

Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

4 juni 2004 / rapportnummer 1114-654



commissie voor de milieueffectrapportage

Minister van Verkeer en Waterstaat
voor deze: mevr. drs. M.H. Schultz van Haegen,
staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

uw kenmerk
DGL04.U00585

uw brief
2 april 2004

ons kenmerk
1114-621Ke/Mo/bt

onderwerp
Toetsingsadvies over het milieueffect-
rapport "Wijziging uitvoeringsbesluiten
Schiphol"

doorkiesnummer
(030) 234 76 07

Utrecht,
4 juni 2004

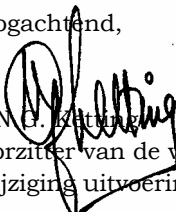
Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Met bovengenoemde brief stelde u (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de "Wijziging uitvoerings-besluiten Schiphol". Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

Graag breng ik nog het volgende onder uw aandacht. Vele inspraakreacties en ook het NLR brengen naar voren dat er kansrijke opties zijn om de milieubelasting van de luchthaven te vermindere(n). De Commissie constateert dat deze opties buiten de reikwijdte liggen van het MER voor het herstel van de invoerfout, gezien de uitspraken die de Tweede Kamer daarover heeft gedaan. Vanwege deze beperkte reikwijdte accepteert de Commissie de beperkte uitwerking die het meest milieuvriendelijke alternatief in het MER heeft gekregen. De Commissie acht het echter van belang onderzoek naar milieuvriendelijker opties tijdig te starten, zodat deze een rol kunnen spelen in volgende beleidsbeslissingen. De evaluatie van het normenstelsel conform de motie Baarda is daarin een eerste stap. Korteidshalve verwijs ik naar paragraaf 2.2.2 van dit advies voor nadere toelichting.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag het (ontwerp)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,


ir. M.G. Kalkman
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

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport "Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol"

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over 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.

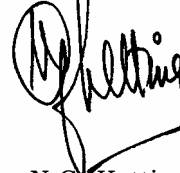
"Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol",

de secretaris



drs. S.A.A. Morel

de voorzitter



ir. N.G. Ketting

Utrecht, 4 juni 2004

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. OORDEEL OVER HET MER	2
2.1 Conclusies en aanbevelingen	2
2.1.1 Algemeen	2
2.1.2 Nulalternatief (toelichting zie par.2.2.1)	2
2.1.3 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) (toelichting zie par.2.2.2)	2
2.1.4 Mogelijke veiligheidsproblemen bij parallel starten (zie par.2.2.3)	3
2.1.5 Gehanteerde parameters voor de vergelijking van beschermingsniveau's (toelichting zie par.2.2.4)	3
2.1.6 Gevoeligheid handhavingspunten voor routewijzigingen (toelichting zie par.2.2.5)	4
2.2 Toelichting en verantwoording	4
2.2.1 Het nul-alternatief.....	4
2.2.2 Het meest milieuvriendelijke alternatief.....	5
2.2.3 Mogelijke veiligheidsproblemen bij parallel starten	7
2.2.4 Gehanteerde parameters voor de vergelijking van beschermingsniveau's	7
2.2.5 Gevoeligheid handhavingspunten voor routewijzigingen	8

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 2 april 2004 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 80 d.d. 27 april 2004
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen
5. De memoranda met vragen aan en de antwoorden van de initiatiefnemer (bijlagen 5a t/m 5d)

1. INLEIDING

Algemeen

In juni 2003 hebben Schipholgroup (AAS) en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat geïnformeerd over het feit dat bij de totstandkoming van het nieuwe normenstelsel voor de inrichting en het gebruik van de luchthaven onjuiste invoergegevens zijn gebruikt. Dit resulteerde in grenswaarden voor de geluidsbelasting waar de beoogde verkeersverdeling niet in past. Tevens constateerden AAS en LVNL dat de ligging van de uitvliegroutes van de Polderbaan bij Spaarndam niet in overeenstemming zijn met de toezeggingen zoals die waren opgenomen in de Aanwijzing van 1996 voor zowel het vier- als het vijfbanenstelsel. Daardoor ontstaat er in Spaarndam grotere geluidsoverlast dan voorzien.

Voor het herstel van de invoerfout en het aanpassen van de uitvliegroutes zijn wijzigingen van het Luchthavenverkeerbesluit en het Luchthavenindelingbesluit nodig. Daarvoor wordt een milieueffectrapportage (m.e.r.) 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. Op 2 april 2004 is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld een toetsingsadvies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER)¹. Het MER is op 28 april 2004 ter inzage gelegd².

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 adviezen⁴, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen.

Aanpak van de advisering

De m.e.r. heeft een beperkte reikwijdte en richt zich uitsluitend op de informatie 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 toetsing van het MER door de Commissie richt zich op de vraag of de informatie in het MER een vergelijking van het 'oude' en het 'nieuwe' beschermingsniveau mogelijk maakt. Daarbij toetst de Commissie aan de voor het MER vastgestelde richtlijnen. De Commissie gaat in op de inspraakreacties voor zover zij belangrijke (nieuwe) informatie inbrengen die relevant is voor het MER voor het herstel van de invoerfout en de vliegroute bij Spaarndam.

De gelijkwaardigheid van het normenstelsel onder de Wet Luchtvaart en het normenstelsel volgens de PKB is in dit MER 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 normenstel-

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

⁴ Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

sel conform de motie Baarda zal in een nog te starten m.e.r. aan de orde komen.

In dit advies gaat de Commissie alleen in op hoofdzaken en niet op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Tijdens de toetsing heeft de Commissie over enkele belangrijke punten in het MER toelichtingen gevraagd aan de initiatiefnemer. Deze hadden betrekking op het realiteitsgehalte van het nul-alternatief (geen wijziging van de luchthavenbesluiten) en het meest milieuvriendelijke alternatief. De memoranda met vragen en de antwoorden van de initiatiefnemer zijn opgenomen in de bijlagen 5a t/m 5d bij dit toetsingsadvies en betrokken bij de toetsing van het MER.

2. OORDEEL OVER HET MER

2.1 Conclusies en aanbevelingen

2.1.1 Algemeen

■ De Commissie concludeert dat **de essentiële informatie in het MER aanwezig** is om een vergelijking te kunnen maken tussen het beschermingsniveau van de nu geldende (eerste) luchthavenbesluiten en de gewijzigde (tweede) luchthavenbesluiten. Het MER biedt daarom voldoende informatie voor de besluitvorming.

■ De Commissie is bij de beoordeling van het MER uitgegaan van het gegeven dat het MER informatie moet geven voor het *herstel van een invoerfout*. Dit gegeven impliceert een beperkte ruimte voor het uitwerken van (milieuvriendelijke) alternatieven⁵. Alleen daarom vindt de Commissie de beperkte interpretatie van alternatieven, waaronder het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) en het nulalternatief, in dit specifieke MER acceptabel. De beperkte reikwijdte van de alternatieven in dit MER kan echter niet representatief zijn voor toekomstige MER'en.

2.1.2 Nulalternatief (toelichting zie par.2.2.1)

■ Het MER wijkt af van de richtlijnen door niet de milieugevolgen te beschrijven van een verkeersscenario dat past binnen de milieugrenzen van de nu geldende luchthavenbesluiten. Op basis van de berekeningen in het MER kan onderbouwd worden dat dit verkeersscenario (max. ca. 360.000 vliegbewegingen) geen realistisch scenario is. De Commissie vindt het daarom geen belangrijke tekortkoming dat het MER de milieugevolgen van dit alternatief niet beschrijft.

2.1.3 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) (toelichting zie par.2.2.2)

MMA voor de invoerfout

■ In strijd met de richtlijnen voor het MER werkt het MER alleen een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) uit voor de uitvliegroutes bij Spaarndam en niet voor het herstel van de invoerfout. Uit een toelichting van de initiatiefnemer op het MER blijkt dat een MMA voor het herstel van de invoerfout niet tot een substantieel betere

⁵ Vele inspraakreacties (o.a. nrs. 6, 8, 25, 28, 44, 49, 52, 57, 58, 70, 72, 73, 74, 91, 98, 109, 111, 117, 118, 123) geven aan dat er milieuvriendelijker alternatieven, zoals andere uitvliegroutes, mogelijk zouden zijn. De Commissie acht dit zeker denkbaar, maar vindt deze alternatieven voor het herstel van de invoerfout niet relevant vanwege de randvoorwaarden die de Tweede Kamer aan het wijzigen van de luchthavenbesluiten heeft gesteld.

milieusituatie zal leiden. Daarom is het ontbreken van een MMA voor de invoerfout geen belangrijke tekortkoming. De Commissie weegt hierbij nadrukkelijk mee dat de ruimte voor alternatieven in dit MER (herstel van een invoerfout) beperkt is.

Vliegen over Corus

■ Het MER baseert het MMA op de argumentatie dat vliegen over Corus tot minder geluidbelasting leidt in woongebieden. De gevolgen voor externe veiligheid zijn hierbij niet betrokken. Het is mogelijk dat een toename van vliegverkeer over Corus leidt tot een vergroting van het risico voor de omgeving, vanwege de aanwezigheid van een ammoniakopslag op het terrein. Het MER gaat hier niet op in. De Commissie vindt het essentieel dat de consequenties voor de externe veiligheid alsnog worden beschreven indien de routes worden verlegd naar het Corus-terrein. Daarbij moet ingegaan worden op de eventuele gevolgen voor de vergunning van Corus voor de ammoniakopslag, voor het maximaal aantal toe te laten vliegbewegingen boven Corus en voor rampen(bestrijdings)plannen.

Additionele maatregelen om milieubelasting te beperken

■ Op langere termijn zijn maatregelen denkbaar die bijdragen aan vermindering van de milieubelasting. Deze maatregelen vallen buiten de reikwijdte van het MER voor de invoerfout. De Commissie adviseert deze door het NLR aangegeven en (initieel) onderzochte additionele maatregelen diepergaand te onderzoeken, bijvoorbeeld gekoppeld aan de m.e.r. voor de evaluatie van het normenstelsel Schiphol.

■ De Commissie adviseert te verduidelijken hoe en op welke termijn het verhogen van de capaciteit en het aanpassen van werkwijzen van de Luchtverkeersleiding kan bijdragen aan het verminderen van de milieubelasting.

■ Gezien de duur van bovengenoemd onderzoek en de mogelijkheid dat dit resulteert in opties die de milieubelasting kunnen verminderen, adviseert de Commissie het onderzoek op zo kort mogelijke termijn te starten, zodat de resultaten (waar mogelijk) een rol kunnen spelen bij de voorziene evaluatie van het normenstelsel.

Balans tussen milieu en economie

■ De Commissie adviseert bij de evaluatie van het normenstelsel te onderzoeken hoe milieuvriendelijker procedures en technologie kunnen doorwerken bij toekomstige aanpassingen van Luchthavenbesluiten: meer vliegbewegingen, minder milieubelasting of een combinatie van beide.

2.1.4 Mogelijke veiligheidsproblemen bij parallel starten (zie par.2.2.3)

■ De Commissie adviseert het bevoegd gezag te verduidelijken of de structurele maatregelen die worden voorbereid ter voorkoming van veiligheidsproblemen bij gelijktijdig parallel starten consequenties hebben voor de voorgestelde wijzigingen in de luchthavenbesluiten. Indien dat het geval zal zijn zal aangegeven moeten worden hoe dit in de m.e.r.-procedure zal worden verwerkt.

2.1.5 Gehanteerde parameters voor de vergelijking van beschermingsniveau's (toelichting zie par.2.2.4)

■ De Commissie adviseert bij het besluit te definiëren wat verstaan moet worden onder een 'per saldo' gelijkwaardig of beter beschermingsniveau van 'volgende' luchthavenbesluiten ten opzichte van de eerste Luchthavenbesluiten. Daarbij moet aangegeven worden of de in het MER gehanteerde werkwijze) daarmee in overeenstemming is, met name wat betreft het risico waarvoor slechts één parameter in de wet is vastgelegd: het Totaal Risico Gewicht (TRG).

2.1.6 Gevoeligheid handhavingspunten voor routewijzigingen (toelichting zie par.2.2.5)

■ De Commissie constateert dat de ring van handhavingspunten weinig gevoelig is voor routewijzigingen en daarmee geen goede maat is voor de beschermende werking voor de geluidbelasting in het buitengebied: de beide varianten voor de routewijziging bij Spaarndam leiden immers tot een andere geluidbelasting in het buitengebied maar hebben dezelfde waarden in de handhavingspunten. De Commissie adviseert bij de komende evaluatie van het normenstelsel in te gaan op de beschermende werking van het beperkte aantal handhavingspunten voor het buitengebied.

2.2 Toelichting en verantwoording

2.2.1 Het nul-alternatief

Het nul-alternatief houdt in dat het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en het Luchthavenindelingbesluit (LIB) niet aangepast worden. De kernvraag bij dit alternatief is of het operationeel plan voor de luchthaven in de komende jaren 'gevolgen' kan worden zonder overschrijding van de huidige milieugrenzen. Het antwoord op deze vraag bepaalt of het nul-alternatief een reëel alternatief is voor de besluitvorming. Om dit beter te kunnen beoordelen heeft de Commissie de initiatiefnemer een toelichting op het MER gevraagd (zie bijlage 5A van dit advies). De belangrijkste conclusies in de antwoorden, gebaseerd op onderzoek van het NLR, zijn (zie bijlage 5B van dit advies):

- Een jaarlijks aantal van 280.000 vliegbewegingen is mogelijk binnen de huidige milieugrenzen als geen operationele maatregelen worden getroffen;
- Een jaarlijks aantal van 337.000-362.000 vliegbewegingen is mogelijk binnen de huidige milieugrenzen als wel operationele maatregelen worden genomen zoals een aangepaste preferentievolgorde van de startbanen;
- Een aantal van 420.000 vliegbewegingen dat is opgenomen in het operationeel plan 2004 is alleen mogelijk binnen de huidige milieugrenzen bij ideale weersomstandigheden;
- Op basis van extrapolatie van de eerste maanden van het operationeel jaar 2004 is de verwachting dat eind augustus - eind september de milieugrenzen worden bereikt.

De Commissie kan de conclusies over het aantal vliegbewegingen niet verifiëren, omdat zij niet de taak heeft een contra-expertise uit te voeren en daarom niet beschikt over de invoergegevens en modellen.

Uitgaande van de juistheid van de uitkomsten kan met de conclusies worden onderbouwd dat het nul-alternatief geen realistisch alternatief is: het leidt tot een belangrijke verlaging van het maximaal mogelijke aantal vliegbewegingen⁶. De Commissie vindt het daarom geen belangrijke tekortkoming dat het MER afwijkt van de richtlijnen voor het MER door de milieugevolgen van het nul-alternatief met 337.000-362.000 bewegingen niet te beschrijven. De Commissie vindt het voldoende dat het beschermingsniveau van de tweede luchthavenbesluiten wordt vergeleken met het beschermingsniveau van de nu geldende (eerste) luchthavenbesluiten. Het MER maakt deze vergelijking mogelijk.

⁶ In de nu geldende besluiten meende de initiatiefnemer 537.000 vliegbewegingen te kunnen verwerken. Dit aantal blijkt door de invoerfout niet realistisch te zijn: het onderzoek van het NLR geeft immers aan dat maximaal 337.000-362.000 vliegbewegingen mogelijk zijn als de luchthavenbesluiten niet worden gewijzigd.

2.2.2

Het meest milieuvriendelijke alternatief

MMA voor de invoerfout

Herstel van de invoerfout betekent onder andere dat een deel van de vliegbewegingen gedurende de piekuren wordt overgeheveld van de Polderbaan naar de Zwanenburgbaan. Feitelijk worden daarmee geluidbelasting en risico's verschoven naar de Zwanenburgbaan. De richtlijnen geven aan dat het MER moet onderzoeken in hoeverre dit zoveel mogelijk voorkomen kan worden omdat het gebruik van de Polderbaan minder milieugevolgen met zich meebrengt. In deze 'zoektocht' moet het MMA ook uitgaan van herstel van de invoerfout: het gaat dus om de meest milieuvriendelijke optie voor het herstel van de invoerfout. Het bevoegd gezag moet op grond van het MMA een afweging kunnen onderbouwen tussen meer of minder vluchten en meer of minder milieubelasting.

Door een eenzijdige benadering van het MMA in dit MER kan deze afweging niet onderbouwd worden. Het MMA (herstel invoerfout én routewijziging Spaarndam) gaat namelijk uit van de milieugrenzen en vult deze zoveel mogelijk op met extra vliegbewegingen. In het MMA zijn daarom bij gelijkblijvende milieubelasting bijna 6000 vliegbewegingen extra mogelijk vergeleken bij het planalternatief 1 dat alleen de invoerfout herstelt (zie tabel pag. 13 samenvatting). Het is echter niet duidelijk of het substantieel minder milieubelasting op zal leveren als het aantal vliegbewegingen in het MMA gelijk gehouden wordt aan planalternatief 1. Het MER bevat door deze benadering feitelijk geen MMA voor het herstel van de invoerfout. Het geeft alleen een MMA voor de routevarianten bij Spaarndam⁷.

Op dit punt heeft de Commissie een toelichting gevraagd aan de initiatiefnemer (zie bijlage 5A en 5C bij dit advies). De toelichting van de initiatiefnemer (zie bijlage 5B en 5D bij dit advies) geeft een indicatie van de milieugevolgen van een MMA dat uitgaat van hetzelfde aantal vliegbewegingen als in planalternatief 1. Uit deze toelichting blijkt dat dit niet leidt tot een substantiële verandering in de milieubelasting. Binnen de beperkte reikwijdte van dit MER, waarin ook het MMA tot herstel van de invoerfout moet leiden, acht de Commissie deze (beperkte) benadering van het MMA daarom acceptabel.

Vliegen over Corus of over woongebieden

Het MER geeft aan dat vliegen over Corus milieuvriendelijker is dan vliegen over woongebieden. De argumentatie daarvoor is gebaseerd op de vermindering van de geluidbelasting in de woongebieden. Gevolgen voor de externe veiligheid zijn bij deze afweging niet betrokken⁸. Op basis van het Totaal Risico Gewicht (TRG) kan niet worden geconcludeerd dat vliegen over Corus milieuvriendelijker is: het TRG is in beide situaties gelijk. Dat geldt ook voor de individuele risico's. Alleen op basis van een berekening van groepsrisico zou aangetoond kunnen worden dat vliegen over Corus veiliger is, omdat in die situatie het groepsrisico lager wordt. Voor groepsrisico hebben echter geen berekeningen plaatsgevonden omdat een norm voor groepsrisico in de wet ontbreekt. Indien gekozen wordt voor het verleggen van routes richting het Corus-terrein, moet een afweging gemaakt worden tussen de gevolgen van geluid en externe veiligheid, die in het MER nog ontbreekt.

⁷ Ook vele inspraakreacties wijzen op de beperkte invulling van het MMA (zie o.a. nrs. 44, 86, 88, 93 en 114 bijlage 4).

⁸ Een aantal inspraakreacties (zie o.a. nrs. 38, 44) gaat eveneens in op de veiligheid van vliegen boven Corus.

De Commissie merkt daarbij op dat zich op het terrein van Corus een ammoniakopslag van DSM bevindt. Het is daarom mogelijk dat een toename van vliegverkeer over Corus leidt tot een vergroting van het risico voor de omgeving. Het gaat daarbij niet alleen om het risico van het vliegverkeer zelf, maar ook om het risico dat door de installaties op de grond wordt veroorzaakt voor de omgeving. Als gevolg van toenemend vliegverkeer over de ammoniakopslag zal de kans toenemen dat die opslag wordt getroffen door een vallend vliegtuig waardoor de ammoniak vrijkomt. Dat leidt weer tot toenemende individuele en groepsrisico's als gevolg van deze ammoniakopslag. Deze toename kan gevolgen hebben voor de vergunnings situatie van DSM en Corus, voor de ruimtelijke ordening rond Corus en voor de rampenplannen en rampbestrijdingsplannen in de omgeving. Dit geldt overigens niet alleen voor het Corus terrein maar voor alle potentieel gevaarlijke installaties onder de vliegroutes. Echter bij dit MER besteedt de Commissie in het bijzonder aandacht aan Corus omdat de routewijziging bij Spaarndam hierop invloed heeft. Een inbreuk van de wijziging van een vliegroute op "verkregen rechten" van Corus is overigens niet noodzakelijkerwijs rechtmatig⁹.

Additionele maatregelen om milieubelasting te beperken

Het NLR heeft onderzocht (Nadere analyse, NLR-CR-2004-060) welke additionele maatregelen de milieubelasting verder zouden kunnen verminderen, bijvoorbeeld doordat zij de verdeling van vliegverkeer tussen de Zwanenburgbaan en met name de Polderbaan gunstig beïnvloeden. Ook op het punt van de additionele maatregelen heeft de Commissie een toelichting gevraagd aan de initiatiefnemer (zie de bijlagen 5A, 5B, 5C en 5D bij dit advies).

De rapporten en de toelichting van de initiatiefnemer maken aannemelijk dat de meeste onderzochte maatregelen hetzij geen bijdrage zullen leveren, hetzij mogelijk wel een bijdrage leveren, maar meer studie vragen en ingrijpende wijzigingen in de afhandeling van het vliegverkeer en de werkmethoden bij de LVNL tot gevolg zullen hebben. Het gaat om maatregelen zoals:

- structureel verhogen van de baancapaciteit van de Polderbaan;
- de voorkeursbaan onafhankelijk maken van de vertrekriching;
- segregatie van startend verkeer;
- faseren van verkeer richting PAMpus;
- onderzoeken van alternatieve routes voor startend verkeer.

Deze (ingrijpende) maatregelen vallen niet binnen de reikwijdte van de m.e.r. voor het herstel van de invoerfout, maar zijn wel relevant voor later te nemen besluiten. De evaluatie van het normenstelsel, waarvoor nog een m.e.r. zal starten, is daarin een eerste stap. Aan deze evaluatie ('werkt het systeem') kan de vraag gekoppeld worden of het systeem ook verbeterd kan worden ('bevalt het systeem'), waarbij onder andere bovenstaande maatregelen aan de orde zijn.

Uit de toelichting van de initiatiefnemer op het MER (zie bijlage 5B) blijkt dat zij een andere mening heeft dan het NLR over het effect van het aanstellen van meer verkeersleiders op de veiligheidssituatie rond PAMpus. Het NLR geeft aan dat daardoor tegelijkertijd en structureel veilig vanaf zowel de Polderbaan als de Zwanenburgbaan richting PAMpus gestart zou kunnen worden. Als gevolg hiervan kan de Zwanenburgbaan meer ontlast worden, en daarmee de milieubelasting verminderen. De initiatiefnemer geeft aan dit geen

⁹ De afdeling Bestuursrechtspraak heeft op 5 november 1999 in een (voorlopige) uitspraak een goedkeuringsbesluit van GS Noord-Holland van het bestemmingsplan Saendelft geschorst: de geplande uitbreiding van woningbouw zou uitbreiding van linoleumfabriek Forbo onmogelijk maken vanwege geuroverlast.

reële optie te vinden. Tenminste 4-5 jaar zou nodig zijn om de mogelijkheid te onderzoeken en te implementeren. Dit lijkt de Commissie erg lang en komt haar niet waarschijnlijk voor. Afronding bij een dergelijke duur kan pas plaatsvinden nadat de evaluatie van het normenstelsel (voorzien in 2006) is uitgevoerd. Omdat uit het onderzoek mogelijk reële opties voortkomen die de milieubelasting kunnen verminderen, ligt een snelle start en voortvarende aanpak van deze studie voor de hand, zodat de uitkomsten zoveel mogelijk een rol kunnen spelen bij de evaluatie van het normenstelsel.

Balans tussen milieu en economie

De wetgeving geeft aanleiding tot verschillende interpretaties van de verhouding tussen milieu en economie. De luchtvaartsector gaat ervan uit dat binnen de vastgestelde milieuruimte een plicht bestaat optimaal te ontwikkelen. Zij verwijst daarbij naar artikel 8.3 van de Wet luchtvaart. In dit MER leidt dat ertoe dat milieuruimte die ontstaat door bijvoorbeeld andere procedures of routes in extra vliegbewegingen kan worden omgezet. Er is ook een interpretatie mogelijk waarbij milieuvriendelijker procedures en technologie (deels) ten goede komt aan de omgeving: dat leidt ertoe dat de milieubelasting wordt verminderd bij een gelijkblijvend of minder sterk stijgend aantal vliegbewegingen. De Wet Luchtvaart geeft immers aan dat het beschermingsniveau van elk volgend besluit per saldo gelijkwaardig *of beter* is dan het eerste besluit.

2.2.3 Mogelijke veiligheidsproblemen bij parallel starten

In de praktijk is gebleken dat het gelijktijdig starten van vliegtuigen op evenwijdig gelegen banen kan leiden tot situaties waarin de vliegtuigen elkaar naderen. Deze situaties blijken op te treden tijdens het allereerste deel van de vlucht waarbij beide vliegtuigen direct na de start in dezelfde richting moeten vliegen, bijvoorbeeld door harde wind, onnauwkeurigheden bij de navigatie of het vliegen van een verkeerde route. Dit kan leiden tot risico's. LVNL heeft de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat hiervan op de hoogte gesteld en kenbaar gemaakt dat de vertrekprocedures voor parallel startend verkeer zijn gewijzigd om veiligheidsproblemen te voorkomen. Het gaat om tijdelijke wijzigingen in de procedures. LVNL bereidt structurele maatregelen voor. De voorbereiding van deze maatregelen maakt geen deel uit van dit MER.

Het is daarom niet duidelijk of en zo ja hoe maatregelen gevolgen hebben voor de voorgenomen wijziging van de uitvliegroutes bij Spaarndam en de voorgenomen wijziging van de grenswaarden in de luchthavenbesluiten om de invoerfout te herstellen¹⁰.

2.2.4 Gehanteerde parameters voor de vergelijking van beschermingsniveau's

De Commissie m.e.r. heeft in haar advies voor richtlijnen geadviseerd in het MER alleen de parameters te hanteren die zijn opgenomen in de luchthavenbesluiten. Het bevoegde gezag heeft daarvan in de richtlijnen afgeweken. De Commissie vindt dat dit het MER onnodig heeft gecompliceerd, omdat het zich nu baseert op de parameters van zowel het nieuwe stelsel als het oude stelsel dat niet meer van kracht is. Niettemin staat de gekozen werkwijze de hoofddoelstelling van het MER (vergelijken van het beschermingsniveau van de eerste en de tweede besluiten) niet in de weg.

De Wet Luchtvaart geeft aan dat het beschermingsniveau van elk volgend besluit per saldo gelijkwaardig *of beter* is dan het eerste besluit. Wat 'per sal-

¹⁰ Zie ook inspraakreactie 80, bijlage 4.

do' betekent is echter niet benoemd in de wet. In het MER is het criterium 'per saldo' bovendien niet consequent toegepast. Voor geluid is het zodanig vertaald dat het totale aantal woningen en ernstig gehinderden binnen relevante contouren niet mag toenemen. Voor externe veiligheid voldoet het Individueel Risico ook aan dit criterium, maar het Totaal Risico Gewicht (TRG) is in het 'passende scenario' in het MER groter dan wettelijk is toegestaan (9856 ton t.o.v. de wettelijke norm van 9724 ton). Dit is te wijten aan een groter aantal vliegbewegingen dan de luchthaven kan accommoderen binnen de milieugrenzen¹¹. De Commissie ziet niet in hoe een verhoging van het TRG begrepen moet worden in een 'per saldo-benadering'¹², aangezien het TRG het enige wettelijke criterium is voor externe veiligheid. Saldering is daarom volgens de Commissie niet mogelijk.

2.2.5 Gevoeligheid handhavingspunten voor routewijzigingen

De Commissie merkt op dat de routevarianten voor Spaarndam niet leiden tot andere grenswaarden voor geluid. De verschillen tussen de varianten manifesteren zich alleen in een andere geluidbelasting in het buitengebied: het gebied buiten de ring van handhavingspunten. Dit betekent dat de ring van handhavingspunten weinig gevoelig is voor routewijzigingen en daarmee geen goede maat is voor de beschermende werking voor de geluidbelasting in het buitengebied. De Commissie vindt dit een relevant punt voor de evaluatie van het nieuwe normenstelsel.

¹¹ Door deze opschaling van het basisscenario tot het niet uitvoerbare aantal van 625.000 vliegbewegingen ontstaat ook een toename van het individuele risico (zie figuur 11 in het MER) waar meerdere inspraakreacties vragen over stellen (zie o.a. reactie 56 bijlage 4).

¹² In inspraakreacties op het MER bepleiten Schipholgroup (zie nr. 100, bijlage 4), Luchtverkeersleiding Nederland (zie nr. 101, bijlage 4) en KLM NV (zie nr. 104, bijlage 4) een verhoging van het TRG in het luchthavenbesluit omdat het aantal woningen binnen de 10^{-6} individueel risico contour na herstel van de invoerfout is afgenomen.

BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over het milieueffectrapport "Wijziging
uitvoeringsbesluiten Schiphol"

(bijlagen 1 t/m 5D)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 2 april 2004 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de Commissie voor de m.e.r.
t.a.v. de voorzitter
de heer ir. N.G. Ketting
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	5 APR. 2004
nummer	1114-593
dossier	
kopie naar :	Kt/Mo KT

Contactpersoon

J. Gosse

Datum

2 april 2004

Ons kenmerk

DGL04.U00585

Onderwerp

Verzoek toetsingsadvies MER wijziging Uitvoeringsbesluiten Schiphol

Doorkiesnummer

070 - 351 72 55

Bijlage(n)

1

Uw kenmerk

-

Geachte heer Ketting,

Hierbij bied ik u, mede namens mijn ambtgenoot van VROM, het Milieueffectrapport "Wijziging Uitvoeringsbesluiten Schiphol" aan. Het Bevoegd Gezag heeft dit MER op 30 maart 2004 ontvangen en op 2 april 2004 aanvaard.

Ik verzoek u vriendelijk, mede namens mijn ambtgenoot van VROM en conform de Wet milieubeheer, een advies uit te brengen over dit MER. De wettelijke adviseurs zijn verzocht hun visie op het MER te geven.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw drs M.H. Schultz van Haegen

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

BIJLAGE 2

Kennisgeving van het milieueffectrapport in Staatscourant nr. 80 d.d. 27 april 2004

DINSDAG 27 APRIL 2004

MINISTERIES

STAATSCOURANT NR. 80 23



Herstel van de invoerfout

Aangepaste besluiten Schiphol liggen ter inzage

Vorig jaar werd duidelijk dat de luchtvaartsector een fout heeft gemaakt in het plan voor het gebruik van de banen op Schiphol. Het Kabinet heeft besloten deze fout te herstellen via een m.e.r.-procedure (zie kader) en aanpassing van de luchtvaartbesluiten.

Een belangrijke stap in zo'n procedure is het opstellen van een Milieueffectrapport (MER). Het MER beschrijft wat er verandert en wat de effecten daarvan zijn op de omgeving. Aan de hand daarvan is een ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchtvaartverkeersbesluit Schiphol (LVB) en van het Luchthavenindellingsbesluit Schiphol (LIB) opgesteld. U kunt de overheid laten weten wat u van dit MER en van de ontwerpbesluiten vindt, door in te spreken. Dat kan van woensdag 28 april tot en met dinsdag 25 mei 2004. Het MER en de besluiten kunt u inzien bij u in de buurt.

De Schipholwet

Sinds 20 februari 2003 is er een nieuwe wet voor de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol. Deze wet stelt randvoorwaarden aan het geluid, de veiligheidsrisico's en lokale luchtverontreiniging die luchtvaart mag veroorzaken. Binnen de randvoorwaarden heeft de luchtvaartsector de ruimte zich te ontwikkelen en te groeien. De Schipholwet staat in hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart en is uitgewerkt in twee uitvoeringsbesluiten: het Luchtvaartverkeersbesluit Schiphol (LVB) en het Luchthavenindellingsbesluit Schiphol (LIB).

Aanleiding voor de aanpassing

In juni 2003 hebben Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat gemeld dat in het ontwerp voor het baan gebruik van de luchthaven Schiphol een fout is gemaakt. Uit onderzoek blijkt dat daardoor verdere groei van het luchtverkeer praktisch onmogelijk is. De gevolgen van deze fout voor de luchtvaartsector en de Nederlandse economie zijn zo ernstig, dat het Kabinet heeft besloten de luchtvaartbesluiten te laten aanpassen. Daarvoor wordt een m.e.r.-procedure gevolgd.

Waar gaat de procedure over?

De overheid en de luchtvaartsector moeten in beeld brengen wat de effecten zijn van het herstel van de invoerfout. Daarom is een MER opgesteld met de verschillende alternatieven en hun effecten op de omgeving. Daarnaast hebben Schiphol Group en LVNL voorgesteld de uitvliegeroutes van de Polderbaan naar het westen, bij Spaarndam, aan te passen. Ook de effecten daarvan staan in het MER. Om meer inzicht te krijgen in de ernst van de invoerfout voor de luchtvaart en de luchtvaartmaatschappijen heeft het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium een nadere analyse uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek vormen samen met het MER de basis voor besluitvorming.

Inpraak op het MER en het ontwerpbesluit

Iedereen kan de overheid laten weten wat hij van het MER en het ontwerpbesluit vindt, door in te spreken. Dit is voor het MER geregeld in artikel 8.13 van de Wet milieubeheer en voor de ontwerpbesluiten in artikel 8.13 van de Wet luchtvaart. Daarin staat dat iedereen binnen 4 weken na de bekendmaking in de Staatscourant zijn wensen of bedenkingen aan de minister van Verkeer en Waterstaat kenbaar kan maken. Overigens krijgen de Tweede en Eerste Kamer tegelijkertijd de mogelijkheid zich uit te spreken over de besluiten. Tegen het MER en de besluiten is verder geen beroep bij de rechter mogelijk.

Waar kunt u de stukken inzien?

Het MER en de ontwerpbesluiten zijn van woensdag 28 april tot en met dinsdag 25 mei 2004 tijdens de normale openingstijden in te zien op de volgende plaatsen:

- de gemeentehuizen van Aalsmeer, Alcoboude, Alkemade, Alphen aan den Rijn, Amstelveen, Amsterdam, Beverwijk, Castricum, De Ronde Venen, Diemen, Haarlem, Haarlemmerlee en Spaarndam, 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 stadsdesks van Bos en Lommer, De Baarjes, Geuzenveld/Slotermeer, Noord, Oost/Watergraafmeer, Osdorp, Oud Zuid, Oud West, Slotervaart/Overtoomse Veld, Westerpark, Zeeburg, Zuideramstel en Zuidooit;
- de hoofdstedelijke van de openbare bibliotheken in Aalsmeer, Alphen aan den Rijn, Amstelveen, Amsterdam, Badhoevedorp, Beverwijk, Castricum, Diemen, Haarlem, Haarlemmerlee (bibliobus), Hoofddorp (bibliothek en filiaal Binnenweg en Toelenburg), Zwamenburg, Nieuw Vennep, Heemskerk, Hillegom, IJmuiden, 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 Zandam;

Wat is een m.e.r.-procedure?

Een milieueffectrapportage (m.e.r.)-procedure brengt in beeld wat de effecten zijn van de aanleg van een weg, een spoorlijn of zoals in deze procedure: het veranderen van vliegeroutes. In zo'n wettelijke procedure zijn er verschillende rollen. Degene die iets wil aanleggen of veranderen heet de 'initiatiefnemer'. Hij schrijft in een Startnotitie op wat hij wil en hoe hij denkt dat te gaan doen. Op zo'n Startnotitie is soms inspraak mogelijk. Omwonenden of belanghebbenden kunnen laten weten wat ze van de Startnotitie vinden aan de instantie die uiteindelijk de keuze moet maken. Die instantie heet formeel het bevoegd gezag.

Op basis van de Startnotitie en de inspraakreacties beschrijft het bevoegd gezag in de 'Richtlijnen' wat het precies onderzocht wil zien. De Richtlijnen zijn daarmee dus eigenlijk een soort onderzoeksopdracht van het bevoegd gezag aan de initiatiefnemer.

De laatste stap in de m.e.r.-procedure is dat de initiatiefnemer het Milieueffectrapport (MER) opstelt. Ook hierop is weer inspraak mogelijk. Insprekers kunnen aangeven dat ze vinden dat iets wat volgens de richtlijnen uitbevoegd moet worden, niet of onvoldoende is gebeurd.

In de m.e.r.-procedure die wordt gevolgd voor het herstel van de invoerfout, zijn Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) initiatiefnemer. De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM zijn bevoegd gezag.

- de bibliotheken van de provinciehuizen van Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht;
- de bibliotheken van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM in Den Haag;
- de kantoren van Rijkswaterstaat directie Noord-Holland in Haarlem, Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland in Rotterdam en Rijkswaterstaat directie Utrecht in Nieuwegein.

Een samenvatting van het MER en de ontwerpbesluiten kunt u vinden op de website van het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat (www.inspraakpuntve.nl).

Hoe kunt u inspreken?

Binnen de inspraakperiode kunt u laten weten wat u van het MER en de ontwerpbesluiten vindt. Uw schriftelijke inspraakreactie kunt u tot en met 25 mei 2004 sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

U kunt digitaal inspreken via www.inspraakpuntve.nl.

U kunt ons vragen uw persoonlijke gegevens niet openbaar te maken.

Mondeling inspreken is mogelijk op twee hoorzittingen. Aan het begin van deze avonden zal het hoe en waarom van de procedure kort worden toegelicht. De inhoud van het MER en de ontwerpbesluiten wordt op de avond als bekend verondersteld. Om 20.00 uur begint de eigenlijke hoorzitting: insprekers kunnen vanaf dat moment hun visie geven, die door het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat op geluidsband wordt geregistreerd. Tijdens de hoorzitting wordt dus nog geen reactie gegeven op uw visie.

De hoorzittingen vinden plaats op:

datum: 13 en 17 mei 2004

tijd: 19.30 tot 22.00 uur

plaats: Hotel Haarlem Zuid, Toekanweg 2, Haarlem

Bent u van plan mondeling in te spreken? Dan verzoeken wij u dringend u van tevoren aan te melden bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 96 03.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat bundelt en analyseert alle reacties en stuurt ze onder andere naar de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en naar de minister van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Deze wegen de reacties mee bij de uiteindelijke besluitvorming.

Nadere informatie

Voor nadere informatie kunt u bellen met het Inspraakpunt, telefoon 070 351 96 03.



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

Bevoegd gezag: De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de Minister van VROM

Besluit: wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit en het Luchthavenindulingsbesluit

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: er geldt op dit moment geen formele m.e.r.-plicht. Er is een wijziging van het Besluit m.e.r. 1994 in voorbereiding, waarmee m.e.r.-plicht ontstaat met terugwerkende kracht tot 20 februari 2003

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 Luchthavenverkeerbesluit en het eerste Luchthavenindelingbesluit 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 Luchthavenverkeerbesluit en het Luchthavenindelingbesluit nodig. Daarvoor wordt een m.e.r.-procedure doorlopen.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 5 november 2003
richtlijnenadvies uitgebracht: 19 december 2003
richtlijnen vastgesteld: 17 februari 2004
kennisgeving MER: 28 april 2004
toetsingsadvies uitgebracht: 4 juni 2004

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 MER is dan ook om die informatie te bieden die nodig is om de gelijkwaardigheid met de nu geldende besluiten te kunnen aantonen. De Commissie concludeert in het toetsingsadvies dat dat het geval is. De Commissie is bij de beoordeling van het MER uitgegaan van het gegeven dat het MER informatie moet geven voor het herstel van een invoerfout. Dit gegeven impliceert een beperkte ruimte voor het uitwerken van (milieuvriendelijke) alternatieven. Alleen daarom vindt de Commissie de beperkte interpretatie van alternatieven, waaronder het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) en het nulalternatief, in dit specifieke MER acceptabel. De beperkte reikwijdte van de alternatieven in dit MER kan echter niet representatief zijn voor toekomstige MER'en. De Commissie beveelt aan onderzoek naar milieuvriendelijke opties tijdig te starten zodat de uitkomsten van dat onderzoek een rol kunnen spelen bij komende beleidsbeslissingen. De evaluatie van het normenstelsel conform de motie Baarda vormt daarin een eerste stap.

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.	2004-04-27	M.J. Mensink	Amsterdam	2004-05-11
2.	2004-04-27	J.D. van Wijk	Schiedam	2004-05-11
3.	2004-04-28	A.D. Seemann	Egmond a/d Hoef	2004-05-11
4.	2004-04-28	L.L.M. Blijleven	Assendelft	2004-05-11
5.	2004-04-28	M.P.R. Goes	Zwanenburg	2004-05-11
6.	2004-04-28	anoniem		2004-05-11
7.	2004-04-30	J. Boerma	Almere	2004-05-11
8.	2004-04-30	anoniem		2004-05-11
9.	2004-04-30	J.M. Janbroers	Amsterdam	2004-05-11
10.	2004-04-29	E. Hein	Haarlem	2004-05-11
11.	2004-04-29	H.A.M. Schlieker	Leiden	2004-05-11
12.	2004-04-28	E. Behage	Castricum	2004-05-11
13.	2004-04-30	A. Bolt	Krommenie	2004-05-11
14.	2004-05-04	anoniem		2004-05-11
15.	2004-05-05	C.J.H. Bulters	Velsen Zuid	2004-05-11
16.	2004-05-06	Lingbeek B.V.	Schiphol-Centr.	2004-05-11
17.	2004-05-07	Y.M. den Hartog	Aalsmeer	2004-50-11
18.	2004-05-09	mr. K.J.S. Spaas	Velsen Zuid	2004-05-11
19.	2004-05-09	anoniem		2004-05-11
20.	2004-05-09	anoniem		2004-05-11
21.	2004-05-10	drs. E.P. Heeneman	Zwanenburg	2004-05-26
22.	2004-05-10	T.C.A. Schröder	Voorhout	2004-05-26
23.	2004-05-13	H.Korting	Santpoort-Noord	2004-05-26
24.	2004-05-10	H.J. Karemaker-Zonneveld	Velsen-Zuid	2004-05-26
25.	2004-05-12	dr. ir. C.A.M. Siskens	Velsen-Zuid	2004-05-26
26.	2004-05-10	anoniem	Haarlem	2004-05-26
27.	2004-05-13	S.R.Spaander en M.Spaander	Landsmeer	2004-05-26
28.	2004-05-12	Fam. van Soelen	Zwanenburg	2004-05-26
29.	2004-05-14	anoniem		2004-05-26
30.	2004-05-13	ir. drs. J.B.H. Machielse	Amsterdam	2004-05-26
31.	2004-05-11	H.H.M. Roozen	Heemstede	2004-05-26
32.	2004-05-13	M.E. Zaal	Zwanenburg	2004-05-26
33.	2004-05-14	dr. F.H.D. van Batenburg	Leiden	2004-05-26
34.	2004-05-14	M.van den Heuvel-van der Ploeg	Santpoort-Zuid	2004-05-26
35.	2004-05-16	J.H. Visscher	Driehuis	2004-05-26
36.	2004-05-16	ing. B. Wethmar	Spaarndam	2004-05-26
37.	2004-05-15	H. François	Landsmeer	2004-05-26
38.	2004-05-14	A.J.M. Schrover	Velsen-Zuid	2004-05-26
39.	2004-05-17	drs. E.X. Maier	Castricum	2004-05-26
40.	2004-05-17	A.F.M. van Tiel en H.E.J.van Tiel	Landsmeer	2004-05-26
41.	2004-05-14	mr. J. Hoobroeckx-Dooren	Heemskerk	2004-05-26
42.	2004-05-17	P. Roos	Aalsmeer	2004-05-26
43.	2004-05-17	J. van Til namens Camping Houtrak en Camping Weltevreden	Schoorl	2004-05-26
44.	2004-05-11	C.J.Beersma-van Deursen	Santpoort-Zuid	2004-05-26
45.	2004-05-18	B.P. Maerten	Vijfhuizen	2004-05-26

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
46.	2004-05-17	J. Patyi	Velsen-Noord	2004-05-26
47.	2004-05-18	D.S. Ran	Velserbroek	2004-05-26
48.	2004-05-18	S.J. Christiaanse	Haarlem	2004-05-26
49.	2004-05-17	H.R. Rogmans	Velserbroek	2004-05-26
50.	2004-05-17	C.J. Jansen	Landsmeer	2004-05-26
51.	2004-05-18	ir. M.N. ter Kuile	Amsterdam	2004-05-26
52.	2004-05-15	J. Strootman	Velsen-Zuid	2004-05-26
53.	2004-05-14	M. Steenbergen en A. Linssen	Amsterdam	2004-05-26
54.	2004-05-17	J. de Haas	Spaarndam	2004-05-26
55.	2004-05-14	M.A. Koelman	Haarlem	2004-05-26
56.	2004-05-13	Gemeente Aalsmeer	Aalsmeer	2004-05-26
57.	2004-05-18	J.R. Poelstra	Velsen-Zuid	2004-05-26
58.	2004-05-13	J.J.Spits	Velsen-Zuid	2004-05-26
59.	2004-05-21	Gemeente Haarlem, afd. milieu	Haarlem	2004-05-26
60.	2004-05-15	H.S. Alberda	Driehuis	2004-05-26
61.	2004-05-20	R.M.A. Heukelom-van Slingerlandt	Landsmeer	2004-05-26
62.	2004-05-20	E. Visser	Zaandam	2004-05-26
63.	2004-05-23	M.M.C.M. Backx namens Bewo- nersvereniging Hoofddorp-Noord	Hoofddorp	2004-05-26
64.	2004-05-15	dr. E.M. Desmit namens Stichting Vrienden van Het Gein	Amsterdam	2004-05-26
65.	2004-05-19	Gemeente Jacobswoude	Rijnsaterwoude	2004-05-26
66.	2004-05-15	M.P. Rooijers	Driehuis	2004-05-26
67.	2004-05-18	J. van het Kaar en A. van het Kaar	Wormer	2004-05-26
68.	2004-05-18	A.M. van Noort	Velserbroek	2004-05-26
69.	2004-05-24	Gemeente Amsterdam	Amsterdam	2004-05-26
70.	2004-05-19	J.E. Kiekens-Stek	IJmuiden	2004-05-26
71.	2004-05-20	J.M. van Dijk	Santpoort	2004-05-26
72.	2004-05-18	H.C.A. van Schorrevelde-Goode	Velserbroek	2004-05-26
73.	2004-05-20	E.J.B. Mulder	Velsen-Zuid	2004-05-26
74.	2004-05-19	A.M.T. van Elst	Driehuis	2004-05-26
75.	2004-05-21	R.G. van den Ancker	Lijnden	2004-05-26
76.	2004-05-21	A.H. de Voogd	Landsmeer	2004-05-26
77.	2004-05-23	K.M.A. Commissaris	Assendelft	2004-05-26
78.	2004-05-22	A.M. Vredenburg	Landsmeer	2004-05-26
79.	2004-05-18	S. Lourens	Santpoort-Noord	2004-05-26
80.	2004-05-18	Gemeente Haarlemmermeer	Hoofddorp	2004-05-26
81.	2004-05-18	M.L.M. Strategier	Heiloo	2004-05-26
82.	2004-05-19	A. de Vos	Abcoude	2004-05-26
83.	2004-05-20	S. Cornelissen	Breukelen	2004-05-26
84.	2004-05-24	Bloemenveiling Aalsmeer	Aalsmeer	2004-05-26
85.	2004-05-21	G.A. Olofsen	Landsmeer	2004-05-26
86.	2004-05-24	Gemeente Oostzaan	Oostzaan	2004-05-26
87.	2004-05-20	M. Voorthuijsen	Landsmeer	2004-05-26
88.	2004-05-24	Milieudienst IJmond namens de gemeenten in de cluster noord	Beverwijk	2004-05-26
89.	2004-05-24	Gemeente Velsen	IJmuiden	2004-05-26
90.	2004-05-24	R.van der Pol namens Bewoners- platform Oostzaan	Oostzaan	2004-05-26
91.	2004-05-24	M. Terwoogt en B. Roozeboom	Velserbroek	2004-05-26
92.	2004-05-25	Gemeente Landsmeer	Landsmeer	2004-05-26

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
93.	2004-05-25	Gemeente Zaanstad	Zaandijk	2004-05-26
94.	2004-05-24	Anoniem		2004-06-01
95.	2004-05-24	M.J. Bogaart en C. Bogaart-Kuif	Landsmeer	2004-06-01
96.	2004-05-25	Y.R. van Rood	Woubrugge	2004-06-01
97.	2004-05-25	Anoniem		2004-06-01
98.	2004-05-25	A. de Boer namens Actiegroep Velsersbroek Oost	Velsersbroek	2004-06-01
99.	2004-05-24	L.P. ten Kate	Landsmeer	2004-06-01
100.	2004-05-26	Schiphol Group	Schiphol	2004-06-01
101.	2004-05-24	Luchtverkeersleiding Nederland	Schiphol-Oost	2004-06-01
102.	2004-05-21	Dorpsraad Zwanenburg-Halfweg	Zwanenburg	2004-06-01
103.	2004-05-24	C. van Logchem	Zwanenburg	2004-06-01
104.	2004-05-24	Koninklijke Luchtvaart Mij. NV	Amstelveen	2004-06-01
105.	2004-05-25	A.M. Duwel	Spaarndam	2004-06-01
106.	2004-05-25	P.J. Aartsen	Landsmeer	2004-06-01
107.	2004-05-25	Anoniem		2004-06-01
108.	2004-05-25	Anoniem		2004-06-01
109.	2004-05-24	A.Ebbing-Rootjes namens CROS cluster Noord gemeente Velsen	Velsen-Zuid	2004-06-01
110.	2004-05-24	E.F. Rijkers	Nieuw-Vennep	2004-06-01
111.	2004-05-24	R.J. Wierda en M. Wierda	Velsen-Zuid	2004-06-01
112.	2004-05-22	V.O. Lohstro - van Bruggen	Landsmeer	2004-06-01
113.	2004-05-25	P.J. Tabak	Landsmeer	2004-06-01
114.	2004-05-19	Milieudefensie	Amsterdam	2004-06-01
115.	2004-05-25	Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude	Halfweg	2004-06-01
116.	2004-05-25	B.W. Vollmuller	Aalsmeer	2004-06-01
117.	2004-05-24	drs. J.H. Griesse namens Stichting Platform Leefmilieu Regio Schiphol	Amstelveen	2004-06-01
118.	2004-05-20	B.P. van den Born namens Lucht- vaart Overleg Platform Wijk a.Zee	Wijk aan Zee	2004-06-01
119.	2004-05-22	B. Kouwen	Heiloo	2004-06-01
120.	2004-05-20	A. Bijl	's Hertogenbosch	2004-06-01
121.	2004-05-22	W. de Vos - van Bilderbeek	Abcoude	2004-06-01
122.	2004-05-22	K. de Vos namens Platform Vlieg- tuigoverlast Assendelft	Assendelft	2004-06-01
123.	2004-05-20	J.H. Hoogland-Neher	IJmuiden	2004-06-01
124.	2004-05-19	J. Hendriks	IJmuiden	2004-06-01
125.	2004-05-20	F.J. Grijzenhout	Santpoort-Zuid	2004-06-01
126.	2004-05-14	ing. H.J. Hanekamp	Driehuis	2004-06-01
127.	2004-05-20	J. Mellies	Velsen-Noord	2004-06-01
128.	2004-05-21	H. Schutte	Roelofarendsveen	2004-06-01
129.	2004-05-22	W. Hornstra-Holleman	Schoorl	2004-06-01
130.	2004-05-21	C.J. Jansen namens Stichting Breekbouw Mooibouw	Landsmeer	2004-06-01
131.	2004-05-24	H. Gemser	Velsen-Zuid	2004-06-01
132.	2004-05-24	G.J.M. van Beek	Roelofarendsveen	2004-06-01
133.	2004-05-23	R. Riphagen	Velsen-Zuid	2004-06-01
134.	2004-05-22	Stichting Dorpsraad Driehuis	Driehuis	2004-06-01
135.	2004-05-22	H.H. Schwartz	Castricum	2004-06-01
136.	2004-05-23	Th. Vermeij namens Stichting LAS	Haarlem	2004-06-01
137.	2004-05-16	drs. P. Wiers	Santpoort-Zuid	2004-06-01

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
138	2004-05-23	H.W. Koelemeijer	Santpoort-Noord	2004-06-01
139	2004-05-..	G.M. Boersma	Santpoort-Zuid	2004-06-01
140	2004-05-12	mr. E.J. Schreuder	Velsen-Zuid	2004-06-01
141	2004-05-08	heer en mevr. Bootjes	Driehuis	2004-06-01
142	2004-05-15	J. Colthoff	Velsen-Zuid	2004-06-01
143	2004-05-19	I.A. de Niet-Muravjova	Santpoort-Noord	2004-06-01
144	2004-05-..	R. Collette	Santpoort-Noord	2004-06-01
145	2004-05-24	J. van Rij	Amsterdam	2004-06-01
146	2004-05-20	Anoniem	Spaarndam	2004-06-01

BIJLAGE 5a

Memo



commissie voor de milieueffectrapportage

MEMO

Van : Stefan Morel, secretaris Commissie m.e.r.
Aan : Jeroen Gosse – VenW (coördinerend BG), Joris Backer – Schiphol (IN), Pieter Jan de Bruin – Schiphol (IN), Michael Fidon – LVNL (IN)
Datum : 25 maart 2004
Onderwerp : vragen over het MER invoerfout
Kenmerk : 1114-565

Na eerste bestudering van het MER heeft de Commissie behoefte aan toelichting op enkele onderdelen in het MER, om haar mening over het rapport te kunnen vormen.

De richtlijnen vragen een nulalternatief uit te werken. Dit houdt in dat het LVB en het LIB niet aangepast worden. De uitwerking moet gebaseerd zijn op een realistische verkeersafwikkeling binnen de huidige grenzen en de consequenties voor de luchtvaartsector hiervan (pag. 8, tabel 4.1 in de richtlijnen).

De uitwerking van dit alternatief is belangrijk omdat het duidelijk maakt hoeveel vliegbewegingen mogelijk zijn binnen de huidige milieugrenzen. De kernvraag hierbij is of het operationeel plan 2004 en in de komende jaren 'gevolgen' kan worden zonder overschrijding van de milieugrenzen. Het antwoord op deze vraag bepaalt of niet aanpassen van het LVB en het LIB een reëel alternatief is voor de besluitvorming. Als dit alternatief niet reëel is, dient het slechts als referentiesituatie waarmee de milieugevolgen van de andere alternatieven worden vergeleken. Om het realiteitsgehalte van het niet wijzigen van het LVB en het LIB beter te kunnen beoordelen heeft de Commissie, na eerste bestudering, de volgende informatieve vragen:

- 1- Zijn de berekeningen van het aantal vliegbewegingen (in het operationeel plan 2004) uitgevoerd met of zonder meteomarge?
- 2- Als de meteomarge is toegepast, is dan dezelfde meteomarge toegepast op de starts in noordelijke richting op de Polderbaan én op de Zwanenburgbaan?
- 3- Hoeveel vliegbewegingen verschilt de berekening met en zonder meteomarge?
- 4- Bij hoeveel starts vanaf de Zwanenburg baan naar het noorden met een realistische verdeling van het PAMpus verkeer over de dag en avond, wordt er wel binnen de grenzen van de punten 17 en 18 gebleven?
- 5- Het effect van de invoerfout is volgens de Nadere Analyse van het NLR dat tenminste 80.000 vliegbewegingen van het grenswaardenscenario niet kunnen worden gerealiseerd binnen de milieuruimte (zie o.a. pag. 47 van het NLR-rapport). Dit zou betekenen dat er ruimte is voor $537.800 - 80.000 = 457.800$ bewegingen, een groter aantal dan in het operationeel plan 2004. Op dezelfde pagina is te lezen dat er $337.000 - 362.000$ bewegingen binnen de geluidgrenzen passen. En tot slot stelt pag. 14 van het MER dat maximaal 280.000 vliegbewegingen binnen de grenswaarden kunnen worden geacommodeerd. De onderbouwing van deze cijfers is niet navolgbaar. Kan worden toegelicht hoe deze tot stand zijn gekomen en hoe zij ten opzichte van elkaar begrepen moeten worden?
- 6- Pag. 25 in de Nadere Analyse stelt dat het tekort aan verkeersleiders een rol speelt bij het structureel veilig afhandelen van starts in Oostelijke richting die gelijktijdig van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan plaatsvinden. Als er voldoende verkeersleiders zouden zijn is er dan een verdeling van vliegbewegingen op basis van het operationeel plan 2004 mogelijk die beter of zelfs geheel binnen de huidige mili-



commissie voor de milieueffectrapportage

eugrenzen zou passen en waarbij de conflictsituaties (zoals bijvoorbeeld op pag. 30 van het NLR-rapport aangegeven) zich niet voordoen?

Over het meest milieuvriendelijk alternatief wordt gesteld dat dit alleen in theorie mogelijk is. Een MMA zoals aangegeven in de richtlijnen is daarom niet uitgewerkt. De Commissie vindt de onderbouwing dat geen MMA mogelijk is summier. Zo stelt de Nadere Analyse van het NLR (geciteerd op pag. 12 in het MER) dat aanpassing van de preferentievolgorde kan bijdragen aan het oplossen van de invoerfout binnen de huidige milieugrenzen. Voor IN is dit alternatief, dat NLR reëel acht, echter niet acceptabel: daarom is het in het MER niet uitgewerkt. De verklaring in het MER dat dit alternatief leidt tot vergroting van de milieubelasting en vermindering van de jaarcapaciteit lijkt zelfs strijdig met de conclusie van het NLR.

- 7- Kan beter worden gemotiveerd waarom aanpassing van de preferentievolgorde geen onderdeel van een MMA zou kunnen zijn?
- 8- Kan worden aangegeven wat de mogelijkheden van andere maatregelen kunnen zijn om te komen tot een MMA, zoals *gedeeltelijke* segregatie van vliegverkeer (met in acht nemen van het voorkomen van knelpunten zoals genoemd in figuur 11 van het NLR-rapport).

Tot slot heeft de Commissie de vraag of een tabel in het MER kan worden opgenomen (in de samenvatting bijvoorbeeld) waarin een overzichtelijke vergelijking wordt gemaakt van inputgegevens en resulterende beschermingsniveau's voor alle alternatieven en de referentie, voor alle relevante milieuaspecten (incl. TRG, incl. aantallen objecten binnen relevante contouren en sloopzones voor geluid en externe veiligheid). Inmiddels is begrepen dat deze tabel in het definitieve MER wordt opgenomen. De vraag is relevant omdat de gevolgen verspreid in het MER staan en daarmee moeilijk toegankelijk zijn. Zo wordt in par. 3.3 en in ho. 4 van deel 2 TRG niet genoemd, en ontbreken in 3.3 aantallen woningen.

Mogelijk ten overvloede wordt nogmaals benadrukt dat bovenstaande vragen geen oordeel van de Commissie weerspiegelen en ook geen volledige weergave zijn van de onderwerpen die een rol spelen bij het tot stand komen van het advies. Het betreffen informatieve vragen die de Commissie in deze vroege fase van de toetsing wil voorleggen om zo min mogelijk vertraging in het proces op te lopen.

BIJLAGE 5b

Memo

31-03-2004

MEMO

Aan: Commissie voor de m.e.r.
Van: Initiatiefnemers (Schiphol Group en LVNL)
Kopie: Bevoegd Gezag
Datum: 31 maart 2004
Onderwerp: Beantwoording vragen over de MER invoerfout (dd. 25 maart 2004, ref. 1114-565)

Onderstaand worden de vragen beantwoord die de Commissie voor de m.e.r. heeft gesteld met betrekking tot de invulling van het nulalternatief en het MMA, op basis van het eindconcept van het MER 'Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol' (d.d. 11 maart 2004).

Vragen met betrekking tot het nulalternatief

1- Zijn de berekeningen van het aantal vliegbewegingen (in het operationeel plan 2004) uitgevoerd met of zonder meteomarge?

In het Operationeel Plan wordt beschreven hoe het verwachte gebruik van de luchthaven voor een toekomstig gebruiksjaar binnen de grenswaarden voor geluid, externe veiligheid en luchtverontreiniging kan worden afgehandeld. Voor het aspect geluid geldt dat de toets aan de grenswaarden in de handhavingspunten altijd wordt uitgevoerd met meteotoeslag¹, in overeenstemming met de wijze van vaststelling van deze grenswaarden. Overigens, deze meteotoeslag is noodzakelijk om variatie in de weersomstandigheden op te vangen en wordt al sinds de jaren '90 (het 'PKB-tijdperk') toegepast.

2- Als de meteomarge is toegepast, is dan dezelfde meteomarge toegepast op de starts in noordelijke richting op de Polderbaan én op de Zwanenburgbaan?

De meteotoeslag is - via een wiskundige formule² - afhankelijk van het gebruiksperscentage van een start- of landingsbaan en is daarom per baan en per gebruiksrichting verschillend. In onderstaande tabel zijn de percentages voor het in noordelijke richting starten van de Polderbaan (36L) en de Zwanenburgbaan (36C), met en zonder meteotoeslag en na herstel van de invoerfout opgenomen:

baan	baangebruiksperscentages		Meteofactor
	zonder meteotoeslag (A)	met meteotoeslag (B)	
36L	29,4%	34,5%	1,17
36C	18,0%	22,0%	1,22

3- Hoeveel vliegbewegingen verschilt de berekening mét en zonder meteomarge?

Toepassing van de meteotoeslag betekent feitelijk niet dat er gerekend wordt met een hoger aantal vliegtuigbewegingen, er wordt uitgegaan van het oorspronkelijke verkeersscenario met nominale aantallen vliegtuigbewegingen. Wel wordt er per baan een lokale toeslag op het baangebruiksperscentage toegepast om te voorkomen dat, bij uitvoering van het nominale aantal bewegingen, als gevolg van variatie in de weersomstandigheden, ongewenste overschrijdingen van grenswaarden ontstaan.

¹ Onder het PKB-regime werd de term 'meteomarge' gebruikt, de huidige Wet luchtvaart hanteert hiervoor 'meteotoeslag'.

² Het baangebruiksperscentage (BG%) inclusief meteotoeslag wordt als volgt bepaald:

$$(BG\%)_{\text{met meteotoeslag}} = (BG\%)_{\text{zonder meteotoeslag}} + \sqrt{0,9 * (BG\%)_{\text{zonder meteotoeslag}}}$$

4- Bij hoeveel starts vanaf de Zwanenburg baan naar het noorden met een realistische verdeling van het PAMpus verkeer over de dag en avond, wordt er wel binnen de grenzen van de punten 17 en 18 gebleven ?

Het MER 'Schiphol 2003' biedt hiervoor een indicatie: voor herstel van de invoerfout wordt circa 10.8% van het aantal starts afgehandeld via de Zwanenburgbaan. Voor dit MER komt dit, uitgaande van 537.800 vliegtuigbewegingen, neer op ca. 29041 starts (zie figuur 1 van deel 2 van het MER).

Voor het Operationeel Plan 2004, de meest realistische verwachting voor dit gebruiksjaar, is het specifieke aantal starts vanaf de Zwanenburgbaan dat kan worden afgehandeld binnen de grenswaarden, niet bepaald. Dit is onder meer afhankelijk van de werkelijke samenstelling en omvang van het verkeersaanbod.

5- Het effect van de invoerfout is volgens de Nadere Analyse van het NLR dat tenminste 80.000 vliegbewegingen van het grenswaardenscenario niet kunnen worden gerealiseerd binnen de milieuruimte (zie o.a. pag. 47 van het NLR-rapport). Dit zou betekenen dat er ruimte is voor $537.800 - 80.000 = 457.800$ bewegingen, een groter aantal dan in het operationeel plan 2004. Op dezelfde pagina is te lezen dat er $337.000 - 362.000$ bewegingen binnen de geluidgrenzen passen. En tot slot stelt pag. 14 van het MER dat maximaal 280.000 vliegbewegingen binnen de grenswaarden kunnen worden geacommodeerd. De onderbouwing van deze cijfers is niet navolgbaar. Kan worden toegelicht hoe deze tot stand zijn gekomen en hoe zij ten opzichte van elkaar begrepen moeten worden?

De aantallen van 280.000 en $337.000 - 362.000$ zijn als volgt bepaald, uitgaande van het scenario voor het Operationeel Plan 2004³:

- Om te bereiken dat de scenario's voldoen aan de grenswaarden kan het aantal vliegtuigbewegingen via lineaire of globale schaling worden aangepast, zonder verdere wijziging van de scenario's. Daarbij zijn de handhavingpunten 17 en 18, waar het tekort aan milieuruimte vanwege de invoerfout optreedt, bepalend voor de benodigde mate van terugschaling. Het NLR heeft berekend dat in deze situatie het verkeersscenario moet worden teruggeschaald tot ca. 280.000 vliegtuigbewegingen om overschrijding in de handhavingpunten 17 en 18 te voorkomen. Dit betekent echter wel dat in de overige handhavingpunten milieuruimte onbenut blijft. Overigens, in de praktijk zou dit er op neer komen dat de luchtvaartsector geen enkele operationele maatregel treft om overschrijding te voorkomen.
- In de praktijk zal de luchtvaartsector wel die maatregelen treffen die redelijkerwijs van haar verwacht kunnen worden en die er toe bijdragen dat overschrijdingen in de handhavingpunten 17 en 18 voorkomen dan wel zo lang mogelijk uitgesteld worden. Dit komt er feitelijk op neer dat met operationele maatregelen getracht wordt de onbenutte milieuruimte in de overige handhavingpunten alsnog aan te spreken. In het MER is al aangegeven dat de enige doeltreffende maatregel een wijziging van de voorkeursvolgorde voor het gebruik van het banenstelsel is. Bij toepassing van een dergelijke maatregel kan het aantal vliegtuigbewegingen dat binnen de grenswaarden worden afgehandeld worden vergroot van ca. 280.000 tot ca. 360.000 vliegtuigbewegingen, rekening houdend met de gebruikelijke meteotoeslag. Daarbij moet nog wel opgemerkt worden dat andere operationele verstoringen medebepalend zijn voor het aantal vliegtuigbewegingen dat daadwerkelijk binnen de gestelde grenzen kan worden afgehandeld.

Daarnaast stelt NLR in haar rapporten over de 'Contra expertise' en de 'Nadere Analyse' dat, uitgaande van het oorspronkelijke scenario voor het MER 'Schiphol 2003', tenminste 80.000 vliegtuigbewegingen niet kunnen worden afgehandeld. Dit is slechts een eerste orde benadering, waarbij zij verdere doorwerking (tweede en lagere orde effecten ofwel het zgn.

³ De Nadere Analyse van NLR is begin 2004 uitgevoerd. Op dat moment was al een eerste deel van het gebruiksjaar gepasseerd. Bij de bepaling van de effecten van wijzigingen in de voorkeursvolgorde voor het gebruik van het banenstelsel is rekening gehouden met de feitelijk gerealiseerde geluidbelasting gedurende deze achterliggende periode.

'sneeuwbaaleffect') voor rest van de netwerkverbindingen buiten beschouwing worden gelaten. Dit aantal komt niet voort uit geluidsberekeningen maar uit een analyse van de capaciteit van de Polderbaan en het gebruik van de combinatie van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan (zie NLR-CR-2004-060, pp. 38):

- Als gevolg van de invoerfout is er teveel startend verkeer op de Polderbaan geplaatst, hetgeen leidt tot een overschot van ca. 22.400 starts, wat in de praktijk niet kan worden uitgevoerd;
- Daarnaast is er, eveneens als gevolg van de invoerfout, een verkeersverdeling ontstaan waarbij ten onrechte wordt uitgegaan van dubbel PAMPUS gebruik van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. Dit geeft ook nog eens een reductie van ca. 21.900 starts.

Aangezien het schrappen van starts ook het schrappen van landingen impliceert, leidt dit tot een reductie van 44.300 starts en landingen, ofwel 88.600 vliegtuigbewegingen. NLR (en ook AAE) spreekt dan over een reductie van ca. 80.000 vliegtuigbewegingen. NLR heeft, overigens terecht, niet becijferd of deze getalsmatige reductie afdoende is om overschrijdingen te voorkomen. Een geluidberekening is pas dan zinvol wanneer alle consequenties voor de netwerkverbindingen van en naar de luchthaven in kaart zijn gebracht (zie ook hoofdstuk 4 van de Nadere Analyse).

- 6- **Pag. 25 in de Nadere Analyse stelt dat het tekort aan verkeersleiders een rol speelt bij het structureel veilig afhandelen van starts in Oostelijke richting die gelijktijdig van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan plaatsvinden. Als er voldoende verkeersleiders zouden zijn is er dan een verdeling van vliegbewegingen op basis van het operationeel plan 2004 mogelijk die beter of zelfs geheel binnen de huidige milieugrenzen zou passen en waarbij de conflictsituaties (zoals bijvoorbeeld op pag. 30 van het NLR-rapport aangegeven) zich niet voordoen?**

In het MER (deel 2, paragraaf 1.3) is aangegeven dat het bij het huidige verkeersaanbod om veiligheidsredenen, niet mogelijk is om vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan tegelijkertijd in dezelfde richting te vertrekken. In de Nadere Analyse wordt in hoofdstuk 4.3 (pag 20 t/m 31) uiteengezet waarom dat niet mogelijk is en is ook de complexiteit van oplossingen daarvoor beschreven. Het op pag 25 genoemde tekort aan verkeersleiders duidt op de werkdrukverhoging die het structureel veilig afhandelen van starts in Oostelijke richting die gelijktijdig van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan starten met de huidige verkeersleider bezetting zou veroorzaken. Het is echter niet zo dat deze werkdruk verhoging eenvoudig is te compenseren door meer verkeersleiders in te zetten. Bovendien gaat het niet uitsluitend om het aspect werkdruk en spelen ook andere veiligheidsaspecten een rol. Deze situatie wordt daarom in de praktijk door LVNL voorkomen. Het opheffen van het tekort aan verkeersleiders, indien dit überhaupt al op een dergelijk korte termijn opgelost zou kunnen worden, doet hier dus niets aan af.

Vragen met betrekking tot het meest milieuvriendelijk alternatief

- 7- **Kan beter worden gemotiveerd waarom aanpassing van de preferentievолgorde geen onderdeel van een MMA zou kunnen zijn?**

Bij aanpassing van de preferentievолgorde om de Zwanenburgbaan te ontzien, wordt de verdeling van het verkeer over de omgeving nogal ingrijpend gewijzigd. In het bijzonder de Buitenveldertbaan en de Aalsmeerbaan zullen veel meer moeten worden ingezet om het verkeersaanbod te kunnen afhandelen. Dit is niet gewenst. De Aalsmeerbaan wordt met het nieuwe banenstelsel al veel meer ingezet dan voorheen het geval was en het gebruik van de Buitenveldertbaan is juist teruggedrongen om het vliegen over dichter bevolkt gebied (Amsterdam en Amstelveen) te beperken. Dit laatste is de essentie van het nieuwe banenstelsel, waarbij groei mogelijk wordt gemaakt door minder over dichter bevolkt gebied te vliegen, en sluit aan bij de beoogde invulling van de dubbeldoelstelling. Dit leidt onvermijdelijk tot maatschappelijke onrust in deze regio's.

Daarnaast zal, wanneer de preferentievолgorde structureel wordt aangepast, dit leiden tot een toename van het aantal geluidbelaste woningen binnen het 35 Ke gebied. Om blijvend te kunnen voldoen aan het criterium voor gelijkwaardigheid (10.000 woningen) zal een verdere reductie van het aantal vliegtuigbewegingen noodzakelijk zijn, er wordt immers meer

gevlogen over dichter bevolkt gebied (met name Amstelveen-Buitenveldert en delen van Amsterdam). Dit resulteert in een verdergaande beperking van de jaarcapaciteit van de Mainport Schiphol dan strikt genomen noodzakelijk is.

Zoals in het MER is aangegeven leidt een aanpassing van de preferentievolgorde, om bovenstaande redenen, niet tot een voor de initiatiefnemers acceptabel alternatief.

- 8- Kan worden aangegeven wat de mogelijkheden van andere maatregelen kunnen zijn om te komen tot een MMA, zoals *gedeeltelijke segregatie* van vliegverkeer (met in acht nemen van het voorkomen van knelpunten zoals genoemd in figuur 11 van het NLR-rapport).

De Zwanenburgbaan wordt alleen ingezet als tweede startbaan, naast de Polderbaan, wanneer dit vanwege het verkeersaanbod noodzakelijk is. Wanneer beide banen tegelijkertijd worden ingezet dan gelden, ten aanzien van de verdeling van het verkeer, strikte regels om mogelijk onveilige situaties te voorkomen en toch het verkeersaanbod efficiënt af te kunnen handelen. Om deze reden is bij de huidige stand der techniek, het tegelijkertijd van de Polderbaan en Zwanenburgbaan starten in oostelijke (PAMPUS) richting niet mogelijk en is het ook niet mogelijk om (gedeeltelijke) segregatie van startend verkeer toe te passen. NLR concludeert, in de Nadere Analyse, dan ook terecht dat dit leidt tot een ongewenste en niet structureel haalbare situatie. Overigens, de conclusies van NLR met betrekking tot andere in de Nadere Analyse beschouwde maatregelen zijn van gelijke strekking.

BIJLAGE 5c

Memo



commissie voor de milieueffectrapportage

MEMO

Van : Stefan Morel, secretaris Commissie m.e.r.
Aan : Jeroen Gosse – VenW (coördinerend BG), Joris Backer – Schiphol (IN), Pieter Jan de Bruin – Schiphol (IN), Michael Fidom – LVNL (IN)
Datum : 7 april 2004
Onderwerp : meest milieuvriendelijk alternatief MER invoerfout
Kenmerk : 1114-604

De Commissie heeft de antwoorden op de gestelde vragen (memo 1114-565) over het MER ontvangen. Deze antwoorden zijn informatief, waarvoor dank. In aanvulling op de antwoorden en mede ingegeven door voortschrijdend inzicht heeft de Commissie nog de volgende aanvullende vragen aan de initiatiefnemer. Deze betreffen vooral de benadering van het meest milieuvriendelijk alternatief. Om de voortgang in de toetsing te garanderen en geen vertraging in het besluitvormingsproces te veroorzaken, zou ik willen vragen de antwoorden toe te zenden uiterlijk 20 april. Indien dit niet mogelijk is ivm de noodzakelijke zorgvuldigheid, zou ik graag vernemen op welke termijn beantwoording wel mogelijk is.

Het MMA

Van belang is dat ook het MMA uitgaat van herstel van de invoerfout. De Commissie heeft dat in haar richtlijnenadvies aangegeven en dit uitgangspunt is ook in de richtlijnen opgenomen. In het MER is dit zodanig geïnterpreteerd dat de milieuruimte die ontstaat door een gunstiger verdeling van bewegingen is vertaald in een toename van het aantal vliegbewegingen bij gelijkblijvende feitelijke milieubelasting. Daarom is ook het aantal vliegbewegingen in planalternatief 2 en het MMA (routes Spaarndam) groter dan in het alternatief dat alleen de invoerfout herstelt, terwijl de milieubelasting gelijk blijft. In de richtlijnen is gevraagd een MMA te ontwikkelen dat onderzoekt in welke mate verschuiving van vliegbewegingen, milieubelasting en risico's van de Polderbaan naar de Zwanenburgbaan voorkomen kan worden. De achterliggende vraag is dat IN moet aantonen dat al het redelijke is gedaan om verschuiving van de milieubelasting te voorkomen. Voor het bevoegd gezag moet het MMA een afweging kunnen onderbouwen tussen meer of minder vluchten en meer of minder milieubelasting. Door de interpretatie van het MMA in het MER kan deze afweging feitelijk niet onderbouwd worden. Het is immers nu wel duidelijk dat bijna 6000 extra vliegbewegingen mogelijk zijn bij dezelfde milieubelasting (zie tabel pag. 13 samenvatting); we weten echter niet of het substantiële milieuwinst op zal leveren als ook in de Spaarndam-alternatieven wordt uitgegaan van 501.900 bewegingen. Dit aantal is aangehouden in alternatief 1, en is kennelijk voor IN een acceptabel aantal vliegbewegingen. Om alternatieven vergelijkbaar te maken zal dus van hetzelfde aantal vliegbewegingen uitgegaan moeten worden.

Het is mogelijk dat 'terugschalen' van het MMA naar hetzelfde aantal vliegbewegingen als in alternatief 1 geen substantiële vermindering van woningen en ernstig gehinderden zal opleveren. Het is echter ook mogelijk dat dit wel zo is. Woningen en mensen zijn niet regelmatig over de omgeving verdeeld. Vermindering van het aantal vliegbewegingen leidt niet tot een lineaire, evenredige vermindering van milieubelasting. Het kan momenteel niet beoordeeld worden.

De toename van de milieubelasting bij de Zwanenburgbaan zou nog verder verminderd kunnen worden met extra nu niet onderzochte maatregelen, waardoor een optimalisering van de verdeling van vliegverkeer tussen Zwanenburgbaan en met name de Polderbaan kan optreden bij een gelijkblijvend of gering dalend totaal aantal vliegbewegingen. Voorbeelden van



commissie voor de milieueffectrapportage

deze maatregelen zijn in het NLR-rapport (Nadere analyse, NLR-CR-2004-060) onderzocht. Het is de Commissie, ook na de beantwoording van de eerder gestelde vragen, nog niet duidelijk waarom de volgende maatregelen niet een duidelijke bijdrage zouden kunnen leveren aan het MMA:

- meer luchtverkeersleiders (zie pag. 25 nadere analyse)
- op onderdelen aanpassen van LVNL-procedures, zoals gefaseerd aanbod van verkeer richting Pampus. Deze maatregel wordt in de Nadere Analyse niet als irreeël gekenschetst. Het rapport heeft de tekst van een NLR-rapport uit augustus 2003 (NLR-CR-2003-388) overgenomen waarin is gesteld dat uit aanvullend onderzoek zou moeten blijken of het faseren van verkeer een bruikbaar instrument kan zijn. Dit onderzoek heeft nog niet plaatsgevonden zodat de conclusie in het MER dat ook deze maatregel niet kan bijdragen aan een betere oplossing prematuur is.

De Commissie zou daarom graag de volgende vragen beantwoord zien:

1. Wat zijn de milieugevolgen van het MMA dat uitgaat van hetzelfde aantal vliegbewegingen en procedures als alternatief 1 (501.900)?
2. Wat kan de bijdrage zijn van *additionele* maatregelen in het MMA zoals hierboven genoemd? Deze bijdrage moet worden uitgedrukt in zowel:
 - verminderde milieubelasting bij een gelijkblijvend totaal aantal vliegbewegingen (501.900)
 - toenemend totaal aantal vliegbewegingen bij gelijkblijvende milieubelasting; anders gezegd het 'volvliegen' van ontstane milieuruimte.
3. Wat zijn de gevolgen van de milieubelasting in een dergelijk MMA voor de waarde van de handhavingspunten?

Scenario's

Het NLR-rapport (Nadere analyse, NLR-CR-2004-060) geeft aan dat een aantal van 337.000-362.000 vliegbewegingen gehaald worden als operationele maatregelen worden genomen zoals aangepaste preferentievolgorde en rekening houdend met meteotoeslag. Het aantal van 420.000 in het operationeel plan 2004 kan alleen worden gevlogen binnen de huidige miliegrenzen bij ideale weersomstandigheden. Op basis van extrapolatie van de eerste maanden van het operationeel jaar 2004 (o.a. 5% minder bewegingen dan verwacht) is de verwachting dat eind augustus - eind september de miliegrenzen worden bereikt. De Commissie heeft, mede n.a.v. de beantwoording van de eerder gestelde vragen hierover een aanvullende vraag:

4. Kan toegelicht worden waarom het maximaal aantal haalbare vliegbewegingen van 337.000-362.000 in 2004 lager is dan het gerealiseerde aantal vliegbewegingen voor handelsverkeer in de afgelopen jaren (392.000-416.000; gegevens jaarverslag 2003 Schiphol Group), toen de Polderbaan niet (volledig) operationeel was.

BIJLAGE 5d

Memo

29-04-2004

MEMO

Aan: Commissie voor de m.e.r.
Van: Initiatiefnemers (Schiphol Group en LVNL)
Kopie: Bevoegd Gezag
Datum: donderdag 29 april 2004
Onderwerp: Beantwoording vragen over het MMA (dd. 7 april, ref. 1114-604)

Onderstaand worden de vragen beantwoord die de Commissie voor de m.e.r. heeft gesteld met betrekking tot de invulling van het MMA, op basis van het eindconcept van het MER 'Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol' (d.d. 11 maart 2004) en de beantwoording van de gestelde vragen in memo 1114-565.

Vragen met betrekking tot de invulling van het MMA

1- Wat zijn de milieugevolgen van het MMA dat uitgaat van hetzelfde aantal vlieg-bewegingen en procedures als alternatief 1 (501.900)?

De Wet luchtvaart heeft als uitgangspunt dat elk nieuw uitvoeringsbesluit een (per saldo) gelijkwaardig of beter beschermingsniveau moet bieden dan het 'oude' besluit. In de Wet luchtvaart zijn een aantal parameters vastgelegd, op grond waarvan deze gelijkwaardigheid moet worden aangetoond. Ook voor de thans voorgenomen wijzigingen is deze toets uitgevoerd. Het MER beschrijft daartoe een vergelijking van de milieueffecten van de voorgenomen wijzigingen met die van de eerste uitvoeringsbesluiten. Binnen de op zodanige wijze bepaalde milieuruimte dient de luchtvaartsector zich zo optimaal mogelijk te ontwikkelen (wettelijk vastgelegde dubbeldoelstelling, artikel 8.3 Wet luchtvaart).

Er is naar het oordeel van de Initiatiefnemers geen extra of ander criterium dat desgewenst door de wetgever of het bevoegd gezag aan de criteria voor gelijkwaardigheidstoetsing kan worden toegevoegd, die zou bepalen wanneer wel of niet op- of neerschaling dient plaats te vinden. De voor het MER 'Schiphol 2003' en dit MER toe te passen systematiek is niet willekeurig toe te passen en op- en neerschaling is ook conform de voorschriften van de Richtlijnen toegepast en berekend. Dit leidt ertoe dat de maximale ruimte binnen de criteria voor gelijkwaardigheid wordt benut. Het zou, afgezien van de systematische en wetgevingstechnische willekeur die dit introduceert, ook niet realistisch zijn om te verwachten dat de sector een interne discussie zou starten over de wenselijkheid van het achterwege laten van opschaling, als al gebleken is dat het groeipotentieel voor de langere termijn toch al van ca. 538.000 vliegtuigbewegingen in de referentiesituatie zal dalen naar ca. 502.000 vliegtuigbewegingen in planalternatief 1 en naar ca. 508.000 vliegtuigbewegingen in planalternatief 2 en het MMA.

Voor de voorgenomen routeaanpassingen bleek dat er ruimte was voor opschaling (of anders gesteld, ten opzichte van de referentie een minder forse neerschaling) van het aantal vliegtuigbewegingen, deze is dan ook benut. De milieueffecten zijn dan ook altijd bepaald voor een situatie waarbij juist voldaan werd aan de gelijkwaardigheidscriteria. Voor het MMA zijn derhalve in het MER alleen de milieueffecten beschreven voor een scenario dat uitgaat van 507.700 vliegtuigbewegingen.

Niettemin kan wel een indicatie van de (milieu-)gevolgen van de opschaling worden verkregen:

- In de eerste plaats blijkt uit een vergelijking van de milieueffecten van planalternatief 1 en het MMA dat het milieueffect van de opschaling uiterst gering is: zowel in de handhavingpunten als voor het totaal volume van de geluidbelasting (TVG) gaat het om een berekende toename van de cumulatieve geluidbelasting van 0,05 dB(A), zie onder meer tabel 8 uit het Hoofdrapport.
- In de tweede plaats kan een indicatie worden verkregen uit de woningtellingen, op basis van het woningbestand uit 1990, die zijn uitgevoerd voor het inpassen van het verkeersscenario binnen de gestelde voorwaarden (max. 10.000 woningen binnen de 35.0 Ke contour). Uitgaande van een

verkeersscenario dat ca. 550.000 vliegtuigbewegingen bevat, is dit verkeersvolume zodanig neerwaarts bijgesteld¹ ('geschaald') dat uiteindelijk voor het MMA 508.000 vliegtuigbewegingen kunnen worden uitgevoerd binnen de ruimte die wordt bepaald door de gestelde criteria voor gelijkwaardige overgang. Voor planalternatief 1 resulteerde dit in 502.000 vliegtuigbewegingen. Het verschil van ca. 6000 vliegtuigbewegingen komt overeen met een (cumulatief) geluidseffect van 0.05 dB(A), ofwel 0.1 Ke. Uit de woningtellingen die in het kader van het 'passend maken' zijn uitgevoerd blijkt dat dit verschil overeenkomt met 103 (1.0%) extra woningen binnen de 35 Ke contour. Anders gezegd, bij verdere neerwaartse bijstelling van het verkeersvolume in het MMA tot ca. 502.000 vliegtuigbewegingen, liggen uiteindelijk ca. 9900 woningen binnen de 35 Ke contour.

In de derde plaats bieden gegevens over het gebruik van het banenstelsel inzicht in de verschillen tussen een scenario met ca. 502.000 vliegtuigbewegingen (planalternatief 1) en een scenario met 508.000 vliegtuigbewegingen (MMA). Deze cijfers, die zijn opgenomen in een bijlage bij dit memo, zijn zoals gebruikelijk bepaald op basis van de gemiddelde weersomstandigheden per jaar (dus exclusief meteotoeslag) en laten zien hoe het verschil van 6000 vliegtuigbewegingen (ca. 1.2%) is verdeeld over de verschillende start- en landingsbanen.

2- Wat kan de bijdrage zijn van additionele maatregelen in het MMA zoals hierboven genoemd? Deze bijdrage moet worden uitgedrukt in zowel:

- **verminderde milieubelasting bij een gelijkblijvend totaal aantal vliegbevegingen (501.900)**
- **toenemend totaal aantal vliegbevegingen bij gelijkblijvende milieubelasting; anders gezegd het 'volvliegen' van ontstane milieuruimte.**

Zoals eerder aangegeven (ook in het MER zelf) zijn de door de Commissie genoemde maatregelen naar het oordeel van de initiatiefnemers geen reële optie voor het MMA. Onderstaand wordt dit standpunt nader toegelicht:

Maatregel "meer luchtverkeersleiders"

In de nadere analyse van het NLR staat op pag. 25 "gezien de situatie van een tekort aan verkeersleiders". Er is inderdaad sprake van een tekort aan verkeersleiders dat niet op korte termijn is op te lossen. Door NLR wordt in de nadere analyse op pagina 25 zonder nader onderzoek of onderbouwing de conclusie getrokken dat er andere oplossingen mogelijk zijn als er voldoende verkeersleiders zouden zijn. NLR gaat er hierbij vanuit dat met meer verkeersleiders op dienst er een verlaging van de werkbelasting per verkeersleider zal ontstaan en dat daardoor veilig structureel tegelijk starten van Polderbaan en Zwanenburgbaan in oostelijke richting wel mogelijk is. Zo eenvoudig is het echter niet en dat geeft NLR ook zelf aan in hoofdstuk 4.3 van de nadere analyse. De volgende aspecten zijn daarbij nog van belang:

- Het verdelen van verkeersleidingstaken over meer verkeersleiders veroorzaakt meer coördinatie en communicatie i.v.m. overdracht van verkeer en werkt daardoor negatief op de werkbelasting.
- Er zou een diepgaande studie nodig zijn om te bepalen op welke wijze herverdeling van taken mogelijk is. De benodigde tijd voor een haalbaarheidsstudie, detailontwerp en realisatie is 4 tot 5 jaar en dan moeten er nog voldoende verkeersleiders voor zijn.
- Een van de veiligheidsproblemen bij tegelijk starten naar het oosten is het potentiële conflict (onvoldoende separatie) dat ontstaat als het vliegtuig dat start vanaf de Zwanenburgbaan te ver Noordelijk doorvliegt en zich daar een vliegtuig bevindt dat gestart is van de Polderbaan. Dit is een potentieel conflict dat LVNL wil voorkomen in plaats van laten monitoren en indien nodig oplossen door een verkeersleider omdat voorkomen veiliger is.
- Een tweede veiligheidsprobleem ontstaat bij het samenvoegen van de verkeersstromen net voor het navigatiebaken Pampus. Zoals NLR aangeeft in de nadere analyse (pag. 30) worden potentiële conflicten uit principe door een verkeersleider zelf opgelost en niet doorgeschoven naar een andere verkeersleider omdat dit veiliger is.
- Bij tegelijk parallel starten moeten de vliegbanen van de vliegtuigen zodra dat mogelijk is na de start divergeren om daarmee zo snel mogelijk een veilige separatie te verkrijgen. Dit is met een

¹ Voor planalternatief 2 en het MMA diende het oorspronkelijke verkeersscenario te worden teruggeschaald met 0.7 Ke, resulterend in ca. 508.000 vliegtuigbewegingen, om aan de in de Richtlijnen opgenomen criteria voor een gelijkwaardige overgang te kunnen voldoen. Voor planalternatief 1 is het oorspronkelijke scenario teruggeschaald met 0.8 Ke, resulterend in ca. 502.000 vliegtuigbewegingen.

vaste scheiding van verkeer n.l naar het westen vanaf de Polderbaan en naar het oosten vanaf de Zwanenburgbaan veilig te realiseren.

Om deze redenen is het verminderen van de toename van de milieubelasting veroorzaakt door de Zwanenburgbaan met een maatregel waarbij middels extra verkeersleiders wel gelijktijdig van twee banen in dezelfde richting wordt gevlogen naar mening van LVNL geen reële optie.

Gefaseerd aanbod van verkeer richting Pampus

Het gefaseerd laten starten van vliegtuigen richting Pampus is ook geen reële optie, om de volgende redenen:

- Het is een erg complexe werkwijze, waarbij voor het benutten van de resterende startcapaciteit van de Polderbaan ook geavanceerde planningsondersteuning moet worden ontwikkeld. Immers, voorkomen moet worden dat er te veel vliegtuigen naar de Polderbaan gaan en tegelijkertijd moet er voor gezorgd worden dat er op die momenten geen vliegtuigen met bestemming Pampus naar de Zwanenburgbaan gaan.
- Een alternatieve werkwijze zou ook kunnen bestaan uit gedeelten van startpieken met een andere vaste SID verdeling waarbij richting Pampus van de Polderbaan of van de Zwanenburgbaan wordt gestart. Er ontstaan dan echter nog steeds momenten waarbij, gezien de startcapaciteit, er te veel aanbod is voor de Polderbaan.
- Verlies van startcapaciteit door benodigde separatie van veel vliegtuigen die achter elkaar aan vliegen naar dezelfde bestemming.
- Het potentiële conflict (onvoldoende separatie) dat ontstaat als het vliegtuig dat start vanaf de Zwanenburgbaan te ver Noordelijk doorvliegt en zich daar een vliegtuig bevindt dat gestart is van de Polderbaan kan nog steeds optreden bij verkeer richting Lekko/Lopik. Dit is een potentieel conflict dat LVNL wil voorkomen in plaats van laten monitoren en indien nodig oplossen door een verkeersleider omdat voorkomen veiliger is.
- Er is gezien de rijbaan infrastructuur van de Luchthaven Schiphol geen ruimte om de startvolgorde van vliegtuigen dicht bij de startbaan nog te wijzigen of vliegtuigen te laten passeren (bijv. bij Zwanenburgbaan vliegtuigen richting Lekko/Lopik wachtende voor Pampus laten passeren).

Gelet op het bovenstaande is dan ook afgezien van een nader onderzoek naar de milieueffecten van deze maatregelen. Initiatiefnemers blijven onverkort van mening dat in het kader van het herstel van de invoerfout (de ontwikkeling en uitwerking van) een reële MMA niet mogelijk is.

3- Wat zijn de gevolgen van de milieubelasting in een dergelijk MMA voor de waarde van de handhavingspunten?

Aangezien de genoemde maatregelen naar het oordeel van de initiatiefnemers niet als reële optie kunnen worden gezien, is afgezien van een nader onderzoek naar de milieueffecten van deze maatregelen (zie beantwoording vraag 2). Grenswaarden in de handhavingspunten zijn dan ook niet bepaald.

Vragen met betrekking tot de invulling van de scenario's

4- Kan toegelicht worden waarom het maximaal aantal haalbare vliegbewegingen van 337.000-362.000 in 2004 lager is dan het gerealiseerde aantal vliegbewegingen voor handelsverkeer in de afgelopen jaren (392.000-416.000; gegevens jaarverslag 2003 Schiphol Group), toen de Polderbaan niet (volledig) operationeel was.

Het NLR heeft in de Nadere Analyse becijferd dat binnen de huidige grenswaarden slechts 337.000 tot 362.000 vliegtuigbewegingen kunnen worden afgehandeld. Uitgangspunt daarbij is dat de sector dan die operationele stuurmaatregelen treft die noodzakelijkerwijs van haar verwacht kunnen worden. Dit is inderdaad een lager aantal vliegtuigbewegingen dan de recent gerealiseerde verkeersvolumes en NLR concludeert dan ook (terecht) dat er sprake zal zijn van krimp als de invoerfout niet (tijdig) wordt hersteld.

Van belang is nog op te merken dat de in het jaarverslag genoemde aantallen vliegtuigbewegingen zijn gerealiseerd op een vierbanenstelsel, waarbij het PKB-regime van kracht was. Daarbij werden de

Zwanenburgbaan en de Buitenveldertbaan veelvuldig gebruikt voor zowel starts als landingen. Juist deze banen hebben bij de overgang naar het nieuwe banenstelsel, en de inwerkingtreding van het huidige LVB en LIB, een geheel andere rol gekregen. De Zwanenburgbaan heeft feitelijk de rol gekregen die de Buitenveldertbaan in het 'oude' stelsel had, deze wordt nu immers pas bijgeschakeld als het verkeersaanbod de capaciteit van de Polderbaan overtreft. De Buitenveldertbaan wordt, onder normale omstandigheden, alleen nog als 'stormbaan' ingezet en niet meer als tweede start- of landingsbaan bijgeschakeld in de piekperioden. Het voorgenomen gebruik van deze banen is ook verwerkt in de grenswaarden, zoals die in het vigerende LVB zijn opgenomen.

Consequentie hiervan is dat het uitgesloten is om het nieuwe banenstelsel, binnen de op dit banenstelsel afgestemde grenswaarden, te gebruiken als het vierbanenstelsel. De beoogde inzet van de Zwanenburgbaan en met name van de Buitenveldertbaan vormt hierbij de knellende factor. Om deze reden ligt het maximaal haalbare aantal vliegtuigbewegingen dan ook lager dan de aantallen die met het vierbanenstelsel konden worden gerealiseerd.

Baangebruik exclusief meteotoeslag, inclusief General Aviation



LANDINGEN	MER2003		MER2004		Verschil MMA en Plan. 1 & MMA	73
	Iran	Plan.1	Plan.2 & MMA			
39C (01L)	6723	6274	6346	37824	432	0
36R (01R)	40095	37392	0	0	783	6
04	0	0	68540	887	0	0
06	72803	67157	502	77678	0	0
09	538	502	0	0	470	13
18R (18)	82823	76791	0	1069	29	206
18L (18L)	0	0	0	2539	206	0
18C (18R)	43502	40654	0	18023	2894	2894
22	1165	1087	0	0	0	0
24	2889	2510	0	0	0	0
27	2889	17817	0	0	0	0
36L (36)	13092	0	0	0	0	0
Totaal landingen	289720	258762	258640			

antali heuriscinen	537390	501732	507530	5798
--------------------	--------	--------	--------	------

MEER "schiphol 2003", Onderzoeksbijlage Overige Aspecten (deel 2), Onderdeel 2 (Beschrijvende scenario's)
MEER "Wijziging Uitvoeringsbesluiten Schiphol"

¹ Sinds 20 februari 2003 is de luchtvaarttechnische aanduiding van de Zwanenburgbaan, de Aalsmeerbaan en de Polderbaan gewijzigd. In tabel is daarom ook de oude benaming aangegeven, zoals die in het MER 'Schiphol 2003' werd gehanteerd.

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
"Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol"**

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. Tevens constateerden zij dat, in strijd met verwachtingen van inwoners van Spaarndam, twee uitvliegroutes van de Polderbaan zijn gewijzigd waardoor meer geluidsoverlast ontstaat. Voor het herstel van de invoerfout en het aanpassen van de uitvliegroutes bij Spaarndam zijn wijzigingen van het Luchthavenverkeerbesluit en het Luchthavenindelingbesluit nodig. Daarvoor is een MER opgesteld.

ISBN 90-421-1318-9