

Advies voor richtlijnen
voor de inhoud van het
integrale milieu-effectrapport
Schiphol en omgeving

4 december 1991

334-120

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen voor de inhoud van het integrale milieu-effectrapport Schiphol en omgeving / [Commissie voor de Milieu-effectrapportage]. - Utrecht : Commissie voor de Milieu-effectrapportage

ISBN 90-5237-309-4

Trefw.: milieu-effectrapportage ; Schiphol



Gedeputeerde Staten van de
Provincie Noord-Holland
Postbus 123
2000 MD HAARLEM

uw kenmerk

uw brief
27/08/1991
03/09/1991

ons kenmerk
U5556-91/Sc/ms/334-122

onderwerp
richtlijnenadvies integrale m.e.r.
Schiphol en omgeving

Utrecht,
4 december 1991

Met bovenvermelde brieven van 27 augustus en 3 september 1991 stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid advies uit te brengen over de richtlijnen voor het op te stellen milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol en omgeving. Hierbij bied ik u, zijnde het coördinerend bevoegd gezag, het advies van de Commissie voor de m.e.r. aan, overeenkomstig artikel 41n van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm). In uw brief van 3 september 1991 verzocht u de Commissie voor de m.e.r. in de opstelling van haar advies rekening te houden met de adviezen, opmerkingen en reacties van derden met betrekking tot de richtlijnen voor het MER. Met het oog daarop stond u de Commissie voor de m.e.r. toe haar advies een maand later uit te brengen dan is voorgeschreven voor dit onderdeel van de m.e.r.-procedure. De Commissie voor de m.e.r. heeft aan uw verzoek rekening te houden met de inspraak gehoor gegeven. Zij heeft de haar toebedeeld extra tijd voor de opstelling van haar advies in dit zo complexe project op prijs gesteld. Voor een overzicht van het advies verwijs ik naar de samenvatting waarin de belangrijkste punten uit het advies zijn bijeengebracht.

Daarnaast vraag ik uw aandacht voor de volgende punten:

1. Aanbevelingen voor de richtlijnen en het integrale MER

In het advies wordt voor de meeste onderwerpen direct aangegeven hoe die volgens de Commissie in het integrale MER behandeld zouden moeten worden. Voor enkele onderwerpen echter richt de Commissie zich in eerste instantie op de richtlijnen voor het MER die daarvoor eerst duidelijkheid moeten verschaffen alvorens zij kunnen worden behandeld in het MER. Het betreft de paragrafen 3.2, 3.3 en 3.5 van het advies waar het gaat om

- de doelstelling over de versterking van de mainportfunctie van Schiphol
- de doelstelling over de verhoging van de kwaliteit van het leefmilieu in het gebied rond Schiphol

- de afbakening van het plangebied van project-PKB en partiële herziening van het streekplan
- de relatie tussen de uitvoeringsbesluiten bij deze m.e.r. en andere nog te nemen besluiten voor activiteiten in de omgeving van Schiphol die rechtstreeks verband houden met de luchthavenontwikkeling

2. Relatie tussen de besluitvorming over Schiphol met de planvorming in de omgeving

Het laatste onderwerp van punt 1 verdient nog nadere aandacht. Zowel voor Schiphol als voor Haarlemmermeer en Amsterdam zijn partiële wijzigingen voorzien van het Streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied. De Commissie meent te weten dat daarnaast ook structuurplannen zijn voorzien door de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam. In de plangebieden van al deze plannen buiten het directe Schipholgebied worden activiteiten voorbereid die voor een deel m.e.r.-plichtig lijken te zijn en die verband houden met de ontwikkelingen van Schiphol. Het gaat met name om grootschalige woningbouw en infrastructuur. Wat deze plannen zullen gaan inhouden en hoe zij zich zullen verhouden tot de partiële streekplanherziening van het Schipholgebied is tamelijk onduidelijk; althans, de startnotitie werpt daarop weinig licht. Het lijkt noodzakelijk dat het provinciebestuur van Noord-Holland over de aard van alle betrokken plannen en de afstemming daartussen helderheid verschaft. Volgens de Commissie bieden de richtlijnen voor het integrale MER daartoe een goede gelegenheid.

3. Zuidelijk gebruik Zwanenburgbaan en verlenging Kaagbaan

De startnotitie geeft (op blz. 9) aan dat het integrale MER voor de strategische besluiten zodanig zou moeten worden ingericht dat indien de besluitvorming over de toekomst van Schiphol als geheel vertraging oploopt, vooruitlopend daarop een afzonderlijk besluit genomen kan worden over het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan (en de verlenging van de Kaagbaan). Dit betekent dat de milieu-informatie in het integrale MER voor dit onderdeel meer gedetailleerd zou moeten zijn dan voor de overige onderdelen.

Als het inderdaad nodig zou blijken te zijn een afzonderlijk besluit te nemen over het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan en de verlenging van de Kaagbaan, dan beveelt de Commissie aan dat de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer alsnog richtlijnen voor de opstelling van een MER vaststellen in het kader van de m.e.r. die in 1990 werd gestart door Schiphol, maar die in 1991 werd gestopt toen zij werd opgenomen in de integrale m.e.r. De Commissie geeft deze aanbeveling omdat zij vindt dat gedetailleerde uitwerking van een onderdeel niet goed past in het strategische karakter van de integrale m.e.r. voor de project-PKB en de partiële streekplanherziening.

Ten behoeve van die in 1990 gestarte m.e.r. over het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan bracht de Commissie een advies voor richtlijnen uit op 28 augustus 1990. In dat advies stelde de Commissie dat de aparte besluitvorming over de Zwanenburgbaan geen voorschot zou mogen nemen op de besluitvorming over de toekomst van Schiphol als geheel. De Commissie is deze mening nog steeds toegedaan. Daarbij beseft zij nu dat met een aparte besluitvorming over de Zwanenburgbaan bepaalde alternatieven voor de ontwikkeling van Schiphol als geheel kunnen worden uitgesloten. Het betreft met name het in de inspraak naar voren gebrachte alternatief inhoudende draaiing van de vierde baan onder gelijktijdige opheffing van de huidige vierde baan (Zwanenburgbaan). In dat opzicht zou de aparte besluitvorming over de Zwanenburgbaan wel een voorschot nemen op de mainportontwikkeling van Schiphol en een afweging tussen de verschillende voorgestelde alternatieven in het kader van de integrale m.e.r. bemoeilijken.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te hebben geleverd. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik heeft willen maken van haar aanbevelingen.



dr. H. Cohen
voorzitter

ADVIES VOOR RICHTLIJNEN VOOR DE INHOUD VAN
HET INTEGRALE MILIEU-EFFECTRAPPORT
SCHIPHOL EN OMGEVING

Advies op grond van artikel 41n, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne over de inhoud van het integrale milieu-effectrapport Schiphol en omgeving;

uitgebracht aan het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland door de Commissie voor de milieu-effectrapportage, namens deze,

de werkgroep integrale milieu-effectrapportage
Schiphol en omgeving

de secretaris,



drs. J.J. Scholten

de voorzitter,



dr. H. Cohen

Utrecht, 4 december 1991

INHOUDSOPGAVE

	pagina
1. INLEIDING	1
2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES	5
3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING	9
3.1 Algemeen	9
3.2 De dubbele doelstelling	12
3.3 De ruimtelijke inrichting van het plangebied	17
3.4 Strategische besluiten	18
3.5 De uitvoeringsbesluiten en andere te nemen besluiten	20
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	23
5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN TE VERWACHTEN ONTWIKKELING	31
5.1 Afbakening van het studiegebied	31
5.2 Huidige situatie en autonome ontwikkeling	32
6. MILIEU-EFFECTEN	37
6.1 Algemeen	37
6.2 Prioriteiten en mate van detail	37
6.3 Geluid	38
6.4 Luchtverontreiniging	41
6.5 Bodem, grondwater en oppervlaktewater	42
6.6 Externe veiligheid	43
6.7 Gezondheid en de beleving van gezondheidsrisico's	44
6.8 Ecosystemen	45
6.9 Landschap	45
6.10 Overige gevolgen	45
7. VERGELIJKING EN ALTERNATIEVEN	47
8. LEEMTEN IN KENNIS - EVALUATIE ACHTERAF	48
9. SAMENVATTING VAN HET MER	50

BIJLAGEN

1. Brief van bevoegd gezag d.d. 27 augustus 1991, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
- 1A. Brief van bevoegd gezag d.d. 3 september 1991, met bericht over verlenging van de adviestermijn.
2. Openbare bekendmaking in Staatscourant nr. 172 d.d. 5 september 1991.
3. Projectgegevens.
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen.
5. Advies voor richtlijnen over tweezijdig gebruik van de Zwanenburgbaan op de luchthaven Schiphol.

1. INLEIDING

In de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (Extra)^{1]} is bepaald dat *versterking van de mainport Schiphol (samen met die van Rotterdam) een belangrijk onderdeel vormt van het ruimtelijk beleid voor het economische kerngebied van ons land. Het gaat om versterking van het economisch functioneren van de luchthaven in het gebied en om de verbetering van de bereikbaarheid daarvan, binnen de grenzen vanuit het milieu. Voor de besluitvorming van de versterking van deze mainportfunctie van Schiphol is aldus de afweging economie-milieu voor het voetlicht gebracht.*^{2]}

Vanwege de complexiteit van de ruimtelijke ontwikkeling en de problematiek van de milieukwaliteit van Schiphol en omgeving is het gebied aangewezen als een ROM-gebied waarin een geïntegreerd, gebiedsgericht ruimtelijk- en milieubeleid moet worden ontwikkeld en uitgevoerd.^{3]} Ten behoeve van dit ROM-beleid dient een "Plan van Aanpak" te worden opgesteld waarin, rekening houdend met de voor dit gebied gewenste ruimtelijke ontwikkelingen, afspraken worden vastgelegd over de te nemen maatregelen en de benodigde beleidsinstrumenten op de gebieden van ruimtelijke ordening, milieu, water, landinrichting en natuur, die nodig zijn om de door die functies aan het gebied gestelde milieukwaliteitseisen op adequate wijze te realiseren.

Het ROM-project "Schiphol en omgeving" is in september 1989 van start gegaan door middel van de ondertekening van een startconvenant. In april 1991 is een beleidsconvenant getekend door het rijk (de ministeries van VROM, V&W en EZ), de provincie Noord-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam, de NV Luchthaven Schiphol (NVLS) en de KLM, waarin zij instemmen met het concept-Plan van Aanpak (dat in december 1990 gereed kwam) en de bereidheid uitspreken de wettelijk voorgeschreven besluitvormingsprocedures in gang te zetten ter uitvoering van het plan.

De "Integrale versie Plan van Aanpak Schiphol en omgeving" kwam gereed in september 1991. In dit Plan van Aanpak is een samenhangend pakket van totaal 111 maatregelen aangegeven die gedurende de twee overeengekomen planperioden (van 1990-2003 en van 2003-2015) moeten bijdragen aan de realisering van de beide doelstellingen.

1 Tweede Kamer, vergaderjaar 1990-1991, 21879, nrs 5-6, blz. 120

2 Ibid. blz. 13 waar letterlijk staat "de afweging ecologie-economie"

3 Tweede Kamer, vergaderjaar 1990-1991, 21879, nrs 1-2, blz. 170

De besluiten die dit alles mogelijk moeten maken, hebben betrekking op de volgende vier ontwikkelingen in de ruimtelijke behoeften⁴]:

- de ontwikkeling van de luchthaven tot mainport
- de aanhoudende verstedelijkingsdruk op de regio (woningbouw, bedrijfsterrinen)
- inpassing van nieuwe verkeers- en vervoersinfrastructuur
- de ontwikkeling van een samenhangende groenstructuur

De besluitvorming over een aantal van deze ontwikkelingen is milieu-effectrapportage (m.e.r.)-plichtig. Het betreft de volgende besluiten:

- een project-PKB Schiphol en omgeving die tevens een partiële herziening van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen inhoudt voor de nationale luchthaven
- een partiële herziening van het streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (ANZKG) ten behoeve van de ruimtelijke inpassing van de mainport-ontwikkeling van Schiphol
- een wijziging van de aanwijzing van Schiphol in het kader van de Luchtvaartwet

Voor deze procedures wordt een gecoördineerde milieu-effectrapportage uitgevoerd. De m.e.r. (ook wel "integrale m.e.r.") ging van start met een bekendmaking in verschillende kranten op 5 september 1991 (zie bijlage 1 bij dit advies). Het bevoegd gezag wordt gevormd door de volgende instanties:

- de Ministerraad voor de procedure van de project-PKB
- Provinciale Staten van Noord-Holland voor de procedure van de partiële herziening van het streekplan ANZKG
- de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) voor de procedure van de wijziging van de aanwijzing Schiphol ex Luchtvaartwet

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland treden op verzoek van deze instanties op als coördinerend bevoegd gezag. De initiatiefnemers bij deze m.e.r. zijn de Ministers van V&W en van VROM, de Staatssecretaris van Economische Zaken (EZ), het provinciaal bestuur van Noord-Holland en de NVLS. In de startnotitie wordt gesteld dat deze m.e.r.-procedure gefaseerd zal worden uitgevoerd⁵]. In de eerste fase richt de m.e.r. zich volgens de startnotitie op de strategische besluiten van de project-PKB (met als belangrijkste besluit het wel of niet aanleggen van een vijfde baan) en de partiële herziening van het streekplan, alsmede de uitvoeringsaspecten ten behoeve van de verlenging van de Kaagbaan en het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan.

4 Plan van Aanpak Schiphol en omgeving, blz. 14

5 Startnotitie, hoofdstuk 2, blz. 7-11

Wanneer deel 3 van de project-PKB gereed komt, wordt een begin gemaakt met de tweede fase, de zogeheten uitvoerings-m.e.r. voor de wijziging van de aanwijzing ex Luchtvaartwet.

Per brief van 27 augustus 1991 en vervolgens per brief van 3 september 1991 van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland (zie bijlage 2 bij dit advies) werd de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld te adviseren over de richtlijnen voor het integrale milieu-effectrapport (MER) dat zal worden opgesteld in de eerste fase van de m.e.r. ten behoeve van de vaststelling van de strategische besluiten.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. De samenstelling van de werkgroep is gegeven in bijlage 3 bij dit advies. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in dit advies aangeduid als "de Commissie". Het advies beoogt af te bakenen welke milieu-aspecten belangrijk zijn voor de besluitvorming in het licht van de beide doelstellingen van het Plan van Aanpak welke ook gelden als uitgangspunten voor deze m.e.r.']. In de opstelling van het advies heeft de Commissie gebruik gemaakt van de grote hoeveelheid informatie die reeds in het kader van de opstelling van het Plan van Aanpak is verzameld. Het betreft de integrale versie daarvan en alle bijbehorende deelstudies.

Verder heeft de Commissie zich afgevraagd hoe zij moet omgaan met haar advies voor richtlijnen voor het MER over het tweezijdig gebruik van de Zwanenburgbaan dat zij op 28 augustus 1990 uitbracht aan de Ministers van V&W en van VROM. De Ministers hebben als bevoegd gezag geen richtlijnen vastgesteld, maar besloten het tweezijdig gebruik van de Zwanenburgbaan onderdeel te laten uitmaken van de op 5 september 1991 gestarte integrale m.e.r. (zie bijlage 4 van dit advies). De procedure voor de m.e.r. voor de Zwanenburgbaan werd daarmee gestopt.

De startnotitie geeft (op blz. 9) echter aan dat het integrale MER voor de strategische besluiten zodanig zou moeten worden ingericht dat, indien de besluitvorming over de toekomst van Schiphol als geheel vertraging oploopt, vooruitlopend daarop een afzonderlijk besluit genomen kan worden over het tweezijdig gebruik van de Zwanenburgbaan. Als dat inderdaad nodig zou blijken te zijn, dan beveelt de Commissie aan dat de Ministers van V&W en van VROM alsnog richtlijnen voor het MER over de Zwanenburgbaan vaststellen met medebesouwing van de daarmee samenhangende verlenging van de Kaagbaan. De Commissie is daarbij nog steeds van mening dat deze speciale behandeling alleen zou mogen dienen voor het oplossen van specifieke knelpunten bij de luchthaven en **geen voorschot** mag nemen op de nog te nemen strategische besluiten over Schiphol's ontwikkeling tot mainport⁷].

6 Startnotitie, hoofdstuk 1, blz. 5

7 Inclusief het achterwege blijven van nachtelijk gebruik van de Zwanenburgbaan zoals meegedeeld aan de Commissie door de Luchthaven Schiphol tijdens de opstelling van het advies voor richtlijnen voor het MER over het tweezijdig gebruik van de Zwanenburgbaan (zie de aanbiedingsbrief punt 4 bij het advies voor richtlijnen d.d. 28 augustus 1990).

De Commissie heeft daarom gemeend haar advies voor richtlijnen voor het MER over het tweezijdig gebruik van de Zwanenburgbaan in haar geheel mee te beschouwen in het onderhavige advies door het als bijlage (zie bijlage 5) hierbij op te nemen.

Op 25 september 1991 heeft de Commissie zich door vertegenwoordigers van de initiatiefnemers en van het bevoegd gezag laten voorlichten over het voornemen, de te nemen besluiten en de relatie met de overige besluiten die nog moeten worden genomen voor de realisering van de beide doelstellingen. Dit gebeurde tijdens een locatiebezoek aan de luchthaven.

Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie op het verzoek van het coördinerend bevoegd gezag (zie bijlage 2 bij dit advies) alle via het bevoegd gezag ontvangen schriftelijke adviezen, commentaren en opmerkingen (zie bijlage 6 bij dit advies) in beschouwing genomen. Vertegenwoordigingen van het bevoegd gezag en de initiatiefnemers wisselden op 25 november 1991 van gedachten over een concepttekst van dit advies.

De inhoud van het advies volgt in grote lijnen de eisen die de m.e.r.-regeling in de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) in art. 41j daarvan stelt aan de inhoud van een MER.

2.

SAMENVATTING VAN HET ADVIES

In de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening extra (VINEX) is een mainportfunctie voor Schiphol vastgelegd. De mainportfunctie is verder uitgewerkt in het Plan van Aanpak Schiphol en omgeving (PASO). De besluitvorming die nu is aangevangen met behulp van milieu-effect-rapportage (m.e.r.) moet structuur aanbrengen in de reeks van besluiten die alle voorgenomen activiteiten mogelijk moeten maken. Deze m.e.r. kent een gefaseerde aanpak. In de eerste fase, de zogeheten integrale m.e.r., geschiedt de besluitvorming ten behoeve van een project-Planologische Kernbeslissing (PKB) en een partiële herziening van het Streekplan Amsterdam-Noordzeekanaal-gebied. De tweede fase betreft de uitvoerings-m.e.r. ten behoeve van de wijziging van de aanwijzing van Schiphol in het kader van de Luchtvaartwet.

Dit advies voor richtlijnen is opgesteld om de inhoud van het integrale milieu-effectrapport (MER) te helpen afbakenen. Hieronder zijn de hoofdpunten van het advies samengevat⁸⁾

Probleemstelling, doel en besluitvorming (par. 3)

In het PASO en in de startnotitie voor de integrale m.e.r. is gesteld dat het voornemen moet voldoen aan een dubbele doelstelling, te weten:

- versterking van de mainportfunctie van Schiphol
- verhoging van de kwaliteit van het leefmilieu in het gebied rond Schiphol

Deze beide doelstellingen zullen allereerst goed moeten worden gedefiniëerd. In het advies geeft de Commissie aanzetten voor een definiëring en uitwerking van beide doelstellingen. Alle mogelijke oplossingen dienen te voldoen aan deze dubbele doelstelling. Oplossingen die enigzins neutraal zijn voor de ene doelstelling en versterkend voor de andere, worden hiertoe ook gerekend. Daarbij zal ook duidelijk moeten zijn welke referentiedatum dient te worden aangehouden ten opzichte waarvan een verhoging van de kwaliteit van het leefmilieu zal moeten worden gerealiseerd.

De beide doelstellingen moeten worden gezien in relatie tot verschillende macro-economische scenario's die rekening houden met uiteenlopende ontwikkelingsrichtingen voor Schiphol en omgeving als gevolg van economische trends in en buiten Europa, verschillen in tariefstelling, deregulering van het vliegverkeer in Europa, ontwikkelingen in de vliegtuigtechnologie, etc.

8 De desbetreffende paragrafen van het advies zijn tussen haakjes aangegeven.

Ten aanzien van de ruimtelijke inrichting van Schiphol en omgeving is het van het grootste belang dat duidelijk wordt welk plangebied wordt aangehouden voor de partiële herziening van het streekplan. Daarnaast is het ook nodig de geplande en gewenste ontwikkelingen in het gebied rondom het plangebied bij de probleemstelling te betrekken vanwege de grote onderlinge samenhang tussen de ontwikkelingen op en rond Schiphol. Het gaat daarbij vooral om woningbouwlocaties (Haarlemmermeer-West) en infrastructuur.

De beide doelstellingen zullen in hun ruimtelijke uitwerking met elkaar moeten worden geconfronteerd waarbij met behulp van de zogeheten volumetoets kan worden nagegaan in hoeverre beide doelstellingen worden bereikt.

Voor het plangebied moet derhalve deze volumetoets worden uitgevoerd. Die houdt in dat wordt ingegaan op de volgende vragen:

- zijn alle voorziene en gewenste activiteiten in het gebied te plaatsen met behoud van of verbetering van de kwaliteit van de ruimtelijke structuur?
- zijn deze activiteiten te realiseren zonder overschrijding van de geldende milieunormen en met inachtnaam van de milieudoelstelling?

De Commissie neemt uiteraard aan dat er tijdig voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om de 111 maatregelen uit te voeren naar de eisen van ruimtelijke kwaliteit en milieunormering.

In het integrale MER zal moeten worden uitgelegd welke uitvoeringsbesluiten nog moeten worden genomen naast de uitvoeringsbesluiten ex Luchtvaartwet. Het gaat met name om de ontwikkelingen aan de landzijde van de luchthaven en het betreft woningbouwlocatie(s), autowegen, rail- en metroverbindingen, een pijplijn voor de aanvoer van vliegtuigbrandstof, golfbaan, randstadgroenstructuur. De startnotitie verschaft over deze besluiten weinig informatie. Het gaat om een groot aantal activiteiten. De richtlijnen en het integrale MER zullen hierin ordening moeten aanbrengen door de projecten en voornemens in te delen naar hun belang voor de ontwikkeling van Schiphol tot mainport.

Voor de besluitvorming op strategisch niveau in de PKB zijn verder van groot belang de bevindingen van de "werkgroep nachtnormering" op basis waarvan in 1993 door de regering een landelijke normering voor vliegtuiggeluid gedurende de nacht zal worden vastgesteld en geïmplementeerd (Maatregel 32 van het PASO).

Voorgenomen activiteit en alternatieven (par. 4)

Alle alternatieven moeten voldoen aan de beide doelstellingen. Zij moeten worden gerelateerd aan de macro-economische scenario's die een beeld geven van de omvang in verkeersbewegingen en de aantallen passagiers en de hoeveelheden vracht die vervoerd zullen gaan worden.

Er kunnen alternatieven worden onderscheiden aan de luchtzijde en aan de landzijde van Schiphol. Op basis van bestaande informatie is het gemakkelijker de alternatieven aan de luchtzijde te formuleren dan die aan de landzijde. Dat hangt samen met de huidige onduidelijkheid over voornemens en projecten betreffende woningbouw, infrastructuur en groenstructuur rondom Schiphol.

Aan de luchtzijde zijn de volgende alternatieven mogelijk:

1. Nulalternatief, handhaving van het huidige vierbanenstelsel.
Dit alternatief lijkt niet te kunnen voldoen aan de dubbele doelstelling.
2. Vierbanenstelsel-alternatief met zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan en verlenging van de Kaagbaan.
3. Vierbanenstelsel-alternatief met draaiing van de Zwanenburgbaan en opheffing van de bestaande Zwanenburgbaan en realisering van de mogelijkheid van zuidelijk gebruik van de gedraaide vierde baan en verlenging van de Kaagbaan.
4. Vijfbanenstelsel-alternatief met drie varianten:
 - parallelle vijfde baan
 - gedraaide vijfde baan-noord
 - gedraaide vijfde baan-zuidAlle varianten van het vijfbanenstelsel-alternatief houden in zuidelijk gebruik van de vierde baan en verlenging van de Kaagbaan.

Aan de landzijde zijn ook alternatieven mogelijk die moeten aanhaken bij de alternatieven aan de luchtzijde. Met name voor besluiten in het kader van de partiële herziening van het Streekplan Amsterdam-Noodzeekanaalgebied is een nadere uitwerking nodig waarvoor alternatieven aangedragen moeten worden. Dit betreft in ieder geval de nieuwe bedrijfsterreinen nabij Schiphol en de nieuwe structuur van het landelijk gebied rond Schiphol die mede bedoeld is voor de verhoging van de kwaliteit van het leefmilieu. Het meest milieuvriendelijke alternatief is op voorhand niet aan te wijzen, maar zal moeten worden gedestilleerd uit de gevolgen van de bovenstaande alternatieven. Het meest milieu-vriendelijke alternatief zal het best van alle alternatieven moeten voldoen aan de milieudoelstelling. Uit de inspraak komt naar voren dat daarbij moet worden gedacht aan een zo groot mogelijk aandeel van het railvervoer in de ontwikkeling van Schiphol en omgeving.

In het advies zijn maatregelen genoemd die een rol kunnen spelen bij de uitwerking van het meest milieuvriendelijke alternatief.

Bestaande milieutoestand en te verwachten ontwikkeling (par. 5)

Het studiegebied is veel omvangrijker dan het plangebied. Voor het aspect geluid dient als studiegebied te worden gehanteerd het gebied binnen de 20 Ke-contour en binnen de contouren van de landelijke nachtnormering of als die nog niet tijdig beschikbaar zullen zijn binnen de Griefahn-normen (grenswaarde en streefwaarde). Voor het aspect lucht kan het studiegebied beperkt blijven tot het Nederlandse luchtruim voorzover het de emissies van het vliegverkeer naar en van Schiphol betreft en tot een gebied van ca. 10 x 10 km met een maximum van 3000 voet hoogte rond Schiphol voorzover het de luchtkwaliteit (immis-sies) betreft. Voor de aspecten bodem, grondwater en oppervlaktewater wordt voor de afbakening van het studiegebied verwezen naar par. 5.1 van dit advies.

Wat betreft de aspecten natuur, landschap en recreatie moet het gehele grondgebied van de Haarlemmermeerpolder met de aangrenzende recreatiegebieden (Spaarnwoude, Amsterdamse Bos, Westeinderplassen en Kagerplassen) tot het studiegebied worden gerekend.

De huidige situatie betreft de situatie zoals die was in 1990 plus de ontwikkeling daarvan indien geen nieuw beleid ten aanzien van de mainportfunctie van Schiphol wordt vastgesteld.

In het advies worden de volgende aspecten behandeld: huidig ruimtegebruik, geluidhinder, luchtkwaliteit, bodem, grond- en oppervlaktewater, ecologie, externe veiligheid, ervaren omgevingskwaliteit en beleving van gezondheidsrisico's.

Milieu-effecten (par. 6)

Alle milieu-effecten moeten worden gedifferentieerd naar de verschillende macro-economische scenario's en de alternatieven. Detaillering van de milieu-effecten in het integrale MER is alleen nodig voor zover dit dient om duidelijk te maken hoe de dubbele doelstelling kan worden gehaald.

Voor wat betreft het aspect geluid moet worden gedifferentieerd naar de geografische verbreiding van de geluidbelasting volgens de ligging van de diverse banen en het voorgestelde gebruik ervan, alsook naar de ligging van wegen en industriële bronnen. Geografische differentiatie is niet nodig voor de aspecten lucht, bodem en water.

Voor de milieu-gevolgen die in ieder geval aandacht verdienen, wordt verwezen naar de paragrafen 6.3 tot en met 6.9 van het advies.

Voor de voorspellingen dient steeds te worden aangegeven welke methoden of modellen zijn gebruikt en in hoeverre aan de milieunormen en aan de milieudoelstelling wordt voldaan.

Vergelijking van alternatieven, leemten in kennis, evaluatie achteraf (par. 7 en 8)

De verschillen in de gevolgen voor het milieu van de beschouwde alternatieven en varianten moeten duidelijk worden gepresenteerd (de mate waarin zij kunnen voldoen aan de dubbele doelstelling en vergelijking per milieu-aspect). Zo ook de resterende leemten in kennis en de betekenis daarvan voor de besluitvorming.

De evaluatie achteraf is een belangrijk onderdeel bij deze m.e.r. Door meting van o.a. de niveau's van geluidhinder en luchtverontreiniging moet in dit evaluatie-onderzoek worden vastgesteld in hoeverre de voorspelde niveau's met de realiteit zullen overeenkomen.

Samenvatting van het MER (par. 9)

De essenties van alle hoofdonderdelen van het integrale MER zullen overzichtelijk moeten worden samengevat voor een breed publiek.

3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

Artikel 41j, lid 1, onder a van de Wabm:

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

Artikel 41j, lid 1, onder c van de Wabm:

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

3.1 Algemeen

In de startnotitie wordt deze m.e.r. aangekondigd als een integrale m.e.r. Dit betekent dat zij dient als ondersteuning voor de besluitvorming over een groot aantal verschillende, maar onderling sterk samenhangende voorgenomen en gewenste ontwikkelingen voor Schiphol en omgeving. Deze voornemens worden ingegeven enerzijds om een oplossing te vinden voor de huidige problemen bij het gebruik en de bereikbaarheid van de luchthaven, zowel aan de lucht- als aan de landzijde, en anderzijds om de toekomstige ontwikkeling van Schiphol en omgeving veilig te stellen binnen de context van een zich snel ontwikkelend Europa. De verkeersontwikkeling op Schiphol heeft ertoe geleid dat de geluidhinder van het vliegverkeer de vastgestelde maxima volgens de zoneringscontouren in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen overschrijdt en er dus een noodzaak is voor de vaststelling van nieuw beleid.

De N.V. Luchthaven Schiphol heeft in haar Masterplan 2003 duidelijk gemaakt dat indien geen nieuw beleid wordt vastgesteld, de huidige ontwikkelingen zullen leiden tot capaciteitsproblemen, tot congestie van de luchthaven zowel aan de lucht- als aan de landzijde, tot schade aan de concurrentiepositie van de luchthaven en de daarvan afhankelijke bedrijvigheid en tot een voortgaande afbreuk in de co-existentie van de luchthaven met haar omgeving vanwege de milieubelasting en ruimteclaims en de bijbehorende planologische problemen.

Wat betreft de toekomst heeft Schiphol in haar Masterplan kenbaar gemaakt dat de uitbreiding van de overslagcapaciteit tot aan 2003 binnen het bestaand areaal met goedgekeurd bestemmingsplan kan worden opgevangen maar dat nadien nieuw areaal benodigd is. Verder is een aanpassing van het banenstelsel nodig die bedoeld is als oplossing voor het geluidhinderprobleem en voor de oplossing van knelpunten in de functie van Schiphol als overstapluchthaven. De bereikbaarheid van Schiphol aan de landzijde dient daarnaast verbeterd te worden waarbij de luchthaven streeft naar een 40% aandeel daarin van het openbaar vervoer.

In de Vierde Nota over de ruimtelijke ordening (extra) is een mainportfunctie voor Schiphol vastgelegd. De mainportfunctie is verder uitgewerkt in het Plan van Aanpak Schiphol en omgeving met in totaal 111 maatregelen. De besluitvorming die nu is aangevangen met behulp van de integrale m.e.r. moet structuur aanbrengen in de reeks van besluiten die alle voorgenomen activiteiten mogelijk moeten gaan maken.

In de startnotitie is beschreven welke typen besluiten met m.e.r. genomen moeten worden en in welke volgorde. Allereerst dienen de besluiten op strategisch niveau te worden genomen, gevolgd door uitvoeringsbesluiten. De strategische besluiten houden in de vaststelling van een project-Planologische Kernbeslissing (PKB) en de vaststelling van een partiële herziening van het Streekplan Amsterdam Noordzeekanaalgebied (ANZKG). Volgens de startnotitie (blz. 9) zullen in de project-PKB uitspraken moeten worden gedaan over:

- intensivering van het gebruik van de luchthaven
- het nachtelijk gebruik van de luchthaven
- de aanleg van een extra baan
- verplaatsen van activiteiten naar andere vliegvelden

De partiële herziening van het streekplan ANZKG zal besluiten bevatten over (Startnotitie, blz. 10):

- nieuwe bedrijfsterreinen nabij Schiphol ten behoeve van de mainportontwikkeling
- inpassing tracé-besluiten (Hoge snelheidsspoorlijn, hoofdwegenstructuur, alsmede onderliggend wegennet)
- nieuwe structuur van het landelijk gebied rond Schiphol (Randstadgroenstructuur)
- inpassing Schipholbesluiten PKB
- vrijwaringszone rond de geluidcontour van 35 Ke.

Wanneer de besluitvorming over deze strategische besluiten is gevorderd tot het stadium waarin deel 3 (kabinetsstandpunt) van de project-PKB gereed is, dan zal een begin worden gemaakt met de m.e.r.-plichtige besluiten op uitvoeringsniveau. De startnotitie (blz. 10) vermeldt hierbij alleen besluiten die te maken hebben met de wijziging van de aanwijzing van Schiphol volgens de Luchtvaartwet met betrekking tot de volgende onderwerpen:

- vaststelling geluidzones⁹⁾ voor zowel de situatie met het vierbanenstelsel totdat een vijfde baan operationeel is, als een toekomstige situatie met een vijfbanenstelsel
- verlenging van de Kaagbaan
- zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan
- aanleggen van een extra (vijfde) baan
- vergroting van het aangewezen luchtvaartterrein

⁹ Er zijn nog geen geluidzones vastgelegd voor Schiphol zoals bedoeld in artikel 25 van de Luchtvaartwet

In de besluitvorming voor alle besluiten geldt de dubbele doelstelling die is opgenomen in het Beleidsconvenant Plan van aanpak Schiphol en omgeving van 16 april 1991 (onder A, laatste aandachtspunt en onder G) en in de startnotitie, blz. 5:

- de versterking van de mainportfunctie van Schiphol¹⁰
- de verhoging van de kwaliteit van het leefmilieu in het gebied rond Schiphol.

Het Beleidsconvenant van 16 april 1991 maakt duidelijk onder punt G dat *"indien voor de ontwikkeling van Schiphol tot mainport en voor de verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving niet in samenhang oplossingen gevonden kunnen worden, het risico zeer groot is dat zowel de mainportontwikkeling van Schiphol in het bijzonder waar het gaat om de effecten voor het nationaal inkomen en de toename van het aantal arbeidsplaatsen, als de verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu in de omgeving van de luchthaven in bijzonder waar het gaat om geluidhinder en luchtverontreiniging, ernstig in gevaar komen."*

Uit het voorgaande volgt dat voor het MER dat voor de strategische punten wordt opgesteld, geldt dat:

- de dubbele doelstelling maatgevend is en dat de mainportontwikkeling moet worden getoetst aan het principe van de duurzame ontwikkeling zoals dat is neergelegd in het Nationaal Milieubeleidsplan (zie blz. 12 van het PASO)¹¹
- het gaat om de ruimtelijke inrichting van een gebied dat nadere afbakening behoeft in een plangebied en daaromheen liggende beïnvloedingsgebieden of studiegebieden waarmee een wisselwerking bestaat zowel in ruimtelijk- als in milieu opzicht en die qua omvang per milieu-aspect kunnen verschillen.
- de strategische beslissingen moeten worden gevolgd door een aantal uitvoeringsbesluiten waarvoor al dan niet de m.e.r.-plicht geldt.

Alhoewel het Plan van aanpak Schiphol en omgeving (PASO), de bijbehorende deelstudies en de startnotitie al veel informatie verschaffen die een inzicht geeft in de betekenis van de bovenstaande punten voor de opstelling van het MER, blijft nog veel onduidelijk dat nadere uitwerking behoeft. De richtlijnen voor het MER en het MER zelf zullen hierover uitsluitend moeten geven. Die richtlijnen zullen ook duidelijk moeten maken dat het MER zelf alle informatie dient te

10 De term versterking doet hierbij enigszins merkwaardig aan. Volgens de directie van NVLS is Schiphol momenteel geen mainport. De eerste doelstelling houdt dus in feite in de creatie van dusdanige faciliteiten zodat Schiphol zich kan ontwikkelen tot een mainport in Europa, waarna vervolgens kan worden gewerkt aan de verdere uitbouw (versterking) van die mainportstatus.

11 Het begrip "duurzame ontwikkeling" en de operationalisatie daarvan zijn uitgewerkt in een rapport van de Raad voor het Milieu- en Natuuronderzoek (RMNO publicatie nr. 50, 1990), getiteld: Duurzame ontwikkeling, een verkenning van de consequenties voor wetenschapsbeoefening en onderzoek.

bevatten die nodig is om probleemstelling en doel helder te definiëren en om de alternatieven met elkaar te kunnen vergelijken. Hierbij zal uiteraard ook kennis geput kunnen worden uit het PASO.

3.2 De dubbele doelstelling

In het PASO worden de beide doelstellingen afzonderlijk uitgewerkt, maar vindt geen confrontatie tussen die uitwerkingen plaats. Beide doelstellingen lijken nogal conflicterend. De versterking van de mainportfunctie van Schiphol betekent een sterke toename van het lucht-, weg- en railverkeer met als gevolg meer geluidproductie en emissies van gassen en andere stoffen. De toename van de daarmee gepaard gaande hinder en verontreiniging kan worden beïnvloed door het nemen van maatregelen, maar kan niet ongedaan worden gemaakt.

Het MER zal informatie moeten verschaffen over de totaal te verwachten milieubelasting met name waar het gaat om geluidhinder en verontreiniging van lucht, bodem en water, en over de verspreiding daarvan over Schiphol en de omgeving. Deze milieubelasting zal moeten worden gerelateerd aan het begrip "mainport" en de daaruit voortvloeiende ontwikkelingen voor de functies wonen, werken en vrijetijdsbesteding en de samenhangende ontwikkeling in de mobiliteit. Het MER mag daarbij niet alleen uitgaan van de in de Vierde Nota over de ruimtelijke ontwikkeling (Extra) en de in het PASO beschreven gewenste ontwikkelingen.

Mainportontwikkeling

Het PASO geeft geen duidelijke definitie van wat onder een "mainport" moet worden verstaan¹². Het aangeven van absolute getallen in termen van aantallen te vervoeren passagiers en tonnen vracht of aantallen vliegbewegingen per jaar lijkt geen afdoende inzicht te geven in de mainportfunctie.

De term mainport wordt in de diverse documenten (PASO, Masterplan, Startnotitie) steeds in relatieve betekenis gebruikt. In de inleiding van de startnotitie (blz. 5) wordt gesteld dat Schiphol haar huidige positie als één van de belangrijkste luchthavens in West-Europa dient te behouden en dat dit betekent dat de ontwikkeling van Schiphol tenminste gelijke tred moet houden met de grootste Westeuropese luchthavens, met name Londen, Parijs en Frankfurt. De spilfunctie van Schiphol in het intercontinentale vliegverkeer speelt een belangrijke rol.

12 Zie o.a. bijlage 4, inspraakreacties nrs 26, 61, 68, 118, 120

Het lijkt daarom zinvol dat het MER niet alleen de economische aspecten van de gewenste groei van Schiphol (tot "mainport") kwantificeert in aantallen passagiers, tonnen vracht en aantallen vliegbewegingen per jaar, maar dit ook doet in termen van een gewenst minimum aandeel in het intercontinentale vervoer vanaf en naar West-Europa en daarnaast in het vliegverkeer binnen Europa, met inachtneming van het effect van substitutie door hogesnelheidsspoorlijnen¹³]. Daarbij moet met een optimistisch en een pessimistisch macro-economisch scenario rekening gehouden worden onder gelijktijdige inschatting van de gevolgen voor Schiphol van deregulering van de Europese luchtvaart. Bij het pessimistisch scenario is aan te geven wat de kritische waarden en factoren zijn die de ontwikkeling van Schiphol tot mainport bepalen.¹⁴]

Kwantificering van de gevolgen van de twee scenario's voor het milieu via verschillende gebruiksvarianten van een vier- en een vijfbanenstelsel, alsook van de mogelijkheden van substitutie van vliegvervoer naar vervoer per hogesnelheidstreinen en van de mogelijkheden van verplaatsing van deelactiviteiten naar andere luchthavens, maakt duidelijk met welke milieubelasting rekening moet worden gehouden.

Verhoging van de kwaliteit van het leefmilieu

Wat betreft de definiëring van de "verhoging van de kwaliteit van het leefmilieu in het gebied rond Schiphol" die de tweede doelstelling vormt, bestaat eveneens geen helder beeld.¹⁵] Dit kan worden geïllustreerd aan de hand van een voorbeeld. In het PASO is in par. 4.2.1.2 (blz. 44) sprake van de "optimalisatie geluidhinder" waarbij bijzondere aandacht wordt besteed aan de situatie in Aalsmeer¹⁶]. De voorziene groei van de geluidbelasting aldaar is als volgt beschreven en geschat: in 1989 39 Ke, in 2003 ca. 52 Ke en in 2015 ca. 54 Ke. Met toepassing van bepaalde volumebeperkende en belastingspreidende maatregelen wordt gestreefd de geluidbelasting in Aalsmeer in 2003 "terug te brengen tot 49 Ke". Gegeven de onduidelijkheid over de gehanteerde referentiesituatie bij het begrip optimalisatie geluidhinder in par. 4.2.1.2 van het PASO dient ingegaan te worden op de betekenis van een verhoging van de kwaliteit van het leefmilieu in Aalsmeer; een geluidbelasting van 49 Ke in 2003 is vanzelfsprekend minder hoog dan 52 Ke in datzelfde jaar, maar het is aanzienlijk hoger dan het niveau van 39 Ke in 1989.

13 Dit laatste vanwege de veronderstelling dat vanuit de milieudoelstelling het wenselijk is het vervoer over afstanden korter dan 1000 km in Europa tussen de belangrijkste centra voor een zeer belangrijk deel te doen uitvoeren met hoge snelheidstreinen.

14 Zie ook bijlage 4, inspraakreacties nrs 60, 104

15 Zie ook bijlage 4, inspraakreacties nrs 61, 68, 79, 104, 118, 120

16 Zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr 1 en de reactie van de gemeente Aalsmeer (nr 50)

Dit voorbeeld geeft aan dat het MER duidelijk moet maken of de na te streven verhoging van de kwaliteit van het leefmilieu in het gebied rond Schiphol moet worden beschouwd voor het gebied rond Schiphol in zijn geheel of dat dit daarnaast ook moet worden uitgesplitst naar de diverse woonlocaties of onderdelen van dat gebied¹⁷]. Daar komt bij dat "het gebied rond Schiphol" gedefinieerd zal moeten worden als het studiegebied dat verschillend zal zijn per milieu-aspect vanwege de reikwijdte van de beïnvloeding (zie par. 5.1 van dit advies over de bestaande toestand van het milieu en te verwachten ontwikkeling).

Voordat het mogelijk is te kunnen vaststellen of er sprake zal zijn van een verhoging van de kwaliteit van het leefmilieu, dient die kwaliteit eerst te worden gedefinieerd. Een mogelijke aanpak tot definiëring van dat begrip zou het volgende kunnen inhouden:

- bepaling per locatie of deelgebied als gewogen combinatie van kwaliteiten voor een aantal relevante milieu-aspecten waaronder in ieder geval geluid en lucht maar ook ruimtebeslag, bodem en grondwater, oppervlaktewater
- aggregatie van de kwaliteiten per deelgebied over het totale gebied met weging van de belangrijkheid van de onderscheiden locaties of deelgebieden bijvoorbeeld als functie van het inwonertal of het economisch belang van een productiegebied¹⁸]

Een andere mogelijkheid is dat gewerkt gaat worden met een definitie van een "verhoging van de kwaliteit van het leefmilieu" die eist dat de kwaliteit van het leefmilieu in het gebied van Schiphol en omgeving zal dienen te verbeteren voor elk milieu-aspect of een aantal nader te bepalen milieu-aspecten. In dat geval verwacht de Commissie grote moeilijkheden met de kwaliteit van het deelaspect lucht van het leefmilieu (en via het proces van atmosferische depositie op gewassen en op het aardoppervlak eveneens van de deelaspecten bodem en water). Het is met de huidige technologie (verbranding van fossiele brandstoffen) vrijwel ondenkbaar dat een toenemende mobiliteit van personen en vracht gepaard zal gaan met vermindering van energiegebruik en luchtverontreiniging¹⁹]. Ook het PASO laat daarover in feite geen misverstand bestaan.

17 Verschillende inspraakreacties vragen speciale aandacht voor bepaalde woonlocaties die als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen op Schiphol meer belast kunnen worden, b.v. inspraakreacties nr 2, 10, 13, 17, 18, 34, 42, 50, 63, 76, 77, 80, 87, 90, 91, 111, 112, 115, 119 (bijlage 4). Tot deze opsomming behoren ook veel reacties vanuit de provincie Zuid-Holland, die bezorgdheid tonen dat het studiegebied beperkt zal blijven tot Noord-Holland.

18 Voor de aspecten bodem en water zal dit moeilijk te realiseren zijn omdat de milieubelasting van bodem en water tot stand komt via een accumulatie van belastende stoffen en omdat verontreinigd water zich verplaatst naar bijvoorbeeld gebieden met andere functies.

19 Zie ook bijlage 4, inspraakreacties nrs 50, 70, 90

Op nog weer andere wijze kan het begrip milieukwaliteit worden gerelateerd aan gezondheid (mens en fauna) en overlevingskansen (fauna en flora, inclusief het waterleven in sloten en plassen). De milieukwaliteit verandert dan als de voorgenomen activiteit leidt tot verandering in de kans op aantasting van de gezondheid en/of het verdwijnen van soorten. Daarvoor moeten dan criteria worden ontwikkeld zoals bijvoorbeeld de aantallen mensen die respectievelijk ernstige geluidhinder dan wel slaapverstoring kunnen ondervinden, het hanteren van de zogeheten rode lijst van bedreigde dieren en planten, e.d.

Los van de vraag of definiëring van het begrip milieukwaliteit al dan niet gepresenteerd kan worden als aggregaat van diverse onderdelen, zal het MER in ieder geval moeten ingaan op de vraag wat dit begrip inhoudt voor ieder milieu-aspect afzonderlijk. Voor het aspect **geluid** van vliegverkeer betekent dit dat niet alleen rekening moet worden gehouden met de geografische spreiding van de aantallen personen die ernstige geluidhinder zullen ondervinden volgens de Ke-methode²⁰], maar ook met de aantallen personen die slaapverstoring kunnen ondervinden van nachtelijk vliegtuiglawaai. Dit geldt niet alleen voor bewoners van woningen, maar ook voor verblijfsrecreanten in een boot, tent of caravan. Tevens zal aandacht besteed moeten worden aan de geluid-gevoeligheid van activiteiten overdag, b.v. voor openlucht-recreatie²¹]

Het geluid van weg- en railverkeer en van bedrijvigheid, inclusief het proefdraaien van vliegtuigen (dat wordt beschouwd als industrieel lawaai) moet apart worden uitgedrukt in dB(A). Optelling van beide soorten geluidberekening is niet mogelijk; een geschikte methode om dat te kunnen doen, is (nog) niet voorhanden. Omdat de geluidbronnen onafhankelijk van elkaar kunnen optreden, moet de geluidbelasting per geluidsoort afzonderlijk op zijn eigen norm getoetst worden²²]

In de definiëring van de milieukwaliteit op basis van het aspect **lucht** moeten de belangrijkste luchtverontreinigende verbindingen CO, NO_x, SO_x, VOS (vluchtige organische stoffen), PAK (polycyclische aromatische koolwaterstoffen), alsook de verbinding CO₂, die door de verschillende bronnen worden uitgestoten (zie hiervoor par. 6.4 van dit advies), betrokken worden. In tegenstelling tot de emissies van geluid kunnen alle emissies van de diverse bronnen van luchtverontreiniging per verbinding wel bij elkaar opgeteld worden.

20 Zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr 88

21 Zie bijlage 4, inspraakreacties nrs 37, 51, 83, 84

22 Bij de bepaling van de geluidbelasting volgens de Ke-methode doet zich nog een ander probleem voor in relatie tot de milieudoelstelling dat de kwaliteit van het leefmilieu verhoogd moet worden. De Commissie Geluidhinder Schiphol (zie bijlage 4, reactie nr 74) wijst erop dat berekeningen ten behoeve van het PASO weliswaar een afname van het aantal woningen binnen de 35 Ke-contour aangeven, maar dat er sprake is van een toename in het aantal woningen binnen de 40 Ke-contour.

Voor wat betreft de milieukwaliteit van **bodem en water** kan het volgende worden opgemerkt: de bodem en het oppervlaktewater worden vooral belast via droge en natte depositie en zijdelings afstromend hemelwater dat op de start- en landingsbanen valt; het grondwater wordt belast door stoffen die in het in de bodem geïnfiltreerde water worden meegevoerd.

Teneinde de aard en de spreiding van de belasting te kunnen bepalen, zal moeten worden ingegaan op drie vragen:

- welke stoffen komen in welke concentratie (als functie van de afstand tot bijvoorbeeld de banen en de invloed van de windrichting) via droge en natte depositie op gewassen en op het aardoppervlak (bodem en oppervlaktewater) terecht?
- welke schadelijke bestanddelen zitten er in deze stoffen (slijpsel van banden en conventionele en zogeheten koolstofremvoeringen, gladheidsbestrijdingsmiddelen, de-icing, etc.) die met het hemelwater afstromen van het banenstelsel (bijvoorbeeld cadmium in bandenslijpsel en koper in slijpsel van conventionele remmen)?
- hoe schadelijk (concentratie en toxiciteit) zijn deze bestanddelen voor de milieukwaliteit?

Het gegeven voorbeeld van de geschatte ontwikkeling van de geluidbelasting in Aalsmeer, zoals vermeld op blz. 44 van het PASO, benadrukt ook het belang van een nadere definiëring van de **referentiedatum** welke dient te worden aangehouden voor de milieudoelstelling om te kunnen bepalen of een verhoging van de kwaliteit van het leefmilieu zal kunnen plaatsvinden. Zo is het mogelijk daarvoor de situatie in bijvoorbeeld 1990 aan te houden²³]. Daarnaast zal de situatie zoals die is aangegeven in deel e van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen ook betrokken moeten worden (zie bijvoorbeeld fig. 6 en 12 van het PASO)²⁴].

23 Een aantal insprekers wijst erop dat 1985 moet worden gekozen als referentiedatum omdat het NMP-plus dit jaar als referentiejaar heeft (o.a. bijlage 4, reacties nrs 96, 104)

24 Zie ook bijlage 4, reactie nr 32

3.3

De ruimtelijke inrichting van het plangebied

De startnotitie blz. 9 schrijft dat het vigerende streekplan ANZKG voor het convenantsgebied van het PASO partiël zal moeten worden herzien. Welk gebied dit is, wordt in het midden gelaten. Figuur 1 in het PASO biedt in dit opzicht ook geen uitkomst. Tijdens het locatiebezoek dat de Commissie op 25 september 1991 aflegde aan de luchthaven Schiphol werd haar door de provincie Noord-Holland uitgelegd dat de betreffende partiële herziening alleen het luchthaventerrein en de directe omgeving zal omvatten. Dit omdat de besluitvorming met m.e.r. over onder meer de ligging en inrichting van de reeds in de Vierde Nota over de ruimtelijke ordening voorziene grootschalige woningbouwlocatie in Haarlemmermeer-West (met een capaciteit van 10.000 - 15.000 woningen) besloten zal gaan worden met behulp van vaststelling van een structuurplan van de gemeente Haarlemmermeer met m.e.r.²⁵].

Het is van het grootste belang dat de richtlijnen voor het MER beredeneerd vaststellen welk plangebied wordt aangehouden voor de partiële herziening²⁶]. Daarnaast ontkomt het MER er niet aan de geplande en gewenste ontwikkelingen in het gebied rondom het plangebied bij de probleemstelling te betrekken vanwege de grote onderlinge samenhang tussen de ontwikkelingen op en rondom Schiphol. Het beste voorbeeld hierbij betreft de wisselwerking van invloeden die de uit te breiden luchthaven en nieuwe woningbouwlocaties buiten het plangebied op elkaar zullen hebben, ook via de verstedelijkingsdruk elders en de vervoersontwikkeling in de regio Schiphol²⁷]. Verder is het zo dat, althans een deel van de geplande en gewenste ontwikkelingen in de infrastructuur hun oorsprong en bestemming buiten het plangebied van de partiële herziening lijken te hebben (bijvoorbeeld de zogeheten Zuidtangent IJmond-Weesp, zie fig. 18 en 19 van het PASO) die aldus niet alleen voor het gedeelte van het tracé dat binnen het plangebied is gelegen, kan worden beschouwd en beschreven.

Ten aanzien van de bedrijfsterreinen zal het integrale MER inzicht moeten geven in de behoeften aan additionele bedrijfsterreinen en in hoeverre die behoefte nog kan worden opgevangen in de vigerende ruimtelijke plannen. Welke maximale afstanden tot Schiphol, de bestaande bedrijfsterreinen en woongebieden spelen een rol bij de situering van de locaties? Welke binding zullen de geplande bedrijfsterreinen hebben met de luchthavenactiviteiten?

Om na te kunnen gaan in hoeverre elk van de beide doelstellingen kan worden gehaald, dient voor het plangebied een zogeheten volumetoets te worden uitgevoerd. Deze houdt in dat moet worden ingegaan op de volgende vragen:

25 Concept-startconvenant "Ontwikkeling Stadsgewest Amsterdam 1995 - 2005".

Zie ook bijlage 4, reactie nr 68

26 Zie ook bijlage 4, reactie nr 85

27 Zie ook bijlage 4, inspraakreacties nrs 29, 32, 36, 39, 40, 42, 76, 85, 104, 120, 122

- zijn alle voorziene en gewenste activiteiten in het gebied te plaatsen met behoud van of verbetering van de kwaliteit van de ruimtelijke structuur (wonen, werken, recreëren, mobiliteit)?
- zijn deze activiteiten te realiseren zonder overschrijding van de geldende milieunormen en met inachtnaam van de milieudoelstelling?

De Commissie neemt uiteraard aan dat er tijdig voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om de 111 maatregelen uit te voeren naar eisen van ruimtelijke kwaliteit en milieunormering.

Gezien de ontwikkelingen op het gebied van de intergemeentelijke samenwerking in de omgeving van Schiphol verdient het aanbeveling bij de streekplanherziening ook de inzichten van het ROA (Regionaal Overlegorgaan Amsterdam) te betrekken.

3.4 Strategische besluiten

In de eerste fase van de besluitvorming over de ontwikkeling van Schiphol en omgeving worden met behulp van de integrale m.e.r. besluiten op hoofdlijnen genomen in de project-PKB en in de partiële herziening van het streekplan ANZKG. Deze besluiten zijn strategisch van aard en moeten worden gevolgd door uitvoeringsbesluiten die, althans voor een deel, zullen worden onderbouwd met de uitvoerings-m.e.r. In de startnotitie (par. 2.2.1 en 2.2.2) en ook in par. 3.1 van dit advies is aangegeven om welke besluiten van strategische aard²⁸] het gaat in de project-PKB en in de partiële streekplanherziening. Ten behoeve van de formulering van de **alternatieven** lijkt het goed als deze besluiten worden ingepast in de volgende **strategische keuzemogelijkheden**, waarbij voor een ieder van deze mogelijkheden moet worden afgewogen hoe kan worden voldaan aan de dubbele doelstelling²⁹]:

1. Handhaving van het huidige 4-banenstelsel

Dit is de situatie van het nulalternatief (zie par. 4 van dit advies) die niet lijkt te kunnen voldoen aan de dubbele doelstelling.

2. Wijziging van het 4-banenstelsel

De intensivering van de luchthaven tot een mainport kan aan de luchtzijde met de nodige aanpassingen worden opgevangen met gebruik van een 4-banenstelsel. Daarbij doen zich twee alternatieven voor:

28 Een strategisch besluit kan worden gedefinieerd als een besluit dat rechtstreeks leidt tot het inzetten van een uitvoeringstraject en dat bij uitstel of niet-uitvoering leidt tot meer dan marginale gevolgen voor de beoogde doelstellingen.

29 Zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr 19

- gebruik van het huidige 4-banenstelsel maar met tweezijdig gebruik van de Zwanenburgbaan en verlenging van de Kaagbaan. Dit is het alternatief als bedoeld in par. 2.1, blz. 9 van de startnotitie, waarvoor dan wel bij afzonderlijk besluit op basis van de Luchtvaartwet een geluidzone voor het 4-banenstelsel vastgesteld moet worden.
- gebruik van een 4-banenstelsel met een gedraaide Zwanenburgbaan en opheffing van de huidige Zwanenburgbaan volgens het SBL met eventuele mogelijkheid van dubbelzijdig gebruik van de gedraaide Zwanenburgbaan en verlenging van de Kaagbaan. Het is de Commissie bekend dat indertijd met de besluitvorming over het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen deze mogelijkheid van ontwikkeling van Schiphol in feite werd verworpen. Echter vanwege het feit dat de inspraak deze mogelijkheid naar voren heeft gebracht^{30]}, is de Commissie van mening dat zij in het kader van deze integrale m.e.r. op het huidige kennisniveau en in het licht van de dubbele doelstelling bezien dient te worden op haar realiteitswaarde als uit te werken alternatief. Dit kan goed worden ingepast in deze integrale m.e.r. die immers leidt tot een partiële herziening van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. In het integrale MER moet blijken in hoeverre deze alternatieven kunnen voldoen aan de milieudoelstelling.

3. **Uitbreiding tot een 5-banenstelsel**

Deze mogelijkheid is in de startnotitie beschreven als het planalternatief met drie varianten:

- parallelle vijfde baan (5P)
- gedraaide vijfde baan-noord (5GN)
- gedraaide vijfde baan-zuid (5GZ)

PASO en de startnotitie geven aan deze mogelijkheid de voorkeur in de verwachting dat daarmee de dubbele doelstelling het best gehaald kan worden.

Bij de verschillende strategische keuzemogelijkheden zal ook duidelijk moeten worden in hoeverre het zogeheten SOCS-baangebruik^{31]} dat nu bij wijze van proef wordt toegestaan door de Rijksluchtvaartdienst, als permanente toepassing nodig is of niet^{32]}. Meer algemeen gesteld, welk baangebruik is nodig bij de verschillende mogelijkheden verdeeld over de dag- en de nachtperiode om de dubbele doelstelling te kunnen halen?^{33]}

30 Bijlage 4, reacties nrs 5, 8, 36, 38, 42, 50, 53, 57, 58, 61, 68, 71, 72, 74, 76, 77, 85 en 86

31 Genoemd naar de Stuurgroep Ontwikkeling Capaciteit Schiphol ingesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat.

32 Zie ook bijlage 4, reactie nr 1, 8, 79

33 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr 29

3.5 De uitvoeringsbesluiten en andere nog te nemen besluiten

Op blz. 11 van de startnotitie wordt de afstemming beschreven tussen de integrale m.e.r en de uitvoerings-m.e.r. De vraag waar de integrale m.e.r. eindigt en de uitvoerings-m.e.r. begint, is daarmee niet geheel beantwoord. De mogelijkheid is niet denkbeeldig dat bij een te algemene integrale m.e.r. later op uitvoeringsniveau keuzen (moeten) worden gemaakt die leiden tot aanpassing van de uitgangspunten zoals die golden bij de integrale m.e.r. Op zich is daar niets op tegen omdat de ervaring leert dat dit soort processen eerder een iteratief-cyclisch dan een rechtlijnig karakter hebben. Zo bezien is er sprake van een zich ontwikkelende besluitvorming waarbij eerst een planologisch accent wordt gelegd en later een milieu-accent. Het accent zal zich later weer verleggen naar de verdere uitbreiding van de infrastructuur en de landschappelijke inrichting waarna de bestemmings-, inrichtings- en beheerscirkel weer opnieuw wordt doorlopen ter verwerking van nieuwe inzichten. In dit verband is het goed aandacht te besteden aan de relatie tussen de plannen met betrekking tot de ontwikkeling van Schiphol zowel aan de luchtzijde als aan de landzijde en die voor de ruimere omgeving.

In de startnotitie worden als m.e.r.-plichtige uitvoeringsbesluiten voor de integrale m.e.r. slechts die besluiten vermeld die nodig zijn in het kader van de wijziging van de aanwijzing van Schiphol volgens de Luchtvaartwet. Daarbij wordt aangetekend dat, indien de besluitvorming over de toekomst van Schiphol als geheel vertraging oploopt, vooruitlopend daarop een afzonderlijk uitvoeringsbesluit genomen kan worden. Het zou daarbij gaan om de vaststelling van een geluidzone voor het vierbanenstelsel, de verlenging van de Kaagbaan en het tweezijdig gebruik van de Zwanenburgbaan.

Naast de genoemde besluiten volgens de Luchtvaartwet zijn er in het PASO nog tal van andere activiteiten voorzien die nodig zijn om de mainportfunctie van de luchthaven te realiseren. Sommige van deze besluiten zijn m.e.r.-plichtig. De besluitvorming over de tracékeuze van de Westrandweg en het Hoofdwegennet Regio Schiphol is met m.e.r. reeds tot stand gekomen met de keuze van de minister van V&W op 8 maart 1991 van de Westrandweg overeenkomstig variant 1 in de hoge ligging en het tracé voor de wegenstructuur rond Schiphol overeenkomstig de zogenoemde Badhoevedorpvariant (brief van de minister van V&W dd. 8 maart 1991 aan de voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal, kenmerk HW/IWO87182) ' '].

34 In afwijking daarvan stelt inspraakreactie nr 94 (bijlage 4) alsnog een andere oplossing voor die wordt genoemd: "de beste variant", inhoudende een half verdiepte omliegging van de A9 ten zuiden van Badhoevedorp, een directe verbinding A9 - Schiphol en aanleg van de verlengde Westrandweg.

Dit besluit geldt als randvoorwaarde voor de strategische besluiten in het kader van de integrale m.e.r. Schiphol, tenzij zoals de minister aangaf, de definitieve besluitvorming inzake de verbreding van de Coentunnel in belangrijke mate afwijkt van het in eerste instantie genomen besluit. De besluitvorming met m.e.r. over de project-PKB en tracékeuze betreffende de hogesnelheidsspoorlijn Amsterdam-Schiphol-Rotterdam-Brussel is nog gaande. Andere besluiten met m.e.r. die van belang zijn voor de realisering van de mainportfunctie, zullen in het kader van andere procedures genomen gaan worden. Het concept van het "Startconvenant en Spoorboekje Ontwikkeling Stadsgewest Amsterdam 1995-2005" werpt hierop enig licht. Het gaat met name om de woningbouwlocatie Haarlemmermeer-West, wegen, rail- en metroverbindingen, een golfbaan en randstadgroen in diverse structuurplannen (Haarlemmermeer en Amsterdam) en andere partiële herzieningen van het streekplan ANZKG. Bij lezing van het PASO en het concept-Startconvenant en Spoorboekje Ontwikkeling Stadsgewest Amsterdam, krijgt de Commissie de indruk dat het gaat om een groot aantal projecten en maatregelen die min of meer in verband staan met de uitbreiding van de luchthaven. De startnotitie is hierover niet duidelijk. De Commissie betreurt dit omdat met de startnotitie aan derden die willen adviseren of inspreken over en op de vast te stellen richtlijnen voor dit MER geen duidelijk beeld wordt gegeven van de onderwerpen die in dit MER en in andere m.e.r.'s zullen moeten worden behandeld, noch van de onderlinge relatie tussen de verschillende m.e.r.'s. De Commissie acht het van groot belang dat de richtlijnen deze duidelijkheid zullen verlangen. Ook moet het MER vermelden welke niet m.e.r.-plichtige besluiten verder nog genomen moeten worden. Zo zal de aanvoer van vliegtuigbrandstof die nu nog alleen per binnenschip plaatsvindt, ook gaan gebeuren via een pijplijn³⁵. Een ieder van deze besluiten zal gerelateerd moeten worden aan de maatregelen van het PASO.

Om deze grote hoeveelheid informatie enigszins hanteerbaar te maken, lijkt een zekere ordening en afbakening geboden. In de eerste plaats lijkt het gewenst om de projecten in te delen naar invloedssferen. Er zijn projecten en maatregelen die direct zijn verbonden met de beoogde mainportfunctie van de luchthaven.

35 De Commissie heeft zich op de hoogte gesteld van de situatie ten aanzien van de voorgenomen aanleg van de pijplijn voor de aanvoer van vliegtuigbrandstof die nu nog per binnenschip plaatsvindt. Op dit moment vindt de technische voorbereiding plaats. De leiding wordt verwacht eind 1993 gereed te zijn voor gebruik en zal tegen 1995 een belangrijk deel van de totale brandstof-aanvoer kunnen verzorgen. Dit betekent per jaar een belangrijke reductie in het aantal scheepvaartbewegingen door of langs de bebouwde kom van een groot aantal kernen langs de vaarweg. Zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr 90.

Daarnaast zijn er voorzieningen aangegeven waarbij de mainportfunctie minder direct betrokken is, terwijl er ook nog een groep voorzieningen is voorgesteld die gelet op nationale en regionale beleidsdoelstellingen ongeacht de belangen van Schiphol, min of meer voor uitvoering in aanmerking komt. Bij al deze projecten, maatregelen en voorzieningen is het belangrijk dat het MER aangeeft wie de besluitnemende overheidsinstanties zijn. Daarnaast is het nodig dat een prioriteitsvolgorde wordt aangegeven. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van de resultaten van de diverse deelstudies die in het kader van het PASO werden uitgevoerd.

Tenslotte zijn voor de besluitvorming op strategisch niveau van belang de werkzaamheden van een "werkgroep nachtnormering". Op basis van de bevindingen van deze werkgroep zal in 1993 door de regering een landelijke normering voor vliegtuiggeluid gedurende de nacht worden vastgesteld en geïmplementeerd (Maatregel 32 van het PASO). De aan deze normering gerelateerde vragen zijn van cruciaal belang voor de uitbreidingsmogelijkheden van Schiphol. De Commissie vraagt zich af of de resultaten van de werkgroep nachtnormering op tijd beschikbaar zullen komen om te kunnen worden gebruikt voor de opstelling van het integrale MER. Als dat niet het geval is, dan beveelt de Commissie aan, teneinde een indruk te krijgen van de omvang van de nachtelijke geluidhinder van vliegverkeer, om deze althans voorlopig te berekenen aan de hand van de voorlopige nachtnormering voor de regionale Luchthaven Maastricht³⁶] en daarbij te betrekken de opmerkingen die de Commissie maakte dienaangaande over grenswaarden, streefwaarden en richtwaarden in par. 3.3.1 van haar toetsingsadvies over het aanvullend MER Uitbreiding Luchthaven Maastricht van 19 juli 1991³⁷]. In de volgende hoofdstukken van dit advies wordt op dit onderwerp nader teruggekomen.

36 zie ook Bijlage 4, reacties nrs 5, 7, 8, 27, 50, 92

37 zie ook Bijlage 4, reactie nr 22

4.

VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 41j, lid 1, onder b van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen"*.

Artikel 41j, lid 3 van de Wabm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast."

Uit het PASO en de startnotitie blijkt dat de voorgenomen activiteit een samenstel van ingrepen, maatregelen en voorzieningen omvat die te zamen moeten leiden tot de ontwikkeling van Schiphol tot een mainport.

Aan de luchtzijde van de luchthaven gaat het daarbij om de volgende voorzieningen:

- intensivering van het gebruik van de luchthaven
- het nachtelijk gebruik van de luchthaven met een toegestane groei van het aantal nachtvluchten met 1000 per jaar^{3 8]}
- de aanleg van een vijfde baan of draaiing van de vierde baan
- het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan of van de gedraaide vierde baan
- de verlenging van de Kaagbaan met 250 meter
- de verplaatsing van activiteiten naar andere vliegvelden

Aan de landzijde van de luchthaven worden in het PASO en de startnotitie de volgende ruimtelijke maatregelen en voorzieningen genoemd die de bereikbaarheid van de uit te breiden luchthaven mogelijk moet blijven maken en verbeteren:

- inpassing van tracé-besluiten betreffende de Westrandweg, hoofdwegennet Schiphol en hogesnelheidsspoorlijn (HSL), alsmede het onderliggende wegennet
- aansluiting van Schiphol op een hogesnelheidslijn Amsterdam-Rotterdam-Brussel en een hogesnelheidslijn Schiphol-Amsterdam-Duitse grens met de bedoeling te komen tot een zo groot mogelijke substitutie van luchtverkeer door hogesnelheidstreinverkeer zowel voor passagiers, als voor vrachtvervoer
- ontwikkeling en inpassing van een regionaal verbindend netwerk van rail-, metro- en snelbusverbindingen met Amsterdam, Haarlem, Aalsmeer, IJmond, Hoofddorp en Weesp met de beperking in de groei van de automobilititeit in de regio Schiphol als doel.

38 In 1993 zal de werkgroep nachtnormering een nachtnorm geïmplementeerd hebben. Mocht dit door omstandigheden pas op een later tijdstip gebeuren, dan mag de jaarlijkse groei van 1000 nachtvluchten gecontinueerd worden volgens de meeste ondertekenaars van het beleidsconvenant (zie PASO blz. 47).

Tenslotte zijn er ruimtelijke maatregelen en voorzieningen die de mainportontwikkeling moeten stimuleren dan wel niet onmogelijk moeten maken:

- de locatiekeuze en inrichting van nieuwe bedrijfsterreinen en overslagvoorzieningen nabij Schiphol ten behoeve van de mainportontwikkeling
- de instelling van een niet zonder meer te bebouwen gebied (vrijwaringszone) rond de geluidcontour van 35 Ke^{3,9}]
- de ontwikkeling van het landelijk gebied rond Schiphol (Randstad-groenstructuur)

Dit samenstel van activiteiten, technische ingrepen en ruimtelijke maatregelen en voorzieningen moet de bouwstenen leveren waaruit de alternatieve oplossingen voor de mainportontwikkeling van Schiphol moeten worden opgesteld. Vervolgens moeten deze alternatieve oplossingen worden geconfronteerd met de milieumaatregelen die voor een belangrijk deel reeds zijn gepresenteerd in het PASO om de milieudoelstelling van het voornemen tot ontwikkeling van Schiphol te kunnen halen. Het betreft de substitutie van lucht- door railverkeer, de bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer voor passagiers en werkenden, de verplaatsing van activiteiten naar andere vliegvelden en milieumaatregelen met betrekking tot geluid (inclusief het nachtelijk baangebruik en isolatiemaatregelen), luchtverontreiniging (inclusief luchthavengebonden maatregelen) en de overige milieuaspecten.

De richtlijnen en het MER zullen duidelijk moeten maken wat er dient te gebeuren indien bij de opstelling van de alternatieve oplossingen het niet goed mogelijk blijkt de activiteiten, technische ingrepen en ruimtelijke voorzieningen en maatregelen die behoren bij de realisering van de nader gedefinieerde mainportdoelstelling te harmoniëren met alle maatregelen en voorzieningen die de nader gedefinieerde milieu-doelstelling omvatten⁴⁰]

In de startnotitie (par. 4.2, 4.3 en 4.4) staan drie alternatieven genoemd, te weten het planalternatief, het nulalternatief en het meest milieu-vriendelijke alternatief. Het planalternatief vertegenwoordigt de ontwikkelingsrichting die in het PASO is aangegeven voor 2015.

39 In het MER moet de breedte van deze zone worden uitgewerkt. Met andere woorden, welke geluidcontour vormt de buitengrens van deze zone?

40 Zie ook bijlage 4, reactie nr 29 (de Regionaal Inspecteur voor de Milieuhygiëne in Noord-Holland) en reacties nrs 42, 78, 88, 91, 97, 121

Het **planalternatief** en het **meest milieu-vriendelijke alternatief** geven beide uitvoering aan de voornemens zoals die zijn neergelegd in de Vierde Nota voor de Ruimtelijke Ordening en het PASO met inachtneming van realisering van de dubbele doelstelling⁴¹]. Bij het planalternatief ligt het accent bij de mainportdoelstelling, terwijl het meest milieu-vriendelijke alternatief de milieudoelstelling benadrukt⁴²].

Onder het **nulalternatief** dient de situatie te worden beschreven waarin wordt voortgegaan met de uitvoering van de vigerende plannen: het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL), deel e en het Streekplan ANZKG 1987. Dit betekent dat wordt uitgegaan van het huidige vierbanenstelsel zonder zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan en zonder een verlenging van de Kaagbaan. Het luchtverkeer moet worden afgehandeld binnen de zoneringscontour van het SBL. De West-randweg en de Badhoevedorpvariant volgens de hoofdwegenstructuur Schiphol worden aangelegd zoals besloten door de minister van V&W op 8 maart 1991, alsook een bedrijfsterrein van ca. 75 ha. zoals besloten in het ANZKG van 1987. Verder wordt bij dit alternatief rekening gehouden met de reeds in gang gezette besluitvorming over de aansluiting van Schiphol op de hogesnelheidsspoorlijn Amsterdam-Rotterdam-Brussel.

De richtlijnen voor het integrale MER en het integrale MER zelf moeten aangeven in hoeverre dit alternatief als een reëel alternatief wordt gezien of slechts als referentie voor de beide andere alternatieven⁴³].

Ten aanzien van het **planalternatief** beschrijft de startnotitie op welke onderdelen varianten mogelijk zijn. Het gaat met name om de ligging van de zogeheten vijfde baan: parallel ten noordwesten van de Zwanenburgbaan, gedraaid ten noordwesten van de Zwanenburgbaan of gedraaid ten westen van de Zwanenburgbaan. De richtlijnen voor het integrale MER dienen te benadrukken dat deze varianten als volwaardige ontwikkelingsmogelijkheden moeten worden beschreven in het MER met aanduiding van hun bijdrage aan de oplossing van de capaciteitsproblemen en de geluidhinderproblematiek van de mainport Schiphol, alsook de invloed op de verontreiniging van lucht, bodem en water (o.a. vanwege de afstand tot de terminals in het centrale gedeelte van het huidige vierbanenstelsel) en de overige milieu-aspecten. In het MER moet worden onderzocht welke draaiingshoek bij de gedraaide varianten ten opzichte van de Zwanenburgbaan de minste geluidhinder oplevert⁴⁴].

41 Bijlage 4, inspraakreacties nrs 34, 76, 77, 85, 118

42 Vele inspraakreacties zetten zich af tegen de wijze waarop het meest milieuvriendelijke alternatief is geformuleerd in par. 4.4 van de startnotitie: "In het kader van het MER zal worden onderzocht welke varianten en maatregelen binnen de doelstelling van de mainportontwikkeling de minst schadelijke gevolgen voor het milieu hebben" (o.a. bijlage 4, reacties nrs 23, 50, 57, 58, 60, 61, 85, 91, 92, 104, 117, 120). De formulering in de startnotitie contrasteert inderdaad met die in het PASO, par. 2.3, blz. 12 die ook is opgenomen als bijlage 1, blz. 27 bij de startnotitie.

43 Zie ook de reactie van de gemeente Uithoorn op dit punt (bijlage 4, reactie nr 36)

44 Zie bijlage 4, reactie nr 42, punt 8

Andere varianten dan de reeds genoemde met betrekking tot de vijfde baan houden verband met de verplaatsing van activiteiten naar andere luchthavens, de omvang van de substitutie van vliegverkeer door vervoer per hogesnelheidstreinen en de tijdsfasering en prioriteitsvolgorde in de uitvoering van alle voorziene en gewenste deelactiviteiten.

In het PASO is aangekondigd dat de "general aviation" (taxivluchten, proefvluchten en lesvluchten⁴⁵) grotendeels naar Lelystad wordt overgeplaatst in de eerste planperiode (M.10). Verder wordt een regeling voorgesteld waarin lesvluchten worden beperkt naar baan-gebruik, tijdstip en te vliegen route (M.11) en zal onderzoek worden verricht naar de mogelijke overplaatsing van chartervluchten met passagiers naar andere vliegvelden (M.12). Welke regionale dan wel militaire vliegvelden komen hiervoor in aanmerking en wanneer? Lesvluchten dienen geheel op Flight Simulators te worden uitgevoerd, zodra dat uit een oogpunt van veiligheid verantwoord is (TST = Total Simulator Training)⁴⁶].

De milieu-gevolgen van de verplaatsing van activiteiten naar andere luchthavens zullen globaal aangeduid moeten worden om te kunnen nagaan of dergelijke maatregelen weliswaar een verhoging van de kwaliteit van het leefmilieu in de regio Schiphol kunnen bewerkstelligen, maar of zij daarnaast niet zullen leiden tot een verslechtering van het leefmilieu elders in de omgeving van de verplaatsing⁴⁷].

Ten aanzien van het substitutie-effect kan de vraag worden gesteld welke voorwaarden moeten worden vervuld en faciliteiten gecreëerd om bij te dragen aan het halen van het streefgetal van 2 miljoen HSL-passagiers in 2000 en 10 miljoen HSL-passagiers in 2015. Hetzelfde geldt voor de mogelijkheden een deel van het vrachtvervoer dat wordt aan- en afgevoerd naar en van Schiphol per rail te laten plaatsvinden.⁴⁸]

45 Onder "general aviation" wordt volgens ICAO Annex 14 verstaan alle vliegverkeer niet zijnde vliegverkeer ten behoeve van passagiers, vracht of post tegen beloning of huur evenals verkeer waarbij een vliegtuig gebruikt wordt ten behoeve van speciale diensten zoals landbouw, constructie, fotografie, inspectie, waarneming en patrouille, opsporing en redding, reclame, etc., etc.

46 Zie bijlage 4, reactie nr 74

47 Zie ook bijlage 4, reacties nrs 29, 76, 85

48 De Stichting Natuur en Milieu, de Regionale Inspectie voor de Milieuhygiëne in Noord-Holland, de Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening en andere instanties en personen beschouwen de optimalisering van de substitutie als de kern van het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast (bijlage 4, reacties nrs 8, 29, 32, 34, 39, 42, 50, 61, 67, 68, 72, 74, 76, 85, 87, 88, 92, 96)

Naast het nulalternatief en het planalternatief zijn nog andere alternatieven mogelijk die behoren bij de tweede keuzemogelijkheid genoemd in par. 3.4 van dit advies "wijziging van het 4-banenstelsel". In totaal levert dit de volgende alternatieven op die in het integrale MER op volwaardige wijze uitgewerkt dienen te worden:

1. Nulalternatief
2. Vierbanenstelsel-alternatief met zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan en verlenging van de Kaagbaan met 250 meter naar het zuidwesten dan wel met eenzelfde of langere afstand naar het noordoosten⁴⁹]
3. Vierbanenstelsel-alternatief met draaiing van de Zwanenburgbaan zoals aangegeven op blz. 16 van de startnotitie, maar met opheffing van de bestaande Zwanenburgbaan en eventuele realisering van de mogelijkheid van zuidelijk gebruik van deze vierde baan en
- enkel-, eventueel dubbelzijdige - verlenging van de Kaagbaan⁵⁰]
4. Vijfbanenstelsel-alternatief met drie varianten, te weten:
 - parallelle vijfde baan
 - gedraaide vijfde baan-noord
 - gedraaide vijfde baan-zuid⁵¹]

Alle varianten van het vijfbanenstelsel-alternatief houden in eventueel zuidelijk gebruik van de vierde baan (Zwanenburgbaan) en verlenging van de Kaagbaan met 250 meter naar het zuidwesten of met eenzelfde of langere afstand naar het noordoosten.

5. Tenslotte is er het **meest milieuvriendelijke alternatief**. Op voorhand is niet vast te stellen hoe dit alternatief er zal komen uit te zien. Dat zal moeten blijken uit de beschrijving in het MER van de alternatieven en de bijbehorende milieugevolgen. Wellicht kan dit alternatief worden geconstrueerd als een pakket van infrastructurele-, exploitatie- en beleidsmaatregelen.

49 Een extra lange baan geeft extra mogelijkheden met betrekking tot verschuiving van de geluidcontouren, optimalisering van de punten b, c en e hierna (op blz 28 van dit advies), een mogelijkheid tot toename nachtelijk gebruik, eventuele verbetering van de externe veiligheid, luchtkwaliteit, alsmede minder veranderingen ten aanzien van de infrastructuur. Bij het ontstaan van twee kruisende banen dienen echter voorzorgsmaatregelen genomen te worden in verband met de interne veiligheid.

50 Zie ook bijlage 4, inspraakreacties nrs 5, 8, 36, 38, 42, 50, 53, 57, 58, 61, 68, 71, 72, 74, 76, 77, 85, 86. Onder deze reacties neemt nr 38 een bijzondere positie in, omdat deze voorstelt de uit gebruik te nemen Zwanenburgbaan om te bouwen tot Verlengde Westrandweg. Genoemde reactie is ook ingebracht in de besluitvormingsprocedure met m.e.r. over de Westrandweg.

51 Zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr 88 die deze variant benadrukt als "milieuvriendelijke variant".

Daarnaast wordt in het kader van de uitwerking van het meest milieuvriendelijke alternatief aandacht gevraagd voor onder meer het volgende:

- na te gaan, met inachtneming van veiligheidseisen, in hoeverre geluidhinder kan worden verminderd door bijvoorbeeld:
 - a. het optimaliseren van aan- en uitvliegroutes en -procedures, waarbij vooral gebruik van Flight Management Systemen (FMS) in ogenschouw dient te worden genomen
 - b. het selectief benutten van de technische mogelijkheden van het vliegtuig met betrekking tot het verloop van de vlieghoogte tijdens de nadering en het uitvliegen
 - c. verhoging van de keuzemogelijkheden voor het starten en landen door het opvoeren van de beschikbaarheid van start- en landingsbanen onder meer door verlenging ervan (keuze met betrekking tot meteorologische omstandigheden en zware vliegtuigen), van de bedrijfszekerheid van I.L.S. landingsystemen en van het installeren van visuele landingsmiddelen
 - d. de huidige I.L.S. systemen voor een grotere dalhoek in te richten met inachtneming van de operationele beperkingen van de vliegtuigen
 - e. het beperken van het gebruik van straalomkering van vliegtuigmotoren tijdens de uitloop op (verlengde) landingsbanen en van de hulpmotor tijdens parkeren
 - f. het aanpassen c.q. invoeren van regelgeving met betrekking tot maatregelen voortvloeiende uit het voorgaande en het stimuleren van de naleving ervan
- een verdere terugdringing van ernstige geluidhinder, resp. slaapverstoring door toepassing van een microwave landing systeem (MLS) waarbij scheef en onder een steilere hoek kan worden aangevlogen en geland. Als een dergelijk systeem kan worden gebruikt, zal het dan operationeel kunnen zijn binnen een van beide planperiodes? ' 2]
- een snellere uitfasering van de zogeheten hoofdstuk 2 vliegtuigen (volgens de definiëring van de International Civil Aviation Organisation) dan met ingang van 2003 zoals aangegeven in het PASO op blz. 39 en in maatregelen 17 en 39 vermeld op blz. 41 en 48 van het PASO ' 3] of modificatie naar hoofdstuk 3 vliegtuigen door toepassing van "hushkits"

52 Operationeel gebruik van dit systeem lijkt pas in de tweede planperiode aan de orde te kunnen komen, aangezien het systeem zich nog in een ontwikkelingsfase bevindt. Bovendien is er nog geen beslissing genomen of MLS een wereldstandaard zal gaan worden of niet. Thans zijn slechts enkele vliegtuigen en vliegvelden op proef uitgerust met MLS. In dit verband wordt ook gewezen op de vraag over MLS door het Recreatieschap Spaarnwoude (bijlage 4, reactie nr 52).

- compensatie van waarden die verloren gaan als gevolg van de aanleg van start- en landingsbanen, taxibanen en luchthavenfaciliteiten, bijvoorbeeld door middel van landschapsbouw, natuurbouw en natuurontwikkeling
- riolering en voorbehandeling van het hemelwater dat op de platforms, start- en landingsbanen valt; tussenzuivering van afvalwater van wasplaatsen
- decentrale check-in van reizigers en goederen ter vermindering van het ruimtebeslag in het Schipholgebied
- toepassing van de luchthavengebonden maatregelen met betrekking tot luchtverontreiniging zoals beschreven in bijlage 6 van het PASO met o.a. maatregelen gericht op het verminderen van de taxi-afstanden en de taxitijden van vliegtuigen, de vervanging van de huidige typen voertuigen voor dienstverlening door voertuigen met electrotractie, etc.

Alle bovengenoemde alternatieven zijn in feite **alternatieven** voor de ontwikkeling van Schiphol **aan de luchtzijde**. Om die ontwikkelingen mogelijk te maken, zijn ook ontwikkelingen aan de landzijde noodzakelijk om de toenemende stroom van passagiers, vracht, werkenden en goederen te kunnen verwerken. Het gaat daarbij om die activiteiten, ingrepen en maatregelen die aan het begin van deze paragraaf zijn genoemd. Voor al die activiteiten, ingrepen en maatregelen **aan de landzijde** zijn ook **alternatieven** mogelijk. Sommige daarvan zijn geheel of grotendeels afhankelijk van de aard van de alternatieven aan de luchtzijde, bijvoorbeeld de instelling van een vrijwaringszone rond de geluidcontour 35 Ke. Voor de meeste overige activiteiten, ingrepen en maatregelen staan de keuzen echter nog min of meer open. Het betreft met name het regionaal verbindend netwerk van rail-, metro- en snelbusverbindingen en het onderliggend wegennet, de locatie van de nieuwe bedrijfsterreinen en overslagvoorzieningen en de ontwikkeling van het landelijk gebied rond Schiphol.

Een groot deel van de 111 maatregelen die zijn voorgesteld in het PASO spelen in op deze ontwikkelingen. Een fasering in de tijd en een aanduiding van de prioriteitsvolgorde is noodzakelijk op basis van vervoersscenario's en prognoses. In het integraal MER moeten de alternatieven aan de landzijde ontwikkeld worden, waarbij aansluiting moet worden gezocht bij de alternatieven aan de luchtzijde. Verder dient hierbij aandacht te worden besteed aan de mate van prioriteit en de betekenis die zij hebben voor de dubbele doelstelling.

Voor de aanleg en inrichting van bedrijfsterreinen zijn locatie-alternatieven mogelijk⁵⁴. In de selectie van bedrijfsterreinen spelen de volgende factoren een rol:

- een of meerdere terreinen afhankelijk van de behoefte (zie par. 3.3 van dit advies)
- relatie ten opzichte van de bestaande luchthavengebonden bedrijfsterreinen
- ontsluitingsaspecten en bereikbaarheid per openbaar vervoer
- eventueel aanwezige bodemverontreinigingen en te verwijderen bebouwing
- bestaand landgebruik
- gevoelige objecten en bestemmingen
- civieltechnische en hydrologische vereisten, behoefte aan ophoogzand
- overgangszones naar omliggende gebieden en landschappelijke kenmerken

De ontwikkeling van alternatieven met betrekking tot de benodigde infrastructuur en groenstructuur kan alleen dan tot stand komen nadat een ordening in de vele mogelijke projecten naar noodzaak en invloed-sferen is aangebracht (zie hiervoor par. 3.3 en 3.5 van dit advies).

Onder de alternatieven aan de landzijde bevindt zich ook een **meest milieuvriendelijk alternatief** met aandacht voor onder meer de volgende aspecten:

- een zo groot mogelijk aandeel voor het openbaar vervoer in alle vervoersbewegingen, inclusief passagiers-, vracht- en woon-werkvervoer (het Masterplan Schiphol heeft als streven 40%)
- compensatie van waarden die verloren gaan als gevolg van de aanleg van infrastructuur aan de landzijde en van bedrijfsterreinen door middel van landschapsbouw, natuurbouw en natuurontwikkeling
- compensatie van recreatiegebieden die als gevolg van het intensiever gebruik van de luchthaven minder aantrekkelijk of ongeschikt zijn geworden voor recreatie-activiteiten.
- beperking van het ruimtebeslag
- beheerssysteem bodemkwaliteit (opslag en transport van vloeistoffen; ten aanzien van bedrijven: lozingscontracten, inzameling (klein) chemisch afval)
- maatregelen ter beperking van de kwel, met name tijdens de bouw-activiteiten; maatregelen waarmee arseen- en zouthoudend grondwater zoveel mogelijk binnen het aanleverende grondwatersysteem wordt gehouden
- kwaliteit van ophoogzand aangaande het zoutgehalte
- behandeling en verwijdering van verontreinigde bagger afkomstig uit bestaande watergangen⁵⁵

54 Bijlage 4, reactie nr 68, punt 3. Reactie nr 94 wijst op de potentiële mogelijkheden van het gebied tussen A4 en A9 ten zuiden van Badhoevedorp.

55 Bijlage 4, inspraakreactie nr 4

5. **BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN TE VERWACHTEN ONTWIKKELING**

Artikel 41j, lid 1, onder d van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."

5.1 Afbakening van het studiegebied

In hoofdstuk 3 van dit advies is de afbakening van het plangebied naar voren gehaald. Het studiegebied voor het integrale MER zal veel omvangrijker zijn dan het plangebied en zal per milieu-aspect verschillen⁵⁶. Wat betreft de belangrijkste milieu-aspecten kan het volgende worden gesteld.

Voor het aspect geluid dient als studiegebied niet alleen gehanteerd te worden het gebied dat ligt binnen de 20 Ke-contour. In verband met de gezondheidseffecten door slaapverstoring en ontwaakreacties als gevolg van nachtelijk vlieglawaaï wordt aanbevolen het gebied te kiezen dat ligt binnen de Griefahn-contouren (die de functie van grenswaarde en streefwaarde vertegenwoordigen) voor zolang nog geen landelijke nachtnormering is vastgesteld.

Voor het aspect lucht kan in de integrale MER het studiegebied beperkt blijven tot het nederlandse luchtruim voorzover het de emissies van het vliegverkeer naar en van Schiphol betreft en tot een gebied van ca. 10 x 10 km met een maximum van 3000 voet⁵⁷ rond Schiphol voorzover het de luchtkwaliteit (immissies) betreft.

Voor wat betreft de atmosferische depositie op gewassen, bodem, oppervlaktewater en (indirect) grondwater kunnen dezelfde grenzen worden aangehouden als voor de luchtkwaliteit. Voor het grondwater hangt de begrenzing af van het grondwatersysteem. De begrenzing dient zodanig ruim te worden gekozen dat significante effecten daar binnen zijn gelegen, zoals b.v. verzilting of verontreiniging van watervoerende pakketten waaruit elders water wordt opgepompt voor land- en tuinbouw. Aangaande de aspecten natuur, landschap en recreatie moet het gehele grondgebied van de Haarlemmermeerpolder met de aangrenzende recreatiegebieden (Spaarnwoude, Amsterdamse Bos, Westeinderplassen en Kagerplassen) tot het studiegebied worden gerekend.

56 Het is duidelijk dat het studiegebied zich niet mag beperken tot het gebied van de provincie Noord-Holland (vergelijk b.v. Bijlage 4, inspraakreacties nrs 17 en 76)

57 Zie rapport van Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP)/2-WP/10 van april 1991

5.2 Huidige situatie en te verwachten ontwikkeling

De beschrijving van de huidige situatie en de te verwachten ontwikkeling betreft de situatie zoals die was in 1990 plus de ontwikkeling daarvan indien geen nieuw beleid ten aanzien van de mainport-functie van Schiphol wordt vastgesteld. Deze beschrijving heeft primair ten doel te dienen als referentiekader voor de milieu-effecten van de alternatieven. De opzet van de effectbeschrijving van de alternatieven dient hieraan gelijk te zijn, zodat een goede onderlinge vergelijking mogelijk is.

Bij de beschrijving van de bestaande toestand van het milieu behoren de volgende aspecten betrokken te worden:

Huidige ruimtegebruik

- het ruimtegebruik in het plangebied (stedelijk gebied, agrarisch gebied, recreatiegebied, etc.) en de onderlinge relaties tussen de functies, alsmede de relaties met het ruimtegebruik buiten het plangebied
- de ontwikkeling van het ruimtegebruik op basis van het vigerend beleid met name ten aanzien van woongebieden, recreatiegebieden en infrastructuur
- de kenmerken van het landschap van het plangebied (beschrijving en kaartbeelden) met onderscheid naar landschapstypen, de geomorfologie, de visueel-ruimtelijke structuur (schaal, openheid, beeldbepalende elementen) en cultuurhistorie
- de betekenis van het gebied voor de openluchtrecreatie met onderscheid naar specifieke recreatiegebieden en recreatief medegebruik van het landelijk gebied. Aandacht moet worden besteed aan de verschillende recreatievormen met zo mogelijk een kwantitatieve aanduiding van de betekenis van het plangebied voor het omliggende stedelijke gebied en de toekomstige bereikbaarheid van de huidige en nieuw te ontwikkelen recreatiegebieden. Tevens zal aandacht besteed moeten worden aan de recreatiegebieden in de directe omgeving van het plangebied (Amsterdamse Bos, Spaarnwoude, West-einderplassen en Kagerplassen) en van de stiltegebieden⁵⁸].

Geluidhinder

- wat zijn de in het studiegebied heersende omgevingsgeluidniveau's (lucht-, weg-, railverkeer en industrie)?
- de mate van geluidhinder en slaapverstoring met behulp van de Ke-methode (20-65 Ke contouren)⁵⁹] en de Griefahn-methode (grenswaarde, streefwaarde)

58 Bijlage 4, inspraakreacties nrs 37, 51, 52

59 Met betrekking tot het gebruik van de Ke-methode voor de bepaling van geluidhinder is de constatering van de Commissie Geluidhinder Schiphol (zie bijlage 4, inspraakreactie nr 74, pag. 3 onderaan) dat deze methode aan betekenis heeft ingeboet, vermeldenswaard.

Luchtkwaliteit

In 1989 is de luchtkwaliteit in een gebied van ca. 10 x 10 km rond Schiphol door het RIVM in opdracht van het Directoraat-Generaal Milieubeheer in het kader van het project "Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit" gemeten en gerapporteerd (RIVM rapport nr. 228702020). In het integrale MER kan voor een beschrijving van de huidige toestand van de luchtkwaliteit worden volstaan met een samenvatting van dat rapport. Daarnaast heeft TNO in 1990 een studie uitgevoerd naar de gevolgen van verschillende scenario's (waaronder de verwachte ontwikkeling) op de luchtkwaliteit. De resultaten zijn gepubliceerd in het deelrapport "Lokale luchtverontreiniging" van het PASO en zijn eveneens openbaar.

Hierin wordt verder gesteld dat een systematische analyse van de klachten over stank nog ontbreekt. Er moet echter op dit moment, aldus het rapport, rekening worden gehouden met min of meer ernstige hinder bij meer dan 10% van de bevolking aan de terreingrens. Over hinder en mogelijke schade tengevolge van de depositie van luchtverontreiniging is nog minder bekend. Een nadere studie van beide aspecten wordt wenselijk geacht.

Mede gezien de verontrusting hierover bij de bevolking rond Schiphol⁶⁰] en in aansluiting op maatregel M51 in de Integrale versie van het PASO, adviseert de Commissie dan ook de huidige situatie en de te verwachten ontwikkeling met betrekking tot stank als gevolg van kerosinedampen en uitlaatgassen beter in kaart te brengen door de geografische spreiding van deze dampen en gassen te presenteren in contouren, waarbinnen de uurgemiddelde concentratie van 1 geureenheid/m³ in respectievelijk 50 uren per jaar (99,5 percentiel) en 150 uren per jaar (98,5 percentiel) wordt overschreden. Ook is het wenselijk schattingen te maken van de depositie van zwarte rook in de directe bewoonde omgeving van Schiphol⁶¹]. Voor een beschrijving van de autonome ontwikkeling van de luchtkwaliteit op en rond Schiphol kan in het integrale MER met betrekking tot de overige componenten worden volstaan met een samenvatting van het PASO deelrapport "lokale luchtverontreiniging".

In het licht van de huidige nationale emissiedoelstellingen (NMP en NMP+) moeten de emissies van CO, CO₂, NO_x, SO₂ en VOS (vluchtige organische stoffen) van het vliegverkeer² in het nederlandse luchtruim worden geïnventariseerd (dus ook emissies boven 3000 voet). Omdat de ontwikkeling van Schiphol nauwelijks invloed zal hebben op de autonome ontwikkeling van overvliegend luchtverkeer van en naar bestemmingen buiten Nederland, hoeven de emissies hiervan niet te worden meegenomen.

60 Zie bijvoorbeeld bijlage 4, reactie nr 44

61 Zie bijvoorbeeld bijlage 4, reacties nrs 45, 53, 70, 90, 113

Bodem, grond- en oppervlaktewater

Beschrijving voor het studiegebied van

- de bodemopbouw en het grondwatersysteem (waaronder een geotechnische schematisatie van bodem en ondergrond tot relevante diepte en waterkwaliteit van grond- en oppervlaktewater)
- de ontwatering en afwatering van het studiegebied bij het huidige landgebruik (deels agrarisch, deels als luchthaven) met als aandachtspunten o.a. ontwateringsdiepte, riolering van platforms en van banen, rioleringsstelsels, afvalwaterzuivering en oppervlaktewaterbeheer)
- de belasting van de bodem en het oppervlaktewater met milieu-belastende stoffen afkomstig van uitlaatgassen van vliegtuigmotoren en luchthavengebonden verkeer (droge en natte depositie), en met stoffen afkomstig van platforms en start- en landingsbanen (slijpsel van banden en remvoeringen, sneeuw- en gladheidsbestrijdingsmiddelen, vliegtuig-de-icing, strategie bij het gebruik van de sneeuw- en gladheidsbestrijdingsmiddelen e.d.).

In dit verband is het van belang te weten of de landingsbanen zijn gerioleerd, hoe dit rioolwater eventueel wordt behandeld en welke strategie wordt gevoerd bij het gebruik van de sneeuw- en gladheidsbestrijdingsmiddelen.

Op de start- en landingsbanen blijven allerlei stoffen achter die op de lange duur de stroefheid van de banen verminderen. Daarom wordt na verloop van tijd de bovenlaag van de banen vervangen. Het is van belang te vermelden hoe het materiaal van de verontreinigde bovenlaag als afvalstof wordt behandeld en verwijderd.

Ecologie

De ecologie dient op een globaal niveau beschreven te worden met een accent op de aanwezige ecologische relaties⁶². Een uitputtende inventarisering en beschrijving van flora, fauna en vegetatie is voor het plangebied niet nodig. Volstaan kan worden met een kaartbeeld en/of beschrijving van de voorkomende ecotypen. Tevens dient te worden aangegeven welke veranderingen als gevolg van de autonome ontwikkelingen van het ruimtegebruik in het plangebied te verwachten zijn. Voor de concreet te localiseren planonderdelen zoals veranderingen van of toevoegingen aan het banenstelsel, een vijfde baan en de aanleg van bedrijfsterreinen is een beschrijving van flora, fauna en vegetatietypen gewenst.

62 In deze beschrijving moet ondermeer aandacht worden besteed aan het natuurgebied Oosteinder Poel dat is gelegen tussen Aalsmeer en het Amsterdamse Bos ten oosten van de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder (zie bijlage 4, inspraakreactie nr 90).

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen
voor de inhoud van het
integrale milieu-effectrapport
Schiphol en omgeving

(bijlagen 1 t/m 5)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 27 augustus 1991, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

datum 27 augustus 1991 nr. 91-512976

betreffende Startnotitie MER PHMS.



Gedeputeerde Staten

Provinciebus
Dreef 3
2017 HR Haarlem

Postadres
Postbus 123
2000 MG Haarlem

Telefoon 023-14 44 00
Telefax 023 31 44 82
Telez 41736 PBRH

Aan geadresseerde

Adres	Postbus 1001
Postcode	2257-91
Plaats	334-40 't M 42
Land	Sc/1001/011

Erzandelende dienst Milieu en Water

Telefoon 073 -143781

Afdeling 1A

Betrokkene door dhr. B.P. Hoogendorp

Uw kenmerk

Bijlagen 2

VERZONDEN 29 AUG. 1991

Geachte heer/mevrouw,

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne doen wij u bijgaand toekomen de op 9 augustus 1991 bij ons college ingekomen startnotitie "integrale milieu-effectrapportage Schiphol en omgeving" van het Projectbureau Mainport en Milieu Schiphol.

Wij verzoeken u met inachtneming van de in de wet genoemde termijn ons van advies te dienen met betrekking tot de te stellen richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport.

Een afschrift van de publicatie van de startnotitie treft u eveneens bijgaand aan.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten
van Noord-Holland,

griffier.

voorzitter.

De provincie heeft
vijf diensten

Centrale
Bestuursdienst

Milieu en Water

Ruimte en Groen

Wegen, Verkeer
en Vervoer

Wetzijn, Ervondare
en Bestuur

CR 700

Bereikbaarheid per
openbaar vervoer

Vanaf station Haarlem
buslijnen 1, 2, 3, 71,
72, 92 en 93 van de WZit
en de lijnen 140, 174,
176 en 191 van Centraal
Nederland

BIJLAGE 1A

Brief van het bevoegd gezag d.d. 3 september 1991, met bericht over verlenging van de adviestermijn

Datum 3 september 1991 nr 91-513064



Onderwerp Richtlijnenadvies HER/Schiphol en omgeving.

De Commissie voor de m.e.r.
t.a.v. de heer J. Scholten
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Commissie voor de milieu-effectrapportage
9 SEP. 1991
3017-41
334-46
Sc - Pres

Gedeputeerde
Staten
Provinciehuys
Groot 3
2012 HR Haarlem
Postadres
Postbus 123
2000 MB Haarlem
Telefoon 023-14 44 00
Telefax 023-31 44 82
Tele 41736 PBNH

Behandelende dienst Milieu en Water

Telefoon 023 -143781

Afdeling 1A

Behandeld door dhr. B.P. Hoogendorp

Isw kenmerk -

Bijlagen -

VERZONDEN 5 SEP. 1991

Geachte heer Scholten,

In aanvulling op onze brief van 27 augustus 1991, verzonden 29 augustus 1991, waarbij wij u in de gelegenheid stellen ons van advies te dienen met betrekking tot bovengenoemd onderwerp, berichten wij u het volgende.

Ingevolge het bepaalde in de Wabm dient het advies van uw Commissie te worden uitgebracht binnen 2 maanden na publicatie van de startnotitie. Daar in de onderhavige kwestie de termijn van terinzagelegging is gesteld op bijna 2 maanden is het u niet mogelijk bij het opstellen van uw advies de resultaten van de inspraak te betrekken indien u aan de wettelijke adviestermijn wordt gehouden.

Derhalve zijn wij in het onderhavige geval bereid uw adviestermijn te verlengen tot 1 december 1991, onder de voorwaarde dat u bij uw advies de resultaten van de inspraak betreft.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten
van Noord-Holland,

Griffier.

voorzitter.

De provincie heeft
vijf diensten

Centrale
Bestuursdienst

Milieu en Water

Ruimte en Groen

Wegen, Verkeer
en Vervoer

Wetzijn, Economie
en Bestuur

CR 741

Bereikbaarheid per
openbaar vervoer

Vanaf station Haarlem
: lijnen 1, 2, 3, 71,
72, 92 en 93 van de RZH
en de lijnen 140, 174,
176 en 191 van Centraal
Nederland

BIJLAGE 2

Openbare bekendmaking in Staatscourant nr. 172 d.d. 5 september 1991



Integrale milieu-effectrapportage (m.e.r.) ten behoeve van het "Project Mainport en Milieu Schiphol (PMMS)".

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland maken mede namens de Ministerraad het navolgende bekend.

Voor de besluitvorming over het "Project Mainport en Milieu Schiphol" zal een milieu-effectrapport (MER) worden opgesteld. Het project omvat:

- de beleidsmatige aspecten over de toekomstige ontwikkelingen van Schiphol;
- de aanleg van bedrijventerreinen op of bij de luchthaven;
- de verlenging van de Kaagbaan en
- het gebruik van de Zwanenburgbaan van Schiphol in zuidelijke richting.

In het MER dienen de milieugevolgen van bovenstaande activiteiten en alternatieven daarvoor te worden beschreven.

Besluitvormingsprocedures.

Het MER wordt opgesteld voor de volgende besluitvormingsprocedures:

- de planologische kernbeslissing (project-PKB) Schiphol en omgeving voor de partiële herziening van het Structuurschema Burgerluchthaventerreinen (SBL);
- de partiële herziening van het streekplan Amsterdam-Noordtoekanaalgebied (ANZKG);
- de wijziging van de aanwijzing Schiphol volgens de Luchtvaartwet.

Bevoegd gezag.

In de genoemde besluitvormingsprocedures zijn de volgende instanties het bevoegde gezag:

- de Ministerraad voor de procedure van de project-PKB;
- provinciale staten voor de procedure van de partiële herziening van het streekplan;
- de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer voor de procedure van de wijziging van de aanwijzing Schiphol ex Luchtvaartwet.

Gedeputeerde staten van Noord-Holland treden op verzoek van deze instanties in genoemde besluitvormingsprocedures op als coördinerend bevoegd gezag.

Initiatiefnemers.

Het MER zal worden opgesteld door de initiatiefnemers. Die zijn de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de Staatssecretaris van Economische Zaken, het provinciaal bestuur van Noord-Holland en de N.V. Luchthaven Schiphol. Het projectbureau Mainport en Milieu Schiphol zal als coördinator namens de initiatiefnemers optreden.

Startnotitie.

De wettelijk voorgeschreven m.e.r.-procedure is begonnen met het opstellen van een startnotitie door de initiatiefnemers. De startnotitie is op 9 augustus 1991 bij het coördinerend bevoegd gezag ingediend.

In de startnotitie is een nadere uiteenzetting van de voorgenomen activiteiten gegeven.

Inhoudseisen MER.

Voor dat het MER kan worden opgesteld moeten richtlijnen worden vastgesteld, waaraan de inhoud van het rapport moet voldoen. De richtlijnen worden opgesteld door het bevoegde gezag. Een ieder wordt in de gelegenheid gesteld opmerkingen te maken over de inhoud van de op te stellen richtlijnen.

Ter inzagelegging.

Van 6 september tot 1 november 1991 ligt de startnotitie ter inzage bij:

- de dienst Milieu en Water van de provincie Noord-Holland, Houtplein 33 te Haarlem;
- N.V. Luchthaven Schiphol, Schiphol informatiecentrum nabij luchtvaartmuseum Aviodome;
- Bibliotheek Directoraat Generaal Milieuhygiëne, Dr. v.d. Stamstraat 2 te Leidschendam;
- Bibliotheek Rijksluchvaartdienst, Koninginnegracht 19 te Den Haag;

Voorts ligt de startnotitie ter inzage op de gebruikelijke plaatsen in de gemeenten Alkemade, Hillegom, Jacobswoude, Lisse, Nieuwveen, Oegstgeest, Rijnsburg, Sassenheim, Ter Aar, Valkenburg (Z-H), Warmond, Abcoude, De Ronde Venen, Loenen (Utr.), Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Beverwijk, Diemen, Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlemmermeer, Heemskerk, Ouder Amstel, Uitgeest, Uithoorn, Velsen en Zaanstad.

Voor inzage van de startnotitie buiten de kantooruren is de in de genoemde gemeenten gebruikelijke regeling van toepassing.

Inspraakreacties.

De inspraakreacties moeten betrekking hebben op de inhoudseisen van het op te stellen MER.

Bezwaren tegen de voorgenomen ontwikkelingen kunnen pas in een later stadium van de besluitvormingsprocedures worden ingediend.

Schriftelijke opmerkingen over de vast te stellen richtlijnen kunnen tot 1 november 1991 worden ingediend bij:

het college van gedeputeerde staten van Noord-Holland
Inspraak Integrale MER Schiphol
Postbus 123
2000 MD Haarlem.

Voorts zal eind september begin oktober een informatiebijeenkomst worden georganiseerd. Hierover zal nadere mededeling volgen in de regionale pers.

Inspraakondersteuning.

U kunt voor hulp bij het opstellen van een reactie beroep doen op het Ondersteuningsinstituut Noord-Holland, een onafhankelijke instelling die kosteloos assistentie kan verlenen. Bel of schrijf hiervoor naar: Ondersteuningsinstituut Noord-Holland, Kleine Houtweg 32, 2012 CD Haarlem (023-319130).

Voor nadere informatie kunt u telefonisch contact opnemen met de heer Hoogendorp (023-143781) van de dienst Milieu en Water van de provincie Noord-Holland.

Exemplaren van de startnotitie kunnen tegen een betaling van f. 5,- schriftelijk worden besteld. Bestelformulieren zijn verkrijgbaar op lokaties waar de startnotitie ter inzage ligt.

Haarlem, 5 september 1991.
Gedeputeerde staten
van Noord-Holland.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W), minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), staatssecretaris van Economische Zaken, provinciaal bestuur van Noord-Holland en NV Luchthaven Schiphol.

Bevoegd gezag: Ministerraad (voor de project PKB), Provinciale Staten van Noord-Holland (voor de partiële streekplanherziening) en minister van V&W in overeenstemming met de minister van VROM (voor de wijziging van de aanwijzing ingevolge de Luchtvaartwet) Gedeputeerde Staten van Noord-Holland treden op als coördinerend bevoegd gezag.

Besluit:

- project PKB Schiphol en omgeving die tevens een herziening inhoudt van Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen voor wat betreft Schiphol.
- partiële herziening van het Streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied.
- wijziging van de aanwijzing van Schiphol ingevolge de Luchtvaartwet.

Activiteit: de uitbreiding van Schiphol over de periode 1990 - 2015 tot een luchthaven met "mainportfuncties" die ook zal moeten leiden tot een verhoging van de kwaliteit van het leefmilieu op en rond Schiphol, zoals gesteld in de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra en zoals overeengekomen in het beleidsconvenant d.d. april 1991 behorende bij het ROM-Project "Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving (PASO)." Het beleidsconvenant is getekend door het rijk (de ministers van VROM, V&W, EZ), de provincie Noord-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam, de NV Luchthaven Schiphol en de KLM.

Stand van zaken: Per brief van 27 augustus en vervolgens per brief van 3 september 1991 stelde Gedeputeerde Staten van Noord-Holland de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid advies uit te brengen over de richtlijnen voor het integrale MER. De integrale m.e.r. ging van start op 5 september 1991 met de ter visielegging van de startnotitie. In de startnotitie staat dat deze m.e.r. gefaseerd zal worden uitgevoerd. In een eerste fase wordt een strategisch MER opgesteld ten behoeve van de project-PKB en de partiële streekplanherziening. In een tweede fase wordt een uitvoerings MER opgesteld voor de wijziging van de aanwijzing ingevolge de Luchtvaartwet. Het advies van de Commissie werd uitgebracht op 5 december 1991.

Samenstelling van de werkgroep:

dr. H. Cohen, voorzitter
prof.ir. J. Agema
dr. J.A. van den Berg
dr. J.T. Ettema
ir. B.N. de Koning
ir. P.G. Meijer

dr. H. Nieboer
prof.dr. P. Nijkamp
ir. K.A.A. van der Spek
dr. F.P.C.L. Tonnaer
prof.dr. C.A. Vlek

Op het gebied van vliegtechnische aspecten adviseerde P.G. de Bruijne de werkgroep.

Secretaris van de werkgroep: drs. J.J. Scholten.

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	910913	Buro Vliegtuighinder	Amstelveen	911111
2.	910922	Werkgroep Luchtvaartoverlast Leiden e.o.	Leiden	911111
3.	9109-	A. Tepe	Amstelveen	911111
4.	911010	Waterschap Groot-Haarlemmermeer	Hoofddorp	911111
5.	911008	Comité Bestrijding Vliegtuiglawaai Schiphol	Heemstede	911111
6.	911017	Samenwerkingsverband Eendrachtig Links, Stadsdeelraad Geuzenveld- Slotermeer	Amsterdam	911111
7.	910117	Gemeente Zaanstad	Zaanstad	911111
8.	911018	Stichting Natuur en Milieu	Utrecht	911111
9.	911023	Comité Geluidshinder Bennebroek	Bennebroek	911111
10.	911018	W. Sol	Hoofddorp	911111
11.	911021	E. Schneider	Aalsmeer	911111
12.	9110-	J.H. Mulder en nog 48 identieke reacties	Aalsmeer	911111
13.	911023	Vereniging van Ingelanden	Lijnden	911111
14.	911024	T. Otto	Aalsmeer	911111
15.	911021	C.J.H. Valentin-van der Drift en nog 1 identieke reactie	Aalsmeer	911111

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
16.	911023	Vereniging van Opstalhouders in de Haarlemmermeer	Lijnden	911111
17.	911020	F.M. van Poelgeest	Oegstgeest	911111
18.	911028	A.J.M. Overgaag	Sassenheim	911111
19.	911024	Dorpsraad Lijnden	Badhoevedorp	911111
20.	911023	F. v.d. Veer	Amsterdam	911111
21.	911025	J. van der Laarse	Aalsmeer	911111
22.	911025	Werkgroep Geus Amsterdam	Amsterdam	911111
23.	911016	D66 fracties van Zuid-Kennemerland	Heemstede	911111
24.	911026	Milieu-commissie Oude Meer	Oude Meer	911111
25.	911024	Nieuw Groen '90	Zwanenburg	911111
26.	911022	Samenwerkingsverband Midden- Kennemerland	IJmuiden	911111
27.	911024	Gemeente Hillegom	Hillegom	911111
28.	911024	Hoogheemraadschap van Rijnland	Leiden	911111
29.	911025	De regionale inspecteur van de Volksgezondheid voor de milieu- hygiëne voor Noord-Holland	Haarlem	911111
30.	911020	Nel de Haas	Aalsmeer	911111
31.	911028	Coöperatieve Beheersvereniging "Ringvaartzijde" u.a.	Aalsmeer	911111
32.	911025	Dorpsvereniging Badhoeve	Badhoevedorp	911111
33.	911029	W. Butôt-Stringer	Aalsmeer	911111

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
34.	911029	Geus Rijsenhout en Geluidshinder- groep Rijsenhout	Rijsenhout	911111
35.	9110-	J.M. Vink	Aalsmeer	911111
36.	911029	Gemeente Uithoorn	Uithoorn	911111
37.	911028	J. Tas	Aalsmeer	911111
38.	911028	Ing. M.W. van Luttervelt	Almere-Haven	911111
39.	911028	CNV-afd. Aalsmeer/Uithoorn	Uithoorn	911111
40.	911028	Dorpsraad Velsbroek, werkgroep Ruimtelijke Ordening en Milieu	Velsbroek	911111
41.	9110-	P.A.T. de Koning en A.M. de Ko- ning-Eyndhoven	Aalsmeer	911111
42.	911028	Partij van de Arbeid, afd. Haar- lemmerheide en Spaarnwoude	Spaarnwoude	911111
43.	9110-	B. Ouwerkerk	Aalsmeer	911111
44.	911025	Mw. N. Ouwerkerk-Splinter	Aalsmeer	911111
45.	911027	J. Ooms	Hoofddorp	911111
46.	911023	J.W. Meys	Aalsmeer	911111
47.	911023	J. Meys en nog een identieke reactie	Amsterdam	911111
48.	911029	Milieu Aktief in Amstelveen (milieudefensie) en handtekeningen- lijsten	Amstelveen	911111
49.	911029	H.B. Wiedemeijer en ca. 250 mede- ondertekenaars	Spaarndam	911111
50.	911030	Gemeente Aalsmeer	Aalsmeer	911111

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
51.	911030	Stedelijk Beheer Amsterdam, Infrastructuur Sport en Recreatie afd. Amsterdamse Bos	Amsterdam	911111
52.	911029	Recreatieschap Spaarnwoude	Spaarnwoude	911111
53.	911030	Stichting Wijkorgaan Osdorp met 523 mede-ondertekenaars	Amsterdam	911111
54.	911027	M. Vink-Berkhout	Aalsmeer	911111
55.	911030	FNV	Amsterdam	911111
56.	911031	Lievaart & van Dort, Accountants en belastingadviseurs	Rozenburg	911111
57.	911031	Gewest Zuid-Kennemerland	Haarlem	911111
58.	9110-	Milieugroep Haarlemmermeer	Vijfhuizen	911111
59.	911030	dr. J.P. Lanser en nog een identieke reactie	Aalsmeer	911111
60.	911030	Stichting Platform Leefmilieu Regio Schiphol	Spaarndam	911111
61.	911029	Milieu Aktief in Amstelveen, drs. H. Koot	Amstelveen	911111
62.	911029	P. de Koning	Rozenburg(N.H.)	911111
63.	911030	Vereniging betrokken Warmonders	Warmond	911111
64.	911029	Mr. J.D. Struys	Kudelstaart	911111
65.	9110-	J. Otto-Maarse	Aalsmeer	911111
66.	911028	M.H. de Graaff-Munsterman	Burgerveen	911111
67.	911029	Geluidhindergroep Rijsenhout	Rijsenhout	911111

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
68.	911028	Gemeente Haarlemmermeer	Haarlemmer- meer	911111
69.	911028	P.C. de Vries	Aalsmeer	911111
70.	911029	Herman P.L. Beijerbergen jr.	Aalsmeer	911111
71.	911028	J.A. van der Sluijs	Hoofddorp	911111
72.	911030	Dorpsraad Spaarndam	Spaarndam	911111
73.	911030	Gemeente Ouder-Amstel	Ouderkerk	911111
74.	911028	Commissie Geluidhinder Schiphol	Haarlem	911111
75.	9110-	H.J. Fontaine	Aalsmeer	911111
76.	911030	Provincie Zuid-Holland	's-Gravenhage	911111
77.	911027	Dorpsvereniging Zwanenburg- Halfweg	Zwanenburg- Halfweg	911111
78.	911030	Hoogovens IJmuiden	IJmuiden	911111
79.	911028	Vereniging Geen Uitbreiding Schiphol	Aalsmeer	911111
80.	911028	Stichting O.R.A.-Belangen (Oude Meer, Rozenburg, Aalsmeerderbrug)	Schiphol	911111
81.	911030	E.J. Slot	Amstelveen	911111
82.	911025	Gemeente Heemskerk	Heemskerk	911111
83.	911029	Jachthaven Furian	Aalsmeer	911111
84.	911029	Gezamenlijke Jachthavens gemeente Aalsmeer	Aalsmeer	911111

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
85.	911030	Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening	s'-Gravenhage	911111
86.	911030	Stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer	Amsterdam	911111
87.	911028	L. Beumer	Aalsmeer	911111
88.	911030	Comité tegen Geluidhinder Zwanenburg - Halfweg	Zwanenburg	911111
89.	911031	Fam. F. van Mierlo-Palmer	Aalsmeer	911111
90.	911028	Stichting MEP (Milieu-Educatie-Politiek)	Aalsmeer	911111
91.	911029	Werkgroep Verontruste Abbenessers	Abbenes	911111
92.	911009	Gemeente Amstelveen	Amstelveen	911111
93.	911030	Miliegroep Haarlemmermeer	Vijfhuizen	911111
94.	911031	Chipshol Forward NV	Hoofddorp	911111
95.	911029	N.H. de Groot	Aalsmeer	911111
96.	911028	Buurtvereniging "Nieuwe Meer"	Badhoevedorp	911111
97.	9110-	J. Beintema jr. en T. Beintema-v.d. Schilden	Aalsmeer	911111
98.	911030	Vereniging Milieudefensie	Amsterdam	911111
99.	911029	J.W.C. Helgering	Leinmuiden	911111
100.	911030	L. Baarse	Aalsmeer	911111
101.	911031	Jolande Meijer	Aalsmeer	911111
102.	911031	W.A. Smit	Hoofddorp	911111

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
103.	911031	drs. A. van Harteveld, Werkgroep "breng eens een zonnetje"	Aalsmeer	911111
104.	910130	Kernenoverleg Schipholzone	Hoofddorp	911111
105.	911030	Gemeente Sassenheim	Sassenheim	911111
106.	911031	Schuurman & Weermeijer namens O. de Grauw te Aalsmeer	Hoofddorp	911111
107.	911031	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam en -dito- voor Haarlem en omstreken	Haarlem	911111
108.	911031	Jenneke van Eijk	Aalsmeer	911111
109.	911024	B. Ouwerkerk	Aalsmeer	911111
110.	911030	Oene, Tanja en Jalisa Rozendal	Aalsmeer	911111
111.	911104	Gemeente Nieuwveen	Zevenhoven	911111
112.	911029	drs. M. den Ouden RA	Abbenes	911111
113.	911031	Fam. J. Hulsbos	Aalsmeer	911111
114.	911030	CDA Zwanenburg	Zwanenburg	911111
115.	911030	Milieugroep Bollenstreek	Noordwijk	911111
116.	911029	B. van den Burg	Aalsmeer	911111
117.	911031	Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude	Halfweg	911111
118.	911031	Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie in de provincie Noord-Holland	Haarlem	911111

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cle. m.e.r.
119.	911023	Gemeente Heemstede	Heemstede	911111
120.	911031	Milieufederatie Noord-Holland	Zaandam	911111
121.	9111-	Stichting Vrienden van het Gein	Amsterdam	911111
122.	911030	Vereniging Geen Uitbreiding Schiphol	Aalsmeer	911111

BIJLAGE 5

Advies voor richtlijnen voor de
inhoud van het milieu-effectrapport
over het tweezijdig gebruik van de
Zwanenburgbaan op de luchthaven Schiphol

28 augustus 1990

291-61

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport over het tweezijdig gebruik van de Zwaneburgbaan op de luchthaven Schiphol / [Commissie voor de milieu-effectrapportage]. - Utrecht : Commissie voor de milieu-effectrapportage

ISBN 90-5237-154-7

SISO 614.62 UDC 504.064.2:656.71 (492*1117)

Trefw.: milieu-effectrapportage ; Schiphol.