

591-01

Startnotitie Milieu-effectrapportage

voor de besluiten tot aanleg en gebruik van de vijfde parallelle baan en tot vaststelling van de daarmee samenhangende geluidzones van de luchthaven Schiphol

PROJECT MAINPORT & MILIEU SCHIPHOL



Startnotitie milieu-effectrapportage

**voor de besluiten tot aanleg en gebruik van de vijfde parallelle baan
en tot vaststelling van de daarmee samenhangende geluidzones van
de luchthaven Schiphol**

januari 1994

NV Luchthaven Schiphol



Inhoud

1	<i>Inleiding</i>	3
2	<i>Achtergrond, besluitvorming en procedure</i>	5
2.1	Achtergrond	5
2.2	Besluitvorming en procedure	6
3	<i>Probleemstelling en doel</i>	9
3.1	Probleemstelling op strategisch niveau	9
3.2	Oplossingen op strategisch niveau	9
3.3	Probleemstelling op uitvoeringsniveau (UMER-5P)	10
3.4	Doelstelling op uitvoeringsniveau	11
4	<i>Te beschouwen uitvoerings- en inrichtingsaspecten van de voorgenomen activiteit</i>	13
4.1	Milieu-beïnvloedingsfactoren op uitvoeringsniveau	13
4.2	Het planalternatief	14
4.3	Het meest milieuvriendelijk alternatief	14
5	<i>Referentiesituatie en te onderzoeken effecten</i>	15
5.1	Referentiesituatie	15
5.2	Milieu-effecten	15
	<i>Bijlagen</i>	17
1.	Schets van het planalternatief	
2.	Baangebruikpercentages van het planalternatief	
3.	Geluid- en risicocontouren IMER voor het planalternatief	
4.	Beschrijving m.e.r.-procedure	

1 Inleiding

De NV Luchthaven Schiphol (NVLS) neemt - in het kader van het Project Mainport & Milieu Schiphol en omgeving - door middel van deze startnotitie het initiatief tot het aanleggen en in gebruik nemen van een vijfde baan westelijk van en parallel aan de Zwanenburgbaan (verder te noemen: vijfde parallelle baan). Met het indienen van deze startnotitie markeert de NVLS het begin van de procedure voor aanwijzing en geluidzonerings van het banenstelsel met een vijfde parallelle baan. Bij het voorbereiden van deze besluiten dient een milieu-effectrapport te worden opgesteld, conform het Besluit milieu-effectrapportage (1987, bijlage C, cat. 6).

Het initiatief tot het starten van deze m.e.r.-procedure op uitvoeringsniveau wordt nu genomen om in 1995 tot een gelijktijdige aanwijzing en zonering van zowel het vier- als vijfbanenstelsel te komen. Het is de bedoeling om de inspraak op deze Startnotitie, met de Planologische Kernbeslissing (PKB) en het Integraal Milieu-effectrapport (IMER) te koppelen (zie procedureschema figuur 1). De timing voor het opstellen van het Uitvoerings-MER voor het vijfbanenstelsel (UMER-5) - waarvoor dit de Startnotitie is - is zodanig dat voldoende rekening kan worden gehouden met de resultaten van deze inspraakprocedure. Het milieu-effectrapport op uitvoeringsniveau (UMER) voor de aanwijzing en zonering van het vierbanenstelsel, met inbegrip van het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan en het verlengen van de Kaagbaan, ligt tegelijk met deze startnotitie ter visie (zie figuur 1). Met het gelijktijdig zonereren van het vier- en vijfbanenstelsel ontstaat voor Schiphol en omgeving duidelijkheid en zekerheid over de gehele planperiode tot 2015. Dat is van belang uit milieuhygiënisch, planologisch en economisch oogpunt.

Het onderwerp van dit UMER zal zijn het uitwerken van de in deel 1 van de PKB bedoelde aanvullende inspanningen en het beantwoorden van uit het IMER resterende vragen op uitvoerings- en inrichtingsniveau. Gezien de besluiten waarvoor dit UMER zal worden opgesteld staan luchtzijdige aspecten, zoals aanleg vijfde baan en bijbehorende rijbanen, centraal.

Leeswijzer

De achtergrond van dit initiatief op dit moment wordt in het volgende hoofdstuk nader toegelicht. Hoofdstuk 2 gaat tevens in op het besluitvormingstraject. Hoofdstuk 3 definieert de probleemstelling en het doel van het initiatief. De door de initiatiefnemer geïdentificeerde uitvoeringsaspecten die in het UMER aandacht verdienen worden geschetst in hoofdstuk 4. De hoofdlijnen van het onderzoek naar mogelijke milieu-effecten van de voorgestelde oplossing en alternatieven worden belicht in hoofdstuk 5.

Initiatiefnemer: NV Luchthaven Schiphol

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

2 Achtergrond, besluitvorming en procedure

2.1 Achtergrond

Het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving (PASO) uit 1991 is gericht op de versterking van de mainportfunctie van Schiphol en op de verhoging van de kwaliteit van het leefmilieu in de omgeving van Schiphol, de zogenaamde dubbel-doelstelling.

Het PASO stelt daarom voor het banenstelsel van Schiphol aan te vullen met een vijfde parallelle baan. De ingebruikneming van die vijfde baan wordt omstreeks 2003 voorzien. Als maatregel op de korte termijn stelt het Plan voor het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan en een verlenging van de Kaagbaan.

Als eerste stap bij de uitvoering van het PASO is inmiddels deel 1 van de project-PKB Schiphol en omgeving opgesteld, waarin de (ruimtelijke) principebesluiten over de genoemde maatregelen zijn opgenomen en deze nader onderbouwd en toegelicht. Tegelijkertijd is ten behoeve van de PKB en de wijziging van het provinciale streekplan (Amsterdam Noordzeekanaal Gebied) een Integraal milieu-effect-rapport (IMER) opgesteld waarin de gevolgen voor het milieu van de (alternatieven voor de) uitbreidingsplannen voor Schiphol op strategisch niveau zijn uitgewerkt. Deze documenten vormen de basis voor de voorlopige besluitvorming van de regering en liggen thans ter visie. Het beleidsvoornemen van de regering impliceert de aanleg van een vijfde baan parallel aan de Zwanenburgbaan, teneinde er voor te zorgen dat na 2003 de mainportontwikkeling verenigbaar is met de milieudoelstelling. Na inspraak en advies zal de regering een definitief besluit nemen (voorzien in het najaar van 1994 = deel 3 PKB), waarna behandeling door de Tweede en Eerste Kamer der Staten Generaal volgt (= deel 4 PKB).

De oorspronkelijke planning voor de uitvoering van het PASO voorziet erin dat op basis van voornoemd PKB-besluit in 1995 gelijktijdig de geluidzone voor de periode tot 2003 voor het huidige banenstelsel (met een verlengde Kaagbaan en zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan) én de geluidzone voor de situatie vanaf 2003 (na aanleg en ingebruikneming van de vijfde baan) worden vastgesteld. Dan ontstaat vanaf 1995 planologische en milieuhygiënische zekerheid voor de omgeving van Schiphol en de luchtvaartbedrijven.

Na de vaststelling van het PASO is er echter een vertraging in de PMMS-procedures ontstaan, onder meer als gevolg van extra veiligheidsonderzoeken na de vliegcrash in de Bijlmermeer.

Tevens is door de rechter in een kort geding tussen de Gemeente Aalsmeer en de Staat in oktober 1992 bepaald dat de in het PASO vastgelegde termijn waarop de zoneringsvoorziening (1995), eerder als een uiterste termijn dan als een streeftermijn gezien moet worden.

Een gelijktijdige aanwijzing en zonering van het vier- en vijfbanenstelsel is, vanwege de ontstane vertraging en vanwege de gerechtelijke uitspraak nu alleen nog mogelijk door de UMER-5P en de aanwijzingsprocedure vijfbanenstelsel gelijktijdig met de PKB-procedure te laten lopen. Daarmede wordt de Luchtvaartwetprocedure voor uitbreiding van het banenstelsel met een vijfde parallelle baan en vaststelling van de geluidzone voor dat vijfbanenstelsel gestart nog voordat daartoe een definitief besluit is genomen in het kader van de PKB.

Als de regering haar beleidsvoornemen inzake het toekomstige banenstelsel Schiphol in haar PKB-deel 3 besluit herzielt, en dus kiest voor een ander banenstelsel dan 5P, dan zal deze m.e.r.-procedure worden stopgezet.

2.2 Besluitvorming en procedure

In figuur 1 is zichtbaar gemaakt hoe de zoneringsprocedure in 1995 afgerond kan zijn voor zowel het vier- als vijfbanenstelsel. Bovendien geeft de figuur inzicht in de samenhang met de procedures voor PKB en herziening Streekplan ANZKG. Gedurende de periode dat deel 1 van de PKB ter inzage ligt, wordt het bestuurlijk overleg op grond van de Wet Ruimtelijke Ordening (WRO) gevoerd ten behoeve van de PKB-procedure.

Ook wordt dan het in januari 1992 gestarte bestuurlijk overleg op grond van de Luchtvaartwet voor de aanwijzingsprocedure LVW voortgezet. Voor wat betreft de milieu-informatie bieden het IMER (inclusief de informatie uit het Uitvoerings-MER (= UMER-4) voor het vierbanenstelsel) en het naar aanleiding van deze Startnotitie op te stellen Uitvoerings-MER voor het vijfbanenstelsel (= UMER-5) de basis voor het laatstbedoelde bestuurlijk overleg.

De ontwerpaanwijzingen op grond van de Luchtvaartwet en de bijbehorende Uitvoerings-Milieu-effectrapportages voor het voorgestelde vier- en vijfbanenstelsel zullen ten tijde van deel 3 van de PKB (voorzien in najaar 1994) gereed moeten zijn.

Vaststelling van de aanwijzingen zal overigens eerst na volledige afronding van de PKB-procedure kunnen plaatsvinden, dus na vaststelling van PKB deel 4.

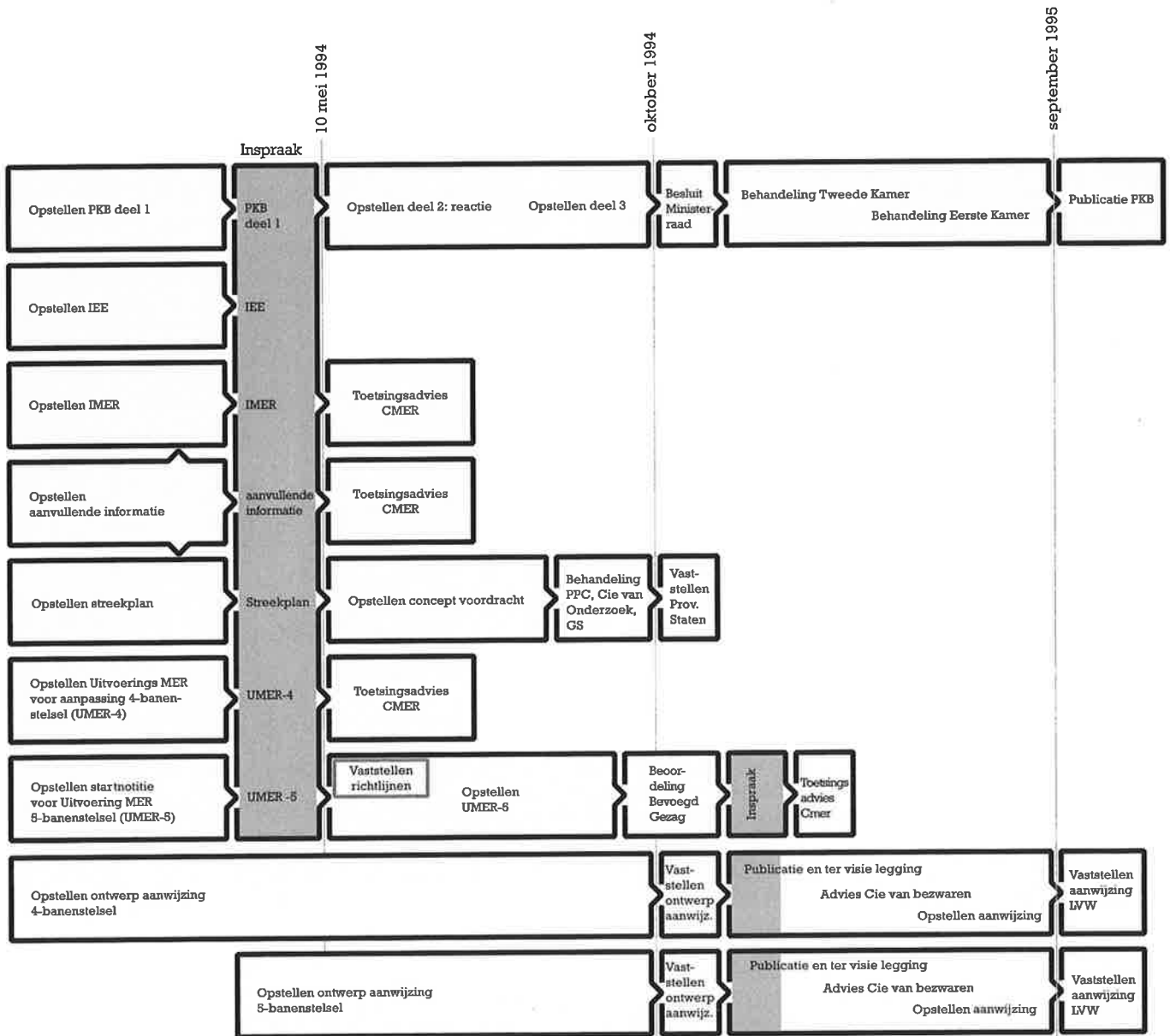
De inspraak op deze Startnotitie valt samen met de inspraak op deel 1 van de PKB, het ontwerp-Streekplan, het daarbij horende IMER en alle daaraan ten grondslag liggende informatie.

De inspraak naar aanleiding van deze Startnotitie zal zich richten op de inhoud van de door het Bevoegd Gezag - na advies van de Commissie voor de milieu-effect-rapportage - op te stellen Richtlijnen voor het UMER-vijfbanenstelsel.

Voor wat betreft de situering en uitvoering van de taxibanen naar de vijfde parallelle baan is afstemming nodig met de planontwikkeling voor de aanleg van de Verlengde Westrandweg en de Westelijke Bypass (NS). Voor het geplande wegtracé van de Verlengde Westrandweg tussen de Zwanenburgbaan en de aan te leggen vijfde parallelle baan is reeds enkele jaren geleden een MER opgesteld.

Voor aanleg- en gebruikaspecten van de vijfde baan en het uitgebreide luchtvaartterrein is afstemming met het in ontwikkeling zijnde Masterplan 2003-2015 van de NV Luchthaven Schiphol noodzakelijk. Het Masterplan 2003-2015 omschrijft een planologisch ontwikkelingskader dat op korte maar ook op lange termijn voldoende ruimte en mogelijkheden biedt om over de benodigde luchthavencapaciteit te beschikken in aansluiting op de groeiprognozes. Het plan geeft daarbij nadere invulling aan de NVLS ondernemingsdoelstellingen, met inbegrip van de overeengekomen condities en afspraken met de omgeving in het kader van duurzame groei met behoud van leefmilieu-kwaliteit.

Figuur 1
Procedureschema



3 Probleemstelling en doel

Omdat dit uitvoerings-MER voortvloeit uit eerder gemaakte strategische keuzen worden hieronder eerst probleemstelling en doel op het strategische niveau van de PKB kort gememoreerd, waarna probleemstelling en doel op het uitvoeringsniveau van de realisering en het gebruik van het banenstelsel met een vijfde parallelle baan worden gedefiniëerd.

3.1 Probleemstelling op strategisch niveau

De probleemstelling waarbinnen de uitbreiding van Schiphol kan worden geplaatst, is op strategisch niveau beschreven in deel 1 van de Project-PKB en het Integrale Milieu-effectrapport Schiphol en omgeving (IMER).

De essentie van deze probleemstelling vormt de zogenaamde 'dubbele doelstelling': versterking van de positie van de luchthaven als mainport, door middel van een beheerste en gerichte groei en binnen condities die bijdragen aan een verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving.

Tot 2003 kunnen die condities worden gerealiseerd met behulp van aanpassingen in (het gebruik van) het huidige banenstelsel en vervanging van oudere lawaaige vliegtuigen.

Na 2003 zijn er voor het banenstelsel S4S2 (uitgebreid met zuidelijk gebruik Zwanenburgbaan en verlengde Kaagbaan) geen verdere mogelijkheden meer voor een substantiële verbetering van het geluidpreferent baangebruik. Er zal in de periode na 2003 op een gegeven moment een situatie ontstaan waarbij noch aan de milieudoelstelling, noch aan de doelstelling van mainport wordt voldaan.

Wat de milieucriteria betreft zou - bij handhaving van het banenstelsel S4S2 - verdere groei van het luchtverkeer vanaf 2003 met name leiden tot een toename van geluidhinder en externe risico's.

Wat de mainportcriteria betreft zal vooral het verwerken van de landingspiek in toenemende mate op vertragingproblemen stuiten. Daardoor zal de capaciteit en punctualiteit van de luchthaven ernstig tekort schieten. De ontwikkeling die dan kan optreden is geschetst in het IMER.

3.2 Oplossingen op strategisch niveau

De oplossing voor het geschetste probleem, dus het realiseren van de dubbele doelstelling, ligt in het creëren en gebruiken van minder milieuhinderlijke banen en het tegelijkertijd voldoen aan de operationele criteria voor capaciteit en punctualiteit van de luchthaven. Dit is alleen mogelijk door uitbreiding van het huidige banenstelsel en maximale benutting van de mogelijkheden voor substitutie van luchtvervoer door railvervoer (Hoge Snelheidslijnen).

In het IMER zijn een zestal alternatieve oplossingen uitgewerkt. Kern van elk alternatief is een vijfbanenstelsel waarvan het luchtzijdige gebruik vanuit milieu- en operationeel oogpunt zodanig is geoptimaliseerd dat aan de essentiële criteria van de dubbele doelstelling kan worden voldaan. Tevens voorziet elk alternatief in een optimalisatie van de voorwaarden voor substitutie op de korte en middellange trajecten.

In deel 1 van de project-PKB Schiphol en omgeving (december 1993) spreekt het kabinet een voorkeur uit voor een stelsel met een nieuwe vijfde baan parallel aan de Zwanenburgbaan (5P):

'Het banenstelsel 5P voldoet naar het oordeel van het Kabinet het best van alle varianten aan de mainportdoelstelling. Het banenstelsel voldoet - met aanvullende inspanningen - tevens aan de milieudoelstelling. Het banenstelsel biedt goede condities voor ruimtelijke kwaliteit en is tevens bij realisatie het goedkoopst'

De NV Luchthaven Schiphol onderschrijft deze voorkeur van het kabinet en beschouwt die als uitgangspunt voor dit UMER.

Tevens zijn de volgende strategische beleidskeuzen uit deel 1 van de PKB voor dit UMER kaderstellend:

'Het Kabinet hanteert bij de vaststelling van de geluidzone als doelstelling een reductie van het aantal woningen binnen de 35 Ke geluidzone van circa 19.500 woningen in 1990 naar 15.000 in de periode tot het in gebruik nemen van de vijfde baan (1995-2003) en verder naar 10.000 in de periode nadat de vijfde baan operationeel is. Deze laatste doelstelling kan voor langere tijd worden gehaald.'

en:

'Het kabinet wil er reeds rekening mee houden dat op termijn de noodzaak kan ontstaan voor de luchtvaart een grotere geluidzone vast te stellen. Het heeft daarom besloten om naast de 35 Ke geluidzone (10.000 woningen een gereserveerde geluidzone (12.600 woningen) vast te stellen. Om dit mogelijk te maken zal de Luchtvaartwet worden aangepast. Overeenkomstig de Luchtvaartwet wordt de geluidbelasting door de luchtvaart op basis van de 35 Ke geluidzone gehandhaafd. Pas na beoordeling door de Tweede Kamer en een stringente, met procedurele waarborgen omklede afweging, kan in het kader van de aanwijzingsprocedure conform de Luchtvaartwet een besluit tot omzetting van de 35 Ke geluidzone (10.000 woningen) naar de gereserveerde geluidzone (12.600 woningen) plaatsvinden.'

3.3 Probleemstelling op uitvoeringsniveau (UMER-5P)

Om tot het banenstelsel 5P te komen wordt de nieuwe baan westelijk van en parallel aan de Zwanenburgbaan aangelegd en het luchthaventerrein uitgebreid. Voor het gebruik van het nieuwe banenstelsel dat dan ontstaat moet op grond van de Luchtvaartwet een geluidzone gebaseerd op een geluidbelasting van 35 Ke en een nachtzone gebaseerd op een nachtelijke geluidbelasting $L_{Aeq}=27$ dB(A) worden vastgesteld. De vaststelling van deze geluidzones is onderdeel van het besluit tot wijziging van de aanwijzing van Schiphol als burgerluchtvaartterrein. Ten behoeve van de aanleg van de nieuwe baan en de zonevaststelling dient op grond van het Besluit milieu-effectrapportage een MER te worden opgesteld.

Gezien de inhoud van de besluitvorming op strategisch niveau (PKB en Streekplan) en het daarbij opgestelde IMER zal het onderhavige UMER zich richten op het uitvoerings- en inrichtingsniveau. Het gaat daarbij om:

- de *aanvullende inspanningen*, waarvan deel 1 van de PKB spreekt, die er voor moeten zorgen dat het banenstelsel 5P voldoet aan de milieudoelstelling. Hierbij dient bijvoorbeeld te worden gedacht aan de in deel 1 van de PKB geformuleerde resultaatverplichting dat voor punt K in Aalsmeer de 49 Ke wordt gerealiseerd (in het IMER voor 5P berekend op 53,9 Ke) en de eventuele rol van de oude Schiphol-Oostbaan 04-22;
- de *resterende vragen op uitvoerings- en inrichtingsniveau* uit het IMER, zoals:
 - inrichtingsaspecten aanleg vijfde baan, rijbanenstelsel en uitbreiding luchtvaartterrein;
 - mogelijkheden door reductie van taxi-afstanden en door het minder gebruiken van reverse thrust lokale geurhinder te verminderen;
 - de rol van thans nog niet operationele luchtzijdige maatregelen, zoals ondermeer: verschoven baandrempels, kromlijnige naderingen en gereduceerde vleugelklepstand; de effecten van deze maatregelen zullen in samenhang worden bekeken;
 - gebruik van de luchthaven tijdens de aanlegfase.

3.4 Doelstelling op uitvoeringsniveau

De doelstelling van de voorgenomen activiteit luidt:

'Het zodanig situeren, aanleggen en gebruiken van de als Planalternatief 5P in PKB, IMER en Streekplan aangegeven parallelle vijfde baan en uitbreiding van het luchtvaartterrein, dat daarbij - waar nodig en mogelijk met aanvullende inspanningen en maatregelen -negatieve lokale milieu-effecten zoveel mogelijk worden voorkomen of beperkt en wordt voldaan aan de in de Project PKB Schiphol gehanteerde milieu-doelstellingen.'

Het doel van het UMER-5P is het zodanig beschrijven van de verwachte milieu-effecten van de aanleg en het gebruik van het stelsel met een vijfde parallelle baan, dat op basis daarvan een verantwoord aanwijzingsbesluit genomen kan worden.

4 Te beschouwen uitvoerings- en inrichtingsaspecten van de voorgenomen activiteit

4.1 Milieu-beïnvloedingsfactoren op uitvoeringsniveau

De te beschouwen uitvoerings- en inrichtingsaspecten worden hieronder behandeld aan de hand van de milieu-beïnvloedingsfactoren zoals die ook in het IMER zijn onderscheiden. Belangrijk is hierbij dat in het kader van het IMER een aantal van deze milieubeïnvloedingsfactoren (met name die betreffende de geluid-effecten) al vergaand is geoptimaliseerd teneinde tot onderbouwing van de strategische keuzen te komen. Verdere optimalisatie van uitvoerings- en inrichtingsaspecten zal vooral moeten steunen op aanvullende inspanningen (zie paragraaf 3.3) in het kader van de milieudoelstelling van de PKB en op de resterende vragen op uitvoeringsniveau uit het IMER.

Gebruik van het luchtruim

Er wordt uitgegaan van het in het kader van PKB-deel 1 en IMER gedefiniëerde gebruik van het luchtruim (vliegroutes, spreiding van vliegbanen en wijze van nadering).

Banenstelsel 5P

Uitgaand van het banenstelsel 5P, zoals beschreven in PKB-deel 1 en IMER zal dit UMER zich richten op detail-inrichting en -uitvoering:

- exacte situering van de vijfde parallelle baan;
- ligging en uitvoering van rijbanen.

Gebruik van het banenstelsel

Er wordt uitgegaan van het in het kader van PKB-deel 1 en IMER gedefiniëerde gebruik van het banenstelsel 5P (zie bijlage 1). Het UMER richt zich vooral op het oplossen van resterende knelpunten. Hierbij wordt in ogenschouw genomen dat de Luchthaven verplicht is voor elk jaar een Gebruiksplan te maken en te laten vaststellen door de Minister van V en W i.o.m. de Minister van VROM. In het Gebruiksplan is het verwachte baangebruik in een komend jaar opgenomen. Ondermeer wordt aangegeven hoe het baangebruik zal zijn tijdens baanonderhoudsituaties.

Uitbreiding van het luchtvaartterrein

De uitbreiding van het luchtvaartterrein vormt onderdeel van de aanwijzing in het kader van de Luchtvaartwet. Het betreft dan met name de ruimte, die in de toekomst nodig is voor de situering van de vijfde baan en de satellieten. De mate van uitwerking hiervan wordt beschouwd voorzover relevant voor de te nemen besluiten en voorzover deze thans (nog circa 10 jaar voor realisering en ingebruikname) realistisch kan worden voorzien.

Ruimtelijke en landschappelijke inpassing van de uitbreiding van het luchtvaartterrein

- herinrichting van het gebied rondom de uitbreiding;
- inpassing van banen en andere voorzieningen ten opzichte van andere infrastructuur (Hoofdvaart, Verlengde Westrandweg, Westelijke Bypass NS) en de omgeving.

Voor de hierboven aangegeven milieu-beïnvloedingsfactoren zullen in het UMER varianten worden ontwikkeld en beschouwd, indien dat relevant is voor de te verstrekken milieu-informatie bij de te nemen besluiten.

4.2 Het planalternatief

Het planalternatief (PA) is voor dit UMER-5 hetzelfde als het in het IMER beschreven banenstelsel 5P met bijbehorende maatregelen en voorzieningen. Een schets van het planalternatief is opgenomen in bijlage 1 en heeft betrekking op het banenstelsel, de rijbanen en de begrenzing van het luchtvaartterrein. In het UMER-5 zal het PA meer gedetailleerd worden beschreven. In deze Startnotitie wordt volstaan met een samenvatting van de luchtzijdige uitvoerings- en gebruikskennmerken van het stelsel 5P. Bijlage 1 bevat in dit verband:

- een schets met de ligging van de vijfde parallelle baan en zoekgebied van bijbehorende rijbanen en satellieten;
- een beschrijving van het baangebruik en de geoptimaliseerde baangebruikspercentages voor 5P in 2003 en 2015.

Varianten op onderdelen van het planalternatief zullen onder meer betrekking hebben op ligging en uitvoering van het rijbanenstelsel in relatie tot de start- en landingsbanen, de locatie van satellieten en het oplossen van knelpunten.

4.3 Het meest milieuvriendelijk alternatief

In het UMER zal binnen de randvoorwaarden van 5P het alternatief worden beschreven dat op uitvoerings-/inrichtingsniveau kan worden beschouwd als het wettelijk voorgeschreven "alternatief met de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu. Hierbij wordt als uitgangspunt genomen dat het MMA tevens aan de mainportcriteria dient te voldoen.

5 Referentiesituatie en te onderzoeken effecten

5.1 Referentiesituatie

De milieu-effecten van de voorgenomen activiteit en dienen in het MER te worden beschreven. De wet schrijft daarbij voor dat deze effecten dienen te worden vergeleken met een referentiesituatie: de bestaande toestand en de autonome ontwikkeling van het milieu in het plan- en studiegebied.

De bestaande toestand van het milieu in het plan- en studiegebied zal worden geïnventariseerd. Het plangebied wordt gedefinieerd als het gebied waarin luchtzijdige voorzieningen worden getroffen ten behoeve van het realiseren van het vijfbanenstelsel. Daarbij wordt uitgegaan van het voor het IMER reeds verrichte onderzoek. In overeenstemming met het IMER en het UMER-4 zal als bestaande toestand worden beschouwd: de toestand in 1990.

Het beleidsvoornemen van de regering voor de eerste planperiode, zoals verwoord in de PKB deel 1, vormt in dit UMER-5 de context voor de autonome ontwikkeling. Als autonome ontwikkeling zal derhalve worden uitgegaan van de realisering en het gebruik van het banenstelsel S4S2.

De grens van het studiegebied wordt hoofdzakelijk bepaald in relatie tot de geluidshinder die samenhangt met het vijfbanenstelsel. De omvang van het studiegebied komt overeen met die voor het IMER.

5.2 Milieu-effecten

De milieu-effecten van het planalternatief zijn voor een belangrijk deel reeds beschreven in hoofdstuk 6.3 van het IMER.

De mate van detaillering in het IMER voor de aspecten geluid, luchtverontreiniging, geur en externe veiligheid is in principe ook voldoende voor het UMER-5P.

Het UMER-5P zal uitgaande van die beschrijvingen voornamelijk ingaan op de milieu-effecten van varianten die samenhangen met aanvullende inspanningen en resterende vragen op uitvoerings- en inrichtingsniveau.

De aspecten 'Bodem en water' en 'Ruimtelijke milieukwaliteit' zullen evenwel nog verder uitgewerkt worden.

Voor het UMER-planalternatief 5P, varianten en het MMA-5P zullen de milieu-effecten op een vergelijkbare wijze als in het IMER worden beschreven.

De volgende milieu-aspecten komen voor zowel tijdens de aanleg als het gebruik in het UMER-5 aan de orde:

Voor het gehele studiegebied

Geluidhinder

- ligging zoneringscontour (35 Ke) en nachtzonecontour (L_{Aeq} 27 dB(A)); Hiervoor wordt uitgegaan van de in de PKB-deel 1 vastgestelde 35Ke geluidzone (10.000 woningen) en een gereserveerde geluidzone (12.600 woningen). Tevens worden de effecten van de 30 Ke vrijwaringszone behandeld.
- woningen binnen de 35 Ke en 40 Ke contour;
- woningen met $> L_{Aeq}$ 27 dB(A) in de slaapkamer;
- aantal ernstig gehinderden binnen 20 Ke-contour;
- geluidbelasting door vliegverkeer in 'punt K' (Aalsmeer).

In bijlage 3 zijn de geluidcontouren van 5P uit het IMER opgenomen.

Externe Veiligheid

- aantal inwoners binnen de individueel-risicocontouren $5 \cdot 10^{-5}$, 10^{-5} , 10^{-6} en 10^{-7} .

In bijlage 3 zijn de contouren individueel risico van 5P uit het IMER opgenomen.

Geurhinder

- aantal inwoners binnen de contour van 1 ge/98 pct.

Voor het plangebied

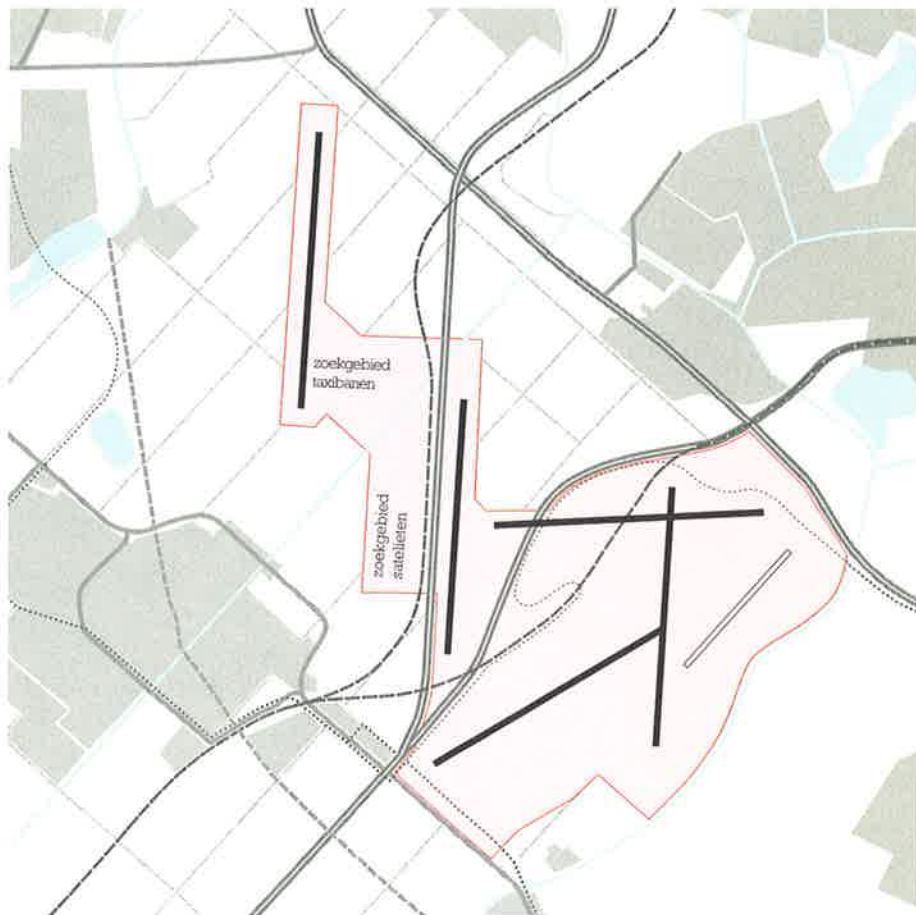
Bodem en water

- effecten van het banenstelsel 5P en daarbij behorende voorzieningen op het uit te breiden luchtvaartterrein; er wordt evenals in IMER en UMER-S4S2 aangetoond dat de noodzakelijke ingrepen effect-neutraal kunnen worden uitvoeren;

Ruimtelijke milieukwaliteit

- natuurwaarden, landschappelijke structuur, belevingswaarde: toespitsen en verfijnen van de beschrijving in het IMER.

**Bijlage 1:
Schets van het planalternatief**

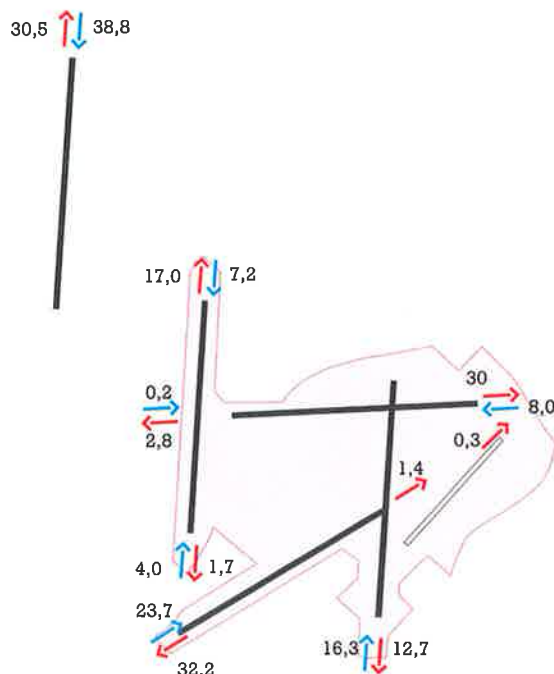


Figuur 1:
Lay-out banenstelsel 5P met zoekgebieden voor rijbanen en indicatieve begrenzing luchtvaartterrein. (bron: PKB-deel 1)

**Bijlage 2:
gebruik banenstelsel**

Het principe van het baangebruik bij het tangentieel banenstelsel met één centraal areaal en de uitgangspunten van het geluidpreferente baangebruik (zoveel mogelijk vermijden van aaneengesloten bebouwing), zoals dat nu geldt, blijven ongewijzigd.

Het verwachte baangebruik bij het banenstelsel 5P is weergegeven in figuur 2.



Figuur 2:
Gemiddelde baangebruikpercentages 5P in 2003 en 2015 (bron: Integraal Milieueffectrapport Schiphol en omgeving)

Bijlage 3
Geluid- en risicocontouren
IMER voor planalternatief

- 20 Ke contour
- 35 Ke contour

Figuur 1
20 en 35 Ke-geluidcontouren in 2003



- 20 L_{Aeq}
- 27 L_{Aeq}

Figuur 2
Nachtgeluidcontouren L_{Aeq} in 2003



- 20 Ke contour
- 35 Ke contour

Figuur 3
20 en 35 Ke-geluidcontouren in 2015



- 20 L_{Aeq}
- 27 L_{Aeq}

Figuur 4
Nachtgeluidcontouren L_{Aeq} in 2015



- 10^{-5}
- 10^{-6}
- 10^{-7}

Figuur 5
Contouren individueel risico in 2015



Bijlage 4: beschrijving m.e.r.-procedure

Het officiële startpunt van de m.e.r.-procedure is het moment waarop de initiatiefnemer (IN) zijn voornemen (in de vorm van een startnotitie) bekend maakt bij het Bevoegd Gezag (BG). Het BG tekent de datum van ontvangst aan en stuurt een exemplaar aan de Commissie voor de m.e.r. (Cmer) en de wettelijke adviseurs (WA), en maakt het bekend via de nieuwsmedia. Ook wanneer het BG zelf IN is, maakt hij, om de procedure te starten, het voornemen via de nieuwsmedia bekend. De startnotitie en eventueel andere informatie wordt ter inzage gelegd en het publiek wordt gewezen op de mogelijkheid opmerkingen te maken over de vast te stellen richtlijnen. Deze richtlijnen bepalen in belangrijke mate de inhoud van het MER. Vanaf het moment van bekendmaking wordt een inspraaktermijn aangehouden van een maand. Voor de startnotitie UMER-5P geldt een inspraakperiode van ca. 3,5 maand, omdat deze inspraak gelijk wordt geschakeld met de inspraak op het IMER en op deel 1 PKB en ontwerp Streekplan ANZKG (sluiting inspraak op 10 mei 1994). Het gaat hierbij om schriftelijke inspraak. Het BG organiseert tijdens deze inspraakperiode voorlichtingsbijeenkomsten.

De Cmer zo snel mogelijk na sluiting van de inspraaktermijn tot een advies van de richtlijnen UMER 5P komen. De Cmer heeft zodoende de gelegenheid de adviezen van de WA en de reacties uit de inspraak in haar advies te betrekken.

Tijdens de inspraakperiode, maar ook daarna pleegt het BG overleg met de IN. Een maand na het uitkomen van het advies van de Cmer zal het BG richtlijnen voor het UMER-5P afgeven. Daarbij heeft zij de opmerkingen uit de Inspraak en de adviezen van Cmer en WA in overweging genomen.

Opstellen van het MER

De wet stelt voorwaarden aan vorm en inhoud van het rapport. Wat betreft de vorm dient het MER steeds als een herkenbaar document te worden gepresenteerd, ook in gevallen waarin het MER (of de samenvatting daarvan) deel uitmaakt van een rapport of nota met een grotere reikwijdte (b.v. Tracénota).

Ook inhoudelijk dient het MER aan een aantal eisen te voldoen. Zo moeten de te verwachten milieu-gevolgen van zowel het voornemen als de verschillende alternatieven worden aangegeven en vergeleken.

De IN zal tijdens deze fase ook het ontwerp van het plan of de aanvraag voor de vergunning op moeten stellen. Essentieel voor het functioneren van m.e.r. als milieu-instrument is dat de resultaten van de vergelijking van alternatieven, zoals die in het MER plaatsvindt, wordt gebruikt bij planvorming en/of het opstellen van de vergunningaanvraag. Op beleidsplanniveau betekent dit dat het opstellen van het MER een actieve rol speelt bij de planvorming in de (voor)ontwerpfase.

Op vergunningen-niveau vormt het opstellen van het MER een belangrijk element voor het opstellen van de vergunningaanvraag.

Door de informatie uit het MER in de planontwikkeling en /of vergunningaanvraag te integreren, wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de totstandkoming van meer milieuvriendelijke plannen.

Beoordeling van de aanvaardbaarheid van het MER

Is het MER klaar, dan stuurt de IN het rapport aan het BG. Het BG tekent wederom de datum van ontvangst aan, geeft de IN een bewijs van ontvangst en stuurt een exemplaar aan de Cmer en aan de WA. Het BG moet een aanvaardbaarheidsoordeel over het MER uitspreken.

Tijdens deze periode kunnen Cmer en WA het BG al attenderen op essentiële tekortkomingen. Het BG kan de Cmer ook om een eerste oordeel vragen.

Voldoet het MER, dan volgt bekendmaking via de nieuwsmedia (voor Rijk en provincies tevens in de Staatscourant) en ter inzage legging van het MER samen met het ontwerp, voorontwerp, vergunningaanvraag e.d., die bij het besluit horen waarvoor het MER is opgesteld.

Inspraak/advies

Aansluitend hierop volgt een inspraakmogelijkheid van tenminste een maand. Tijdens de beoordeling van het MER moet zowel een schriftelijke als een mondelinge gelegenheid tot inspraak worden aangeboden. Dit inspraakmoment is gekoppeld aan de inspraak op de aanvraag of het voorontwerpplan. De WA kunnen hun advies over het MER tot aan het eind van de inspraaktermijn uitbrengen. De Cmer heeft hiervoor een maand langer de tijd (uiterlijk een maand na beëindiging van de inspraak). Zij beoordeelt het MER namelijk mede aan de hand van het advies van WA en de opmerkingen uit de inspraak. Zij stuurt haar oordeel aan het BG. Als onafhankelijke commissie spreekt zij zich niet uit over de wenselijkheid van het voornemen,

maar beperkt zij zich tot een (wetenschappelijke) toetsing op juistheid en volledigheid van het rapport. Hoofdcriterium daarbij is de vraag of het rapport voldoende milieu-informatie bevat om er een bestuurlijk besluit op te kunnen baseren waarbij de milieu-aspecten volwaardig meegewogen kunnen worden. Het BG doet dat mede op basis van de wet, de uitvoeringsvoorschriften en de vastgestelde richtlijnen.

Het Besluit

Het BG kan pas een besluit nemen over een m.e.r.-plichtige activiteit als de verschillende stappen van de m.e.r.-procedure zijn afgewerkt.

In het besluit geeft het BG een motivering van de wijze waarop rekening is gehouden met de voorspelde milieugevolgen, de manier waarop de afweging tussen de verschillende alternatieven heeft plaatsgevonden en welke rol de opmerkingen (insprekers), de adviezen (WA) en het toetsingsrapport van de Cmer hebben gespeeld bij het nemen van het besluit. Bovendien bepaalt het BG bij het besluit welke effecten op welke wijze en op welke termijn zullen worden geëvalueerd.

De m.e.r.-procedure wordt ingepast in bestaande besluitvormingsprocedures. Daarom is er geen aparte beroepsgang. Tegen het MER zelf kan men dus niet in beroep gaan. Wel kan een 'slecht' MER of een besluit dat onvoldoende rekening houdt met de in het MER naar voren gekomen informatie, reden zijn om beroep aan te tekenen tegen een besluit waarvoor het MER is gemaakt.

Daarvoor moet men dan aansluiten bij bestaande beroepsprocedures (Kroonberoep, AROB of een procedure bij de burgerlijke rechter). De beroepsgrond ligt dan in de schending van één of meer van de beginselen van behoorlijk bestuur.

Voor specifieke m.e.r.-regelingen, zoals spoedaanwijzing, ontheffing en coördinatie, zijn wel directe beroepsmogelijkheden mogelijk.

Evaluatie

Het BG heeft tot taak een evaluatie uit te voeren. Daarbij onderzoekt zij de feitelijke milieugevolgen van de betrokken activiteit en vergelijkt deze met de voorspelde effecten. Wanneer uit deze evaluatie blijkt dat de gevolgen in belangrijke mate nadeliger voor het milieu zijn dan werd verwacht kan het BG de hem ter beschikking staande maatregelen nemen om die gevolgen zo veel mogelijk te beperken of ongedaan te maken. Het moment van evalueren is afhankelijk van het soort activiteit.

Dat bepaalt of de evaluatie moet plaatsvinden tijdens de uitvoeringsfase, gebruiksfase of beëindigingsfase.

Colofon

De Startnotitie is opgesteld door:

N.V. Luchthaven Schiphol
DHV Milieu & Infrastructuur bv

Uitgave:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Projectbureau Mainport & Milieu Schiphol
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

Vormgeving:

Mijs+Van der Wal, Rotterdam

Druk:

Van de Rhee, Rotterdam

ISBN: 90346-30439

De schriftelijke inspraakreacties op deze startnotitie kunnen worden gericht aan:
Centraal Punt Inspraak Schiphol en Omgeving
Postbus 97611
2509 GA Den Haag