgewikkeld.

R215
In het nader onderzoek naar de invoerfout is gevraagd om genoemde oplossingsrichtingen te onderzoeken. Uit het onderzoek blijkt dat deze geen soelaas bieden. Ook op mogelijk onderscheid naar verschillende vliegtuigtypen is in het genoemde onderzoek ingegaan.

De Zwanenburgbaan is in gesloten van 23 tot 6 uur. Ten tijde van het vierbanenstelsel was dat niet het geval, dus is hier sprake van een verbetering door de ingebruikname van het vijfbanenstelsel. Onderzoek naar de effecten van vliegverkeer tussen 6 en 7 uur, en eventuele besluitvorming van de regels hierover, valt buiten de scope van dit MER. Zie ook reactie R78.

Een inspreker merkt op dat veel vliegtuigen zich niet aan de vastgestelde routes houden.

R216
Afwijkingen van het gebruik van de luchtverkeerwegen worden geregistreerd door de Handhavingdienst van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, die tegen overtredingen optreedt. Zie verder R159.

Vooral bij ontbreken van voldoende wind uit noordelijke richtingen is de overlast van opstijgende vliegtuigen, in het bijzonder Boeings 747, erg groot.

R217
Zie reactie R78. Er worden geen grenzen gesteld aan de hoeveelheid geluid van individuele vliegtuigen, maar aan de geluidbelasting over een jaar.

Een inspreker verzoekt om FANOMOS en CROS te gebruiken bij waarmerken en door deskundigen.
R218
Het FANOMOS systeem wordt gehanteerd bij de handhaving van onder meer vliegtuiggeluid. Ten behoeve van de informatievoorziening is de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol ook van plan om met behulp van dit systeem gegevens ter beschikking te stellen aan omwonenden van de luchthaven.

Thema 4.3.2 Effecten/geluidhinder/handhavingspunten

Nummer inspreker:
52, 94, 96, 112, 113, 115, 118, 120, 128, 129, 130, 138, 140, 148, 151, 155, 158, 163, 166, 169, 176, 184, 189, 196, 197, 200, 201, 212, 216, 224, 232, 250, 252, 294, 298, 302

Verschillende insprekers geven aan dat er veel meer handhavingspunten moeten komen om de geluidsbelasting en stankoverlast te meten. Daarbij moet ook aandacht besteed worden aan plaatsen die niet direct onder maar aan weerszijden van de start- en landingsbanen liggen. Er wordt onder meer gevraagd om handhavingspunten in de Zuiderpolder te Haarlem, Vijfhuizen, Amsterdam Noord, Landsmeer, Castricum en Velsen en in de uitvliegroutes PAMpus en LEKko. Meer in algemene zin is opgemerkt dat een aantal handhavingspunten op of rond de 58 Lden contour toegevoegd moet worden, zodanig dat woongebieden goed beschermd worden.

R219
In het MER Schiphol 2003 in onderzocht of de gekozen handhavingspunten voldoende bescherming bieden voor de omliggende woongebieden. Uit het onderzoek blijkt dat dat het geval is. Daarnaast is besloten om in 2006 te evalueren of de in de Schipholwet geëiste bescherming door de ring van handhavingspunten ook daadwerkelijk geboden wordt. Als blijkt dat de bescherming onvoldoende is, zal het aantal of de ligging van de punten worden aangepast. Er is nu geen aanleiding de handhavingspunten te herzien.

Overigens kan stankoverlast niet worden gemeten. Er is voor het vaststellen van het nieuwe Schipholstelsel uitgebreid onderzoek gedaan naar stankoverlast. De onderzoeksresultaten daarvan zijn weergegeven in het MER Schiphol 2003.

Wat betreft het voornemen om de handhavingspunten bij de Polderbaan en Zwanenburgbaan aan te passen, wordt er voor gepleit exact aan te geven welke gebieden werkelijk minder overlast krijgen en welke meer ten opzichte van het nul-alternatief. Het gaat hierbij om geluidsoverlast, (externe) veiligheid en lokale luchtverontreiniging.

R220
Voordat de grenswaarden in de handhavingspunten worden aangepast om de invoerfout te herstellen zullen de genoemde effecten in het MER zichtbaar moeten worden gemaakt.

Verder wordt aangegeven dat het niet juist is om gebruik te maken van rekenmodellen in plaats van daadwerkelijke meetgegevens. Er zou bovendien een veiligheidsmarge van 50 % bij de geluidsbelasting aangehouden moeten worden omdat gewerkt wordt met berekende waarden en niet met gemeten waarden.

R221

Het berekenen van de geluidbelasting is volgens veel wetenschappers nauwkeuriger en betrouwbaarder mogelijk dan met metingen. Aan de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid is gevraagd voortellen te doen voor het inzetten van geluidmetingen bij de de handhaving van vliegtuiggeluid.

Verder wordt naar voren gebracht dat door de specifieke ligging van handhavingspunten 17 en 18 ten opzichte van elkaar en de gecombineerde Spijkerboor- en Pampus-route de geluidsoverlast in Oostzaan en Landsmeer zal toenemen, zelfs tot buiten de grenzen die in de Wet luchtvaart zijn vastgelegd. Daarom moet hiervoor een monitoringprogramma worden opgenomen in de milieueffectrapportage.

R222
Er zijn in de Schipholwet geen grenzen gesteld aan de geluidbelasting in bepaalde plaatsen, zoals Oostzaan en Landsmeer. In het MER zal het effect van het herstel van de invoerfout in de gehele omgeving in kaart worden gebracht, inclusief de door inspreker genoemde plaatsen. In het MER Schiphol 2003 zijn in woongebieden buiten de ring van handhavingspunten monitoringspunten vastgesteld. De ontwikkeling van de geluidbelasting in die punten zal in de komende jaren worden gemonitord. Overigens zal voor de evaluatie van het nieuwe Schipholstelsel in 2006 de geluidbelasting in de gehele omgeving van de luchthaven worden weergegeven voor de jaren 2004 en 2005.

Het MER dient duidelijkheid te verschaffen over de berekende geluidsbelasting in 1998, 2002, 2004, 2005 en 2010 op tenminste een viertal relevante referentiepunten binnen de gemeentegrenzen van Oostzaan en Landsmeer in Ke en Lden. Het voorgenomen gewijzigde gebruik geeft echter geen enkel inzicht in de te verwachten hindertoename, milieueffecten en risico's.

R223

De gevraagde informatie is voor de jaren vóór 2003 weergegeven in het MER Schiphol 2003 voor de gehele omgeving van de luchthaven op basis van het feitelijk vliegverkeer. In het MER voor het herstel van de invoerfout zal informatie worden weergegeven over de geluidbelasting door het verwachte verkeer in de jaren 2005 en 2010.

De effecten van het voorgenomen gebruik op de geluidbelasting en risico's worden zo goed mogelijk in kaart gebracht in het MER. Op basis daarvan zullen nieuwe grenswaarden voor de geluidbelasting worden vastgesteld, die worden gehandhaafd. Dat betekent dat de effecten die in het MER in beeld worden gebracht wel degelijk inzicht geven in de milieueffecten en risico's in de toekomst.

Men moet het doen met de berichten in de media en uitspraken van de directie van Schiphol. Van de door Schiphol beloofde reductie van geluidhinder als gevolg van de ingebruikname van de Polderbaan komt zo niets terecht.

R224

Door de ingebruikname van de Polderbaan vanaf februari 2003 is de geluidhinder over het geheel genomen fors afgenomen ten opzichte van 1990: van 15.000 naar 10.000 woningen met een hoge geluidbelasting (meer dan 35 Ke). Ook na het herstel van de invoerfout zal dat het geval zijn. Dat betekent echter niet dat de hoeveelheid geluid overal is afgenomen. Op sommige plaatsen is vanaf de ingebruikname de hoeveelheid geluid toegenomen. In de omgeving van Zwanenburg zal ook na het herstel van de fout nog steeds sprake zijn van een afname van de hoeveelheid geluid ten opzichte van de situatie voor februari 2003.

De geluidbelasting in Landsmeer correspondeert niet met de akoestische belasting zoals berekend op basis van de belasting van de handhavingspunten.

R225

De geluidbelasting in de omgeving van Schiphol wordt volgens de best beschikbare modellen bepaald, in overeenstemming met de Europese richtlijn hiervoor. Ook in het MER zal onder meer de situatie in Landsmeer op deze wijze in beeld worden gebracht.

Verder wordt naar voren gebracht dat in het MER aangegeven zou moeten worden wat de niet gebruikte geluidsruimte is en dat de grenswaarden van de handhavingspunten overeenkomstig verlaagd zouden moeten worden, of dat aangegeven zou moeten worden waarom dat niet mogelijk is. Ook wordt aangegeven dat een verlaging van het aantal starts vanaf de Polderbaan onmiddellijk moet leiden tot een verlaging van de geluidsnorm bij handhavingspunten 8, 9 en 10.

R226

Het herstel van de invoerfout leidt er toe dat de grenswaarden in de handhavingspunten rond de Polderbaan naar beneden zullen worden bijgesteld. In het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (waarvan u kennis kunt nemen bij de inspraak op het MER) worden de beoogde grenswaarden aangegeven.

Er wordt gevraagd om op de wijze van CROS met behulp van FANOMOS registratie en waarmerken het vliegtuig en de gevolgde route te identificeren alsmede de vlieghoogte en snelheid zodat deze informatie gekoppeld kan worden met de geluidsproductie ter plaatse.

R227

Deze suggestie over de vorm van informatievoorziening aan omwonenden wordt aan de CROS meegegeven. Overigens wordt de informatie van FANOMOS al jaren gehanteerd ten behoeve van de handhaving van onder meer de grenswaarden voor de geluidbelasting. Op basis van FANOMOS wordt zowel de geluidsproductie bepaald, als de vlieghoogte, om te controleren of de minimale vlieghoogten worden nageleefd.

Thema 4.3.3 Effecten/geluidhinder/isolatie

Nummer inspreker:
20, 84, 108, 121, 132, 134, 141, 142, 152, 160, 162, 171, 173, 184, 194, 197, 213, 232, 247, 253, 261, 269, 270, 271, 273, 280, 294, 300

Een aanzienlijk aantal insprekers gaat in op het isolatieprogramma van woningen in de omgeving van Schiphol. Velen van hen uiten hun ongenoegen over de voortgang en het management van het isolatieprogramma.

De betrokkenen vragen om de volgende informatie:

1. inzicht in de stand van zaken van Progis;
2. inzicht binnen welke termijn betrokken bewoners een passende oplossing geboden kan worden;
3. een compleet beeld welke woningen extra geïsoleerd moeten worden als gevolg van herstel van de invoerfout;
4. op welke wijze de uitvoering van het isolatieprogramma ter hand wordt genomen.

R228
In het MER zal inzichtelijk worden gemaakt wat het effect van de invoerfout is op het geluidsisolatiegebied. Op basis daarvan zal, nadat de luchthavenbesluiten zijn vastgesteld, ook de consequenties voor de geluidsisolatie worden bepaald. Dan zal helder worden waar (bij)isolatie van woningen aan de orde is.
Het MER geeft geen stand van zaken over de uitvoering van de geluidsisolatie en het vervolg van de uitvoering. Het MER is daarvoor niet de juiste plaats. Voor informatie over de stand van zaken en de planning van de geluidsisolatie wordt verwezen naar Progis.

Het isolatieprogramma in Assendelft Zuid zorgt voor grote problemen. Het wekt irritatie dat niet eerst het isolatieprogramma is afgerond voordat de Polderbaan in gebruik is genomen, terwijl dit wel beloofd was. Veel insprekers hebben na de inspectie van hun woning niets meer vernomen.

R229
Voor informatie over de uitvoering van de geluidsisolatie rond de Polderbaan wordt verwezen naar Progis. De beoogde planning was afronding van de geluidsisolatie van woningen rond de Polderbaan vóór de volledige ingebruikname per 1 november 2003. Volgens de informatie van het bevoegd gezag is deze planning gehaald, op circa vijftig woningen en de woningen waarover met de bewoners procedures lopen na.

Inspreker wil ongenoegen uiten over verruiming van de vluchten over de Zwanenburgbaan en de Polderbaan. Twee jaar geleden is woning voorzien van suskasten. Dit helpt echter niets bij stijgende vliegtuigen vanaf hier genoemde banen. Inspreker acht het noodzakelijk dat op korte termijn zijn woning alsnog wordt voorzien van nieuwe kozijnen en beglazing.

R230
Voor informatie over de uitvoering en effectiviteit van de geluidsisolatie wordt verwezen naar Progis. Indien de woning door het herstel van de invoerfout in aanmerking komt voor bij-isolatie zullen aanvullende maatregelen worden aangeboden.

In de m.e.r. moet dan ook aandacht besteed worden aan de gevolgen voor de geluidsisolatie. Door de verruiming van de vluchten over Zwanenburgbaan en de Polderbaan zijn eerder uitgevoerde isolaties onvoldoende geworden. Waar eerst alleen suskasten geïnstalleerd zijn moeten nu ook nieuwe kozijn en beglazing worden aangebracht. Dit speelt met name in Zwanenburg, Assendelft en Oostzaan. De betrokkenen willen weten of ze nu wel in aanmerking komen.

R231
Zie reactie R228. Er is overigens geen sprake van verruiming van het aantal vluchten op de Polderbaan. Indien de woning van de inspreker in aanmerking komt voor bij-isolatie zullen aanvullende maatregelen worden aangeboden.

Tenslotte wordt gevraagd hoe de overheid denkt de geluidsoverlast in de tuinen aan te pakken.
R232

De hoeveelheid overlast in de omgeving wordt beperkt door grenzen te stellen aan de hoeveelheid vliegtuiggeluid. Hierdoor wordt het aantal mensen dat een hoge geluidbelasting ondervindt beperkt, zowel in huis als daarbuiten. Daar waar de geluidbelasting hoog is (meer dan 40 Ke of 26 dB LAeq) wordt de overlast gecompenseerd door geluidsisolatie van de woning. Dit is praktisch niet mogelijk voor tuinen, waar de hoeveelheid geluid vanzelfsprekend hoger is dan binnen.

Thema 4.4 Effecten/luchtverontreiniging

Nummer inspreker:
5, 24, 90, 92, 97, 103, 106, 115, 118, 120, 125, 147, 155, 162, 166, 168, 174, 200, 237, 279

Verschillende insprekers gaan in op de luchtverontreiniging, met name door roetdeeltjes, fijn stof, PAK's, stank van kerosine, CO_2 en NO_x.

Hierdoor wordt het woongenot aangetast. Bovendien leidt de luchtverontreiniging tot klachten aan luchtwegen, in het bijzonder bij mensen met cara. Bij gebruik van Polderbaan met noordoostenwind is de kerosine in Hoofddorp goed te ruiken. Polderbaan als milieubaan is dus onzin. Verruiming in zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan brengt een grotere emissie van roetdeeltjes afkomstig van straalmotoren met zich mee. Vooral het vanuit zuidelijke richting landen geeft deze overlast, mede omdat de vlieghoogte dan aanzienlijk lager is dan bij het in zuidelijke richting opstijgen. Gevolg aantasting woongenot en zaakschade die niet ongestraft kan blijven. Sommigen brengen naar voren dat er geen meetpunten zijn voor deze emissies. Daarom wordt gepleit voor meetpunten, bijvoorbeeld onder de Polderbaan en de Zwanenburgbaan.

R233

In het MER zal kwalitatief worden beschreven wat het effect van de invoerfout is op uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. Aangezien minder gebruik zal worden gemaakt van de Polderbaan en meer van de Zwanenburgbaan zal de gemiddelde taxitijd, zoals gehanteerd in de berekeningen voor het MER Schiphol 2003, afnemen. De uitstoot van luchtverontreinigende stoffen zal daardoor ook afnemen en de spreiding in de directe omgeving zal veranderen. Dit is echter zo'n kleine verandering dat het in beeld brengen van de vermindering in kwantitatieve zin weinig toegevoegde waarde heeft. Kwalitatief zal worden beschreven wat de verandering in de spreiding zal zijn na herstel van de invoerfout.

Aan de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door vliegtuigen worden grenzen gesteld in de luchthavenbesluiten. Bij het vaststellen van deze grenzen wordt getoetst of tezamen met alle andere bronnen van luchtverontreiniging in de omgeving van Schiphol aan de landelijk geldende grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan. Behalve vlak langs autosnelwegen, waar in heel Nederland overschrijdingen optreden van de grenswaarde van NOx, wordt aan al deze grenswaarden voldaan. Met andere woorden: de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door de luchthaven leidt – ook in de directe omgeving van de luchthaven - niet tot overschrijding van grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

De provincie Noord-Holland meet jaarlijks de luchtkwaliteit in de provincie. De gemeten waarden van luchtverontreinigende stoffen moeten lager zijn dan de grenswaarden in het Besluit Luchtkwaliteit. Overigens was de bijdrage van het vliegverkeer aan de luchtverontreiniging in de regio Schiphol in 2002 maximaal 7%. Er is tot op heden geen aanleiding geweest voor de Provincie om haar meetnet rond Schiphol uit te breiden.

Het geurbeleid voor Schiphol is erop gericht om de geurhinder zoveel mogelijk te beperken. Daarvoor zijn in de luchthavenbesluiten regels opgenomen om de geuruitstoot te beperken. Het is echter niet te voorkomen dat in de zeer directe omgeving van Schiphol, zoals in Hoofddorp, geurhinder optreedt.

Enkele insprekers zijn van mening dat terugdringing van de emissie van CO_2 emissie zoals afgesproken in Kyoto, belangrijker is dan de mainportdoelstelling. Daarom zou Schiphol niet meer mogen groeien. Ook wordt aangevoerd dat de effecten van de ontwikkeling van Schiphol op de CO_2 emissie onvoldoende onderzocht is. Een inspreker vindt het hypocriet dat de provincie Noord-Holland in de derde week van november overeenkomsten heeft gesloten met diverse gemeenten om de CO_2 emissie naar beneden te brengen, terwijl door de toename van het vliegverkeer de CO_2 emissie toeneemt.

R234

De emissies van internationale lucht- en zeevaart vallen niet onder het Kyoto protocol. De reductie van de uitstoot van CO_2 van de internationale luchtvaart zal in internationaal luchtvaartverband worden aangepakt. Dat ligt ook in de rede, aangezien van een vlucht van één tot vele uren slechts een zeer beperkt aantal minuten boven Nederland wordt gevlogen. De emissies van luchtvaartbewegingen binnen een land vallen wel onder het Kyoto protocol, maar de omvang hiervan is zo gering dat hiervoor geen afzonderlijk beleid gevoerd wordt.

Volgens een inspreker moet in de m.e.r. aandacht besteed worden aan de emissies van vliegtuigen en auxillery power units en aan de toename van luchtverontreiniging en cumulatieve effecten. Hierbij wordt onder meer aandacht gevraagd voor ZR (zwarte rook met kankerverwekkende PAK's) en Fijn Stof (PM 10).

R235

Zie reactie R233.

Een andere inspreker is van mening dat aangegeven moet worden welke gebieden daadwerkelijk minder en welke meer last van luchtverontreiniging krijgen ten opzichte van het nul-alternatief.
Tenslotte geeft een inspreker aan dat de beleidsmakers het rapport d.d. 2 september 1999 van de Gezondheidsraad zouden moeten herlezen.

R236
Voor de effecten van de luchtverontreiniging in de omgeving zie reactie R233.
Het advies van de Gezondheidsraad van 1999 is bekend bij de beleidsmakers en wordt zeker ter harte genomen. Zo zijn vanaf februari 2003 grenzen gesteld aan de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door de luchtvaart op Schiphol. Ook geldt voor de luchtvaart, net zoals bij industriële installaties, een bouwverbod voor woningen indien het berekende individuele risico een waarde van 1 op de miljoen per jaar te boven gaat. Integraal gezondheidsonderzoek zoals de raad adviseert wordt voor Schiphol reeds in zeer uitgebreide vorm gedaan en ook de resultaten daarvan worden serieus genomen.

Thema 4.5 Effecten/planschade en schadevergoeding

Nummer inspreker:
14, 15, 16, 19, 38, 39, 53, 61, 65, 84, 112, 120, 139, 155, 166, 168, 182, 200, 207, 253, 256, 259, 261, 270, 276, 278

Verschillende insprekers gaan in op het belang van Schiphol voor de Nederlandse economie en de schade die door omwonenden als gevolg van Schiphol wordt geleden.

R237

Het MER zal niet ingaan op schade tengevolge van Schiphol. Deze is gericht op het herstellen van de invoerfout en het mogelijk aanpassen van de vliegroute bij Spaarndam. Voor mogelijke compensatie van (plan)schade ten gevolge van de uitbreiding van de luchthaven Schiphol worden de insprekers verwezen naar het Schadeschap Luchthaven Schiphol. Het Schadeschap is bevoegd compensatie toe te kennen op grond van een gemeenschappelijke regeling die is gevormd voor de uitbreiding van de luchthaven. Het Schadeschap is bereikbaar via:

Secretariaat Schadeschap luchthaven Schiphol
Postbus 716
2130 AS Hoofddorp
tel. 023 – 530 1840
emailadres: info@schadeschap.nl
www.schadeschap.nl

Door trillingen van vliegtuigen ontstaan scheuren in woningen en door de geluidsoverlast neemt de waarde van onroerend goed af. Daarom is een aantal insprekers van mening dat een schadevergoeding uitgekeerd zou moeten worden. Sommigen bereiden inmiddels een schadeclaim voor. Een inspreker overweegt zelfs een schadeclaim voor het gebruik van kalmeringsmiddelen. Veel noodkreten over waardevermindering en schadeclaims komen uit Velsen Zuid en Assendelft.

R238

Zie reactie R237.

Enkele insprekers zijn van mening dat de overheid bedrijven actief moet helpen bij de schadeclaims en dat zij hen niet zoals nu alleen verwijst naar het schadeschap. Ook moeten bedrijven de kans krijgen hun activiteiten elders voort te zetten.

R239

Zie reactie R238. Het Schadeschap is opgericht om er voor te zorgen dat de schadeclaims ten aanzien van de uitbreiding van de luchthaven met de vijfde baan bij één loket worden afgehandeld. Zodoende hoeft men geen claim in te dienen bij afzonderlijke instanties.

Enkele insprekers geven aan dat vliegroutes boven de IJmond een onevenredig hoog economisch risico met zich meebrengen, vele malen hoger dan boven andere gebieden rond Schiphol. Daarom zou in de m.e.r. aangegeven moeten worden hoe groot deze risico's precies zijn en op welke wijze deze risico's kunnen worden uitgesloten.

R240

Onderzoek naar economische risico's, zoals door de insprekers gesuggereerd, vallen buiten de scope van het MER. Het MER heeft tot doel milieueffecten in beeld te brengen. Zie ook reactie R78.

Verschillende insprekers geven aan dat er in het verleden verwachtingen zijn gewekt over afname van de overlast door Schiphol. Als gevolg van deze verwachtingen zijn investeringen gepleegd waardoor de schade - nu de overlast alleen maar toeneemt - nog groter is.

R241

Zie reactie R238. In de Schipholwet zijn geen eisen gesteld aan de verdeling van het verkeer over de omgeving. Deze kan nu, maar ook in de toekomst wijzigen, net als dat in het verleden is gebeurd, bijvoorbeeld door de wijziging van de Aanwijzing voor het gebruik van het Vierbanenstelsel. Bij dergelijke wijzigingen worden de effecten van de wijziging in beeld gebracht, net als in het MER voor het herstel van de invoerfout dient te

gebeuren. Dit betekent echter niet dat er in de toekomst geen wijzigingen op zullen treden. Overigens is door de ingebruikname van het vijfbanenstelsel de geluidbelasting over het geheel genomen fors afgenomen ten opzichte van het verleden. Op sommige plaatsen is de geluidbelasting afgenomen, maar er zijn zeker ook plaatsen waar de geluidbelasting is toegenomen.

Enkele insprekers stellen voor dat de schadeloosstelling van omwonenden van Schiphol wordt betaald door de hele Nederlandse bevolking of door de vliegtickets duurder te maken.

R242
Compensatiemaatregelen, zoals de geluidsisolatie, worden betaald door de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen.

Voor alle regio's rond Schiphol moeten de gevolgen van gewijzigd baangebruik volgens verschillende insprekers onderzocht worden, waarbij de PKB Schiphol uitgangspunt moet zijn.
Hierbij moet dan bijzondere aandacht gegeven worden aan het beperkingengebied. Deze insprekers achten het niet acceptabel dat door een gewijzigd baangebruik een uitbreiding van het beperkingengebied zou optreden met verdere negatieve gevolgen voor de ruimtelijke ordening in deze gebieden. In dit verband zouden de mogelijkheden voor planschade dan ook onderzocht moeten worden. Er dient een passende financiële regeling getroffen te worden voor de ruimtelijke doorwerking van de wijziging van de Luchthavenbesluiten, inclusief de planologische procedures die de gemeente moet doorlopen om bestemming en het gebruik van gronden met het oog op geluid en veiligheid aan te passen. Bij de implementatie van het huidige Luchthavenindelingbesluit Schiphol is van een dergelijke regeling geen sprake.

R243
De gevolgen van het voorgenomen gebruik van de luchthaven wordt in het MER onderzocht en inzichtelijk gemaakt. De referentie ten behoeve van de besluitvorming zijn de huidige luchthavenbesluiten. De PKB is vervallen en vormt geen referentie voor het herstel van de besluiten.
De begrenzing van gronden in het beperkingengebied zal daar waar nodig worden gewijzigd. Het voor herstel van de invoerfout gewijzigde Luchthavenindelingbesluit Schiphol zal wederom als voorbereidingsbesluit gelden voor de gemeentelijke bestemmingsplannen. Een financiële compensatie is daarbij niet mogelijk.

Verschillende insprekers zijn van mening dat het belang van Schiphol voor de Nederlandse economie overdreven wordt omdat veel goederen op Schiphol niet voor Nederland bestemd zijn en veel passagiers Schiphol gebruiken als overstapluchthaven. Door een inspreker wordt gerefereerd aan een artikel in het Financieel Dagblad d.d. 19 november 2003, waarin staat dat de luchtvaart een marginaal draaiende bedrijfstak is die op de langere termijn zijn kapitaalkosten niet goedmaakt. Zeker als ook de effecten van geluidsoverlast op het welzijn en op de waarde van woningen wordt meegerekend is volgens deze inspreker nauwelijks sprake van een positieve invloed van het luchtverkeer op de economie.

R244
Naast het directe en indirecte effect van Schiphol op de werkgelegenheid, is de luchthaven voor Nederland van grote betekenis waar het gaat om de internationale bereikbaarheid. Ook transfervluchten zijn daarbij van groot belang.
Vanwege het belang van Schiphol voor de economie en de bereikbaarheid is er onder het Kabinet Balkenende II voor gekozen om de mainportfunctie van Schiphol voor de toekomst te behouden en te verstevigen.

Een inspreker stelt voor een onderzoek te doen naar het volgende. Onder de Nederlandse bevolking is het een trend om 2 à 3 keer per jaar een vliegreis naar het buitenland te maken. Onderzocht zou moeten worden wat het *gevolg voor de Nederlandse economie is als Nederlanders een week minder naar het buitenland gaan en meer geld* in eigen land besteden. Dan is het ook niet nodig Schiphol te laten groeien, zeker niet in het belang van de Nederlandse economie.

R245

Het door de inspreker gevraagde onderzoek past niet bij de scope van het MER, zie ook reactie R78. De discussie hoe de groei van de Nederlandse economie het best te bereiken is, wordt niet in deze m.e.r. procedure gevoerd.

Als alternatieve locatie voor Schiphol wordt tenslotte de Flevopolder genoemd. Verder wordt ervoor gepleit om Schiphol niet te privatiseren om op die manier grip op Schiphol te houden.

R246
Beide elementen vallen buiten de scope van het MER, en worden ter kennisgeving aangenomen.

Een aantal alternatieven heeft betrekking op het betalen van belasting ten gunste van degenen die op hun leefomgeving moet inboeten.

R247
Zie reactie R237.

Iedereen profiteert van economie en Schiphol. De een moet hiervoor een prijs betalen, een ander zou bereikbaarheidsbelasting kunnen betalen, waarvan met de opbrengst de gehinderden schadeloos gesteld kunnen worden.
R248
Zie reactie onder punt R78 en R237.

Analoog aan de onroerend zaakbelasting zou Schiphol aan de bewoners jaarlijks een belasting moeten gaan betalen voor de verminderde leefomgeving. Degene die zorgt voor een mooie leefomgeving moet beloond worden en het tegenovergestelde moet gestraft worden.
R249
Zie reactie onder punt R78 en R237.

Bijlage: overzicht nummers insprekers per thema

inspraak nr	beantwoord in cluster thema
1	4.3.1
2	4.3.1
3	4.3.1
4	3.2.2
5	3.2.2 + 4.4
6	2.4
7	3.2.2 + 3.3
8	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5
9	
10	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5
11	3.3
12	3.3
13	3.3 + 4.2
14	3.2.2 + 4
15	4
16	3.3 + 4.2 + 4
17	2.4
18	4.3.1
19	1.7 + 3.3 + 4
20	4.3.3
21	4.3.1
22	3.3
23	3.3
24	4.4
25	4.3.1
26	3.3 + 4.2
27	3.2.1
28	3.3
29	3.3
30	3.3
31	3.3
32	3.3
33	2.1
34	3.3
35	4.3.1
36	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 4.3.1
37	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 3.3
38	3.3 + 4
39	3.2.1 + 4
40	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 4.2
41	3.2.1
42	3.3
43	3.2.1
44	2.2
45	2.4
46	2.4
47	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.6.2 + 3.2.1
48	3.3
49	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 2.1 + 2.3 + 4.2
50	3.3
51	4.3.1
52	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 3.2.1 + 4.2 + 4.3.1 + 4.3.2
53	3.2.2 + 4
54	3.3
55	2.3 + 3.2.1 + 4.2
56	3.3
57	3.3
58	4.3.1
59	4.3.1
60	3.3 + 4.3.1

inspraak nr	beantwoord in cluster thema
61	4.2 + 4
62	3.3
63	4.3.1
64	3.3
65	4
66	1.7
67	3.3
68	3.3
69	3.3
70	3.2.1
71	3.2.1
72	3.2.1
73	3.3
74	3.2.1 + 4.3.1
75	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.6.2 + 2.1 + 2.3
76	3.3
77	3.2.1
78	3.3
79	3.2.1
80	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.7
81	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 2.1 + 2.3
82	4.3.1
83	3.3
84	3.2.1 + 4.3.3 + 4
85	4.3.1
86	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 3.2.1
87	3.3
88	3.3
89	3.2.2
90	3.2.2 + 4.4
91	4.3.1
92	4.3.1 + 4.4
93	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 3.2.1
94	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 3.1 3.2.1 + 4.3.2
95	3.3 + 4.3.1
96	1.6.1 + 1.6.2 + 4.3.2
97	1.6.1 + 3.2.2 + 4.4
98	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.6.2 + 3.2.1
99	1.6.1 + 4.3.1
100	3.3
101	4.3.1
102	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 3.2.1
103	2.3 + 4.4
104	1.6.1 + 2.2 + 2.4 + 3.2.2 + 4.2
105	3.2.2 + 3.3
106	4.4
107	
108	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.6.2 + 2.1 + 2.3 + 3.2.1 + 4.3.3
109	
110	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.7 + 2.3 + 3.2.1
111	
112	1.7 + 4.2 + 4.3.2 + 4
113	1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.6.2 + 2.1 + 2.3 + 3.2.1 + 4.3.1 + 4.3.2
114	
115	1.7 + 3.3 + 4.2 + 4.3.1 + 4.3.2 + 4.4
116	4.3.1
117	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 2.2 + 2.3 + 3.2.2
118	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 3.1 4.3.2 + 4.4
119	4.3.1
120	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 3.1 3.3 + 4.2 + 4.3.2 + 4.4 + 4
121	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 3.3 + 4.3.3
122	4.3.1
123	4.3.1

inspraak nr	beantwoord in cluster thema
124	1.7 + 3.2.2
125	4.4
126	4.3.1
127	3.3
128	1.6.1 + 1.7 + 3.3 + 4.2 + 4.3.1 + 4.3.2
129	4.3.2
130	4.2 + 4.3.2
131	4.3.1
132	1.6.1 + 1.6.2 + 2.1 + 2.3 + 3.3 + 4.3.3
133	3.2.2 + 3.3
134	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 3.2.2 + 4.3.3
135	2.2 + 3.3 + 4.3.1
136	2.1 + 3.3
137	3.2.2
138	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 3.2.1 + 3.2.2 + 4.2 + 4.3.1 + 4.3.2
139	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.6.1 + 3.2.1 + 3.3 + 4.3.1 + 4
140	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.6.1 + 2.1 + 2.3 + 3.2.1 + 3.2.2 + 4.2 + 4.3.1 + 4.3.2
141	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 2.1 + 3.2.1 + 4.3.3
142	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.5 + 2.1 + 2.3 + 4.3.3
143	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.7
144	3.3
145	3.3
146	4.3.1
147	4.4
148	4.3.2
149	1.7
150	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5
151	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 4.3.2
152	4.3.3
153	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.7 + 2.3
154	3.3
155	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 3.2.1 + 3.3 + 4.2 + 4.3.1 + 4.3.2 + 4.4 + 4
156	
157	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.6.1 + 2.1 + 2.3 + 2.4 + 4.3.1
158	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 3.1 4.3.2
159	4.3.1
160	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 2.1 + 2.3 + 3.2.1 + 4.3.1 + 4.3.3
161	3.3
162	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.7 + 2.1 + 2.3 + 3.2.1 + 4.2 + 4.3.1 + 4.3.3 + 4.4
163	1.3 + 4.3.2
164	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 2.2
165	4.3.1
166	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.7 + 3.3 + 4.2 + 4.3.2 + 4.4 + 4
167	2.1 + 3.2.2 + 3.3 + 4.3.1
168	4.2 + 4.4 + 4
169	3.2.2 + 4.3.2
170	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 2.1 + 2.3 + 3.2.1 + 4.1 + 4.2 + 4.3.1
171	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.7 + 2.1 + 2.3 + 3.2.1 + 4.3.3
172	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.7 + 2.1
173	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.7 + 4.3.3
174	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.6.1 + 4.4
175	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 3.2.2
176	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.7 + 3.1 4.3.2
177	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5
178	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5
179	3.3 + 4.3.1
180	3.2.2
181	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5
182	2.3 + 3.3 + 4
183	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5
184	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 2.3 + 3.1 3.2.1 + 3.3 + 4.2 + 4.3.1 + 4.3.2 + 4.3.3
185	1.7 + 2.1 + 4.3.1
186	1.7

inspraak nr	beantwoord in cluster thema
187	
188	2.2 + 3.3
189	1.7 + 2.4 + 3.3 + 4.1 + 4.3.2
190	1.6.1 + 1.7 + 2.3
191	4.2
192	1.1
193	1.6.1
194	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.6.2 + 2.1 + 2.2 + 2.3 + 3.2.1 + 4.3.3
195	1.2 + 1.6.1 + 2.3 + 4.2
196	3.2.2 + 4.3.2
197	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 2.3 + 3.3 + 4.1 + 4.3.1 + 4.3.2 + 4.3.3
198	4.3.1
199	3.3
200	4.1 + 4.3.1 + 4.3.2 + 4.4 + 4
201	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.7 + 3.2.2 + 3.3 + 4.3.1 + 4.3.2
202	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 3.2.2
203	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5
204	1.1 + 1.2
205	3.3
206	4.3.1
207	1.7 + 4
208	2.4
209	3.3 + 4.1
210	3.2.2
211	3.3
212	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.6.1 + 2.1 + 3.2.2 + 4.2 + 4.3.1 + 4.3.2
213	4.3.3
214	4.3.1
215	4.2
216	4.3.2
217	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 4.3.1
218	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5
219	4.3.1
220	3.3
221	4.3.1
222	4.3.1
223	4.3.1
224	2.1 + 3.3 + 4.3.2
225	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.7 + 4.2
226	2.4
227	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5
228	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 3.3
229	1.7 + 4.3.1
230	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 2.4 + 3.2.2
231	4.3.1
232	1.7 + 4.3.1 + 4.3.2 + 4.3.3
233	4.3.1
234	3.2.1
235	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.7 + 4.3.1
236	4.3.1
237	3.3 + 4.2 + 4.4
238	4.3.1
239	4.3.1
240	4.3.1
241	3.3
242	3.3
243	4.3.1
244	3.2.2 + 4.3.1
245	1.7
246	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.6.1
247	2.3 + 4.3.3
248	4.3.1
249	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 4.1

inspraak nr	beantwoord in cluster thema
250	1.3 + 1.6.1 + 2.3 + 3.2.1 + 4.1 + 4.3.2
251	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.6.2 + 2.1 + 2.3 + 3.2.1
252	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.6.1 + 1.7 + 2.4 + 3.3 + 4.3.1 + 4.3.2
253	3.3 + 4.2 + 4.3.3 + 4
254	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 3.3
255	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 3.2.1 + 3.3 + 4.1 + 4.3.1
256	4.3.1 + 4
257	4.3.1
258	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5
259	4
260	4.3.1
261	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.6.2 + 4.3.1 + 4.3.3 + 4
262	1.6.1 + 2.2 + 2.4
263	4.3.1
264	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 4.2
265	3.3
266	4.3.1
267	1.6.1 + 2.3
268	3.3
269	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 2.1 + 2.3 + 3.2.1 + 4.2 + 4.3.3
270	1.7 + 4.3.3 + 4
271	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 2.1 + 2.3 + 3.2.1 + 4.3.1 + 4.3.3
272	3.2.2
273	4.3.3
274	3.2.2
275	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5
276	1.7 + 4
277	3.3
278	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.6.1 + 1.6.2 + 3.2.2 + 4.1 + 4
279	3.1 3.2.1 + 4.4
280	1.7 + 4.3.3
281	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.6.2
282	1.6.1
283	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 1.7
284	1.6.1 + 2.4 + 3.2.2
285	4.3.1
286	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5
287	4.3.1
288	4.3.1
289	4.3.1
290	3.3
291	3.2.2
292	4.3.1
293	4.3.1
294	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 3.3 + 4.1 + 4.2 + 4.3.1 + 4.3.2 + 4.3.3
295	2.1
296	2.2
297	3.3
298	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 3.1 4.3.2
299	4.3.1
300	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 2.1 + 2.3 + 2.4 + 3.2.1 + 4.3.3
301	
302	1.1 + 1.2 + 1.3 + 1.4 + 1.5 + 3.1 4.3.2