

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

8 april 1992

405-36

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Aanvullend richtlijnenadvies

Advies voor aanvullende richtlijnen voor de inhoud van het integrale
m.e.r. Schiphol en omgeving / [Commissie voor de Milieu-effect-
rapportage]. - Utrecht: Commissie voor de Milieu-effectrapportage
ISBN 90-5237-059-1

Trefw.: milieu-effectrapportering; Schiphol / Schiphol



Aan het coördinerend bevoegd
gezag van de integrale m.e.r.
Schiphol en omgeving,
het College van Gedeputeerde Staten
van de Provincie Noord-Holland
Postbus 123
2000 MD Haarlem

uw kenmerk
92-510525

uw brief
4 februari 1992

ons kenmerk
U405-92/Sc/nm/405-35

onderwerp
advies voor aanvullende richtlijnen
integrale m.e.r. Schiphol en omgeving

Utrecht,
8 april 1992

Met bovenvermelde brief van 4 februari 1992 stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid advies uit te brengen voor aanvullende richtlijnen voor het integrale milieueffectrapport (MER) Schiphol en omgeving. Uw college biedt hiermee aan de Commissie de mogelijkheid alsnog te adviseren over de in het integrale MER op te nemen milieu-informatie die nodig is voor een eventueel versnelde Luchtvaartwetprocedure inzake de vaststelling van de geluidzone voor het vierbanenstelsel, het zuidelijk aanvliegbaar maken van de Zwanenburgbaan en de verlenging van de Kaagbaan.

In haar advies van 4 december 1991 betreffende de richtlijnen voor het integrale MER merkte de Commissie op dat een gedetailleerde uitwerking van milieu-informatie voor een deel van het integrale MER het risico inhoudt dat daarmee wordt vooruit gelopen op de strategische besluitvorming in het kader van de project-PKB en de partiële herziening van het vigerende streekplan. Omdat de Commissie gehoor wil geven aan uw verzoek, heeft zij zich beraden op welke wijze de gedetailleerde milieu-informatie voor de besluitvorming op basis van de Luchtvaartwet kan worden vergaard zonder directe beïnvloeding van de lopende besluitvorming op strategisch niveau. Met bijgaand advies voor aanvullende richtlijnen hoopt de Commissie hieraan een bijdrage te hebben geleverd.

De Commissie brengt met betrekking tot dit advies in het bijzonder haar opmerking in paragraaf 3 onder uw aandacht betreffende de relatie tussen de strategische besluitvorming en de besluitvorming op basis van de Luchtvaartwet. Wellicht ten overvloede wijst zij erop dat de aanwijzingsbesluiten ex Luchtvaartwet, waartoe het thans voorgenomen uitwerkings-MER strekt, ingevolge die wet moet overeenstemmen met het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. Dit betekent dat de besluitvorming omtrent baanvarianten die afwijken van dat Structuurschema eerst kunnen worden genomen nadat de project-PKB van kracht is. Omdat de strategische discussie omtrent

de uitbreiding van Schiphol zich in het kader van deze project-PKB zal afspelen, bestaat er een zekere wettelijke noodzaak pas na de strategische besluitvorming te beslissen omtrent de uitvoeringsaspecten. Het lijkt de Commissie van belang de onderzoeksactiviteiten ten behoeve van de uitwerkings-MER in dat licht te blijven bezien.

Met betrekking tot de vastgestelde richtlijnen voor het integrale MER wil de Commissie nog het volgende opmerken.

Nog niet eerder is de verhoging van de kwaliteit van het leefmilieu opgenomen als een doelstelling in een besluitvorming met m.e.r. voor een voornemen in Nederland. Op zich beschouwt de Commissie dit als gunstig voor de afweging van het belang van het milieu in de besluitvorming. Uit de richtlijnen voor het integrale MER blijkt dat de definitie van de milieudoelstelling is beperkt tot vier aspecten van het milieu, te weten geluid, stank, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid. Deze aspecten hebben met elkaar gemeen dat zij zich momentaan voordoen, dat zij locatie-afhankelijk zijn en dat zij direct te meten of te berekenen zijn. Daarnaast zijn beperkingen ingevoerd met betrekking tot de referentiesituatie die is gefixeerd op de aan het eind van 1990 aanwezige bebouwing en het begrip verhoging van de kwaliteit van het leefmilieu dat is vertaald in een verbetering van de geluidssituatie en een niet-verslechteren van de situatie voor de overige parameters. Met deze beperkte milieudoelstelling zou het risico kunnen ontstaan dat in het integrale MER deze vier aspecten in hun enge formulering worden geaccentueerd, terwijl de andere milieugevolgen, waaronder de diffuse en langzame doorwerking van sommige van de abiotische milieu-aspecten in gevolgen voor de bodem, het oppervlaktewater en het grondwater en via deze uiteindelijk in beïnvloeding van ecosystemen, naar de achtergrond zouden worden verschoven. Indien dit zou gebeuren in de opstelling van het integrale MER, dan wordt dat door de Commissie ongewenst geacht.

Dat dit risico niet geheel denkbeeldig is, blijkt uit een passage op blz. 11 van de Nota van toelichting bij de richtlijnen van 25 februari 1992. Daar staat dat met nadruk wordt opgemerkt dat geen verwarring mag ontstaan tussen de in hoofdstuk 2 van die richtlijnen geformuleerde milieudoelstelling en de m.e.r.-vereisten met betrekking tot de beschrijving van de milieugevolgen zoals omschreven in hoofdstuk 6 van dezelfde richtlijnen.



dr. H. Cohen,
voorzitter

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

met betrekking tot de milieu-informatie
ten behoeve van een besluit volgens de Luchtvaartwet voor
vaststelling van de geluidzone voor het vierbanenstelsel
met tweezijdig gebruik van de vierde baan
en verlenging van de Kaagbaan

Advies op grond van artikel 41n, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen
milieuhygiëne over de aanvullende richtlijnen voor 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, 8 april 1992

INHOUDSOPGAVE

	pagina
1. INLEIDING	1
2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES	3
3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING	5
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	7
4.1 Voorgenomen activiteit en alternatieven	7
4.2 Alternatieven en varianten	7
5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN TE VERWACHTEN ONTWIKKELING	10
5.1 Studiegebied	10
5.2 Prioriteiten en mate van detail	10
5.3 Te verwachten ontwikkeling van de bestaande milieutoestand	11
5.4 Milieu-effecten	11
6. VERGELIJKING EN ALTERNATIEVEN	12
7. LEEMTEN IN KENNIS - EVALUATIE ACHTERAF	13
8. SAMENVATTING VAN HET MER	13

BIJLAGEN

1. Brief van bevoegd gezag d.d. 4 februari 1992 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld aanvullend advies uit te brengen.
2. Projectgegevens

1.

INLEIDING

De integrale milieu-effectrapportage (m.e.r.) Schiphol en omgeving ging op 5 september 1991 van start. In de startnotitie in par. 2.1 op blz. 9 wordt gerefereerd aan de partiële m.e.r. voor het tweezijdig gebruik van de Zwanenburgbaan die in 1990 begon, maar waarvoor geen richtlijnen werden vastgesteld, omdat deze partiële m.e.r. werd gestopt toen werd besloten dat zij zou opgaan in de integrale m.e.r. De startnotitie voor de integrale m.e.r. schrijft hierover verder in par. 2.1 dat *"de te doorlopen procedure en het Integrale MER (milieu-effectrapport) zodanig wordt ingericht dat, indien de besluitvorming over de toekomst van Schiphol als geheel inclusief uitbreiding met een vijfde baan, vertraging oploopt, vooruitlopend daarop een afzonderlijk besluit genomen kan worden over het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan. Bij dat afzonderlijk besluit op basis van de Luchtvaartwet moet een geluidszone voor het vierbanenstelsel vastgesteld worden en kan tegelijkertijd over de verlenging van de Kaagbaan worden besloten."*

In het kader van de integrale m.e.r. bracht de Commissie voor de m.e.r. haar advies voor de richtlijnen uit op 4 december 1991. In dat advies vroeg de Commissie zich af hoe zij moest omgaan met dit uitvoeringsdeel van de integrale m.e.r. in relatie tot haar advies over de richtlijnen voor het MER inzake de Zwanenburgbaan dat zij op 28 augustus 1990 uitbracht. In haar advies van 4 december 1991 gaf de Commissie de aanbeveling om, als het inderdaad nodig zou blijken een afzonderlijk besluit te nemen over het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan en de verlenging van de Kaagbaan, alsnog de richtlijnen vast te stellen voor de partiële m.e.r. die in 1990 werd begonnen, maar in 1991 gestopt. De Commissie gaf deze aanbeveling omdat zij van mening was dat gedetailleerde uitwerking van een onderdeel niet goed past in het strategisch karakter van de integrale m.e.r. en omdat de gedetailleerde uitwerking met een besluit ex Luchtvaartwet over de Zwanenburgbaan en de Kaagbaan een voorschot zou kunnen nemen op de strategische besluitvorming.

De richtlijnen voor het integrale MER werden op 25 februari 1992 vastgesteld door het bevoegd gezag. Daarin worden naast het nul-alternatief, het planalternatief (inhoudende een vijfbanenstelsel) en het meest milieuvriendelijke alternatief ook varianten van een vierbanenstelsel-alternatief gevraagd conform het advies van de Commissie voor de m.e.r. en talloze inspraakreacties. Dit alternatief omvat twee varianten, te weten (zie par. 4.3 blz. 8 van de richtlijnen):

- a. het huidige vierbanenstelsel inclusief de verlenging van de Kaagbaan (aan de noord- dan wel zuidzijde) en het tweezijdig gebruik van de Zwanenburgbaan

- b. het huidige vierbanenstelsel waarbij de bestaande Zwanenburgbaan wordt vervangen door een, al dan niet tweezijdig te gebruiken, gedraaide vierde baan ten westen van de huidige Zwanenburgbaan in combinatie met de onder a. genoemde verlenging van de Kaagbaan

In de richtlijnen van 25 februari 1992 staat verder op blz. 2 (par. 1.4):

"Thans worden nog geen richtlijnen gegeven met betrekking tot in het integrale MER op te nemen milieu-informatie van de luchtvaartwet-procedure. Op basis van de startnotitie en de verder gevolgde procedure zullen deze richtlijnen op korte termijn worden vastgesteld. Alvorens hiertoe wordt overgegaan zal echter de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid worden gesteld hierover advies uit te brengen, omdat zij dat niet expliciet heeft gedaan in haar advies d.d. 4 december 1991."

In de Nota van Toelichting bij de richtlijnen op blz. 8 staat toegelicht dat variant a. van het vierbanenstelsel-alternatief de mogelijkheid biedt versneld de Luchtvaartwetprocedure te volgen, indien besluitvorming over de vijfde baan vertraging ondervindt.

Vooruitlopend op het moment van vaststelling van de richtlijnen gaf de provincie Noord-Holland als coördinerend bevoegd gezag bij de integrale m.e.r. uitvoering aan het gestelde in par. 1.4 daarvan door per brief van 4 februari 1992 de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid te stellen aanvullende richtlijnen op te stellen (zie bijlage 1 bij dit advies).

De inhoud van het onderhavige advies voor aanvullende richtlijnen volgt in grote lijnen de eisen die de m.e.r.-regeling in de Wabm in art. 41j daarvan stelt aan de inhoud van een MER. Het advies maakt door middel van verwijzing zoveel als mogelijk gebruik van het eerdere advies van de Commissie van 4 december 1991.

Het onderhavige advies werd opgesteld door dezelfde werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. die het advies van 4 december 1991 samenstelde (zie bijlage 2 bij dit advies). De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies aangeduid als "de Commissie".

Op 24 maart 1992 werd een concept van het advies besproken met vertegenwoordigers van het bevoegd gezag en de initiatiefnemers. Tijdens de gedachtenwisseling gaven de vertegenwoordigers van de Luchthaven Schiphol aan een reactie te zullen opstellen met opmerkingen over enkele punten in het concept-advies van de Commissie. De brief van de Luchthaven over deze punten werd ontvangen op 7 april 1992. Ontvangst van deze brief was mede bepalend voor het tijdstip van uitbrengen van het advies.

2.

SAMENVATTING VAN HET ADVIES

Dit advies bevat aanbevelingen van de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) voor aanvullende richtlijnen voor het integrale milieu-effectrapport (MER) Schiphol en omgeving. De aanbevelingen betreffen de in het integrale MER op te nemen milieu-informatie die nodig is voor een eventueel versnelde procedure conform de Luchtvaartwet inzake de vaststelling van de geluidzone voor het vierbanenstelsel van de luchthaven, het zuidelijk aanvliegbaar maken van de Zwanenburgbaan en de verlenging van de Kaagbaan.

Deze versnelde Luchtvaartwetprocedure moet Schiphol de gelegenheid geven knelpunten op te kunnen heffen die de kwaliteit van Schiphol als overstapluchthaven in gevaar kunnen brengen. De versnelde procedure is nodig indien de strategische besluitvorming over de toekomst van de luchthaven als geheel vertraging oploopt.

Het verzamelen van de gedetailleerde milieu-informatie voor het besluit conform de Luchtvaartwet kan aanleiding geven dat in de strategische besluitvorming het mogelijke alternatief van een gedraaide vierde baan naar de achtergrond verschuift. Dit is volgens de Commissie voor de m.e.r. ongewenst en kan alleen worden vermeden als in het integrale MER niet alleen gedetailleerd wordt ingegaan op de variant a. van het vierbanenstelsel alternatief, maar eveneens op de variant b. van dit alternatief (zie voor dit alternatief en de varianten de vastgestelde richtlijnen d.d. 25 februari 1992, par. 4.3).

Variant a. van het vierbanenstelsel wordt gezien als de voorgenomen activiteit bij het voornemen over de eventuele versnelde Luchtvaartwetprocedure. Wat dat inhoudt voor de Zwanenburgbaan staat vermeld in de startnotitie voor de in 1991 gestopte m.e.r. "Tweezijdig gebruik van de Zwanenburgbaan" die op 13 juni 1990 werd bekendgemaakt. Wat betreft de Kaagbaan, houdt de voorgenomen activiteit in een verlenging met 250 meter aan de zuidwestzijde met toebehorende faciliteiten.

Ten behoeve van variant b. beveelt de Commissie voor de m.e.r. aan subvarianten te beschouwen met:

- een variabele draaiingshoek van een gedraaide vierde baan ten opzichte van de huidige Zwanenburgbaan met de bedoeling zo goed mogelijk te kunnen voldoen aan de milieudoelstelling
- tweezijdig gebruik van de gedraaide vierde baan in relatie tot het zogeheten SOCS-gebruik¹⁾ van het vierbanenstelsel
- gebruik van de gedraaide vierde baan ten behoeve van starten naar het noorden en landen naar het zuiden in combinatie met gebruik van de bestaande vierde baan (huidige 19R-01L) met alleen starten naar het zuiden en landen naar het noorden (zuidelijk gebruik)
- verschillende verlengingsmogelijkheden voor de Kaagbaan waarbij ook nadrukkelijk wordt gewezen op een verlenging van meer dan 250 meter aan de noordoostzijde
- verschillende baanlengten voor de gedraaide vierde baan

1 SOCS-gebruik zoals voorgesteld door de Stuurgroep Ontwikkeling Capaciteit Schiphol.

Daarnaast moet het meest milieuvriendelijke alternatief worden uitgewerkt. De daarbij te beschouwen aspecten zijn aangegeven in par. 4.2 van dit advies. Met nadruk wordt daarbij gevraagd na te gaan in hoeverre een verlenging van de Kaagbaan met meer dan 250 meter en een lange gedraaide vierde baan (tot tenminste 4000 meter) gunstige gevolgen kan hebben voor de geluidhinder en de verspreiding van luchtverontreiniging en stank. Dit mede als gevolg van de toepassing van preferent baangebruik en een mogelijke baandrempeel verplaatsing bij langere lengten van beide banen.

In paragraaf 5 van het advies worden opmerkingen en aanbevelingen gegeven over de beschrijving van de bestaande milieutoestand en te verwachten milieugevolgen in aanvulling op de paragrafen 5 en 6 van het advies van de Commissie voor de m.e.r. van 4 december 1991. Daarin wordt onder meer ingegaan op de richtlijnen die ten aanzien van de aspecten bodem, oppervlakte- en grondwater, ecosystemen stellen dat deze aspecten slechts indicatief/kwalitatief beschreven behoeven te worden. De Commissie is daarentegen van mening dat, vanwege het minder locatie-gebonden karakter van de ontwikkeling in de gevolgen voor deze aspecten, deze in het integrale MER juist in onderlinge samenhang en gedetailleerd beschreven moeten worden, gevolgd door een aanvullende beschrijving in beperkte mate op uitvoeringsniveau waar het locatie-gebonden details betreft.

Tot geluidgevoelige bestemmingen moeten behalve de in par. 6.4.2.1 van de richtlijnen genoemde bestemmingen ook gerekend worden kantoorgebouwen. De gevolgen voor allerlei activiteiten buitenshuis moeten niet alleen indicatief worden beschreven maar kwantitatief in termen van Ke-waarden en piekwaarden hoger dan respectievelijk 50, 55 en 60 dB(A).

Tenslotte wijst de Commissie nogmaals op het belang van een zorgvuldig veldonderzoek bij omwonende bevolkingsgroepen omtrent de ervaren kwaliteit van de leefomgeving, de eigen gezondheid en de waargenomen (al dan niet vermeende) gezondheidsrisico's in relatie tot de luchthavenactiviteiten.

3.

PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

In de startnotitie van augustus 1991 wordt de m.e.r. voor de besluitvorming over de ontwikkeling van de Luchthaven Schiphol tot 2015 aangekondigd te bestaan uit twee in de tijd opeenvolgende m.e.r.-procedures. De eerste van deze procedures wordt aangeduid als de integrale m.e.r. die voornamelijk dient ter onderbouwing van de strategische besluiten over de luchthaven in een partiële herziening van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (project-PKB) en in een partiële herziening van het Streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (ANZKG). Daarnaast maakte de startnotitie duidelijk dat het op te stellen integrale MER ook milieu-informatie moet bevatten over het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan en de verlenging van de Kaagbaan. Deze informatie moet het mogelijk maken dat direct aansluitend op het PKB-besluit op basis van de Luchtvaartwet direct een besluit kan worden genomen over de bijbehorende geluidzone voor het vierbanenstelsel van Schiphol indien de besluitvorming over de toekomst van Schiphol als geheel vertraging oploopt. De vastgestelde richtlijnen voor het integrale MER bevestigen deze aanpak en wijzen erop dat het in het bijzonder gaat om variant a. van het vierbanenstelsel-alternatief (par. 4.3 van de richtlijnen en Nota van toelichting blz. 8). De versnelde Luchtvaartwetprocedure moet Schiphol de gelegenheid geven knelpunten op te kunnen heffen op het gebied van punctualiteit die de kwaliteit van Schiphol als overstap- luchthaven in gevaar kunnen brengen (zie ook de startnotitie van de Luchthaven Schiphol die bekend werd gemaakt op 13 juni 1990 bij de start van de inmiddels gestopte m.e.r. Tweezijdig gebruik Zwanenburgbaan).

Een dergelijke aanpak houdt echter het risico in dat daarmee de variant b. van het vierbanenstelsel-alternatief (zie par. 4.3 van de richtlijnen), inhoudende vervanging van de bestaande Zwanenburgbaan door een gedraaide vierde baan ten westen daarvan (in combinatie met een verlenging van de Kaagbaan) in de strategische besluitvorming naar de achtergrond zou kunnen verschuiven.

Een dergelijke situatie kan, naar de mening van de Commissie, slechts worden vermeden als in het integrale MER niet alleen gedetailleerd wordt ingegaan op de variant a. van het vierbanenstelsel-alternatief, maar eveneens op de variant b. van dit alternatief, alsook op een bepaalde combinatie van gebruiksmogelijkheden van beide varianten.

Omdat de uitwerking van deze varianten van het vierbanenstelsel-alternatief plaatsvindt in het kader van de integrale m.e.r. dienen beide varianten vanzelfsprekend eveneens getoetst te worden aan de beide doelstellingen van de integrale m.e.r. zoals gedefiniëerd in de richtlijnen.

Voor zover dat niet reeds in het integrale MER aan de orde komt, moet de probleemstelling tevens duidelijk maken welke bedrijfseconomische en milieugevolgen zullen optreden als de besluitvorming over Schiphol

in het geheel vertraging ondervindt en het voornemen ten aanzien van de Zwanenburgbaan en de Kaagbaan geen doorgang zou vinden.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

4.1 Voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit kan uit de vastgestelde richtlijnen worden afgeleid als volgt: de gedetailleerde uitwerking van variant a. van het vierbanenstelsel-alternatief met de bedoeling hierover een besluit op basis van de Luchtvaartwet te kunnen nemen met vaststelling van een geluidzone voor geheel Schiphol behorende bij dat vierbanenstelsel; dit alles indien de strategische besluitvorming over Schiphol als geheel vertraging ondervindt.

Uit de startnotitie voor de inmiddels gestopte m.e.r. Tweezijdig gebruik van de Zwanenburgbaan is bekend wat uitvoering van de voorgenomen activiteit betekent voor de huidige Zwanenburgbaan. Het gaat om de aanleg van de volgende voorzieningen:

- de aanleg van een rijbaan (aan de oostzijde) naar de baankop 19R
- de installering van naderingsverlichting ten zuiden van de baankop 01L
- het plaatsen van een Instrument Landing System (ILS): een localizer antenne aan de noordzijde alsmede het feitelijk gebruik van de baan 01L-19R met gewijzigd gebruik van de andere banen.

Wat betreft de Kaagbaan, gaat het om een verlenging met 250 m aan de zuidwestzijde, de aanleg van een rijbaan naar de baankop 06 of 24 alsmede het feitelijk gebruik van de verlenging.

4.2 Alternatieven en varianten

In overeenstemming met de probleemstelling zoals geformuleerd in par. 3 van het onderhavige advies dient, naar de mening van de Commissie, naast de voorgenomen activiteit ook de variant b. van het vierbanenstelsel-alternatief op gelijkwaardig gedetailleerde wijze te worden uitgewerkt. Bij de beide varianten a. en b. kunnen nog de volgende subvarianten worden onderscheiden:

- een variabele draaiingshoek van de vierde baan ten opzichte van de Zwanenburgbaan met de bedoeling om zo goed mogelijk aan de doelstelling met betrekking tot de verhoging van de kwaliteit van het leefmilieu te kunnen voldoen. Volgens het Structuurschema Burgerluchtvaart-terreinen deel d, blz. 27 ligt deze hoek tussen 10 en 14° ten westen van de huidige Zwanenburgbaan. De draaiingshoek moet ook rekening houden met een onafhankelijk baangebruik zoals bedoeld hieronder bij het derde gedachtenstreepje van deze paragraaf.
- tweezijdig gebruik van de gedraaide baan in relatie met het zogeheten SOCS-gebruik van het vierbanenstelsel volgens de maatregelen van de Stuurgroep Ontwikkeling Capaciteit Schiphol (SOCS) sedert 1988 waarbij het gebruik van een tweede landingsbaan gedurende de landingspieken en een tweede startbaan gedurende de startpieken werd toegestaan
- gebruik van de gedraaide vierde baan alleen aan de noordzijde in combinatie met gebruik van de bestaande Zwanenburgbaan alleen aan de zuidzijde, eveneens in relatie met het zogeheten SOCS-gebruik

- verschillende verlengingsmogelijkheden van de Kaagbaan:

- enkelzijdig aan de zuidwestzijde zoals oorspronkelijk voorgesteld in de startnotitie voor de integrale m.e.r. Verlenging met meer dan 250 meter is niet mogelijk vanwege de ligging van het knooppunt A9-autoweg Hoofddorp-Aalsmeer.
- enkelzijdig aan de noordoostzijde met 250 meter zoals gesteld in de richtlijnen
- enkelzijdig aan de noordoostzijde met meer dan 250 meter zoals voorgesteld in het advies van de Commissie voor de richtlijnen van 4 december 1991 in par. 4, blz. 27
- dubbelzijdig met een totaal van meer dan 250 meter zoals voorgesteld in het advies van de Commissie d.d. 4 december 1991 op blz. 27

De huidige lengte van de Kaagbaan is 3250 meter waarvan 3200 meter ten behoeve van startend verkeer zonder restricties kunnen worden gebruikt²). Verlenging met 250 meter zou de lengte brengen op 3500 meter. Volgens het deelrapport Capaciteit Banenstelsel Schiphol d.d. oktober 1990 van het PASO, par. 6.2 wordt voor een luchthaven als Schiphol een baanlengte van 3600 meter noodzakelijk geacht om starts met maximum startgewicht mogelijk te maken. Daarnaast biedt een verlenging met meer dan 250 meter ook nog mogelijke voordelen uit milieu-oogpunt. Deze mogelijke voordelen komen hierna aan de orde onder het meest milieuvriendelijke alternatief.

- verschillende baanlengten voor de gedraaide vierde baan. In de startnotitie op blz. 16 is de gedraaide vijfde baan, die vergelijkbaar is met een gedraaide vierde baan, getekend met een lengte van 3600 meter; de lengte van de huidige Zwanenburgbaan is 3300 meter. In de uitwerking van deze variant in het integrale MER zou kunnen worden nagegaan in hoeverre er mogelijkheden bestaan te variëren op een lengte van 3600 meter (zie aandachtspunt hiervoor en onder het meest milieuvriendelijke alternatief). In dit verband moet worden ingegaan op de eisen die een nieuwe generatie van eventueel grotere vliegtuigen (en dus ook Schiphol) kan stellen aan een grotere baanlengte tot minstens 4000 meter voor de gedraaide vierde baan en ook voor de verlengde Kaagbaan.

Bij de uitwerking van de alternatieven en varianten daarvan zal ook gelet moeten worden op de consequenties voor uitwerking van het alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast (het zogeheten meest milieuvriendelijke alternatief).

Daarbij moet volgens de Commissie aandacht worden besteed aan de volgende aspecten:

- de draaiingshoek van een gedraaide vierde baan met het oog op de milieu-doelstelling en met name de geluidhinder en de externe veiligheid alsook met het oog op de doorsnijding van de Hoofdvaart en

2 Hierbij wordt verwezen naar Aeronautical Information Publication (AIP) met betrekking tot Full Runway Length, Runway 24.

de ligging van de Joodse Begraafplaats ten westen van de kruising van de Vijfhuizerweg met de Hoofdvaart en de ligging van het Woonwagencentrum.

- de lengte van de Kaagbaan en van een gedraaide vierde baan en de betekenis daarvan voor de ligging van de diverse geluidcontouren, de vast te stellen geluidzone rondom Schiphol en de door Noord-Holland in acht te nemen vrijwaringszone rond de 35 Ke contour (zie blz. 10 van de Startnotitie). Bij een langere startbaan kunnen vliegtuigen die starten met hun maximum startgewicht volstaan met het gebruik van minder dan het volle startvermogen. Bij een langere landingsbaan kan het gebruik van straalomkering van de motoren tijdens de uitloop worden beperkt. In het MER moet duidelijk worden gemaakt in hoeverre het mindere motorvermogen tijdens het starten en straalomkering bij het landen gunstige gevolgen kan hebben voor de geluidhinder en de verspreiding van luchtverontreiniging en stank. Hierbij spelen ook een rol de mogelijkheden voor preferentieel baangebruik en mogelijke baandrempeilverplaatsing die worden geboden op beide banen als gevolg van een langere baanlengte dan de tot nu toe geplande. In de afweging moet ook rekening worden gehouden met de gevolgen voor de interne veiligheid van een verlenging van de Kaagbaan aan de noordoostzijde met het oog op de kruising van deze baan met baan O1R-19L (Aalsmeerbaan), alsook met andere milieu-aspecten die in negatieve zin kunnen worden beïnvloed door een langere baanlengte zoals het aspect ruimte-beslag.
- verschillende aspecten in de behandeling van het meest milieuvriendelijke alternatief in het advies voor richtlijnen van de Commissie d.d. 4 december 1991 die in de richtlijnen niet zijn overgenomen, omdat zij te gedetailleerd zijn voor het integrale MER en die pas in het uitvoerings-MER aan de orde zouden behoren te komen. Het gaat met name om
 - de vliegtechnische mogelijkheden die zijn genoemd onder de punten a. tot en met f. op blz. 28 van het betreffende advies van de Commissie
 - de mogelijkheid van compensatie van milieu-waarden die verloren gaan als gevolg van de aanleg/verlenging van de betrokken start- en landingsbanen en taxibanen
 - de riolering en voorbehandeling van het hemelwater dat op de betreffende start- en landingsbanen en taxibanen valt. Zoals in paragraaf 6.5 van het advies voor richtlijnen d.d. 4 december 1991 werd aangegeven, dient in dit geval goede aandacht te worden geschonken aan het beheer van het oppervlaktewater (bergingscapaciteit van de Haarlemmermeerpolder); dit niet alleen vanwege de uitbreiding van het verharde oppervlak, maar ook vanwege het feit dat aansluiting van grote delen verhard oppervlak op de riolering leidt tot een toename van de intensiteit van de piekafvoeren van oppervlakkig afstromend water.
 - maatregelen ter beperking van de kwel met name tijdens de aanlegfase en maatregelen waarmee arseen- en zouthoudend grondwater zoveel mogelijk binnen het aanleverend grondwatersysteem wordt gehouden
 - kwaliteit van ophoogzand aangaande het zoutgehalte.

5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN TE VERWACHTEN MILIEUGEVOLGEN

5.1 Studiegebied

Zolang de uitwerking van het voornemen ten aanzien van de vierde baan en de Kaagbaan onderdeel blijft uitmaken van het integrale MER levert de aanduiding van het studiegebied zoals aangegeven in de richtlijnen slechts enkele aandachtspunten op. In relatie tot het aspect lucht mist de Commissie in de richtlijnen een verticale begrenzing voor zover het de luchtkwaliteit (immissies) betreft tot 3000 voet waarbij de Commissie verwees naar het rapport van Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP)/2-WP/10 van april 1991. Voor de overige aspecten wijst de Commissie nog op par. 5.1 van haar advies van 4 december 1991. Met betrekking tot de aspecten bodem, grond- en oppervlaktewater, ecosystemen en landschap kan het gedeelte van het integrale MER dat dient in te gaan op de uitvoeringsaspecten van de in par. 4 van dit advies genoemde alternatieven en varianten zich - om hierna genoemde redenen - beperken tot het plangebied.

5.2 Prioriteiten en mate van detail

In par. 6.2 van haar advies van 4 december 1991 voor de richtlijnen voor het integrale MER gaf de Commissie aan welke prioriteiten en mate van detail naar haar mening in acht zouden moeten worden genomen bij de opstelling van het integrale MER. De richtlijnen van 25 februari 1992 hebben dit ten aanzien van bodem, grond- en oppervlaktewater en ecosystemen (zie par. 6.4.4 van de richtlijnen) zodanig geïnterpreteerd dat deze aspecten in het integrale MER slechts indicatief/ kwalitatief beschreven dienen te worden. De Commissie wil daarover het volgende opmerken.

Op regionaal niveau bestaan er tussen de kwaliteit van lucht, bodem, grond- en oppervlaktewater en ecosystemen allerlei relaties die maken dat de effecten op deze milieu-aspecten in hun onderlinge samenhang moeten worden beschreven. Een verschillende mate van detaillering voor deze milieu-aspecten ligt daarom niet voor de hand.

Het gebruik van de luchthaven heeft een cumulatief, lange termijn, effect op de kwaliteit van de abiotische milieu-aspecten bodem, grond- en oppervlaktewater. De in de atmosfeer geëmitteerde stoffen die de kwaliteit van deze milieu-aspecten na depositie beïnvloeden accumuleren daarin, ongeacht de locatie van de start- en landingsbanen binnen de beschouwde varianten. Ook de effecten van eventueel beschermende maatregelen ten aanzien van de kwaliteit van bodem-, grond- en oppervlaktewater zijn onafhankelijk van de locatie. Dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld de directe effecten van geluid en stank op het leefmilieu, waarbij de locatiekeuze juist wel van invloed is op de omvang van de effecten op het leefmilieu binnen gegeven bewoningsconcentraties. Op grond hiervan meent de Commissie dat alle milieu-aspecten (lucht, bodem, grond- en oppervlaktewater) en daarmee ook het ecosy-

steem op strategisch niveau in het integrale MER niet alleen indicatief/kwalitatief, maar juist uitvoerig aan de orde moeten komen. Op uitvoeringsniveau (nadat is gekozen voor de uitwerking van een bepaalde capaciteit en gebruik van de luchthaven) behoeven de aspecten slechts aanvullend beschreven te worden.

Met betrekking tot de ecosystemen is dit van toepassing voor zover de effecten samenhangen met geleidelijke veranderingen in het abiotische milieu. Daarnaast zijn er op uitvoeringsniveau directe effecten op de ecologie mogelijk (veranderingen in de samenstelling van de fauna, de flora en de vegetatie) als gevolg van de realisering van de verschillende varianten en subvarianten ten aanzien van de Zwanenburgbaan, een gedraaide vierde baan en de Kaagbaan. Tevens zal aandacht besteed moeten worden aan effecten op de fauna als gevolg van verontrusting en verstoring door overvliegende vliegtuigen, met name binnen de aanvliegroutes.

5.3 Te verwachten ontwikkeling van de bestaande milieu-toestand

In verband met de uitwerking van de te verwachten ontwikkeling van de huidige milieutoestand wanneer geen uitvoering zou worden gegeven aan een van de alternatieven of varianten zoals vermeld in de richtlijnen onder par. 4.3 tot en met 4.5, verwijst de Commissie naar par. 5.2 van haar advies van 4 december 1991. In aansluiting op datgene dat hiervoor in paragrafen 5.1 en 5.2 van het onderhavige advies is gesteld ten aanzien van het studiegebied en van de detaillering in het uitvoeringsgedeelte van het integrale MER zou volgens de Commissie voor de aspecten bodem, grond- en oppervlaktewater een beschrijving moeten worden gegeven voor het plangebied van:

- de bodemopbouw
- de ontwatering en afwatering bij het huidige gebruik van de bestaande Zwanenburgbaan en Kaagbaan met als aandachtspunten o.a. de ontwateringsdiepte van het onverharde deel, de afwatering/riolering van het verharde oppervlak en de zuivering van de regenwaterafvoer van de huidige banen (indien van toepassing) en het oppervlaktewaterbeheer binnen de gehele beheerseenheid
- de aandachtspunten die staan vermeld op blz. 34, bij het derde gedachtenstreepje van boven van het advies voor richtlijnen van 4 december 1991.

5.4 Milieu-effecten

Hoofdstuk 6 van het advies van 4 december 1991 bevat de aanbevelingen van de Commissie met betrekking tot de te onderzoeken milieu-gevolgen van de uitvoering van de diverse alternatieven en varianten in relatie tot de verschillende ontwikkelingsscenario's. Die aanbevelingen zijn ook van toepassing op de in dit advies in par. 4.2 genoemde varianten en subvarianten. Met het oog op het gebruik van de vierde baan en de verlenging van de Kaagbaan in een vierbanenstelsel geeft de Commissie nog de volgende aanbevelingen en opmerkingen.

Geluid

De Commissie merkt op dat paragraaf 6.4.2.1 van de richtlijnen de indruk wekt alleen te gelden voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen (schoolgebouwen, bejaardenoorden, ziekenhuizen). Het Bouwbesluit geldt echter ook voor kantoorgebouwen (Besluit geluidwering kantoorgebouwen Stb. 1989, 158). Binnen het studiegebied dienen aldus ook te worden beschreven de diverse isolatieregimes voor luchtvaartlawaai en 55 dB(A) voor verkeers- en industrielawaai.

In aanvulling op de richtlijnen in paragraaf 6.4.2 acht de Commissie het van belang dat de effecten op activiteiten buitenshuis, zoals recreatie-activiteiten, watersportactiviteiten, activiteiten op kampeerterreinen, alsook het wonen op woonboten, niet alleen indicatief worden aangegeven maar kwantitatief in Ke-waarden en piekniveau's hoger dan respectievelijk 50, 55 en 60 dB(A).

Ervaren omgevingskwaliteit en beleving van gezondheidsrisico's

De Commissie wil hier nogmaals wijzen op het belang van een zorgvuldig veldonderzoek bij omwonende bevolkingsgroepen omtrent de ervaren kwaliteit van de leefomgeving, de eigen gezondheid en de waargenomen (al of niet vermeende) gezondheidsrisico's in relatie tot de luchthavenactiviteiten zoals methodologisch aangeduid in de paragrafen 5.2 en 6.7 van haar advies van 4 december 1991. Dit omdat het voornemen omtrent de vierde baan en de Kaagbaan een belangrijk onderdeel uitmaakt van het PASO als geheel, dat mogelijk verstrekkende milieu-effecten met zich meebrengt. De aanvullende richtlijnen voor de eventuele versnelde procedure conform de Luchtvaartwet kunnen goed aansluiten bij de betreffende opmerkingen in de richtlijnen van 25 februari 1992 op blz. 15 en 17.

6. VERGELIJKING VAN DE VARIANTEN

De milieu-effecten van de varianten en subvarianten behorende bij het vierbanenstelsel moeten per milieu-aspect met elkaar worden vergeleken en met de ontwikkeling van de bestaande milieusituatie indien geen van de vier- en vijfbanenstelselalternatieven wordt uitgevoerd. Het accent moet daarbij liggen op de beschouwing van die milieu-aspecten waarbij belangrijke verschillen bestaan tussen de varianten en subvarianten. Verder is het vanzelfsprekend dat de vergelijking moet kunnen aantonen in hoeverre de varianten en subvarianten kunnen voldoen aan de beide doelstellingen van het PASO en de integrale m.e.r.

7. LEEMTEN IN KENNIS - EVALUATIE ACHTERAF

Met betrekking tot dit onderdeel van het integrale MER voor de gedetailleerde uitwerking van de milieu-informatie over de varianten a. en b. van een vierbanenstelsel, heeft de Commissie geen aanvullende opmerkingen buiten datgene dat zij aangaf in par. 8 van haar advies van 4 december 1991.

8. SAMENVATTING VAN HET MER

In de samenvatting van het integrale MER moet uitdrukking worden gegeven aan de grotere mate van detail voor de uitwerking van de varianten a. en b. van het vierbanenstelsel.



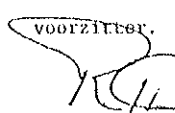

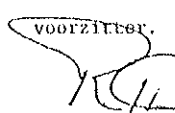

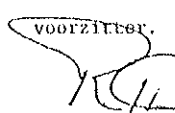
BIJLAGEN

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

(bijlagen 1 t/m 2)

BIJLAGE I

Brief van het bevoegd gezag d.d. 4 februari 1992, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om aanvullend advies uit te brengen

		PROVINCIE  Noord-Holland										
	Datum 4 februari 1992m. 92-510525	<input checked="" type="checkbox"/> Gedeputeerde Staten										
	Onderwerp Aanvullende richtlijnen IHER Schiphol.											
	Commissie voor de milieu-effectrapportage Postbus 2345 3500 GH UTRECHT	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Commissie voor de milieu-effectrapportage</td> <td style="width: 50%;">Provinciehuis Drecht 3</td> </tr> <tr> <td>Postbus 2345</td> <td>Postadres Postbus 173, 2000 MD Haarlem</td> </tr> <tr> <td>3500 GH UTRECHT</td> <td>Telefoon 023-14 31 43</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Telefax 023-11 44 82</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Telefax 41736 PHNH</td> </tr> </table>	Commissie voor de milieu-effectrapportage	Provinciehuis Drecht 3	Postbus 2345	Postadres Postbus 173, 2000 MD Haarlem	3500 GH UTRECHT	Telefoon 023-14 31 43		Telefax 023-11 44 82		Telefax 41736 PHNH
Commissie voor de milieu-effectrapportage	Provinciehuis Drecht 3											
Postbus 2345	Postadres Postbus 173, 2000 MD Haarlem											
3500 GH UTRECHT	Telefoon 023-14 31 43											
	Telefax 023-11 44 82											
	Telefax 41736 PHNH											
Behandelende dienst	Milieu en Water	Telefoon 023 - 143781										
Behandeld door	dhr. T.H. Herkink	Uw kenmerk Bijlage(n) 1										
		VERZONDEN 10 FEB. 1992										
	<p>Geachte heer/mevrouw,</p> <p>Op 4 december 1991 bracht u advies uit over de op te stellen richtlijnen voor de inhoud van het integrale milieu-effectrapport (IHER) Schiphol en omgeving. Zoals verwoord in de begeleidende aanbiedingsbrief aan ons college wordt in het betreffende advies nadrukkelijk niet ingegaan op de in het IHER op te nemen milieu-informatie in het kader van een besluit conform de luchtvaartwet inzake de vaststelling van de geluidszone voor het gebruik van het huidige vierbanenstelsel waarin de Kaagbaan is verlengd en de Zwanenburgbaan tweezijdig kan worden gebruikt.</p> <p>Op 4 februari 1992 hebben wij in concept de richtlijnen voor het IHER vastgesteld. Een kopie hiervan treft u bijgaand aan. Verwijzende naar hetgeen in paragraaf 1.4 van dit concept wordt gezegd met betrekking tot de richtlijnen in het kader van de luchtvaartwetprocedure brengen wij het volgende onder uw aandacht.</p> <p>Omdat enerzijds in de startnotitie een duidelijke vraag van de initiatiefnemers voorligt en anderzijds het bevoegd gezag het van belang acht dat de relevante milieu-informatie voor een dergelijke eventueel te starten procedure tegelijk met, respectievelijk in het IHER wordt weergegeven, stellen wij u, mede namens de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de staatssecretaris van Economische Zaken, bij deze in de gelegenheid om, zo mogelijk vóór 15 maart 1992, alsnog advies uit te brengen met betrekking tot de in het IHER mee te nemen milieu-informatie ten behoeve van voornoemde procedure.</p>											
De provincie heeft vijf diensten:		Hoogachtend, Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,										
Centrale Bestuursdienst		<table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%; text-align: center;">  Griffier. </td> <td style="width: 33%; text-align: center;">  Voorzitter. </td> <td style="width: 33%; text-align: center;"> Beschikbaarheid per openbaar vervoer Canal station Haarlem buslijnen 1, 2, 3, 71, 72, 92 en 93 van de RZH en de lijnen 148, 1/A, 1/B en 191 van Centraal Nederland </td> </tr> </table>	 Griffier.	 Voorzitter.	Beschikbaarheid per openbaar vervoer Canal station Haarlem buslijnen 1, 2, 3, 71, 72, 92 en 93 van de RZH en de lijnen 148, 1/A, 1/B en 191 van Centraal Nederland							
 Griffier.	 Voorzitter.	Beschikbaarheid per openbaar vervoer Canal station Haarlem buslijnen 1, 2, 3, 71, 72, 92 en 93 van de RZH en de lijnen 148, 1/A, 1/B en 191 van Centraal Nederland										
Milieu en Water												
Ruimte en Groen												
Wegen, Verkeer en Vervoer												
Wetzijn, Economie en Bestuur												

BIJLAGE 2

Projectgegevens

Initiatiefnemer: N.V. Luchthaven Schiphol

Bevoegd gezag: de minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Besluit: wijziging van de aanwijzing van Schiphol ingevolge de Luchtvaartwet

Activiteit: het geschikt maken van de Zwanenburgbaan ook voor zuidelijk gebruik en verlenging van de Kaagbaan.

Stand van zaken: In het integrale milieu-effectrapport (MER) Schiphol en omgeving moet gedetailleerde milieu-informatie worden verzameld over de activiteit die het mogelijk moet maken dat direct aansluitend op het PKB-besluit (betreffende de partiële herziening van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen) op basis van de Luchtvaartwet een besluit kan worden genomen over de bijbehorende geluidzone voor het vierbanenstelsel van Schiphol als de besluitvorming over de toekomst van Schiphol als geheel vertraging oploopt. De richtlijnen voor het integrale MER Schiphol en omgeving, die op 25 februari 1992 werden vastgesteld worden aangevuld met aanvullende richtlijnen over het tweezijdige gebruik van de Zwanenburgbaan en de verlenging van de Kaagbaan. Daartoe werd de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld een aanvullend advies uit te brengen. Het advies voor aanvullende richtlijnen werd uitgebracht op 8 april 1992.

Samenstelling van de werkgroep:

- dr. H. Cohen, voorzitter
- prof.dr.ir. J. Agema
- dr. J.A. van den Berg
- dr. J.H. Ettema
- ir. B.N. de Koning
- ir. P.G. Meijer
- dr. H. Nieboer
- prof.dr. P. Nijkamp
- ir. S. Riemens
- ir. K.A.A. van der Spek
- dr. F.P.C.L. Tonnaer
- prof.dr. C.A.J. Vlek

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

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