

Advies voor richtlijnen
voor het milieu-effectrapport
Parallele vijfde baan, Luchthaven Schiphol

6 juni 1994

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport Parallele vijfde baan, Luchthaven Schiphol / [Commissie voor de milieu-effectrapportage]. - Utrecht : Commissie voor de milieu-effectrapportage
ISBN 90-5237-710-3
Trefw.: milieu-effectrapportage; Schiphol / geluidhinder; Schiphol.



commissie voor de milieu-effectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
Postbus 90771
2509 LT DEN HAAG

uw kenmerk
DGRLD/V.L.L 94.001404

uw brief
d.d. 23 maart 1994

ons kenmerk
U416-94/Go/nm/591-66

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het MER
Parallele vijfde baan, Luchthaven
Schiphol

doorkiesnr.
030 - 347626

Utrecht,
6 juni 1994

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de aanleg van de Parallele vijfde baan, Luchthaven Schiphol.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

Hoogachtend,

ir. P. van Duursen,
voorzitter van de werkgroep m.e.r.,
Parallele vijfde baan, Luchthaven Schiphol.

In afschrift aan: - de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

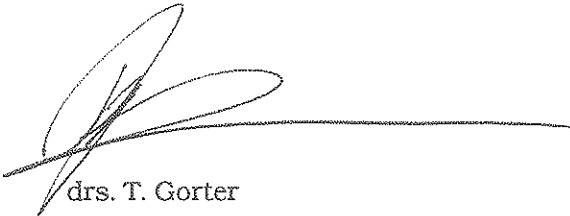
Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport
Parallele vijfde baan, Luchthaven Schiphol

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieu-effectrapport over
het aanleggen en gebruik van de Parallele vijfde baan op de Luchthaven Schiphol,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de milieu-
effectrapportage; namens deze,

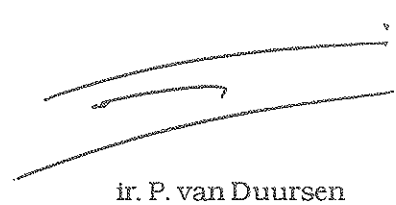
de werkgroep m.e.r. UMER-5P Schiphol e.o.

de secretaris



drs. T. Gorter

de voorzitter



ir. P. van Duursen

Utrecht, 6 juni 1994

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdpunten van het advies	1
1. Inleiding	2
2. Probleemstelling, doel en besluitvorming	4
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	5
4. Bestaande milieutoestand en te verwachten milieu-effecten	7
4.1 Bodem, grond- en oppervlaktewater	8
4.2 Ruimtelijke kwaliteit	9
4.3 Geluid, externe veiligheid en luchtverontreiniging	9
5. Vergelijking van alternatieven	11
6. Leemten in kennis - evaluatie achteraf	11
7. Vorm, presentatie en samenvatting	11

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 23 maart 1994, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Openbare kennisgeving van de startnotitie d.d. 13 januari 1994
3. Projectgegevens

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De NV Luchthaven Schiphol heeft het voornemen een vijfde start- en landingsbaan, ten westen van en parallel aan de Zwanenburgbaan, aan te leggen en in gebruik te nemen: de zogeheten parallelle vijfde baan (5P). Op de besluitvorming daarvoor moet milieu-effectrapportage worden toegepast.

Hieronder worden de belangrijkste aandachtspunten van het advies voor richtlijnen voor de opstelling van het UMER-5P kort vermeld.

Uitgangspunt voor het advies

De opstelling van dit advies voor richtlijnen gaat - op verzoek van het bevoegd gezag - vooraf aan de toetsing van zowel het IMER als van het UMER-S4S2.

Om de presentatie van dubbele informatie te voorkomen wordt er in dit advies van uitgegaan dat het IMER en het UMER-S4S2, dat de situatie beschrijft van de ontwikkeling van de luchthaven voorafgaand aan de aanleg van de parallelle vijfde baan, conform de daarvoor vastgestelde richtlijnen zijn opgesteld; met name het IMER scheidt het kader voor dit project. Indien uit de toetsing van deze beide MER'en blijkt dat deze onvoldoende zijn uitgewerkt, hecht de Commissie eraan de mogelijkheid open te houden een aanvullend advies voor richtlijnen voor het MER over de parallelle vijfde baan te kunnen uitbrengen.

Besluitvorming

Uit het UMER-5P moet duidelijk worden welke voor het project kaderstellende besluiten, waaronder in elk geval de PKB en de wijziging van de aanwijzing voor het vierbanenstelsel, nog moeten worden genomen en op welke wijze daarmee wordt omgegaan.

Voorgenomen activiteit en alternatieven

Voor de inrichtingsalternatieven zijn allereerst varianten voor de plaatsbepaling van de diverse onderdelen van belang. Vervolgens kunnen varianten voor aanleg en gebruik worden ontwikkeld. De varianten worden tenslotte samengevoegd tot alternatieven.

Belangrijk aandachtspunt bij de ontwikkeling van alternatieven is de wijze waarop de voorzieningen worden ingepast in de omgeving.

Bestaande milieutoestand en te verwachten milieu-effecten

Als referentiejaar voor de gegevens geldt 1990, waar mogelijk aangevuld met recente metingen. De omvang van het studiegebied wordt bepaald door het te bestuderen aspect.

1.

INLEIDING

De NV Luchthaven Schiphol (NVLS) heeft, in het kader van het Project Mainport en Milieu Schiphol en omgeving, het voornemen een vijfde start- en landingsbaan aan te leggen en in gebruik te nemen. Deze vijfde baan is gepland ten westen van en parallel aan de Zwanenburgbaan en wordt dan ook de 'parallele vijfde baan' (5P) genoemd.

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de wijziging van het aanwijzingsbesluit ingevolge artikel 27, eerste lid van de Luchtvaartwet. Concreet gaat het om een besluit over de ligging van de parallele vijfde baan en om de vaststelling van de daarmee samenhangende geluidzones van de Luchthaven Schiphol.

Als initiatiefnemer voor dit project treedt de NV Luchthaven Schiphol op. De Ministers van Verkeer en Waterstaat (V en W) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) fungeren als bevoegd gezag. Per brief van 23 maart 1994 (zie bijlage 1) stelde het bevoegd gezag de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid om te adviseren over de richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport. Op 13 januari 1994 werd de start van de procedure openbaar gemaakt en de startnotitie ter inzage gelegd; daarmee werd een ieder in de gelegenheid gesteld om te reageren op deze startnotitie (zie bijlage 2).

Dit advies is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de milieu-effectrapportage (zie bijlage 3 voor de belangrijkste projectgegevens en de samenstelling van deze werkgroep). De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van het advies van de Commissie is de milieu-aspecten van het voornemen en de alternatieven af te bakenen en de gewenste inhoud van de richtlijnen voor het MER aan te geven.

Met de keuze voor de aanleg van een vijfde baan en voor de ligging ervan en dus met de start van deze uitvoerings-m.e.r.¹⁾ wordt vooruitgelopen op de besluitvorming in het kader van de Planologische Kernbeslissing Schiphol en omgeving (PKB Schiphol). De besluitvorming hiervan wordt naar verwachting niet voor eind 1995 afgerond. In het PKB zullen de belangrijkste, strategische keuzen over de luchthaven worden vastgelegd. De belangrijkste beslissing hierin is of en waar een vijfde baan zal worden aangelegd. Ten behoeve van de besluitvorming over het PKB (en over de partiële herziening van het streekplan Amsterdam Noordzeekanaalgebied) is een MER opgesteld, het Integraal Milieu-effectrapport Schiphol en omgeving (IMER). Het IMER is reeds gepubliceerd maar nog niet door de Commissie getoetst. Daarnaast loopt een m.e.r.-procedure voor de vaststelling van de zone voor het vierbanenstelsel voor de periode tot 2003. Dit MER (het UMER-S4S2) is gelijktijdig met het IMER in procedure gebracht.

In haar startnotitie stelt de NVLS dat nu reeds gestart wordt met de m.e.r.-procedure voor de vijfde parallele baan (resultaat: het UMER-5P) om in 1995 tot een gelijktijdige aanwijzing en zonering van zowel het vier- als vijfbanenstelsel te komen. Hiermee wordt beoogd duidelijkheid en zekerheid over de gehele

1

ten behoeve van de wijziging van het aanwijzingsbesluit ingevolge de Luchtvaartwet

planperiode tot 2015 te verschaffen, hetgeen uit milieuhygiënisch, planologisch en economisch oogpunt wenselijk wordt geacht.

De Commissie merkt op dat het vaker voorkomt dat eerst een m.e.r.-procedure op strategisch niveau wordt doorlopen en vervolgens een m.e.r.-procedure op uitvoeringsniveau. Het is dan echter gebruikelijk om eerst de besluitvorming op strategisch niveau af te ronden alvorens gestart wordt met de m.e.r.-procedure op uitvoeringsniveau. Dit neemt veel onzekerheden weg en is efficiënt, omdat veel informatie, die voor een uitvoerings-MER nodig is, reeds in het betreffende strategisch MER is opgenomen. Veelal kan dan ook worden volstaan met verwijzingen. Bij het opstellen van het advies voor richtlijnen voor het UMER-5P is dit niet mogelijk, omdat het IMER nog getoetst moet worden.

Het is in dit stadium voor de Commissie dan ook niet mogelijk te beoordelen of de informatie uit het IMER (en ook uit het UMER-S4S2) voldoende is als basis voor het onderhavige project (het UMER-5P) of dat onderdelen nog nader zouden moeten worden uitgewerkt. Formeel zou de Commissie dan ook moeten vragen naar alle benodigde informatie, ook al is deze reeds in het IMER opgenomen. Omdat dit echter niet zal leiden tot groter inzicht in de problematiek ziet de Commissie hiervan af en gaat zij er vooralsnog in haar advies van uit dat het IMER en het UMER-S4S2 voldoende zijn uitgewerkt, conform de richtlijnen van het bevoegd gezag. In dit advies wordt derhalve alleen aangegeven welke *extra* informatie in het UMER-5P gewenst is. Nadrukkelijk wordt hierbij een voorbehoud gemaakt voor het geval dat uit de inspraak en bij de toetsing door de Commissie blijkt dat hetzij het IMER hetzij het UMER-S4S2 belangrijke gebreken kent, waardoor de advies-richtlijnen voor het UMER-5P niet meer actueel zouden zijn. In dat geval hecht de Commissie er sterk aan te zijner tijd een aanvullend advies voor richtlijnen voor het UMER-5P uit te brengen.

Verder spreekt het vanzelf dat indien uit de PKB-procedure een andere voorkeur voortkomt voor de aanleg van een vijfde baan dan 5P, deze m.e.r.-procedure gestaakt zal moeten worden en opnieuw begonnen moet worden voor het gewijzigde voornemen.

2.

PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

De essentie van de probleem- en doelstelling op strategisch niveau is de '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. Deze probleemstelling en de oplossingen daarvoor komen aan de orde in het IMER.

De startnotitie voor de aanleg en gebruik van de vijfde parallelle baan geeft als doelstelling voor dit project:

'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 milieudoelstellingen.'

Aangegeven moet worden voor welk besluit dit MER wordt opgesteld en van welk beleidskader wordt uitgegaan. Duidelijk dient te worden welke voor het project kaderstellende besluiten reeds zijn genomen en welke besluiten nog genomen moeten worden. Indien de nog niet genomen besluiten belangrijke inhoudelijke consequenties voor dit project kunnen hebben, dient dit in het MER expliciet te worden; gemotiveerd moet worden aangegeven waarom van welke uitkomst van de betreffende besluitvorming wordt uitgegaan. Hierbij wordt met name bedoeld op de PKB-procedure.

Aangegeven moet worden of de in het IMER/UMER-S4S2 gehanteerde normen, randvoorwaarden en uitgangspunten nog steeds gelden en zo nee hoe deze zijn gewijzigd.^{2]} Hierbij moet worden vermeld of dan ook en zo ja hoe de strategische doelstelling is gewijzigd. Op basis hiervan moeten de doelstellingen voor dit project concreet worden geformuleerd. Aangegeven moet worden hoe uiteindelijk de resultaten uit het UMER-5P aan de doelstellingen zullen worden getoetst.

2

Zo is bekend dat de norm voor de nachtelijke geluidbelasting van 27 dB(A) inmiddels door de Tweede Kamer is gewijzigd in 26 dB(A).

3.

VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

De voorgenomen activiteit omvat de aanleg van een vijfde parallelle baan, inclusief aanvullende voorzieningen. In de startnotitie is aangegeven dat het MER zich zal richten op de detailinrichting en -uitvoering, alsmede op het gebruik van de baan. Voor de aanvullende voorzieningen zijn in de startnotitie zoekgebieden gedefinieerd. De ligging van deze gebieden zal in het MER nader moeten worden aangegeven en worden gemotiveerd.

Om te komen tot inrichtingsalternatieven wordt geadviseerd eerst varianten uit te werken voor de afzonderlijke onderdelen van de voorgenomen activiteit. Deze kunnen vervolgens worden samengevoegd tot alternatieven. Hieronder valt in ieder geval het meest milieuvriendelijk alternatief. Tevens kan de initiatiefnemer een voorkeursalternatief aangeven. Voor de inrichtingsalternatieven zijn allereerst varianten voor de plaatsbepaling van de onderdelen van belang. Deze dienen dan ook als eerste te worden uitgewerkt. Vervolgens kunnen varianten voor aanleg en gebruik worden ontwikkeld. Hieronder wordt een aantal mogelijke varianten genoemd.

Voor de duidelijkheid wordt nog opgemerkt, dat de varianten en alternatieven gericht moeten zijn op het uitvoeringsniveau. Een herhaling van beschrijvingen van alternatieven uit het IMER wordt niet gevraagd.

Varianten voor de plaatsbepaling van de onderdelen

- ligging van de vijfde parallelle baan
- verschillende lengtes van de vijfde parallelle baan (waarvan in elk geval één optie van minimaal 4.000 meter)
- ligging van de taxibanen
- positie van de satellieten
- begrenzing van het luchthaventerrein
- aard en omvang van eventuele volgactiviteiten
- bereikbaarheid van de satellieten vanuit het centrale areaal van de luchthaven dan wel rechtstreeks via het openbaar vervoer

Deze varianten zijn onderling afhankelijk. Bij de bepaling van deze lokaties vraagt een goede inpassing van de uitbreiding van het luchthaventerrein in het omliggende gebied veel aandacht. Om na te gaan of het omliggende gebied beperkingen oplegt aan de plaatsbepaling van de luchthaven activiteiten en om te komen tot een optimale inpassing verdient het aanbeveling om een aantal varianten uit te werken voor de herinrichting van het omliggende gebied. Hierbij moet aandacht worden besteed aan:

- inpassing in de ruimtelijke structuur van het gebied
- inpassing ten opzichte van de hoofdinfrastructuur (zoals ten opzichte van de Verlengde Westrandweg, de westelijke by-pass voor de NS en de Hoofdvaart)
- aanpassing van de lokale infrastructuur (wegen, parkeerterreinen, etc.)
- aanpassing van de verkaveling (kavelgrootte, perceelscheidingen)
- aanpassing van de waterhuishouding
- landschappelijke inpassing, zoals aanbrengen en verwijderen beplanting
- verwijderen en verplaatsen van bestaande bebouwing
- de aanwezigheid van geulstelsels in de afzettingen van Calais

Varianten voor aanleg en gebruik

Deze varianten beschrijven de exacte inrichting van startbaan, taxibanen en satellieten met bijbehorende infrastructuur. Hierbij kunnen varianten worden ontwikkeld voor:

- aanleg van voorzieningen voor de afvoer van hemelwater en oppervlaktewater (afvoersysteem, eventuele voorbehandeling van hemelwater dat op de platforms en banen valt, tussenzuivering van afvalwater op de afwasplaat-sen)
- voorkomen van schade aan gewassen door grondwaterstandsverlaging tijdens de aanleg
- de aan te leggen beheerssystemen ter bescherming van de kwaliteit van bodem, grondwater en oppervlaktewater ter voorkoming van:
 - weglekken van schadelijke vloeistoffen (ten gevolge van brandstof, blusschuim)
 - beïnvloeding door run-off
 - kortsluitstroming tussen watervoerende lagen als gevolg van doorgraving
 - infiltratie als gevolg van bemaling
- installatie van navigatieapparatuur en lichtbakens
- aanbrengen van beplantingen
- gebruik van het niet verharde terrein
- onderhoud van banen en platforms

Varianten voor het gebruik van het banenstelsel

Het gebruik van het banenstelsel kan tijdens de aanleg van de vijfde baan tijdelijk wijzigen. Beschreven dient te worden op welke wijze en voor hoe lang de luchthaven op een aangepaste wijze gebruikt zal worden. Hierbij moet onder meer gedacht worden aan het (tijdelijk) buiten gebruik stellen van start- en landingsbanen en taxibanen. Bij de ontwikkeling van varianten moet gestreefd worden naar een zo gering mogelijke belasting van het milieu (met name geluid, lucht en bodem en water).

Daarnaast dient het uiteindelijke gebruik van het banenstelsel te worden beschreven, zowel als hulpmiddel voor de plaatsbepaling van de diverse onderdelen (zie hiervoor) als om een inschatting te kunnen maken van de milieueffecten. Het verdient aanbeveling aan de hand van een modelmatige beschrijving van het gebruik van de luchthaven voor het piekjaar van 2015 voor de eerste drie à vier baangebruikspreferenties te beschrijven:

- Welke banen worden gebruikt om te landen?
- Waar worden de vliegtuigen afgehandeld (passagiers en vracht)?
- Van welke banen stijgen de vliegtuigen vervolgens op?

Op deze wijze wordt de invloed van het ontwerp en het gebruik van de terminal-faciliteiten op de totale taxi-afstanden voor de gehele landing-afhandeling-vertrek-cyclus en het daarmee samenhangende energieverbruik duidelijk. Voorts dienen, indien hierin wijzigingen ten opzichte van het IMER zijn opgetreden, voor het gehele banenstelsel de gemiddelde baangebruikspercentages te worden aangegeven.

De combinatie van voorzieningen en maatregelen die voor het milieu de naar verhouding beste resultaten kan opleveren, het zogeheten meest milieuvriendelijk alternatief, zal apart moeten worden aangeduid in het MER. Hierbij moet

worden uitgegaan van maximale mitigatie van milieu-effecten. Indien mitigatie niet volledig mogelijk is, moet worden nagegaan in hoeverre compenserende maatregelen kunnen worden toegepast. Voor deze compenserende maatregelen geldt een groter zoekgebied dan de in de startnotitie aangegeven zoekgebieden voor de varianten.

Tevens moet het nulalternatief (het niet doorgaan van de activiteit) worden beschreven. Hetzij in de richtlijnen voor het MER hetzij in het MER zelf moet worden aangegeven in hoeverre het nulalternatief als een reëel alternatief wordt gezien of slechts als referentie voor de voorgenomen activiteit en de alternatieven. De startnotitie beschrijft het nulalternatief als referentiesituatie voor de beoordeling van de milieu-effecten van de overige alternatieven.

Bij de beschrijving kan onderscheid worden gemaakt in de huidige situatie) en de huidige situatie met autonome ontwikkelingen (uitvoering S4S2).

4.

BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN TE VERWACHTEN MILIEU-EFFEC- TEN

De bestaande milieutoestand en milieu-effecten zijn grotendeels reeds in het IMER en het UMER-S4S2 beschreven. Van de aspecten bodem, water en ruimtelijke kwaliteit zijn deze beschrijvingen zeer globaal en kwalitatief. Het is derhalve noodzakelijk deze onderwerpen in het kader van dit uitvoerings-MER nader uit te werken. Voor de overige aspecten volstaat het om na te gaan in hoeverre de resultaten van het IMER bijstelling behoeven.

Als referentiejaar voor de gegevens kan 1990 worden gehanteerd³). Hierbij dient ervoor gezorgd te worden dat over 1990 consequent dezelfde baangebruikgegevens worden gebruikt. Inmiddels is een meetstelsel rond Schiphol geïnstalleerd. Meetgegevens hiervan dienen, voor zover deze een betrouwbaar beeld geven, bij het onderzoek te worden betrokken.

Het studiegebied kan per effect verschillen. Voor geluid, externe veiligheid en luchtverontreiniging geldt een vrij groot studiegebied. Het aspect ruimtelijke kwaliteit heeft een sterke relatie met het aspect geluid (zie paragraaf 4.2), waardoor ook dit studiegebied niet te klein moet worden gekozen.

Voor bodem en water geldt voor lokale ingrepen een kleiner studiegebied rondom de nieuwe voorzieningen. Voor de beïnvloeding van de kwaliteit van bodem en grondwater als gevolg van depositie geldt het zelfde studiegebied als voor luchtverontreiniging.

Het MER dient de autonome ontwikkelingen van het milieu te beschrijven. Dit is de ontwikkeling van de luchthaven op basis van het banenstelsel S4S2, dus het vierbanenstelsel met zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan en verlenging van de Kaagbaan. Hiervan zijn overigens grotendeels de milieu-effecten reeds in het IMER en in het UMER-S4S2 beschreven.

3

Ten aanzien van bodem, grond- en oppervlaktewater, onderwaterbodems alsook ruimtelijke kwaliteit geldt dat niet alle relevante gegevens uit 1990 stammen. Voor deze onderwerpen moet het gebruik van gegevens dan ook niet beperkt worden tot gegevens uit 1990.

4.1 Bodem, grond- en oppervlaktewater

Bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan

Het grondwater- en oppervlaktewatersysteem in de huidige toestand (en bij de autonome milieu-ontwikkeling) moet worden beschreven:

- lokale bodemopbouw (inclusief het eventueel aanwezig zijn van geulsystemen in de afzettingen van Calais)
- lokale waterhuishouding (inclusief ontwatering)
- grondwaterstroming in de diverse watervoerende lagen, inclusief het optreden van kwel en infiltratie
- als gevolg van doorgraving mogelijk aanwezige kortsluitingen tussen watervoerende lagen
- de algemene kwaliteit van bodem, grond- en oppervlaktewater en onderwaterbodems ten aanzien van vluchtige aromaten, zoals benzeen, toluen en styreen, alsmede van PAK's (in totaal tien PAK's; zie de toetsingstabel in de Leidraad Bodemsanering), zware metalen (inclusief arseen) en vermestende en verzurende stoffen
- lokaal aanwezige bodemverontreinigingen
- grondwateronttrekkingen
- kwaliteit en kwantiteit van run-off
- de belasting van bodem en oppervlaktewater met milieuverontreinigende stoffen afkomstig van uitlaatgassen van vliegtuigmotoren, start- en landingsbanen en luchthavengebonden verkeer. Hierbij dient tevens te worden ingegaan op de betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van de beschikbare informatie (zie onder andere de meest recente gegevens van het Hoogheemraadschap van Rijnland)

Milieu-effecten

Het MER zal, zowel voor aanleg als gebruik, een beschrijving moeten geven van de veranderingen in het grond- en oppervlaktewatersysteem alsmede in de belasting en kwaliteit ervan. Een aantal in dat kader relevante aspecten is reeds opgesomd onder de "Bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan". Ook dient aandacht te worden geschonken aan lozingen of lekken door luchthavengebonden activiteiten en voorzieningen (leiding, opslagtanks), alsook als gevolg van calamiteiten (weglekkende vliegtuigbrandstof, olie, blusschuim).

Andere aandachtspunten betreffen de gevolgen van benodigd grondverzet, bodemverstoring en eventuele bodemsaneringen (inclusief waterbodems), alsook het gebruik van ophoogzand als gevolg van de diverse ingrepen.

Indien mitigerende maatregelen worden overwogen (bijvoorbeeld het aanbrennen van vliesconstructies) dient te worden ingegaan op de kans van falen van deze maatregelen en de gevolgen daarvan. Bij toepassing van modellen dienen de daarbij behorende randvoorwaarden en schematisaties te worden aangegeven, waarbij ook wordt ingegaan op de betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van de modelresultaten. Bij het toetsen aan normen en waarden dient primair te worden uitgegaan van de Milbowa-notitie en niet aan zelf geformuleerde gebiedsafhankelijke A-waarden.

4.2

Ruimtelijke kwaliteit

Bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan

De belangrijkste ecologische relaties en natuurwaarden in het gebied moeten worden beschreven. Deze beschrijving kan beperkt blijven tot hoofdzaken die van belang zijn voor de afweging van varianten en alternatieven. Alleen wanneer binnen het plangebied specifieke ecologische relaties en natuurwaarden voorkomen is een gedetailleerde beschrijving nodig om de milieu-effecten te kunnen beoordelen.

Het landschap (ruimtelijke structuur en cultuurhistorie) alsmede de archeologische waarden moeten worden beschreven. Het gaat dan om de visueelruimtelijke en geomorfologische kenmerken (micro-reliëf, beelddragende, de visueelruimtelijke structuur, etc.). Dit dient te worden geïllustreerd met kaartbeelden en/of foto's.

Een beschrijving moet worden gegeven van de recreatieve functie van de luchthaven en de omgeving alsmede de ligging van recreatieve voorzieningen (onder andere verblijfsrecreatie) binnen het toekomstige beïnvloedingsgebied.

Vliegverkeer voor verschillende betrokken groeperingen kan een zekere mate van hinder in en om de woning en bezorgdheid om gezondheidsrisico's betekenen. Het verdient dan ook aanbeveling een beeld te geven van de wijze waarop door betrokken groeperingen de kwaliteit van de leefomgeving wordt ervaren.

Milieu-effecten

Het MER zal de verandering in ecosystemen moeten aangeven in het studiegebied als gevolg van het directe ruimtebeslag door de activiteiten, door depositie en verspreiding van milieu-verontreinigende stoffen, door verdroging als gevolg van (zelfs tijdelijke) cultuurtechnische ingrepen. Tevens dienen eventuele effecten op natuurwaarden in de omgeving te worden vermeld (natuurgebieden, stiltegebieden).

Met behulp van kaartmateriaal of montagefoto's/tekeningen dienen de veranderingen in de visueel-ruimtelijke structuur te worden aangegeven. Het gaat om verdwijnen van beelddragende (bebouwing, bomen), ontgravingen, ophogingen, wegomleggingen, enzovoort. Welke nieuwe landschapselementen/beelddragende in verband met de uitbreiding komen daarvoor in de plaats? Welke effecten kan de uitbreiding hebben op de omgevingskwaliteit zoals die wordt ervaren door omwonenden en andere betrokken groeperingen in de omgeving van de luchthaven, inclusief recreanten? Met name dient te worden ingegaan op de gevolgen van de geluidbelasting op de gebruiks- en belevingswaarde van de recreatiegebieden (Recreatiegebied Spaarnwoude en in de toekomst het vrijwel tegen de vijfde baan geplande Westrandbos) binnen de geluidscontouren.

4.3

Geluid, externe veiligheid en luchtverontreiniging

Bestaande milieu-toestand en autonome ontwikkeling daarvan

Voor deze onderwerpen volstaat de in de richtlijnen van het IMER gevraagde detaillering. De belangrijkste conclusies kunnen derhalve uit het IMER worden overgenomen.

Milieu-effecten

Nagegaan dient te worden of en zo ja in welke mate de in het IMER of in de daarop mogelijk gevraagde aanvullingen berekende resultaten wijzigen door de diverse alternatieven. Met name andere lokaties van start- en taxibanen, maar ook aanpassingen in baangebruik en baanpreferentie en verschillende baanlengtes kunnen andere resultaten geven. Bij de hieronder gevraagde beschrijvingen gaat het dus om informatie die **niet** in het IMER staat of zou moeten staan.

De volgende gegevens of wijzigingen ten opzichte van het IMER dienen in ieder geval te worden gepresenteerd.

Geluid

Aangegeven moet worden:

- Ke-contouren voor 20, 30, 35, 40 en 65 KE met tellingen van woningen en ernstig gehinderden
- L_{Aeq} -contouren voor 20, 26, 30 en 35 dB(A) voor de nacht (binnenshuis) met tellingen van woningen
- L_{Aeq} -contouren voor 40, 45, 50, 55 en 60 dB(A) voor het etmaal met tellingen van woningen
- piekwaardecontouren voor 45, 50, 55 en 60 dB(A) voor de nacht (binnenshuis) met tellingen van woningen, dit in verband met de ontwaakreacties
- geluidbelasting door vliegverkeer in 'punt K' in Aalsmeer

Verder dienen de berekende waarden getoetst te worden aan de gemeten waarden. Hierbij geldt uiteraard weer het eerder aangegeven voorbehoud⁴] dat de meetgegevens wel voldoende betrouwbaar moeten zijn.

Externe veiligheid

Het aantal inwoners binnen de individueel-risicocontouren $5 \cdot 10^{-5}$, 10^{-5} , 10^{-6} en 10^{-7} moet worden aangegeven. Tevens dient een beschouwing te worden gegeven over het groepsrisico.

Luchtverontreiniging

Het energieverbruik en de luchtverontreiniging ten gevolge van het gebruik van het taxibaanstelsel moet worden beschreven. Aangegeven moet worden wat de bijdragen hiervan zijn aan de hiervoor in het IMER berekende totalen. Concreet dient het aantal inwoners binnen de contour van 1 g.e./m³ voor de 99,5 percentiel (uurgemiddelde) en de 98 percentiel (uurgemiddelde) te worden aangegeven.

4

Het voorbehoud wordt gemaakt, omdat het meetsysteem nog maar kort in werking is.

5. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

De alternatieven moeten onderling worden vergeleken per milieu-aspect. Als referentieniveaus dienen:

- de huidige toestand van het milieu, zoals aangeduid in hoofdstuk 4 van dit advies;
- de autonome ontwikkeling (wijziging gebruik vierbanenstelsel met gevolgen zoals gevraagd in de richtlijnen voor het UMER-S4S2);
- de bestaande milieunormen (zowel emissie-, immissie/kwaliteitsnormen als blootstellingsnormen);
- de te verwachten milieunormen voor zover deze zijn aangekondigd (zoals die voor nachtvluchten, externe veiligheid voor luchthavens).

6. LEEMTEN IN KENNIS - EVALUATIE ACHTERAF

Leemten in kennis en informatie die na de berekening en de analyses van de milieu-effecten zijn overgebleven en die tot een onvolledig beeld van de milieu-effecten leiden, moeten in het MER worden opgesomd. de betekenis van deze leemten voor de besluitvorming moet worden aangeduid.

Op basis van de Wet milieubeheer dient het bevoegd gezag een evaluatieprogramma op te stellen teneinde de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken. Dit evaluatieprogramma moet worden afgestemd op de evaluatieprogramma's die nog voor de besluiten over PKB, streekplan en wijziging van de aanwijzing voor het vierbanenstelsel moeten worden vastgesteld.

Het MER kan reeds een aanzet geven voor dit evaluatieprogramma door aan te geven op welke wijze de metingen behoren te worden opgezet.

Het verdient hierbij aanbeveling om zo spoedig mogelijk de metingen voor het evaluatieprogramma op te starten, dit om -voor zover relevant- de nulsituatie vast te leggen.

7. VORM, PRESENTATIE EN SAMENVATTING

Om het UMER-5P onafhankelijk leesbaar te laten zijn verdient het aanbeveling in het UMER-5P de belangrijkste resultaten uit het IMER en het UMER-S4S2 in tabel- en kaartvorm op te nemen.

In de samenvatting zal kort en overzichtelijk de kern van het MER moeten worden weergegeven. Hierbij verdient het aanbeveling om te werken met kaarten, figuren en tabellen. De essentie van elk hoofdstuk van het MER moet in de samenvatting terug te vinden zijn.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen
voor het milieu-effectrapport
Parallele vijfde baan, Luchthaven Schiphol

(bijlagen 1 t/m 3)

BIJLAGE I


Brief van het bevoegd gezag d.d. 23 maart 1994 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst

Aan
de Commissie voor de Milieu-
effectrapportage
t.a.v. de heer J. Scholten
Postbus 23454
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	25 MAART 1994
nummer :	432-94
dossier :	691-23
kopie naar :	Sc-pas-bpd

Contactpersoon	Doekiesnummer
mw. drs. E.M. Nanninga-Kryzewski	070 - 351 7740
Datum	Bijlage(n)
23 MAART 1994	
Onf kenmerk	Uw kenmerk
DGR/LD/VI/L 94.001404	
Onderwerp	
Advies inzake richtlijnen Uitvoerings MER 5p Schiphol.	

Geachte heer Scholten,

Onlangs is u separaat toegezonden de Startnotitie Milieu-effectrapportage voor de besluiten tot aanleg en gebruik van de vijfde parallelle baan (5P) en tot vaststelling van de daarmee samenhangende geluidzones van de Luchthaven Schiphol.

Ingevolge het bepaalde in artikel 7.14 van de Wet Milieubeheer verzoek ik u, mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, advies uit te brengen over de richtlijnen voor het besluit tot aanleg en gebruik van de vijfde parallelle baan en tot vaststelling van de daarmee samenhangende geluidzones van de Luchthaven Schiphol.

Conform het bepaalde in de Wet Milieubeheer verzoeken ik u uw advies vijf weken na de sluiting van de inspraaktermijn (10 mei 1994) te doen toekomen.

Ik ben mij er van bewust dat door de commissie al advies moet worden uitgebracht over de richtlijnen voor 5P vóórdat over het IMER en de UMER 4 advies is uitgebracht. Om de hierna volgende reden hecht ik er echter toch aan dat de bij wet vastgestelde periode wordt vastgehouden.

Op grond van de uitspraak van 15 oktober 1992 van de president van de Rechtbank Den Haag inzake de zonering van Schiphol is het noodzakelijk uiterlijk in 1995 een geluidzone voor Schiphol te hebben vastgesteld.

Postadres postbus 90771, 2509 LY Den Haag
Bzoekadres Plesmanweg 1-6 Den Haag

Telefoon + 31 70 3517432
Telefax + 31 70 3517873 Telex 31435 rld nl

80.100.007

Bereikbaar met tramlijn 1 of 9 vanaf CS of 9 vanaf HS, buslijn 22 vanaf CS.

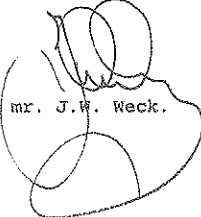


DGR/LD/VI/L 94.001404

Naar aanleiding hiervan is ervoor gekozen één aanwijzings- en zone-ringsprocedure op grond van de Luchtvaartwet te doorlopen, waarin zowel het vier- als het vijfbanenstelsel is meegenomen. Mocht de Tweede Kamer in het kader van de PKB-procedure bezwaar maken tegen 5P dan is een splitsing van het aanwijzings- en zoneringsbesluit voorzien. Het besluit voor het vierbanenstelsel zal dan in 1995 worden genomen, terwijl het besluit over het vijfbanenstelsel waarschijnlijk in 1997 zal worden genomen. De in verband hiermee te volgen procedure is in december 1993 besproken met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer, die tegen de voorgestelde gang van zaken geen bezwaar heeft geuit. Naar verwachting zullen de ontwerp-aanwijzingen voor zowel het vier- als het vijfbanenstelsel in november a.s. ter inzage kunnen worden gelegd. De UMER voor het vijfbanenstelsel zal tegelijkertijd ter inzage moeten worden gelegd. Indien de commissie voor de m.e.r. wacht met het advies over de richtlijnen totdat zij naar verwachting tussen half en eind augustus 1994 advies uitbrengt over de IMER en UMER zal dat niet haalbaar zijn. Het Bevoegd Gezag beseft daarbij dat als de Kamer niet kiest voor 5P de m.e.r.-procedure opnieuw gestart moet worden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens de Minister,
DE DIRECTEUR-GENERAAL VAN DE
RIJKSLOCHTVAARDIENST,


mr. J.W. Weck.

BIJLAGE 2

Openbare kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 9 d.d. 13 januari 1994

PROJECT MAINPORT & MILIEU SCHIPHOL



VOORLICHTING EN INSPRAAK SCHIPHOL/HAARLEMMEER

Ontwikkeling Schiphol en omgeving

Schiphol is belangrijk voor de economische positie van Nederland. Daarom hebben het Rijk en de provincie Noord-Holland gekozen voor een versterking van de positie van de luchthaven tot een internationaal vervoersknooppunt (mainport). Bovendien willen het Rijk en de provincie Noord-Holland een verbetering van het leefmilieu in de omgeving bevorderen. Twee doelstellingen, die aan de uitwerking van de toekomstplannen over de ontwikkeling van Schiphol en omgeving ten grondslag liggen.

Deze uitwerking is beschreven in twee plannen, namelijk de door het Kabinet vastgestelde ontwerp-Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving en de door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland vastgestelde ontwerp-partiële herziening van het Streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied voor Haarlemmermeer/Schiphol. Ter onderbouwing van deze beide plannen zijn twee onderzoeksrapporten gemaakt, het integrale Milieu-effectrapport en de Inventarisatie Economische Effecten. Daarnaast moeten voor de aanwijzing van het luchtvaartterrein inclusief de geluidszone op grond van de Luchtvaartwet gedetailleerde milieu-effectrapporten worden opgesteld, de z.g. uitvoeringsmilieu-effectrapporten.

Om welke plannen en rapporten gaat het?

Ontwerp planologische kernbeslissing Schiphol en omgeving (PKB deel 1)

Deze ontwerp-PKB bevat beleidskeuzes over de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven Schiphol en zijn omgeving voor de periode tot 2015. Hierbij worden milieu, economie en ruimtelijke ordening in samenhang bezien. Hoofdpunten van de PKB zijn de aanpassingen van het benedenstelsel van Schiphol, de wijzigingen in het laaggebied, de aanleg van hogesnelheidslijnen, verbeteringen in het openbaar vervoersnetwerk en het hoofdwegennet rond Schiphol, een strakkere handhaving en de ruimtelijke inrichting van het gebied. Daarnaast stelt het Kabinet voorwaarden t.a.v. geluidshinder, externe veiligheid, stank en lokale luchtverontreiniging. Voor geluid en externe veiligheid gebeurt dit in de vorm van geluids- en veiligheidszones rond Schiphol.

Ontwerp partiële herziening Streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied voor Haarlemmermeer/Schiphol

In het ontwerp-streekplan wordt aangegeven hoe de ruimte in het gebied van Haarlemmermeer de komende tien jaar wordt verdeeld en ingericht. Tevens zijn de geluids- en veiligheidszones rond Schiphol opgenomen. Deze zones bestrijken een groot gebied dan Haarlemmermeer. Hoofdpunten van het streekplan zijn nieuwe woningbouwlocaties, grote groenprojecten, agrarische kerngebieden, verbetering van openbaar vervoer en wegennet, de uitbreiding van Schiphol en de verbetering van het leefmilieu in het gebied rond de luchthaven. Op hoofdlijnen komt het ontwerp-streekplan overeen met deel 1 van de PKB; op onderdelen zijn er verschillen.

Inventarisatie Economische Effecten (IEE)

Dit rapport beschrijft de Internationale concurrentiepositie van de luchthaven Schiphol en de eisen die aan de luchthaven worden gesteld om zich tot een 'mainport' te kunnen ontwikkelen. Tevens is in beeld gebracht wat de economische betekenis van de mainport Schiphol is voor de regionale en de Nederlandse economie.

Integrale Milieu-effectrapportage (IMER) Schiphol en omgeving

Dit rapport beschrijft de milieu-effecten van de uitbreiding van Schiphol ten behoeve van de besluitvorming. Het geeft ondermeer inzicht in de milieu-effecten van de verschillende alternatieven, met inbegrip van de wettelijk voorgeschreven Meest-Milieuvriendelijke Alternatieven.

Uitvoerings Milieu-effectrapportage (UMER) 4 banenstelsel

Het Uitvoerings MER voor het vierbanenstelsel geeft een meer gedetailleerde beschrijving dan in het IMER van de milieu-effecten van de wijzigingen in het bestaande vierbanenstelsel het zuidelijk bruikbaar maken van de Zwaneburgbaan en de verlenging van de Kaaibaan. Dit UMER zal op 1 februari 1994 beschikbaar komen.

Startnotitie (Uitvoerings-) Milieu-effectrapportage (UMER) Inzake aanleg 5e baan

Ook ten behoeve van de aanleg van de vijfde baan dienen de milieu-effecten meer gedetailleerd te worden onderzocht. De eerste stap daartoe is het opstellen van een startnotitie, waarin richtlijnen moeten worden opgesteld ten behoeve van het (Uitvoerings-) Milieu-effectrapport. Deze startnotitie komt eveneens op 1 februari 1994 beschikbaar.

Aanvullende informatie

Ten behoeve van de onderbouwing van het streekplan komt op 1 maart 1994 nog aanvullende informatie beschikbaar in de vorm van het Structuurplan van de gemeente Haarlemmermeer en het bijbehorende milieu-effectrapport voor de woningbouwlocaties Haarlemmermeer-West. Tevens verschijnt op 1 maart 1994 een aanvullend onderzoek bij het UMER voor de Schipholgebonden bedrijventerreinen en het onderliggend wegennet.

Waarom gelijktijdige publicatie?

Omdat de plannen en rapporten een grote samenhang hebben is ervoor gekozen om ze zoveel mogelijk gelijktijdig te publiceren. Ingesproken kan worden op de ontwerp-PKB (inclusief de IEE), het ontwerp-streekplan, het IMER, het UMER voor het vierbanenstelsel en de startnotitie voor het UMER voor de aanleg van de vijfde baan.

Waar en wanneer is de terzitting?

Voor de verschillende stukken gelden de volgende termijnen:
Ontwerp-PKB (inclusief IEE): terzitting vanaf 18 januari 1994 tot 12 april 1994;
Ontwerp-streekplan: terzitting vanaf 18 januari 1994, de officiële termijn van terzitting;
1 maart 1994 tot 10 mei 1994;
IMER: terzitting vanaf 18 januari 1994 tot 10 mei 1994;
UMER-4: terzitting vanaf 1 februari 1994 tot 10 mei 1994;
Startnotitie UMER-5: terzitting vanaf 1 februari 1994 tot 10 mei 1994;

Aanvulling IMER voor bedrijventerreinen en het onderliggend wegennet: terzitting vanaf 1 maart 1994 tot 10 mei 1994;
MER woningbouwlocaties: terzitting vanaf 1 maart 1994 tot 10 mei 1994.

De terzitting vindt plaats in de gemeentehuizen van de gemeenten Assumer*, Adkenade*, Amstelveen, Amsterdam* (stadsdeelkantoren van Buitenveldert, Geuzenveld/Slotermeer, Osdorp, Slotervaart/Overtoomse Veld en Zuidooit, voorlichtingscentra stadhuis en Zuidvleugel), Beverwijk*, Diemen, Haarlem*, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlemmermeer* (ook op de hulpsecretariaten van Nieuw-Vennep, Badhoevedorp en Zwanenburg), Heemstede*, Jacobswoude, Lelidam* (ook in het Stadsbouwhuis), Lisse*, Nieuwveen*, Orgrtgeest, Ouder Amstel (ook in het dorpshuis van Duivendrecht), Rijnsburg, Sassenheim*, Ter Aar*, Uitgeest*, Uithoorn*, Voorhout, Velsen*, De Ronde Venen*, Wormond en Zaanstad (ook op de secretarie Noord in Krommenie en het stadskantoor in Zaanland).
Als achter de plaatsnaam een * staat liggen de plannen en rapporten tevens in de openbare bibliotheek van de betreffende plaats (bij meer dan één bibliotheek in een gemeente is dit de hoofvestiging).

Bovengenoemde stukken liggen tevens terzitting in het Informatiecentrum Schiphol (bij Aviodome) en in de bibliotheken van de Ministeries van VROM, V&W, EZ te Den Haag en van de provincie Noord-Holland te Haarlem.

Hoe kunt u inspreken?

Vanaf 18 januari 1994 tot 10 mei 1994 kan eenieder schriftelijk op de genoemde plannen en rapporten reageren. De inspraakreacties dienen te worden gericht aan:

Centraal Punt Inspraak Schiphol en omgeving
Postbus 37611
2509 GA DEN HAAG

Indien u alleen op (onderdelen van) de ontwerp-partiële herziening van het Streekplan wilt reageren kunt u uw reactie in de vorm van een bezwaarschrift richten aan:

Provinciale Staten van Noord-Holland
p/a Centraal Punt Inspraak Schiphol en Omgeving
Postbus 37611
2509 GA DEN HAAG

onder vermelding van 'Bezwaarschrift Streekplan'.

Indien u op meerdere plannen en rapporten reageert, kunt u dat in één brief doen. U wordt dan verzocht met het oog op de overzichtelijkheid zo mogelijk aan te geven op welke plannen en rapporten de passages in uw brief betrekking hebben. U krijgt een ontvangstbevestiging. In juni en juli 1994 zullen de ontvangen inspraakreacties op dezelfde plaatsen als genoemd onder 'Waar en wanneer is de terzitting?' ter inzage worden gelegd.

Degeen, die in hun schriftelijke inspraakreactie te kennen hebben gegeven hun reactie mondeling te willen toelichten, zullen daartoe door een hoorcommissie worden uitgenodigd. Indien u dat van de hoorzittingen (in de maanden juni en juli 1994) zullen door middel van advertenties worden aangekondigd. Er zullen aparte hoorzittingen worden georganiseerd door de provincie (voert het ontwerp-streekplan) en het Rijk (overige plannen en rapporten).

Bijwonen voorlichtingsbijeenkomsten

Tijdens een aantal voorlichtingsbijeenkomsten in de loop van februari zullen de plannen worden toegelicht. De bijeenkomsten hebben een informeel karakter en zijn bedoeld om het indienen van schriftelijke reacties te vergemakkelijken. De voorlichtingsbijeenkomsten zijn dus niet bedoeld om mondeling een inspraakreactie te geven. Wel zal er gelegenheid zijn tot het stellen van vragen. Plaats en data van deze voorlichtingsbijeenkomsten zijn opgenomen in de inspraakbrochure.

Meer informatie?

Aanvragen inspraakbrochure

Ten behoeve van deze gezamenlijke inspraakprocedure is een (gratis) brochure gemaakt waarin wordt ingegaan op de plannen, de procedure en de inspraakmogelijkheden. Ook wordt vermeld waar en wanneer de voorlichtingsbijeenkomsten zullen plaatsvinden. In de brochure staat tevens vermeld hoe u de plannen en rapporten, waarop u kunt inspreken, kunt verkrijgen.

De brochure kunt u verkrijgen door onderstaande bon in te vullen en te zenden aan:

SDU/DOP
Antwoordnummer 11004
2509 VE Den Haag

Een postzegel plakken is niet nodig.

Zend mij 1 inspraakbrochure Schiphol en Omgeving	
Naam:
Adres:
Postcode/plaats:

Dit is een publicatie van de Ministeries van Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Economische Zaken en van het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: N.V. Luchthaven Schiphol

Bevoegd gezag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, directoraat-generaal Rijksluchtvaartdienst en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: Wijziging van het aanwijzingsbesluit ingevolge artikel 27, eerste lid van de Luchtvaartwet. Concreet gaat het om een besluit over de ligging van de parallelle vijfde baan en om de vaststelling van de daarmee samenhangende geluidzones van de Luchthaven Schiphol.

Categorie Besluit m.e.r.: 6.3

Activiteit: aanleg en gebruik van de parallelle vijfde baan (5p) op de Luchthaven Schiphol

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 13 januari 1994

richtlijnenadvies uitgebracht: 6 juni 1994

Bijzonderheden: De procedure voor dit uitvoerings-MER (het UMER-5P) is gestart, voordat de besluitvorming over de PKB is afgerond. Ten tijde van het uitbrengen van dit richtlijnenadvies, was het Integrale MER Schiphol (opgesteld ten behoeve van de PKB) nog niet getoetst. Dit betekent dat, indien de besluitvorming over de PKB een andere uitkomst zal hebben dan waarvan nu wordt uitgegaan, dit ook consequenties zal hebben voor het UMER-5P. In dit advies is aangegeven dat de Commissie er sterk hecht in dat geval een aanvullend richtlijnenadvies uit te kunnen brengen.

Samenstelling van de werkgroep:

prof.ir. J.F. Agema

dr.ir. M.M. Boone

dhr. P.C. de Bruijne

ir. P. van Duursen (voorzitter)

ir. W van Duijvenbouden

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

prof.ir.drs. J.R. Vrijling

Secretaris van de werkgroep: drs. T. Gorter