

Nota van Antwoord

op de inspraakreacties op het Milieu-effectrapport Wijziging Uitvoeringsbesluiten Schiphol en de ontwerp-wijzigingen Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en Luchthavenindelingbesluit Schiphol

inspraak 221

juli 2004



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Inhoudsopgave

Achtergrond

Inspraak- en besluitvormingsprocedure

Inleiding op Nota van Antwoord

Toetsingscriteria en referentiesituatie

Evaluatie van beleid in 2006

Parallele startproblematiek

Beantwoording inspraakreacties

- Effecten van herstel op de capaciteit
- Verdeling vliegverkeer
- Effecten van herstel op milieu en/of gezondheid
- Vliegroute bij Spaarndam
- Vragen over beloften
- Meest Milieuvriendelijk Alternatief
- MER en woningaantallen
- MER en gebruikte gegevens
- Vragen over onduidelijkheden in MER
- EU Richtlijn Omgevingslawaaï
- Externe Veiligheid, risico's
- Natuurgebieden
- Economische aspecten
- Handhavingspunten
- Vlieghoogten
- Zwanenburgbaan
- Polderbaan
- Aalsmeerbaan
- Maatregelen beperking (geluids-)hinder
- Geluidsisolatie
- Grondgeluid
- Luchthavenindelingbesluit; beperkingengebied
- Compensatie
- Procedure, inspraak

Overzicht gerelateerde documenten

Bijlagen:

Verzoek Schiphol Group en LVNL d.d. 23 juni 2003 tot aanpassing LVB (ref. DGL03.001429)

A. Lijst van insprekers bij Nota van Antwoord

B. Toetsingadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 4 juni 2004 (ref.1114-654)

C. Brief van de Staatssecretaris Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer d.d. 21 juni 2004 over de inspraakreacties op het MER Wijziging Uitvoeringsbesluiten Schiphol en het ontwerpbesluit voor het herstel van de invoerfout (ref. KST77796, document 26959-75)

D. Brief van Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 28 juni 2004 over ontbrekende inspraakreacties (ref. 1114-660)

Nota van Antwoord op de inspraakreacties op het MER Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol en de ontwerp-wijzigingen Luchthavenindelingbesluit en Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Achtergrond

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

De m.e.r.-procedure begint met een startnotitie die de initiatiefnemers opstellen. Naast het herstel van de invoerfout is daarin ook een voorstel gedaan voor een routewijziging nabij Spaarndam.

De Tweede Kamer heeft door het aannemen van de motie Haverkamp besloten dat de routeverlegging onderzocht diende te worden. De Kamer heeft daarbij verzocht de voorkeursvariant van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) voor de routewijziging te volgen.

Nadat was vastgesteld dat naast het herstel van de fout ook de routewijziging in het milieu-effectrapport (MER) diende te worden onderzocht, zijn door de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM Richtlijnen voor het MER opgesteld. De Commissie m.e.r. heeft geadviseerd over de Richtlijnen. Daarnaast zijn de inspraakreacties op de Startnotitie betrokken bij het opstellen van de Richtlijnen. De Richtlijnen geven aan welke vereisten er zijn voor het MER. Nadat het MER eind april 2004 door de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM werd aanvaard, is het doorgezonden aan de Commissie m.e.r.. Het is de taak van de Commissie m.e.r. om het MER te toetsen aan de Richtlijnen.

Als het MER volgens de Commissie m.e.r. in voldoende mate aan de Richtlijnen voldoet, brengt zij een positief toetsingsadvies uit. De Commissie betreft bij haar advies de reacties die ingaan op het milieueffectrapport, maar heeft, overeenkomstig de Wet milieubeheer, niet als taak om op alle afzonderlijke inspraakreacties in te gaan.

In de Wet luchtvaart is voorgeschreven welke bescherming door de luchthavenbesluiten moet worden geboden. Door de eisen in de wet is de gelijkwaardige overgang van de PKB Schiphol naar de nieuwe regelgeving vastgelegd. Net als in die PKB worden in de wet eisen gesteld ten opzichte van een referentiesituatie in 1990, en wordt aangegeven volgens welke methode dient te worden getoetst. Dat betekent onder meer het in beeld brengen van de situatie met een woningbestand uit 1990, met de dosis-effectrelatie die daarvoor ook in de PKB is gehanteerd. In de Richtlijnen voor het MER voor het herstel van de invoerfout zijn deze eisen van de Schipholwet overgenomen. Dat betekent dat daaraan in het MER is getoetst. De Commissie m.e.r. heeft vervolgens het MER getoetst aan de Richtlijnen voor het MER.

Op 4 juni 2004 heeft de Commissie m.e.r. haar toetsingsadvies uitgebracht en geoordeeld dat het MER voldoende informatie bevat om de invoerfout te herstellen. Nadat voorafgaand aan de behandeling in de Tweede Kamer was gebleken dat de Commissie mogelijk niet over alle inspraakreacties beschikte, heeft de Commissie op verzoek van de staatssecretaris nogmaals naar alle reacties gekeken. Aangezien de Commissie wel in het bezit was van alle inhoudelijke reacties, was er voor haar geen aanleiding haar toetsingsadvies te herzien.

De bundel met inspraakreacties die vanaf 9 juli 2004 ter inzage zijn gelegd en aan de insprekers zijn verzonden, bevat alle inspraakreacties.

Inspraak op het MER en het ontwerp-luchthavenbesluit

Er is een Milieueffectrapport (MER) opgesteld voor het herstellen van de invoerfout in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol en voor de aanpassing van de uitvliegroute bij Spaarndam. Aan de hand van het MER is een ontwerpbesluit tot wijziging van deze twee luchthavenbesluiten opgesteld.

Het MER Wijziging Uitvoeringsbesluiten Schiphol heeft tot doel om (milieu-)informatie te leveren waarmee beoordeeld kan worden of de aangepaste luchthavenbesluiten bescherming bieden tegen de nadelige effecten van het vliegverkeer, die gelijkwaardig is aan of beter is dan de bescherming van het Schipholstelsel met de eerste (nu geldende) besluiten.

Het MER Wijziging Uitvoeringsbesluiten Schiphol is ter visie gelegd, waarbij ook het ontwerp-besluit en de Nadere Analyse van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) ter kennisname waren in te zien. In de periode van 28 april tot en met 25 mei 2004 kon iedereen zijn of haar visie geven op het MER en het ontwerpbesluit door in te spreken. Insprekers hebben zodoende kunnen aangeven of iets wat volgens de Richtlijnen voor het MER uitgezocht moest worden, niet of onvoldoende is gebeurd. Tegen het MER en de besluiten is geen beroep bij de rechter mogelijk.

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat heeft 156 inhoudelijk verschillende reacties op de wijziging uitvoeringsbesluiten en het MER Schiphol ontvangen. Die reacties zijn in de Inspraakbundel genummerd van 1 tot en met 159. De nummers 33, 48 en 54 zijn vervallen, waardoor het totaal aantal inhoudelijk verschillende schriftelijke reacties op 156 komt.

Van deze reacties zijn er 12 als 'actie' aangemerkt, omdat in deze gevallen meer mensen - al dan niet met behulp van voorbedrukte formulieren - geheel gelijke reacties hebben ingestuurd. In totaal hebben 688 insprekers een van deze 12 reacties ingezonden. Er zijn 2 openbare hoorzittingen gehouden op 13 en 17 mei 2004 te Haarlem. Tijdens deze hoorzittingen hebben 19 mensen gesproken. Van de hoorzittingen zijn verslagen gemaakt, die in de Bundel Inspraakreacties van het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat zijn opgenomen.

Besluitvormingsprocedure

In de m.e.r.-procedure die wordt gevoerd voor het herstel van de invoerfout zijn Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland *initiatiefnemer*. De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zijn *bevoegd gezag*.

De overheid en de luchtvaartsector hebben in beeld gebracht wat de effecten zijn van het herstel van de invoerfout. Daarom is een Milieueffectrapport (MER) opgesteld met de verschillende alternatieven en hun effecten op de omgeving. Daarnaast hebben Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) voorgesteld de uitvliegroutes van de Polderbaan naar het westen, bij Spaarndam, aan te passen. Ook de effecten dáárvan staan in het MER. Om meer inzicht te krijgen in de ernst van de invoerfout voor de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen is een 'Nadere Analyse van het effect van de invoerfout Schiphol bij het vaststellen van de grenswaarden in het LVB Schiphol 2003' (NLR-CR-060) uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek vormen samen met het MER de basis voor besluitvorming.

Op basis van het MER heeft het bevoegd gezag een ontwerpbesluit opgesteld. Hierin zijn de nieuwe grenswaarden vermeld en zijn de wijzigingen opgenomen in de gebieden rond Schiphol waarin beperkingen gelden aan het ruimtegebruik. Het MER is ter visie gelegd, waarbij tevens het ontwerpbesluit en de Nadere Analyse ter kennisname waren in te zien. Gelijktijdig met de ter visie legging en de inspraakperiode (voorjaar 2004) hebben de Eerste en Tweede Kamer de mogelijkheid gekregen zich over het ontwerpbesluit uit te spreken. Tot slot is het ontwerpbesluit aan de Raad van State ter advisering voorgelegd (zomer 2004). Na te zijn vastgesteld in de Ministerraad treden de gewijzigde luchthavenbesluiten in werking na publicatie in het Staatsblad. Naar verwachting gebeurt dit begin september 2004.

Nota van Antwoord op de inspraakreacties op het MER Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol en de ontwerp-wijzigingen Luchthavenindelingbesluit en Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

1. Inleiding

In de Nota van Antwoord worden de inspraakreacties behandeld voor zover zij betrekking hebben op de inhoud van het MER Wijziging Uitvoeringsbesluiten Schiphol. Naast de schriftelijke inspraakreacties die in de periode 29 april tot en met 25 mei 2004 bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat zijn ingediend, zijn er ook zienswijzen ingebracht tijdens de twee hoorzittingen op 13 en 17 mei 2004 te Haarlem. Gelet op de hoeveelheid reacties en de terugkerende thema's daarin is gekozen voor geclusterde antwoorden op de inspraakreacties.

Daarnaast zijn er inspraken die geen betrekking hebben op het MER, het herstel van de invoerfout of de routewijziging bij Spaarndam, maar die wel in deze Nota van Antwoord zijn opgenomen. Gezien de terugkerende vragen en zienswijzen is bij een aantal onderwerpen een uitgebreidere toelichting gegeven. Deze zijn in de beantwoording bij het desbetreffende thema verwerkt.

2. Toetsingscriteria en referentiesituatie

Het besluit van het Kabinet om de procedure voor het herstel van de fout te starten leidt bij veel insprekers tot onbegrip en bezwaar. Enkele inspraakreacties op zowel de eerder gepubliceerde Startnotitie voor het MER (november 2003) als nu op het voorliggende MER, wijzen er op dat het herstel van de fout niet mag leiden tot het oprekken van de milieunormen voor de luchthaven. Overeenkomstig artikel 8.17 Wet luchtvaart dient het beschermingsniveau per saldo gelijkwaardig of beter te zijn aan het niveau dat geboden wordt door de eerste (nu geldende) besluiten. De bepaling in het wetsartikel zorgt er voor dat er geen grotere milieuruimte voor de luchthaven zal worden vastgesteld dan nu het geval is. De verdeling van het verkeer (en de effecten van dit verkeer) over de omgeving mag conform de wet wel wijzigen. Het gaat om een beschermingsniveau per saldo, dus niet het niveau van een bepaalde locatie. In de richtlijnen voor het MER is expliciet beschreven hoe dient te worden getoetst aan het beschermingsniveau van de eerste luchthavenbesluiten.

2.1 Beschermingsniveau voor geluid en veiligheid

Vanuit de overweging dat de wijziging van de luchthavenbesluiten het gevolg is van een herstel van een invoerfout, is in het MER Wijziging Luchthavenbesluiten Schiphol uitgegaan van dezelfde parameters als gehanteerd voor de eerste luchthavenbesluiten, zoals die zijn vastgelegd in de Wet luchtvaart.

In de wet is niet vastgelegd volgens welke criteria de gelijkwaardige of betere bescherming dient te worden getoetst. Toetsing kan met dezelfde criteria die voor de eerste luchthavenbesluiten zijn gehanteerd, maar ook is het mogelijk totaal nieuwe criteria te formuleren.

Het formuleren van nieuwe criteria zou tijdrovend zijn omdat daarover uitgebreide discussie zou moeten worden gevoerd. Aangezien het gaat om een herstel van een fout in de eerste besluiten, wordt dit als onwenselijk beschouwd. Bovendien zou het hanteren van nieuwe criteria voor het herstel van de luchthavenbesluiten ook de evaluatie in 2006 compliceren. In die evaluatie wordt namelijk getoetst of de bescherming van de omgeving tegen de milieueffecten van het vliegverkeer voldoet aan de eisen die daaraan in de wet zijn gesteld. Als er nu nieuwe criteria worden gehanteerd, dan worden feitelijk tijdens de wedstrijd de regels veranderd. Ook dit wordt als onwenselijk beschouwd.

2.2 PKB Schiphol en Omgeving

De PKB Schiphol en Omgeving is vervallen op 20 februari 2003, tegelijkertijd met het van kracht worden van de Wet luchtvaart, hoofdstuk 8 en de Luchthavenbesluiten. In de wet is vastgelegd welke bescherming dient te worden geboden door de eerste luchthavenbesluiten. Daarmee is expliciet invulling gegeven aan de gelijkwaardige overgang van de PKB naar het nieuwe Schipholstelsel. De eisen aan de bescherming van de eerste luchthavenbesluiten zijn vastgelegd in de overgangsartikelen van de Wet luchtvaart. Conform de Wet luchtvaart moeten alle volgende besluiten per saldo een gelijkwaardige of betere bescherming bieden dan de eerste besluiten. Op deze wijze is ook voor de toekomst de beoogde bescherming gewaarborgd. Om die reden is na 20 februari 2003 de PKB niet langer een toetsingskader. Het toetsingskader voor de nieuwe luchtvaartbesluiten wordt bepaald door de Wet luchtvaart en de eerste luchthavenbesluiten.

Voor alle duidelijkheid: bij de evaluatie in 2006 zal dus worden getoetst aan de bescherming die is beschreven in de overgangsartikelen van de Wet luchtvaart. Er zal niet opnieuw een definitie van gelijkwaardigheid aan de PKB worden bepaald.

2.3 Toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage

De toetsing van het MER door de Commissie richt zich op de vraag of de informatie in het MER een vergelijking mogelijk maakt van het 'oude' beschermingsniveau van de luchthavenbesluiten (vóór herstel van de invoerfout) en het 'nieuwe' beschermingsniveau (ná herstel van de invoerfout). In haar advies gaat de Commissie in op de inspraakreacties voor zover zij belangrijke (nieuwe) informatie inbrengen die relevant is voor het MER voor het herstel van de invoerfout en voor de wijziging van de vliegroute bij Spaarndam.

In het algemeen concludeert de Commissie m.e.r. dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is om een vergelijking te kunnen maken tussen het beschermingsniveau van de eerste luchthavenbesluiten en de gewijzigde luchthavenbesluiten. Het MER biedt daarom voldoende informatie voor de besluitvorming. Verder is de Commissie bij de beoordeling van het MER uitgegaan van het gegeven dat het MER informatie moet geven voor het *herstel van een invoerfout*. Dit impliceert een beperkte ruimte voor het uitwerken van (milieuvriendelijke) alternatieven. Alleen daarom vindt de Commissie de beperkte interpretatie van alternatieven, waaronder het Meest Milieuvriendelijke Alternatief en het nulalternatief, in dit specifieke MER acceptabel. Het bevoegd gezag deelt deze opvatting van de Commissie m.e.r. Daarnaast is de Commissie van mening dat de beperkte reikwijdte van de alternatieven in dit MER niet representatief kan zijn voor toekomstige milieueffectrapporten.

De Commissie weegt bij haar oordeel over het ontbreken van een MMA nadrukkelijk dat het onderwerp van onderzoek, namelijk het herstel van de invoerfout, weinig ruimte biedt voor alternatieven. De Commissie m.e.r. concludeert dat het ontbreken van een dergelijk MMA dus geen belangrijke tekortkoming is. Om dezelfde reden als de Commissie m.e.r. heeft het bevoegd gezag het MER in april 2004 aanvaard.

Het volledige toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. is in de bijlagen opgenomen.

3. Evaluatie van het Schipholbeleid in 2006

Zoals eerder vermeld, behandelt deze Nota van Antwoord de inspraakreacties voor zover zij betrekking hebben op de inhoud van het MER Wijziging Uitvoeringsbesluiten Schiphol. Veel insprekers laten zich echter vooral uit over de algehele regelgeving voor de luchthaven Schiphol, dan wel de effecten daarvan in de omgeving. Sommige inspraakreacties bevatten suggesties en alternatieven voor aanpassingen in het huidige beleid. Ook de Commissie m.e.r. heeft bij het uitbrengen van haar toetsingsadvies van de gelegenheid gebruik gemaakt om een aantal overwegingen over het beleid kenbaar te maken, die bij de evaluatie aan de orde kunnen komen.

Eind juni 2004 is het Plan van Aanpak voor de evaluatie van het Schipholbeleid aangeboden aan de Eerste en Tweede Kamer. Conform het Plan zal worden getoetst of de bescherming van de omgeving tegen effecten van het vliegverkeer voldoet aan de eisen die daaraan in de wet zijn gesteld. Dit geldt als uitwerking van de motie Baarda. Daarnaast zal worden getoetst of het nieuwe beleid ook effectief is. Tot slot is het ministerie van Verkeer en Waterstaat zeer geïnteresseerd in voorstellen voor verbetering.

Voor zaken die geen betrekking hebben op het herstel van de invoerfout en de wijziging van de vliegroute bij Spaarndam en die dus buiten de scope van deze procedure vallen, worden de insprekers, belanghebbenden en belangstellenden dan ook verwezen naar de evaluatie. Het Plan van Aanpak kan worden gedownload vanaf www.luchtvaartbeleid.nl.

4. Parallel starten

Een aantal inspraakreacties gaat in op het zogeheten parallel starten. Hieronder wordt de stand van zaken geschetst.

Het gelijktijdig starten van parallelle banen is een structureel onderdeel van het gebruik van het vijfbanenstelsel. De LVNL heeft eind november 2003, toen het vijfbanenstelsel volledig in gebruik werd genomen, aangegeven dat sommige vliegtuigen afwijken van hun vliegroute door wind, navigatie- of onnauwkeurigheid of door fouten van de vliegers. Hierdoor zouden zij te dicht bij vliegtuigen van de parallel gelegen baan kunnen komen. De veiligheid is niet daadwerkelijk in het geding geweest. De

situatie wordt door zowel de sector als het rijk echter niet minder serieus genomen vanuit het principe 'veiligheid voorop'.

Ter voorkoming van mogelijke ongevallen heeft de LVNL uit voorzorg direct tijdelijke beheersmaatregelen genomen, zoals zo min mogelijk parallel starten en koersinstructies voor parallel startend verkeer. Voor de periode van 15 april tot 1 november 2004 is de tijdelijke beheersmaatregel geoptimaliseerd, waarmee de kans op overschrijding van de geluidswaarden in 2004 kleiner is geworden, maar de geluidsbelasting waarschijnlijk wel op andere plekken komt dan voorzien en er sprake blijft van afwijkingen van luchtverkeerswegen.

De LVNL en de luchtvaartmaatschappijen zijn oplossingen aan het onderzoeken. Dit onderzoek is op moment van dit schrijven nog niet afgerond. Het uitgangspunt dat door het kabinet is meegegeven aan de onderzoekers is: veilig afhandelen van het verkeer, binnen de gestelde regels en grenzen, met geen of zo beperkt mogelijke gevolgen op de capaciteit, en rekening houdend met een nieuwe vliegroute bij Spaarndam. Zo mag de geluidsbelasting in de handhavingspunten aan het eind van het (gebruiks-)jaar niet overschreden worden. In het MER en het ontwerpbesluit wordt niet nader ingegaan op het parallel starten.

Nota van Antwoord

EFFECTEN VAN HERSTEL OP CAPACITEIT

Met het herstel van de invoerfout wordt bereikt dat Schiphol een milieuruimte krijgt die voldoet aan de overgangsartikelen in de Wet luchtvaart. Hoewel de verdeling van het geluid anders is, zal er in totaal niet meer geluid mogen ontstaan dan voor het herstel van de invoerfout. Hiervoor zijn de grenswaarden in 33 van de 35 handhavingspunten neerwaarts bijgesteld, twee grenswaarden zijn naar boven bijgesteld. Dit betekent dat er ten opzichte van 1990 nog steeds een daling is van het aantal ernstig gehinderden rond de luchthaven en er minder huizen zijn gelegen binnen de 35 Ke contour (afname van 5.000 woningen).

Herstellen van de invoerfout leidt er toe dat Schiphol groei kan realiseren binnen de vastgestelde kaders voor veiligheid, geluid en luchtverontreinigende stoffen. Herstel van de invoerfout op zich leidt dus niet automatisch tot groei van de luchtvaart. Ten opzichte van de groeiverwachting van Schiphol vóór het bekend worden van de rekenfout zal Schiphol zo'n 30.000 vluchten minder kunnen verwerken binnen de totale milieuruimte.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

18,23,24,25,34,44,47,49,52,57,58,64,70,71,72,74,91,111,123,124,125,131,134,137,138,139,140,141,142,143,144,146,147,150,156,157,158,159,160,161,164

Met de voorgestelde uitvoeringsbesluiten wordt beoogd het aantal vliegbewegingen te brengen van 340.000 naar maximaal 507.700 per jaar (waarvan 239.000 over de noordelijke regio). Dit betekent een enorme uitbreiding, die ook een enorme vergroting van de milieubelasting met zich meebrengt.

Dit is volledig in strijd met de toezeggingen die door de regering zijn gedaan toen in de Tweede Kamer uiteindelijk ingestemd werd met de aanleg van de vijfde baan vanwege de verbeterde milieueffecten die deze baan met zich mee zou brengen.

Beantwoording

Er wordt niet gehandhaafd op aantallen vliegtuigen maar op het geluid dat al die vliegtuigen samen per jaar maken. Dit laatste heet de geluidbelasting. Dáárvoor zijn overeenkomstig de wet grenzen bepaald; de grenswaarden in de handhavingspunten. De aantallen vliegtuigbewegingen die in het MER zijn genoemd, hebben dan ook geen enkele formele betekenis.

Er is geen sprake van uitbreiding en vergroting van de milieubelasting. De groeiomvang van de huidige circa 400.000 vliegtuigbewegingen naar meer dan 500.000 is ook bij de huidige wet- en regelgeving steeds de verwachting geweest. De groei zal moeten plaatsvinden binnen de milieueisen van de wet en levert over het geheel genomen een forse verbetering op ten opzichte van de situatie in 1990. De ingebruikname van het vijfbanenstelsel en de Polderbaan heeft, zoals ook in eerdere besluitvorming is weergegeven, een vergroting van de milieubelasting in de noordelijke regio tot gevolg, onder de vliegroutes van de Polderbaan. De vergroting van de milieubelasting in die regio is dan ook niet het gevolg van het herstellen van de invoerfout, maar van de eerdere besluitvorming over de ingebruikname van het vijfbanenstelsel en de Polderbaan. Wel leidt het besluit tot een toename van het aantal vliegtuigbewegingen vanaf de Zwanenburgbaan. Daarmee is nog steeds sprake van een afname ten opzichte van de situatie vóór februari 2003, maar de afname is minder groot dan op grond van de huidige Luchthavenbesluiten kon worden verwacht.

De eerdere besluitvorming over het vijfbanenstelsel, in werking getreden in februari 2003, is niet in strijd met eerdere toezeggingen. In de voorbereiding van deze besluitvorming, onder meer in het MER Schiphol 2003, is duidelijk aangegeven dat op sommige plaatsen een verslechtering van de milieusituatie zou optreden. Dat is een onvermijdelijke consequentie van de ingebruikname van een nieuwe baan en nieuwe vliegroutes. Per saldo, dus over het geheel genomen, is, conform de toezeggingen, sprake van een verbetering ten opzichte van de situatie in 1990. Zo is het aantal woningen met een hoge geluidbelasting (meer dan 35 Ke) gedaald van 15.100 naar 10.000. Voorbeelden van gebieden met een verbetering ten opzichte van 1990 zijn Amsterdam en Buitenveldert. Voor een compleet beeld van de veranderingen wordt verwezen naar het MER.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak
48,155

Volgens inspreker zijn de twee alternatieven in het MER schijnoplossingen. Als voor de alternatieven wordt gekozen blijkt, uit de bijgeleverde tekeningen, dat Landsmeer, Oostzaan en Amsterdam-Noord de rekening krijgen gepresenteerd in de vorm van juist meer geluidsoverlast, een groter veiligheidsrisico en meer luchtvervuiling. Volgens inspreker gaat het om het verplaatsen van het probleem.

Beantwoording

Alleen bij het nulalternatief in het MER is nergens sprake van meer overlast dan in de huidige luchthavenbesluiten. Omdat het nulalternatief echter leidt tot een forse terugval van de capaciteit van de luchthaven, is hier in het ontwerpbesluit niet voor gekozen.

Zie overigens ook de reactie op de eerste inspraak in deze Nota van Antwoord. De wijzigingen van de luchthavenbesluiten betekenen een verschuiving van verkeer van de Polderbaan naar de Zwanenburgbaan en dus ook een verschuiving van geluid en risico's naar andere woongebieden. Deze verschuiving vindt plaats binnen de milieueisen van de wet.

De verbetering in het verlengde van de Zwanenburgbaan is daardoor minder groot dan volgens de eerste (nu geldende) luchthavenbesluiten. Ook na het herstel van de fout zal er minder geluid zijn in de omgeving van de Zwanenburgbaan dan tijdens het gebruik van het vierbanenstelsel, vóór 20 februari 2003.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak
76

In het MER wordt niet gekeken naar de blootstelling van een groter aantal mensen en dieren aan een aanzienlijk geluidsniveau. De conclusie dat het totale volume aan geluidbelasting afneemt is niet relevant als de schade wordt veroorzaakt door het aantal mensen dat aan een aanzienlijk geluidsniveau wordt blootgesteld. Wel relevant is een rapportage van de effecten van een maatregel op gezondheid en milieu. Deze ontbreekt en daarom is volgens inspreker sprake van een ondeugdelijk MER.

Beantwoording

Het MER beschrijft de milieueffecten in termen van het aantal personen en woningen die worden blootgesteld aan een bepaalde geluidbelasting. In de richtlijnen voor het MER heeft het bevoegd gezag duidelijke criteria opgenomen voor het beschermingsniveau van de alternatieven in het MER. Zie ook reactie op inspraak 48 hiervoor. Over gezondheidseffecten zie de reactie op inspraakreactie nummer 64 verder op in deze Nota bij het kopje Economische aspecten.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak
148

Inspreker betreurt het dat de wijziging van de uitvoeringsbesluiten resulteert in een afname van 30.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Een gevolg van deze afname is dat er naar verwachting al in 2007 geen ruimte meer is voor groei.

Beantwoording

Ook het bevoegd gezag betreurt deze terugval in de groeimogelijkheden. Of er ook na 2007 nog groei mogelijk is, hangt echter vooral af van de mate waarin de luchtvaart er in slaagt stiller, schoner en veiliger te vliegen.

VERDELING Vliegverkeer

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

18,23,24,25,34,44,47,49,52,57,58,64,70,71,72,74,91,98,111,123,124,125,131,134,137,138,
139,140,141,142,143,144,147,156,157,158,159,161,166,167

Uit de MER blijkt dat maar liefst 47% van de vliegbewegingen is geprojecteerd over de regio ten noorden van de luchthaven. Dit levert een volkomen onaanvaardbare concentratie van vlieghinder voor dit gebied.

Beantwoording

Het grote aantal bewegingen in noordelijke richting is de consequentie van het besluit voor de Polderbaan, genomen in 1995. De ligging van de Polderbaan is zo gekozen dat relatief over weinig woongebieden wordt gevlogen. Vanaf de ingebruikname van het vijfbanenstelsel (februari 2003) wordt de Polderbaan als eerste startbaan van Schiphol gebruikt. Het grote aandeel van het verkeer naar het noorden is geen gevolg van het herstellen van de invoerfout of het verleggen van een vliegroute bij Spaarndam, maar van de eerdere besluitvorming over het vijfbanenstelsel van Schiphol. Wel leidt het besluit tot een toename van het aantal vliegtuigbewegingen vanaf de Zwanenburgbaan. Daarmee is nog steeds sprake van een afname ten opzichte van de situatie vóór februari 2003, maar de afname is minder groot dan op grond van de huidige Luchthavenbesluiten kon worden verwacht.

De verdeling van het vliegverkeer over de omgeving van Schiphol is afhankelijk van de ligging van de start- en landingsbanen, het geplande gebruik van die banen en de weersomstandigheden. Op Schiphol liggen de meeste banen in noord-zuid richting: de Polderbaan, de Zwanenburgbaan en de Aalsmeerbaan. De Polderbaan mag niet voor starts naar en voor landingen vanuit het zuiden worden gebruikt, omdat dan op heel lage hoogte over Hoofddorp wordt gevlogen. De Aalsmeerbaan mag niet naar en vanuit het noorden worden gebruikt, omdat dan op heel lage hoogte over Badhoevedorp wordt gevlogen. Er zijn dus twee banen beschikbaar die naar en vanuit het noorden kunnen worden gebruikt: de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. Er zijn ook twee banen die naar en vanuit het zuiden kunnen worden gebruikt, te weten de Zwanenburgbaan en de Aalsmeerbaan. Voorts kan de Zwanenburgbaan niet tegelijkertijd naar het noorden én naar het zuiden worden gebruikt. Bovendien is er nog de Kaagbaan die voornamelijk naar en vanuit het zuidwesten wordt gebruikt.

Het "geplande gebruik" gaat uit van het zo min mogelijk vliegen over dicht bebouwd gebied. Vandaar dat de Buitenveldertbaan zo min mogelijk wordt gebruikt, omdat dan over het zeer dicht bevolkte Buitenveldert gevlogen moet worden. Het gebruik van de Polderbaan (naar en vanuit het noorden) en de Kaagbaan (naar en vanuit het zuidwesten) hebben de eerste voorkeur, omdat dan over wat minder dicht bebouwd gebied wordt gevlogen. Dit neemt niet weg dat de mensen die daar wonen veel vliegverkeer over zich heen krijgen. Het bovenstaande leidt er onvermijdelijk toe, dat er veel vliegverkeer, zowel starten als landen, over het gebied ten noorden van Schiphol wordt afgewikkeld.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

64

Uit de samenvatting van het MER blijkt dat de invoerfout berust op een veel te hoge berekening van de maximale capaciteit van de Polderbaan. Er is volgens inspreker geen enkele rechtvaardiging om de Zwanenburgbaan nu meer te belasten. Temeer daar dit zal leiden tot overschrijding van de geluidsnormen bij handhavingpunten ten noorden van deze baan en toename van de geluidbelasting in de wijde omtrek, onder meer ter plaatse van handhavingpunten 17 en 18.

Beantwoording

De invoerfout betreft – samengevat – dat er in de berekening van de geluidbelasting meer verkeer op de Polderbaan is gezet dan de technische capaciteit toelaat. Die fout wordt hersteld, binnen de milieueisen die in de wet zijn vastgelegd. Dat betekent dat de grenswaarden worden gewijzigd: in 17 en 18 meer geluid, in andere punten minder. Het herstel leidt tot meer verkeer op de Zwanenburgbaan. De wet staat een dergelijke wijziging toe. Er zijn in de wet geen eisen gesteld aan de verdeling van het verkeer over de banen. Overigens zal ook na het herstel van de fout nog steeds sprake zijn van minder verkeer op de Zwanenburgbaan dan in het vierbanenstelsel het geval was.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

55

Hoe is de berekening van 10.000 woonhuizen die hinder van de Polderbaan mogen ondervinden tot stand gebracht? Het komt inspreker voor dat deze mensen als gevolg van de Polderbaan tweederangs burgers zijn geworden. Zij acht het veel reëler dat de overlast gelijkmatig over alle bewoners van de omgeving van Schiphol verdeeld wordt.

Beantwoording

De berekening van 10.000 woningen binnen de 35 Ke contour is uitgevoerd overeenkomstig de eisen die daarvoor gelden in de wet. Op basis van het voorgeschreven woningbestand van 1990 is het

aantal woningen geteld dat een geluidbelasting van meer dan 35 Ke ondervindt. Het gaat overigens over woningen rond alle banen van Schiphol, en niet alleen in het verlengde van de Polderbaan. In de huidige regelgeving is er voor gekozen woongebieden zoveel mogelijk te mijden, en niet om bijvoorbeeld het verkeer gelijkmatig over de omgeving te verspreiden. Dat betekent dat daar waar relatief minder woongebieden liggen dicht bij de luchthaven, het grootste deel van het verkeer wordt afgehandeld. In het verlengde van de Polderbaan liggen relatief weinig woongebieden. Deze baan wordt daarom veel gebruikt. Bij de evaluatie van het Schipholbeleid zal blijken of de overlast op deze wijze effectief wordt beheerst.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

66

Er moet gekeken worden naar een andere uitvliegroute want deze is strijdig met de wet die voorstaat dat milieueffecten worden verspreid.

Beantwoording

De wet die voorstaat dat milieueffecten worden verspreid is het bevoegd gezag niet bekend. Bij het ontwerpen van uitvliegroutes wordt er weliswaar naar gestreefd zo min mogelijk over bewoond gebied te vliegen, maar het is niet mogelijk om deze gebieden volledig te mijden.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

103

Het MER suggereert volgens inspreker dat herstel van de invoerfout alleen mogelijk is door de capaciteit van de Zwanenburgbaan te verhogen. Dit is in strijd met de belofte dat de capaciteit eerlijk verdeeld zou worden.

Beantwoording

Met het herstel wordt voldaan aan de milieueisen in de wet. Daarin zijn geen eisen over de verdeling van het verkeer over de omgeving opgenomen. Door het herstel wordt meer verkeer op de Zwanenburgbaan afgehandeld, maar nog steeds minder dan voor de ingebruikname van de Polderbaan het geval was.

EFFECTEN VAN HERSTEL OP MILIEU EN/OF GEZONDHEID

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

40,61,78,87,95,145,151,152,153

Insprekers zien niet in waarom niet in strijd gehandeld kan worden met het nieuwe normenstelsel (zoals vastgelegd in de Wet luchtvaart en de AmvB's) door de rekenfout niet te herstellen. Dit zou kansen scheppen voor een nieuw beleid.

Beantwoording

Het Kabinet en de Kamer achten herstel noodzakelijk vanwege de in de wet vastgelegde mainportdoelstelling. Kabinet en Kamer hebben besloten dat de fout daarom moet worden hersteld, met inachtneming van de milieueisen van de wet.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

103

Het herstel van de invoerfout zal de belasting op de omwonenden, met name slaapverstoring, volgens inspreker onverantwoord doen opvoeren. Inspreker vraagt waarom deze aspecten in het MER niet zijn onderzocht.

Beantwoording

Het herstel van de invoerfout heeft geen betrekking op het vliegen in de nacht of de vroege ochtend tussen 6.00 en 7.00 uur. Overigens is in het MER getoetst aan de gestelde eisen aan het maximale aantal slaapverstoorden.

De inspreker wordt verder verwezen naar het vervolg van het slaapverstoringsonderzoek waar expliciet onderzoek wordt gedaan naar de gezondheidseffecten van het vliegen in de nacht en specifiek tussen 6.00 en 7.00 uur. Eind 2004 wordt het Gezondheidsraadadvies over nachtelijk geluid en de effecten op de gezondheid verwacht en zal het kabinetsstandpunt hierover aan de Tweede Kamer worden gezonden.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak
103,112

Inspreker vraagt waarom effecten op de luchtkwaliteit door de toename van het verkeer van de A5, de verbreding A9 en de uitbreiding van het havengebied niet zijn meegenomen in het MER. Inspreker vindt het onvoorstelbaar dat volgens het MER de luchtkwaliteit niet afneemt bij meer vliegverkeer.

Beantwoording

In het MER Schiphol 2003 is uitgebreid onderzoek gedaan naar de lokale luchtkwaliteit in de omgeving van Schiphol. Hierin is ook de uitstoot van het wegverkeer in de omgeving doorberekend. Met het herstel van de invoerfout is de enige verandering die effect heeft op de lokale luchtkwaliteit, het feit dat er minder taxibewegingen zijn van en naar de Polderbaan en meer van en naar de Zwanenburgbaan. De Zwanenburgbaan ligt dichterbij, dus netto zal de uitstoot van verontreinigende stoffen afnemen. De invoerfout heeft verwaarloosbare invloed op de berekeningen van de lokale luchtkwaliteit zoals beschreven in rapport TNO-MEP 2000-100.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak
126

Inspreker is van mening dat de conclusie van het MER zou moeten zijn dat de uitbreiding tot 508.000 vliegbewegingen leidt tot ontoelaatbare verslechtering van de leefbaarheid, de volksgezondheid en de veiligheid. Daarom moet aanpassing van de wet verworpen worden. Verder is inspreker van mening dat in de Luchtvaartwet geen relatie is tussen meetbare en hanteerbare maatstaf en de ervaren geluidhinder van vliegtuigen. Geluidsniveaus van 80 tot 100 dB(A) zijn volgens de Wet geluidhinder ontoelaatbaar en dienen met stringente regels en kostbare maatregelen voorkomen te worden. Inspreker concludeert dat de Luchtvaartwet strijdig is met de Wet geluidhinder.

Beantwoording

De effecten van het vliegverkeer op het milieu voldoen ook na het herstel van de fout aan de eisen die daaraan in de wet zijn gesteld. De mogelijkheden voor de groei van de luchtvaart zijn overigens al jaren basis van de besluitvorming over Schiphol. Bij de besluitvorming over de ingebruikname van de Polderbaan waren de verwachtingen dat een groei naar circa 540.000 bewegingen mogelijk is. De huidige verwachting van 508.000 bewegingen is dan ook een afname ten opzichte van de eerdere verwachtingen.

VLIEGRROUTE BIJ SPAARNDAM

Nummer inspreker en samenvatting inspraak
8

Inspreker stelt dat de uitvliegroute A gunstig is voor Velsen-Zuid omdat vliegtuigen meer over Beverwijk en Velsen-Noord vliegen, maar er blijft ook een uitvliegroute over Velsen-Zuid. Inspreker vraagt zich af of de 40% inspraakreacties afkomstig uit Velsen-Zuid bij de vorige inspraakronde niet mee tellen. Inspreker stelt voor de vliegroute over de A9 te leiden, over dunbevolkt gebied, en niet meer over Velsen-Zuid.

Beantwoording

Alle inspraakreacties tellen mee. Conform de wens van de Tweede Kamer zijn in het MER de vliegroutes zoals die zijn voorgesteld door de CROS onderzocht. Overige mogelijkheden voor verbetering van het vliegroutestelsel worden conform de uitdrukkelijke wens van de Kamer niet bij het herstel van de invoerfout betrokken. Dergelijke voorstellen kunnen wel bij de evaluatie van het Schipholbeleid worden meegenomen. Aan de CROS is daarvoor gevraagd voorstellen te doen voor verbetering van het vliegroutestelsel.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak
19,20

Inspreker kiest voor alternatief 2. Hierbij gaat het niet alleen om de hardheid van het gebulder, maar vooral om de frequentie waarmee de vliegtuigen overvliegen (om de drie minuten).

Beantwoording

CROS heeft net als de inspreker de voorkeur voor planalternatief 2 (routevariant A). Het besluit van het bevoegd gezag zoals opgenomen in het ontwerp-besluit stemt overeen met het advies van de CROS.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak
88

Inspreker merkt op dat in de nota's wordt gesuggereerd dat door de meer noordelijk gelegen route van variant A tussen Corus en Beverwijk de woonbebouwing beter wordt vermeden wordt. Volgens inspreker is dit niet het geval.

Beantwoording

Op pagina 14 van de samenvatting in het MER schrijft de initiatiefnemer: "Planalternatief 2 (routevariant A, red.) leidt tot een afname van de geluidbelasting in Velsen-Zuid en IJmuiden en een toename in Beverwijk. Het MMA leidt tot een afname van de geluidbelasting in onder meer Beverwijk en Wijk aan Zee en een toename in Velsen Zuid en IJmuiden."

Als de suggestie is gewekt dat de meer noordelijk gelegen route van variant A tot minder geluidbelasting in Beverwijk zou leiden is dat onjuist. Het MER is op dit punt duidelijk. De inspreker heeft het juist.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak
97,161

Inspreker is van mening dat de route rond Spaarndam op grond van twijfelachtige argumenten wordt verlegd, zoals ook wordt beaamd in Kamerstuk TK 2003-2004, 26959, nr. 52. Bovendien worden de negatieve gevolgen van de routeverlegging onvoldoende inzichtelijk gemaakt en bijgehouden.

Beantwoording

Conform de wens van de Kamer is rekening gehouden met het oordeel van de CROS over de routewijziging bij Spaarndam. Bij het wijzigen van de westelijke uitvliegroutes van de Polderbaan wordt vooral dat deel van de route gewijzigd dat gelegen is buiten de ring van handhavingpunten. Zowel bij het ontwerp als de beoordeling van de routes is CROS betrokken, en heeft ook CROS de uiteindelijke variant A (planalternatief 2) gekozen. De effecten van deze routevarianten zijn het MER in beeld gebracht.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak
117

Inspreker suggereert dat in de wijziging Luchthavenverkeerbesluit niet alleen de invoerfout wordt hersteld, maar dat ook iets is gewijzigd in de routes en de verdeling van de starts over de routes van de Zwanenburgbaan om meer geluidsruimte te creëren. Inspreker heeft grote twijfels over de waarde die gehecht moet worden aan het verlagen van de geluidbelasting bij andere handhavingpunten dan die in Lijnden en Zwanenburg, vlak voor de Zwanenburgbaan.

Beantwoording

Op uitdrukkelijk verzoek van de Tweede Kamer, vastgelegd in de motie Haverkamp, is het MER beperkt tot (a) het herstel van de invoerfout en (b) de twee voorgestelde varianten voor de aanpassing van de route nabij Spaarndam. Andere, meer ingrijpende aanpassingen van de routestructuur, kunnen in de evaluatie 2006 aan de orde komen. Zie ook reactie op de eerste inspraak onder het kopje Verdeling vliegverkeer in deze Nota van Antwoord.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

146,150

Inspreker is van mening dat in alternatieven en dus ook in alternatief 2 de bijbehorende verschuiving van het tolerantiegebied van de uitvliegroutes ontbreekt, ofwel de verplaatsing van 800 m van de relevante luchtverkeersweg in oostelijke richting teneinde aan de belofte aan Spaarndam te voldoen. Deze verschuiving ontbreekt volgens inspreker in het MER.

Beantwoording

In het ontwerpbesluit is de luchtverkeersweg van de door het bevoegd gezag gekozen alternatief weergegeven. Deze luchtverkeersweg past bij de routevariant die door de CROS is voorgesteld.

Vragen over beloften

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

79

Waarom worden de beloften van Jorritsma en Netelenbos niet gehandhaafd?

Beantwoording

Het is onduidelijk welke beloften hier bedoeld worden. Het bevoegd gezag kan zich voorstellen dat er sprake is van in het verleden gewekte verwachtingen, zoals over de wijziging van de vliegroute bij Spaarndam. Deze wordt met de voorgenomen wijziging van de luchthavenbesluiten doorgevoerd.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

103

Inspreker vraagt of het MER in strijd is met afspraken van minister Netelenbos met de Eerste Kamer over gelijkwaardige bescherming van het buitengebied, zoals vastgelegd in de motie Baarda.

Beantwoording

Het MER is in overeenstemming met de afspraken over de gelijkwaardigheid. Er wordt conform de richtlijnen voldaan aan de eisen voor een gelijkwaardige of betere bescherming. De afspraken in het kader van de motie Baarda zijn uitgewerkt in een wetsvoorstel dat in de Tweede Kamer ligt. Op grond hiervan zal een MER worden opgesteld om te kunnen beoordelen of het beschermingsniveau van het LIB en het LVB voldoet aan de eisen die daarin in de wet zijn gesteld.

MEEST MILIEUVRIENDELIJK ALTERNATIEF, BEWONERSALTERNATIEVEN

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

18,23,24,25,29,30,33,34,39,44,46,47,49,52,57,58,67,70,71,72,74,83,86,88,89,90,91,92,93,98,102,109,111,123,124,125,131,134,137,138,139,140,141,142,143,144,147,156,157,158,159

In tegenstelling tot het wettelijk vereiste en in tegenstelling tot het advies van de Commissie MER, zowel als in afwijking van de door de gemeente Velsen gegeven reactie op de Startnotitie, is géén onderzoek gedaan naar het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Er is volstaan met het plakken van het etiket "MMA" op het één van de in de Startnotitie reeds beschreven alternatieven. Dit terwijl al ruim vóór het vaststellen van de Richtlijnen voor deze MER verschillende mogelijkheden voor een MMA ter tafel waren gebracht: spreiding van de piekdrukke bij het starten, wijziging van de baanpreferentie, alsmede een milieuvriendelijker uitvliegroute voor de Polderbaan.

Beantwoording

In overeenstemming met de Richtlijnen die het bevoegd gezag heeft opgesteld, beschrijft het MER de milieueffecten aan de hand van berekeningen die zijn gebaseerd op de gegevens die destijds ook zijn gebruikt bij het MER Schiphol 2003. Dit ligt voor de hand, het gaat immers om het herstellen van een invoerfout die bij dat MER Schiphol 2003 is gemaakt. Van strijdigheid met de wet is geen sprake.

Voor het herstel van de invoerfout zijn geen alternatieven voorhanden: de invoerfout kan alleen worden hersteld door de juiste gegevens als basis voor de luchthavenbesluiten te gebruiken en door

te rekenen. Wat betreft het wijzigen van uitvliegroutes vanaf de Polderbaan bij Spaarndam is wel een aantal alternatieven denkbaar. Die zijn in het MER beschreven, waarbij de laatste variant wordt aangemerkt als MMA. De bewindspersonen van V&W en VROM hebben inmiddels het MER als zodanig geaccepteerd. Ook de Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies geconcludeerd dat essentiële informatie voor besluitvorming over wijziging van de luchthavenbesluiten in het MER aanwezig is.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

23,24,25,34,44,47,49,52,57,58,70,71,72,74,91,109,111,123,124,125,131,133,134,136,137,138,139,140,141,142,143,144,147,156,157,158,159

Door de bewoners van Velsen is een voorstel uitgewerkt, dat een steilere startprocedure inhield alsmede een route vanaf de Polderbaan recht naar het noorden die de woonkernen van Spaarndam, Kennemerland en Zaandam zou ontzien en bovendien het ammoniakgevaar in de IJmond zou mijden. Dit, tijdig aangereikte voorstel, is door de initiatiefnemers van de MER gewoon genegeerd. Zelfs terwijl het een goede kans maakte om als MMA uit de bus te komen.

Beantwoording

Op uitdrukkelijk verzoek van de Tweede Kamer, vastgelegd in de motie Haverkamp, is het MER beperkt tot (a) het herstel van de invoerfout en (b) de door de CROS voorgestelde varianten voor de aanpassing van de route nabij Spaarndam. Dit is ook in de Richtlijnen opgenomen. Andere, meer ingrijpende aanpassingen van de routestructuur, kunnen in de evaluatie van het Schipholbeleid aan de orde komen.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

90

Inspreker verzoekt de volgende Bewoners Vriendelijke Alternatieven (BVA's) te onderzoeken en zo mogelijk in te voeren:

- invoering van tenminste 10 vliegtuigvrije weekends;
- wijziging startbeleid offpeak en single peak; na de incidentele start van een traag c.q. zwaar toestel dient de wachttijd van het volgende toestel verlengd te worden en niet het betreffende toestel zo snel mogelijk buiten de luchtverkeersweg te sturen om veiligheidsredenen;
- wijziging van de hoogtevrijstelling; vliegtuigen die voor de wet voldoende hoogte hebben zouden de luchtverkeersweg niet meer mogen verlaten, tenzij het piek-grondlawaai niet meer dan bijvoorbeeld 50 dB(A) bedraagt.

Beantwoording

De verzoeken voor een BVA vallen buiten het door de Kamer gestelde kader van het herstel van de invoerfout. Het bevoegd gezag verzoekt de inspreker suggesties voor verbetering van het Schipholbeleid uit te werken en in te dienen in de inspraak die wordt georganiseerd voor de evaluatie van het Schipholbeleid vanaf september 2004. Zie daarvoor ook de algemene paragraaf 3 van deze Nota van Antwoord.

MER EN WONINGAANTALLEN

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

23,24,25,26,34,35,44,47,49,52,57,58,66,70,71,72,74,89,91,111,123,124,125,131,134,136,137,138,139,140,141,142,143,144,146,147,150,156,157,158,159,161,166

In deze MER is gewerkt met woningaantallen uit 1990 (!), waaruit vervolgens ook het aantal gehinderde bewoners is berekend. Het betekent bijvoorbeeld dat de aan Spaarndam grenzende (en ernstig belaste) woonwijk Velsersbroek niet in de beschouwingen is meegenomen, evenmin als de 16.000 inwoners. Hetzelfde geldt voor de nieuwe wijk Broekpolder bij Beverwijk. Om nog maar niet te spreken van de rest van de groei van de bevolking in deze regio. Dit is onacceptabel voor een MER waarin de effecten van een voor 2004 geplande wijziging worden onderzocht.

Beantwoording

De woningtellingen zijn bedoeld om de resultaten van de berekeningen te kunnen toetsen aan de daarover in de wet gestelde eisen. De wet eist dat daarbij – evenals in de PKB Schiphol en omgeving – voor wat betreft het woningbestand peiljaar 1990 moet worden gebruikt. Deze zelfde procedure is gevolgd bij het MER dat ten grondslag ligt aan de huidige luchthavenbesluiten, het MER Schiphol 2003.

Het is natuurlijk niet zo dat de ontwikkelingen in de woningsituatie na 1990 niet van belang zijn, en dat mensen die er niet woonden niet serieus worden genomen. Voor een aantal aspecten bevat het MER ook een weergave van de meest actuele situatie.

MER EN GEBRUIKTE GEGEVENS

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

23,24,25,26,29,34,44,47,49,52,57,58,66,70,71,72,74,91,111,122,123,124,125,131,134,137,138,139,140,141,142,143,144,147,156,157,158,159,166

In de MER is uitsluitend gewerkt met berekende cijfers voor de hinder, en niet met werkelijk gemeten cijfers. Afwijkingen van vliegroutes, die dagelijks in grote getale voorkomen, zijn niet meegeteld, maar veroorzaken in de realiteit wel degelijk extra vlieghinder. Andere, op de werkelijkheid gebaseerde indicaties van vlieghinder zoals bijvoorbeeld de meldingen van geluidshinder bij CROS, worden ten onrechte volledig genegeerd.

Beantwoording

Net als in andere MERren is geen gebruik gemaakt van gemeten cijfers. Om te beginnen zou dat onmogelijk zijn, omdat in het MER een beoogd gebruik is weergegeven. Daarover zijn nooit meetgegevens beschikbaar. Dus worden op basis van de best beschikbare modellen de effecten in beeld gebracht. Deze modellen gaan overigens uit van meetgegevens van de verschillende vliegtuigtypen. Ten tweede is het ook van het feitelijk gebruik niet mogelijk om van de gehele omgeving meetgegevens te krijgen. Woningtellingen zullen dus altijd, ook in de toekomst, moeten worden gebaseerd op modelberekeningen, of het nu gaat om de effecten van beoogd gebruik of effecten van het gebruik in het verleden.

Overigens heeft de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid de taak om voorstellen te doen voor een meetsysteem van het vliegtuiggeluid, zowel voor de informatievoorziening als voor de handhaving. Voor milieueffectrapporten zal ook in de toekomst echter gebruik moeten worden gemaakt van modelberekeningen.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

11,23,24,25,34,40,44,47,49,52,57,58,61,70,71,72,74,78,87,88,89,91,95,111,112,123,124,125,131,134,137,138,139,140,141,142,143,144,145,146,147,150,151,152,153,156,157,158,159,160

Essentieel voor een goed MER is dat het verifieerbaar is. Op veel punten voldoet dit MER niet aan deze eis. Terwijl op die punten waar deze wél verifieerbaar is, er fouten zichtbaar worden: verouderde gegevens, rekenfouten, etc. Daarmee ontstaat twijfel over de kwaliteit van het MER als geheel, hetgeen nog wordt versterkt doordat een verificatiebureau (Veritas) wordt aangehaald (overigens zonder dat daarvan een gekwalificeerde verklaring is opgenomen) dat niet eens in staat is gebleken om de gemaakte fouten te voorkomen. Tot slot maakt ook het antideren van het MER ("maart 2004", terwijl het document op 28 april is verschenen) geen betrouwbare indruk.

In het MER wordt verder gesproken over ingevoerde gegevens die bestaan uit verwachtingen en vereenvoudigingen, leemten in kennis en onvolkomenheden. Insprekers concluderen hieruit dat het MER op basis van gebrekkige gegevens is geschreven. Eerst had een diepgaand, onafhankelijk onderzoek uitgevoerd moeten worden om een beter beeld van alle nadelige milieueffecten te krijgen. Insprekers suggereren dat echte deskundigen, zoals indertijd de commissie Berkhout, niet in het straatje van de regering en de luchthaven passen, juist omdat zij echt onafhankelijk zijn.

Beantwoording

De Commissie voor de m.e.r. geeft in haar toetsingsadvies van het MER aan "*dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is om een vergelijking te kunnen maken tussen het beschermingsniveau van de nu geldende (eerste) luchthavenbesluiten en de gewijzigde (tweede) luchthavenbesluiten. Het MER biedt daarom voldoende informatie voor de besluitvorming.*"

De aanwezigheid van verouderde of onjuiste gegevens in het MER zijn het bevoegd gezag niet bekend. Er zijn, conform de Richtlijnen wel tellingen verricht met een woningbestand uit 1990. De woningtellingen zijn bedoeld om de resultaten van de berekeningen te kunnen toetsen aan de daarover in de wet gestelde eisen. De wet eist dat daarbij – evenals in de PKB Schiphol en omgeving – voor wat betreft het woningbestand peiljaar 1990 moet worden gebruikt.

Wat betreft de leemten in kennis: deze zijn altijd aanwezig, zo ook in dit dossier. Ten tijde van het opstellen van het MER was de structurele oplossing voor de problematiek van het parallel starten nog niet bekend. Daarom is ook het uitvoeren van berekeningen ter bepaling van de milieueffecten niet mogelijk. Om die reden is 'parallel starten' in het MER aangemerkt als 'leemte in kennis'.

Op 25 maart 2004 hebben de initiatiefnemers het MER aangeboden aan het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag heeft het MER op 1 april aanvaard, waarna op 23 april 2004 door de Ministerraad het ontwerpbesluit op basis van het MER is vastgesteld. Vervolgens zijn het MER en het ontwerpbesluit aangeboden aan de Kamer en ter inzage gelegd.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak 40,61,78,87,95,145,151,152,153

In het MER wordt gesproken over ingevoerde gegevens die bestaan uit verwachtingen en vereenvoudigingen, leemten in kennis en onvolkomenheden. Insprekers concluderen hieruit dat het MER op basis van gebrekkige gegevens is geschreven. Zo is daar de opmerking van de initiatiefnemers dat het rekenmodel voor externe veiligheid een benadering is en blijft en de constatering dat het model ondanks jarenlange ontwikkeling nog diverse onvolkomenheden bevat. Eerst had een diepgaand, onafhankelijk onderzoek uitgevoerd moeten worden.

Beantwoording

De Commissie voor de m.e.r. geeft in haar toetsingsadvies van het MER aan "*dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is om een vergelijking te kunnen maken tussen het beschermingsniveau van de nu geldende (eerste) luchthavenbesluiten en de gewijzigde (tweede) luchthavenbesluiten. Het MER biedt daarom voldoende informatie voor de besluitvorming.*"

Statistiek wordt veel toegepast om consequenties van toekomstige ontwikkelingen in te schatten indien een aspect niet concreet meetbaar is, zoals in dit geval bijvoorbeeld de risico's in de omgeving van een luchthaven. Statistische rekenmodellen voor de externe veiligheid worden, behalve voor luchthavens dan ook toegepast in andere beleidsterreinen, zoals opslag, gebruik en transport van gevaarlijke stoffen. Onzekerheden verbonden aan de toepasbaarheid en het gebruik van generieke getallen en faalkansen spelen vaak een rol in de politiek/bestuurlijke discussie, net als het omgaan met vereenvoudigingen of het belang van veronderstelde onvolkomenheden. Actualiteit en geschiktheid van de rekenmodellen vergt dan ook continu aandacht.

Het rekenmodel externe veiligheid voor Schiphol is een statistisch model voor kwantitatieve risico-analyse, gebaseerd op casuïstiek van vliegtuigongevallen uit het verleden. Het is het best beschikbare model om risico's van luchtvaart in beeld te brengen, en internationaal gezien vooruitstrevend. Het is door betrokken partijen geaccepteerd en vastgesteld. Door selectie op ongevaldata wordt het rekenmodel meer representatief voor een luchthaven zoals Schiphol. De onderdelen van het rekenmodel worden periodiek aangepast aan de laatste stand der techniek. Ook de dataset wordt dan geactualiseerd met meer recente ongevaldata, evenals de hierop gebaseerde waarden van modelparameters. De laatste update van het model vond plaats in 1999-2000.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak 103

Inspreker is van mening dat een belangrijke detailkaart ontbreekt en diverse geluids- en overzichtskaarten niet kloppen.

Beantwoording

Bij de ter inzage legging van het ontwerpbesluit zijn alleen die detailkaarten bijgevoegd waarin een wijziging optreedt. Dat is ook de wettelijke verplichting. De overige kaarten blijven ongewijzigd.

Niet duidelijk is wat de inspreker bedoelt met het feit dat 'diverse geluidskaarten en overzichtskaarten niet kloppen'. Een antwoord kan hierop dan ook niet worden gegeven. Niettemin kan worden toegelicht dat de geluidskaarten in het MER de jaargemiddelde geluidbelastingcontouren aangeven. Deze zijn niet te vergelijken met de door inspreker aangehaalde plots van Fanomos, waarin de gevlogen routes worden vastgelegd. De plots van Fanomos geven alleen aan waar vliegtuigen hebben gevlogen, niet hoeveel geluid dat heeft veroorzaakt.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

103

In het MER is volgens inspreker niet onderzocht wat het geluidseffect van parallel starten op het centrum van de uitvliegroutes is. In de geluidszones is onvoldoende rekening gehouden met het zogenaamde stereo-effect door parallel starten.

Beantwoording

In de geluidberekeningen in het MER is ook rekening gehouden met geluid dat van verschillende vliegroutes in een plaats neerslaat. Zo is in het centrum van de parallelle startroutes het geluid van beide routes meegenomen.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

103

Inspreker is van mening dat in het MER onvoldoende is gerekend met aanvullende geluidbelastingindicatoren en dat daarom de sector onvoldoende wordt gestimuleerd om de geluidbelasting voor omwonenden te verminderen.

Beantwoording

In het MER is de geluidbelasting uitgedrukt in zowel de oude Nederlandse eenheden Ke en Laeq als in de nieuwe Europese eenheden Lden en Lnight. Overige eenheden voor de geluidbelasting zijn op dit moment niet voorhanden.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

146

Het MER biedt geen uitsluitel over de zgn. tijdelijke maatregel waarbij het startend vliegverkeer al van de geplande parallelle routes moet uitwijken.

Beantwoording

Zie reactie op inspraak 146/150 hiervoor en de algemene paragraaf 4 van deze Nota van Antwoord.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

149

Inspreker is van mening dat statistische gemiddelden van de geluidsoverlast niet relevant zijn voor de beleving van de bewoners. In de besluitvorming over Schiphol moet meer rekening worden gehouden met de 'gevoelstemperatuur' dan met gemeten waarden.

Beantwoording

Bij het herstel is net als in de huidige luchthavenbesluiten uitgegaan van normen, uitgedrukt in de Europese maten voor vliegtuiggeluid.

Bij de evaluatie van het Schipholbeleid zal worden gezien of met deze maten de overlast op effectieve wijze wordt beheerst en of er geen betere maten te vinden zijn, die meer overeen komen met de beleving van de omwonenden dan de huidige jaargemiddelde waarden.

VRAGEN OVER ONDUIDELIJKHEDEN IN MER

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

80

Met de Nadere Analyse van effecten is tegemoet gekomen aan de in december 2003 door inspreker gevraagde onderbouwing. De weging van belangen, met name van de effecten voor de inwoners van de gemeente Haarlemmermeer, heeft echter onvoldoende beargumenteerd plaatsvonden. Deze weging moet alsnog plaatsvinden en geëxpliciteerd worden. Verder vindt inspreker de ontwerpwijziging wel helder over het waarborgen van de mainportdoelstelling, maar niet over maatschappelijk gevolgen van het herstellen van de invoerfout en de effecten voor Zwanenburg in het bijzonder.

Beantwoording

Het MER gaat in tekst en figuren in op de (lokale) milieuconsequenties van de voorgenomen wijzigingen, nl. het herstel van de invoerfout en de aanpassing van de uitvliegroutes bij Spaarndam. Daarbij is getracht deze consequenties zo objectief mogelijk weer te geven. Het bevoegd gezag heeft het MER beoordeeld en voorts ter toetsing voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r. Daarmee is impliciet een juiste belangenafweging geborgd.

Nummer inspreker

86

Inspreker heeft in haar inspraakreactie op de Startnotitie gevraagd aan te geven wat de wijziging betekent voor de intensiteit van het gebruik van de desbetreffende luchtverkeerweg en wat de effecten zijn in diverse handhavingpunten in Oostzaan. Inspreker wordt in het MER geconfronteerd met een onbevredigend herstel van de invoerfout.

Beantwoording

Het MER geeft inderdaad geen inzicht in de intensiteit waarmee de luchtverkeerwegen worden gebruikt. Wel geeft het MER inzicht in het aantal starts en landingen per baan en inzicht in de te verwachten veranderingen in geluidbelasting in de omgeving van Schiphol.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

86,90

Insprekers achten beperking van het MER tot de verwachte situatie in 2005 onvoldoende. Gelet op het feit dat de wet eenmalig aangepast wordt voor de nog komende gebruiksjaren dient het MER duidelijkheid te verschaffen over het voor de omgeving slechtst denkbare scenario, dan wel dienen de initiatiefnemers gedragsregels op te nemen die dit scenario uitsluiten.

Beantwoording

Doordat de milieunormen worden bepaald op basis van het gebruik zoals weergegeven in het MER, en deze normen worden gehandhaafd, is daarmee het slechtst denkbare scenario in het MER weergegeven. De milieunormen gelden, zolang ze niet worden gewijzigd, dus ook na 2005.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

88

Inspreker merkt op dat nergens is beschreven welke routevariant is verwerkt in de besluiten. Het enige houvast bieden de opmerkingen in de toelichting bij de besluiten dat de CROS een voorkeur voor variant A heeft uitgesproken. Het is noodzakelijk dat hieromtrent een heldere conclusie wordt geformuleerd.

Beantwoording

In de nota van toelichting bij het luchthavenbesluit is een passage ingevoegd die ingaat op de keuze voor de uitgewerkte routevariant.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

90

Inspreker is van mening dat het MER zeer onduidelijk rapporteert over de effecten van herstel van de invoerfout. Inspreker verzoekt om bevestiging of onderbouwde correctie van de volgende conclusies die hij uit het MER heeft getrokken:

- vanwege het herstel neemt de intensiteit van het gebruik van de Zwanenburgbaan in 2005 toe met 16752 starts; bij 167 vliegbare dagen betekent dit 100 toestellen per dag extra;
- de toename van het vliegverkeer als gevolg van herstel van de invoerfout wordt voor 100% opgevangen door de plaatsen onder de luchtverkeersweg, zoals Zwanenburg, Zaanstad Zuid, Oostzaan en Landsmeer;
- In Oostzaan moeten de bewoners rekening houden met een geluidstoename van 4 dB(A), wat meer dan een verdubbeling betekent.

Beantwoording

- Volgens de invoergegevens is het aantal vliegtuigen dat de Zwanenburgbaan gebruikt ca. 14.100 per jaar hoger dan in het oorspronkelijke besluit van 2003. Het aantal starts neemt met 16.600 toe, het aantal landingen neemt daarentegen met circa 2.500 af. Deze aantallen zijn echter nog wel lager dan met het vierbanenstelsel, die verlaging is circa 67.000 vliegtuigen per jaar.
- Nee. De toename van het verkeer betreft alle routes naar het noorden, derhalve ook de routes in noordwestelijke richting.
- Ja, zie figuur 4 en 4A van het MER.

EU RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAI

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

79

Waarom wordt in het MER geen rekening gehouden met beduidend strengere Europese milieu- en veiligheidseisen? Is dat wellicht ook de reden dat de besluiten voor 1 juli geïmplementeerd moeten worden?

Beantwoording

Het is onduidelijk welke strengere milieu- en veiligheidseisen inspreker hier bedoelt. In de huidige wetgeving voor Schiphol is aangesloten bij de Europese wetgeving. Ook eventuele toekomstige Europese wetgeving zal waar nodig in de wetgeving voor Schiphol worden geïmplementeerd. De Nederlandse regelgeving is binnen Europa overigens zeer vergaand. Het valt niet te verwachten dat andere landen een dergelijke regelgeving zullen invoeren. Zie ook reactie op inspraak 103 hierna.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

103

Inspreker is van mening dat het herstel van de invoerfout in strijd is met de Europese Richtlijn inzake het omgevingslawaaï terwijl deze Richtlijn wel in de Startnotitie genoemd is.

Beantwoording

Op 18 juli 2002 is de Europese richtlijn voor omgevingslawaaï van kracht geworden (Richtlijn 2002/49EG). Deze richtlijn moet uiterlijk 18 juli 2004 zijn geïmplementeerd in wetgeving. Dit gebeurt door een wijziging van de Wet geluidhinder, de Wet luchtvaart en de Spoorwegwet. In de Wet luchtvaart zal een aparte paragraaf worden opgenomen die betrekking heeft op de gegevensverstrekking, geluidbelastingkaart en actieplan in verband met deze richtlijn. Na inwerkingtreding van deze wetswijziging (2004) zullen de gegevens die daarvoor benodigd zijn worden gemonitord. Deze gegevens moeten aan het Europese Parlement worden gerapporteerd en openbaar worden gemaakt. Ook over de situatie rond Schiphol zullen conform de richtlijn gegevens worden verzameld en openbaar gemaakt. De eerste geluidbelastingkaarten moeten uiterlijk 30 juni 2007 worden vastgesteld door de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, daarna weer om de 5 jaar. Actieplannen moeten uiterlijk 18 mei 2008 door de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat worden opgesteld en vervolgens weer iedere 5 jaar.

Vooruitlopend op de richtlijn wordt de geluidbelasting van Schiphol al uitgedrukt in de Europese maten voor de geluidbelasting, Lden en Lnight. Ook in het MER zijn deze maten gehanteerd. Noch het MER, noch het ontwerpbesluit zijn in strijd met de richtlijn. Overigens zou dat ook onmogelijk zijn, omdat deze stukken niet strekken tot uitvoering van de EU richtlijn.

EXTERNE VEILIGHEID, RISICO'S

Het beleid zorgt er voor dat geen nieuwe gevaarlijke installaties in de buurt van Schiphol worden gebouwd. Dit is gedaan aan de hand van de 10^{-6} individueel risico contour. (De 10^{-6} contour geeft het gebied aan waarbinnen de kans dat iemand die *altijd* op die plek aanwezig is getroffen zou worden door een vliegtuigongeluk, eens in de miljoen jaar is). Daarbinnen zijn namelijk alleen nieuwe bedrijven toegestaan die een kantoor of logistieke functie hebben. Voor de gebieden buiten de 10^{-6} contour is afgesproken om groepsrisicobeleid uit te werken en om te zetten in beleid.

Over de ontwikkelingen in het groepsrisicobeleid het volgende. Het in de Wet luchtvaart opgenomen artikel waarin de eis van een stand-still voor het groepsrisico wordt verbonden aan het berekenen met een statistisch causaal model voor de luchtvaartveiligheid, blijkt niet realistisch. Dit is in het afgelopen jaar gemeld aan de Tweede Kamer. Een voorstel tot wetwijziging is in procedure gebracht. Als haalbaar alternatief wordt thans bekeken wat de mogelijkheden zijn van een gebiedsgerichte benadering voor groepsrisico. In deze benadering is ook aandacht voor de aanwezigheid van meerdere risicobronnen in een gegeven locatie.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

23,24,25,34,44,47,49,52,57,58,66,70,71,72,74,91,111,123,124,125,131,134,137,138,139,140,141,142,143,144,147,156,157,158,159

De in de IJmond opgeslagen grote ammoniakvoorraad bergt het gevaar in zich dat bij vrijkomen 100.000 doden zullen zijn te betreuren. Dit gevaar wordt aanzienlijk vergroot wanneer uitvliegend verkeer van Schiphol daarover (of vlak langs) wordt geleid. Beter zou het zijn deze potentiële gevaarbron ruim te vermijden. Het is volstrekt onacceptabel dat in deze MER dit gevaar gewoon wordt genegeerd.

Beantwoording

De CROS heeft zich uitgesproken voor de uitvliegroute die niet over het Corus-terrein loopt (zie samenvatting van het MER pagina's 10 en 11; de gekozen route is Routevoorstel A van planalternatief 2. De BERGI route en de GORLO route splitsen zich in deze variant vóór het industriegebied en leiden de vliegpaden erlangs).

Dit betekent niet dat er geen vliegtuigen meer vliegen over het Corus-terrein. Een inschatting van de risico's die dat met zich meebrengt is niet in het MER onderzocht. Deze informatie was ook niet gevraagd in de Richtlijnen voor het MER. De kans van een vliegtuigongeluk boven het Corus-terrein is zeer gering. Geschat wordt een kans die kleiner is dan het plaatsgebonden risico van 1 op honderd miljoen (10^{-8}).

Grote bedrijven met gevaarlijke stoffen als Corus kennen de verplichting van het opstellen van veiligheidsrapportages (Besluit Risico's Zware Ongevallen). Bij de vaststelling van faalkansen van stationaire installaties met gevaarlijke stoffen moet ook rekening worden gehouden met externe factoren. Domino-effecten moeten dus als onderdeel daarvan uitgewerkt worden door Corus.

parallel starten

Het uitgangspunt voor de structurele oplossing van het probleem bij het parallel starten blijft: het veilig afhandelen van het vliegverkeer, binnen de gestelde regels en grenzen met een minimaal effect op de capaciteit van de luchthaven. Bovendien dient de Luchtverkeersleiding Nederland bij het structureel oplossen van het parallelle start probleem rekening te houden met de nieuwe uitvliegroute bij Spaarndam.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

23,24,25,34,44,47,49,52,57,58,70,71,72,74,91,111,123,124,125,131,134,137,138,139,140,141,142,143,144,147,156,157,158,159

De gevaarcontour van bijvoorbeeld de Polderbaan wijst in het verlengde van de baan, recht naar het noorden. Dit ofschoon veel uitvliegend verkeer die route niet volgt en al meteen na de start naar het westen afbuigt. Daarbij gaat het om zware, volgetankte vliegtuigen tijdens een van de meest kritische fasen van de vluchttuitvoering. Een zeer wezenlijk gevaar, dat in de gevaar-contouren geheel niet tot uiting komt. Bovendien wordt voorbijgegaan aan de vele in de praktijk blijkende ongevaloorzaken: menselijk falen, slecht onderhoud en rommel op de startbaan.

Beantwoording

De risicocontouren zijn gebaseerd op de meest accurate gegevens over ongevallen op met Schiphol vergelijkbare luchthavens. Uit die gegevens blijkt dat met name het landend verkeer bepalend is voor de ligging van de risicocontouren. Dat verklaart waarom de contouren in het verlengde van de baan liggen, namelijk in lijn met de aanvliegroutes, en niet de startroute volgt vanaf de Polderbaan naar het westen.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

23,24,25,34,44,47,49,52,57,58,66,70,71,72,74,91,111,123,124,125,131,134,137,138,139,140,141,142,143,144,147,156,157,158,159

Vliegroutes over de IJmond brengen een onevenredig hoog economisch risico met zich mee. Het is allerminst ondenkbaar dat een op Corus neerstortend vliegtuig, door de daarmee samenhangende langdurige productiestilstand, kan leiden tot het faillissement van dit kwetsbare bedrijf, en van alle andere daarmee economisch verbonden bedrijven. Dit economisch risico is vele malen hoger dan in andere gebieden rond Schiphol. Het MER gaat echter op geen enkele wijze in op dit risico.

Beantwoording

De milieu- en veiligheidscriteria voor de luchthaven zijn opgenomen in de Wet luchtvaart en de eerste luchthavenbesluiten. Binnen die kaders is herstel van de invoerfout toegestaan. In het MER worden de directe effecten van het vliegverkeer op de omgeving onderzocht. In het MER wordt dus het plaatsgebonden risico beschreven. De 10^{-6} risicocontour is daarbij leidend. Corus bevindt zich in een gebied met een plaatsgebonden risico lager dan 10^{-6} . Onderzoek met een economische argumentatie is daarbij geen criterium en diende zodoende niet in het MER te worden onderzocht. Het MER is op dit punt dan ook in overeenstemming met de Richtlijnen.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

38

Op het "Hoogovens-industrieterrein", gelegen onder de vliegroute, bevinden zich vele industriële installaties waarvoor een kans op instantaan falen wordt aangehouden van 1 x per miljoen jaar. Deze kans kan slechts worden gehandhaafd als door het vliegverkeer geen grotere bijdrage aan de kans wordt geleverd dan 1 x per 10 miljoen jaar. Inspreker heeft in dit verband enkel concrete vragen:

- hoe groot is de kans op instantaan falen van genoemde installaties door het vliegverkeer, daarbij in acht genomen de eventuele domino-effecten die zouden kunnen optreden?
- wordt de "standaard" kans van 1 x per miljoen jaar door de bijdrage van het vliegverkeer vergroot?
- zo ja, in welke mate en is dit aanleiding de toelaatbaarheid (van de bijdrage van) het vliegverkeer te herzien?

Beantwoording

Grote bedrijven met gevaarlijke stoffen als Corus kennen de verplichting van het opstellen van veiligheidsrapportages (Besluit Risico's Zware Ongevallen). Bij de vaststelling van faalkansen van stationaire installaties met gevaarlijke stoffen moet ook rekening worden gehouden met externe factoren. Dergelijke domino-effecten moeten dus als onderdeel daarvan uitgewerkt worden.

Overigens zal vanwege de ligging van Corus ver van Schiphol, met een kans op een vliegtuigongeval van minder dan 10^{-8} , de kans op een vliegtuigongeval daar zeker een ordegrootte lager uitvallen dan genoemde kans op instantaan falen van 1 per miljoen jaar. Met inachtneming van (de kansen op) de

hiervoor genoemde volgebeurtenissen om tot een domino-effect te komen, mag dan verwacht worden dat het aanvullend risico van een domino-effect niet significant is ten opzichte van de reeds bestaande risico's.

Dit beziend is er geen voor de hand liggende aanleiding om het vliegverkeer te herzien wegens mogelijke domino-effecten op het Corus-terrein. De kans op een voorval met domino-effect wordt ingeschat op 10^{-9} . Zie ook reactie op inspraak 89/90/161 hierna.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak 89,90,161

Het MER biedt geen duidelijkheid over het cumulatieve milieu- en groepsrisico van bijvoorbeeld een noodlanding in de industriegebieden Westpoort en IJmond. Inspreker ziet graag een bevestiging of gemotiveerde onderbouwing van correctie van de voorlopige aanneme dat hierbij mogelijk meer dan 100.000 slachtoffers kunnen vallen. Verder verzoekt inspreker het groepsrisico toe te voegen aan het MER.

Beantwoording

Er is thans geen groepsrisiconorm voor Schiphol van kracht. Het ontbreken van een wettelijk kader en een geschikt instrument voor de bepaling van groepsrisico was aanleiding om in het MER 2003 geen groepsrisicoberekeningen op te nemen. In de richtlijnen voor het onderhavige MER, waarin vergeleken wordt met het MER 2003, is er daarom ook geen verplichting opgenomen tot het uitvoeren van groepsrisicoberekeningen.

Nadere studie zou moeten uitwijzen of dit in relatieve en absolute zin ook feitelijk significant is ten opzichte van bestaande (groeps)risico's. Gezien de zeer lage kans op een vliegtuigongeval bij de betreffende industriële installaties wordt betwijfeld dat dit ook daadwerkelijk het geval is. Er kan dan ook geen uitspraak gedaan worden of er bij een domino-effect meer dan 100.000 slachtoffers vallen.

Zie tevens reactie op inspraak 38 hiervoor en de inleiding van deze paragraaf over groepsrisico.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak 90

Het vliegverkeer vanaf de particuliere helihaven in het industriegebied Westpoort wordt uitgevoerd op zeer beperkte vlieghoogte, gelet op de reeds aanwezige luchtverkeerswegen met daarbij vastgestelde minimale vlieghoogte. In de vergunning wordt aangegeven dat uitvliegen over de stad Amsterdam niet is toegestaan en wordt aangestuurd op een verdichting van het vliegverkeer boven de gemeente Oostzaan. Inspreker geeft aan dat in het MER de cumulatieve effecten van het herstel van de rekenfout en deze activiteiten met betrekking tot zowel geluid als extern groepsrisico niet zijn onderzocht en inzichtelijk gemaakt.

Beantwoording

Net zoals bij inrichtingen met gevaarlijke stoffen het geval is, worden de plaatsgebonden risico's en/of groepsrisico's van verschillende luchthavens niet opgeteld, of op andere wijze gecombineerd. Uitgangspunt van beleid is dat de risico's apart beoordeeld worden. Het gegeven dat er desondanks sprake kan zijn van cumulatie van externe risico's staat hier los van. In de voornoemde gebiedsgerichte benadering wordt naar wegen gezocht voor het betrokken bevoegd gezag om hier mee om te gaan in de besluitvorming over de ontwikkelingen van het ruimtegebruik en risicovolle activiteiten.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak 103

Inspreker vraagt hoe de externe veiligheid gelijk kan blijven terwijl er meer vliegtuigbewegingen over dichtbevolkt gebied gaan en het vliegverkeer bovendien door twee verkeerstorens wordt afgewikkeld.

Beantwoording

Door het herstel neemt alleen in de gebieden aan de noordkant van de Zwanenburgbaan het externe veiligheidsrisico zeer beperkt toe. Daartegenover staat een beperkte afname aan de noordzijde van de Polderbaan. De risicobelasting bij overige banen, het aantal woningen in de 10^{-6} contour en de

(grens)waarde van het Totaal Risico Gewicht blijven gelijk aan het referentiescenario uit het MER 2003.

Het herstel van de invoerfout heeft overigens betrekking op starts. De externe veiligheidsrisico's worden gedomineerd door landend vliegverkeer. Dat verklaart waarom ook bij de Zwanenburgbaan en de Polderbaan de effecten uiterst beperkt zijn.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

117

Inspreker heeft liever dat er gevlogen wordt over industriële complexen dan over wijken waar veel burgers wonen. De risico's die daaraan verbonden zijn, bijvoorbeeld in verband met de ammoniakopslag op het Corus-terrein moeten echter wel onderzocht worden.

Beantwoording

Zie reactie op inspraak 38 en de reactie op de eerste inspraak onder het kopje Externe veiligheid hiervoor.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

98

Inspreker geeft aan dat allerlei contouren rondom Schiphol (geluid en veiligheid) de indruk wekken dat vliegtuigen vanaf de Polderbaan recht naar het noorden vliegen. In de praktijk wijken zij echter massaal af over Velsbroek - Velsen Zuid - Driehuis - IJmuiden of Velsbroek - Velsen Noord.

Beantwoording

De inspreker geeft terecht aan dat het grootste deel van het verkeer van de Polderbaan over de westelijke uitvliegroutes wordt afgewikkeld.

De vorm van de geluidscontouren in het verlengde van de Polderbaan worden echter voor een belangrijk deel bepaald door de landingen die 's nachts op de Polderbaan worden uitgevoerd. Dit verkeer vliegt inderdaad recht vanuit het noorden op de Polderbaan aan.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

100,101,104

Insprekers hebben bedenkingen bij de invulling van de invoeringsbepaling waarbij de onmiddellijke werking het uitgangspunt is. Hierbij wordt naar de mening van inspreker onvoldoende rekening gehouden met het feit dat de operationele planning voor een volledig gebruiksjaar een dynamisch en complex proces is.

Verder is inspreker van mening dat bij het Totaal Risico Gewicht (TRG) moet worden opgehoogd waarbij nog steeds wordt voldaan aan het criterium voor gelijkwaardigheid. Als criterium van gelijkwaardigheid moet niet het resulterende TRG maar het aantal woningen binnen de 10-6 individueel risicocontour.

Beantwoording

Juist in het belang van de luchtvaartsector wordt de invoerfout zo spoedig mogelijk hersteld, zodat financiële schade zoveel mogelijk wordt voorkomen. De luchtvaartsector is al geruime tijd in kennis van de beoogde planning, en heeft de gelegenheid daarop te anticiperen.

Het TRG is in het ontwerpbesluit niet opgehoogd. De invoerfout leverde een probleem op vanwege de onjuiste verdeling van de milieuruimte (teveel op de Polderbaan en te weinig op de Zwanenburgbaan). De invoerfout raakt dan ook niet het TRG, dat onafhankelijk is van de verdeling van het verkeer over de banen. Dat betekent dat er geen aanleiding is voor het bevoegd gezag het TRG naar boven bij te stellen, zoals de initiatiefnemers hebben verzocht.

NATUURGEBIEDEN

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

76

Door implementatie van alternatieven uit het MER zal in het natuurgebied IJperveld een aanzienlijke geluidbelasting optreden, waardoor het in feite geen natuurgebied meer zal zijn. Dit aspect wordt in het MER niet meegewogen en deze milieuschade blijft ten onrechte buiten beeld.

Beantwoording

De wijzigingen van de onderhavige besluiten betekenen een verschuiving van verkeer van de Polderbaan naar de Zwanenburgbaan en dus ook een verschuiving van geluid en risico 's naar andere woongebieden. De verbetering in het verlengde van de Zwanenburgbaan is daardoor minder groot dan volgens de eerst vastgestelde luchthavenbesluiten. Ook na het herstel van de fout zal er echter minder geluid zijn in het natuurgebied IJperveld van de Zwanenburgbaan dan tijdens het gebruik van het vierbanenstelsel, vóór 20 februari 2003.

ECONOMISCHE ASPECTEN

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

3,40,61,78,87,95,145,151,152,153

De argumenten die in het MER worden gebruikt zijn puur economisch. Insprekers ontkennen het economische belang niet, maar zijn van mening dat het spel wel eerlijk gespeeld moet worden. Positieve effecten op de economie zijn echter niet hard te maken en negatieve effecten op het milieu wel. Deze negatieve effecten zijn het te hoge geluidsniveau en de frequentie van het aanvliegen van de vliegtuigen over woongebieden. Het argument economische groei is moeilijk meetbaar.

Beantwoording

In de Nadere Analyse, SEO rapport nr. 725, Bijlagen Deel 1 bij het MER, is ingegaan op de economische effecten van de invoerfout. Het positieve effect van het herstel is dat de daarin omschreven effecten worden voorkomen.

In het MER is beschreven dat het herstel per saldo geen negatieve effecten heeft voor het milieu: er is sprake van een verschuiving van verkeer van de ene naar de andere baan. De effecten voldoen ook na het herstel van de invoerfout aan de milieueisen. Wel is er natuurlijk sprake van lokale verslechtering, namelijk in het verlengde van de Zwanenburgbaan, die door het herstel meer kan worden gebruikt maar nog steeds minder dan bij het vierbanenstelsel.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

64

Als economisch belang de reden is voor verdere groei van de luchthaven vindt inspreker een herberekening door het CPB, de Rekenkamer en de Gezondheidsraad zinvol, inclusief de nadelen zoals o.a. schade aan gezondheid en natuur, en beperkingen in groei van omliggende gemeentes.

Beantwoording

Het herstel van de invoerfout is erop gericht om de milieuruimte die al aan Schiphol is gegeven optimaal te kunnen benutten. Zonder herstel zou economische schade optreden, omdat een groot deel van de gegeven ruimte door een fout onbruikbaar is geworden. Het herstel van de fout is geen besluit over verdere groei. Daarover heeft het kabinet al eerder besloten: groei mag, binnen de milieugrenzen. Er kan dus meer worden gevlogen als er stiller, schoner en veiliger wordt gevlogen. In 1995 is door het kabinet besloten grootschalig onderzoek te doen naar de effecten van luchtvaart op de gezondheid. Veel onderzoeken zijn al uitgevoerd. De afgeronde onderzoeken laten zien dat er in de regio Schiphol geen specifieke gezondheidseffecten optreden die direct gerelateerd zijn aan de milieubelasting door de luchtvaart. Wel is er, zoals verwacht, een verband tussen de geluidbelasting en de onderzochte belevingsaspecten zoals geluidhinder, slaapverstoring en zelfgerapporteerde gezondheidsklachten. Ook zelf gerapporteerd medicijngebruik laat een verband zien met de geluidbelasting. Er is duidelijk geen relatie gevonden tussen luchtverontreiniging door de luchthaven Schiphol en luchtwegaandoeningen bij kinderen.

Ook is er geen relatie gevonden tussen vliegtuiggeluid en een verlaagd geboortegewicht. Naar slaapverstoring door vliegtuiggeluid is ook onderzoek gedaan. Het kabinetsstandpunt hierover wordt in het najaar van 2004 verwacht.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak
120

Inspreker verzoekt op kerosine BTW en accijns te gaan heffen om een einde te maken aan de positieve discriminatie van vliegverkeer.

Beantwoording

Op de binnenlandse vluchten in Nederland wordt momenteel al BTW geheven. Voor de vluchten binnen Europa bestaat op dit moment nog geen internationale overeenstemming binnen de EU om dit te realiseren. Wat betreft de kerosine-accijns is er op internationaal vlak volstrekt geen draagvlak te vinden. Aangezien eenzijdige invoering van een dergelijke maatregel de concurrentie positie van de getroffen luchtvaartmaatschappijen dermate nadelig zou beïnvloeden, is het niet reëel te verwachten dat dit op korte termijn ingevoerd gaat worden.

Het vliegverkeer betaalt weliswaar geen BTW en kerosine-accijns, maar in tegenstelling tot andere vervoersmodaliteiten komen bepaalde kostencomponenten, zoals de verkeers-begeleiding en de infrastructuur, geheel ten laste van de luchtvaartsector. Van een veronderstelde positieve discriminatie van de luchtvaartsector is niet zo duidelijk sprake als inspreker doet voorkomen.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak
148

Herstel van de invoerfout moet leiden tot het halen van de mainportdoelstelling. Inspreker is van mening dat de zwaarwichtige regionale en nationale economische belangen van Schiphol niet in het MER zijn opgenomen. Het MER besteedt alleen aandacht aan de schade voor de Nederlandse luchtvaartsector.

Beantwoording

Economische aspecten vormen geen onderdeel van een MER. Een milieueffectrapportage levert de informatie die nodig is om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluiten over plannen en projecten met grote milieugevolgen. Het idee van de milieueffectrapportage is dat eerst op een rij wordt gezet welke gevolgen een voorgesteld plan of project heeft voor het milieu. Vervolgens wordt nagegaan welke alternatieven in aanmerking komen en milieuvriendelijk zijn, en daarna vindt besluitvorming plaats. In het MER voor het herstel van de invoerfout is vanwege de aanleiding van het herstel van de fout meer dan gebruikelijk ingegaan op de economische aspecten. Die effecten zijn, zoals de inspreker aan geeft beschreven voor de luchtvaartsector. Die effecten waren voor het bevoegd gezag voldoende aanleiding om de fout zo snel mogelijk te willen herstellen.

HANDHAVINGSPUNTEN

Nummer inspreker en samenvatting inspraak
29,30,33,39,67,83,114,120,121,154

De handhavingpunten rond de vliegroutes vanaf de Polderbaan en elders kunnen door de ruime onderlinge afstanden ontweken worden. Op pagina 11 van de Tweede voortgangsrapportage van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (28 april 2004) wordt hierop ook ingegaan. De verlaging van de grenswaarden in die punten hoeft dus niet te leiden tot een even grote daling van de daadwerkelijke geluidbelasting. Daarom zouden de grenswaarden van de handhavingpunten in Zwanenburg en Lijnden gehandhaafd moeten worden op het oude niveau.

Beantwoording

De noodzaak voor het herstellen van de invoerfout illustreert bij uitstek dat de handhavingpunten niet kunnen worden ontweken om meer verkeer af te kunnen wikkelen. Als er wel ongemerkt tussen de punten doorgevlogen kon worden, was herstel namelijk niet nodig geweest en had de luchtvaartsector de handhavingpunten kunnen vermijden.

Door het herstel worden de grenswaarden van twee punten verhoogd en in drie verlaagd. Met deze aanpassing wordt voldaan aan de eisen van de Schipholwet, onder meer: niet meer dan 10.000 woningen in het gebied met een hoge geluidbelasting (meer dan 35 Ke) en niet meer dan 45.000 ernstig gehinderden in het buitengebied, het gebied met een geluidbelasting van meer dan 20 Ke.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak
92,93

Inspreker twijfelt aan de daadwerkelijke bescherming die handhavingspunten 17 en 18 aan Landsmeer, Zaanstad en Oostzaan bieden, aangezien bij de berekening van de geluidbelasting gerekend wordt met de theoretische vlieghoogten en niet met de feitelijke vlieghoogten. Dit betekent dat de feitelijke verhoging van de geluidbelasting in Landsmeer meer zal bedragen dan 4 dB(A) zoals in het MER is aangegeven. Bovendien kan om deze handhavingspunten heen gevlogen worden.

Beantwoording

Overeenkomstig de eisen zijn de berekeningen uitgevoerd met het berekeningsvoorschrift voor het bepalen van de geluidbelasting. Daarin is vastgelegd welke gegevens voor de vliegtuigen – waaronder de vlieghoogten – moeten worden gebruikt. Er is dus geen sprake van dat voorgeschreven zou zijn dat werkelijke vlieghoogten gebruikt zouden moeten worden. De vlieghoogte op een bepaalde plaats verschilt in de praktijk van vliegtuig tot vliegtuig, zelfs als het om hetzelfde vliegtuigtype gaat. Bijvoorbeeld: de ene Boeing 747 vliegt in punt X hoger dan de andere Boeing 747. Dit hangt af van de belading van het vliegtuig, van het weer, van de vliegprocedure enzovoort. Om berekeningen mogelijk te maken zijn schematiseringen onvermijdelijk. In het berekeningsvoorschrift is vastgelegd welke schematiseringen moeten worden gebruikt. De grenzen voor de geluidbelasting gelden in de handhavingspunten. Die grenzen mogen niet worden overschreden, daarop wordt gehandhaafd.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak
40,61,78,87,95,106,145,151,152,153

Uit bestudering van de situatiekaarten in het MER blijkt dat meet- en handhavingspunten in Landsmeer, Oostzaan en Amsterdam Noord ontbreken. Hierdoor krijgt Schiphol volgens insprekers de kans boven die plaatsen op grote schaal de geluidsnormen, het aantal vliegbewegingen en de vastgestelde vlieghoogten te overschrijden en af te wijken van de vastgestelde vliegroutes.

Beantwoording

De genoemde gebieden liggen buiten de ring van handhavingspunten die in de luchthavenbesluiten die vanaf 2003 van kracht zijn vastgelegd. Door deze ring van punten wordt het daarbuiten gelegen gebied beschermd tegen (een te hoge) geluidbelasting van meer dan 35 Ke. In de praktijk wordt onderzocht of de ring van handhavingspunten de beoogde bescherming biedt. Er is geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat deze bescherming in de genoemde woongebieden niet wordt geboden. De vlieghoogten worden overal waar deze gelden gecontroleerd door de Inspectie van Verkeer en Waterstaat. Aan het aantal vliegbewegingen zijn geen grenzen gesteld, wel aan de hoeveelheid geluid.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak
55

Inspreker is verbaasd dat aan de westzijde van de Polderbaan slechts één meetpunt (nr. 7) is terwijl er aan die zijde van de Polderbaan zeer ernstige geluidbelasting is ontstaan.

Beantwoording

Aan de westzijde van de Polderbaan en de aan- en uitvliegroutes naar en van die baan liggen in het LVB meerdere handhavingspunten. Zoals eerder hiervoor is aangegeven, kan niet ongemerkt tussen die punten worden doorgevlogen. Bij het MER Schiphol 2003 is naar deze beschermende werking van de handhavingspunten uitgebreid onderzoek gedaan. Op dit moment wordt de geluidbelasting in de woongebieden buiten de ring van punten gemonitord.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

64

Uit de samenvatting van het MER blijkt dat de invoerfout berust op een veel te hoge berekening van de maximale capaciteit van de Polderbaan. Er is volgens inspreker geen enkele rechtvaardiging om de Zwanenburgbaan nu meer te belasten. Temeer daar dit zal leiden tot overschrijding van de geluidsnormen bij handhavingpunten ten noorden van deze baan en toename van de geluidbelasting in de wijde omtrek, onder meer ter plaatse van handhavingpunten 17 en 18.

Beantwoording

De invoerfout betreft – samengevat – dat er in de berekening van de geluidbelasting meer verkeer op de Polderbaan is gezet dan de technische capaciteit toelaat. Die fout wordt hersteld, binnen de milieueisen die in de wet zijn vastgelegd. Dat betekent dat de grenswaarden worden gewijzigd: in 17 en 18 meer geluid, in andere punten minder. Het herstel leidt tot meer verkeer op de Zwanenburgbaan. De wet staat een dergelijke wijziging toe. Er zijn in de wet geen eisen gesteld aan de verdeling van het verkeer over de banen. Overigens zal ook na het herstel van de fout nog steeds sprake zijn van minder verkeer op de Zwanenburgbaan dan in het vierbanenstelsel het geval was.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

97

In het MER voor het nieuwe LVB worden dezelfde handhavingpunten als uitgangspunt genomen als in het eerste LVB. Inspreker is van mening dat dit niet is gestoeld op het overgangsrecht uit de Wet luchtvaart, dat slechts gold voor dat eerste LVB.

Beantwoording

De wijziging van het LVB betreffende de grenswaarden gaat uit van de handhavingpunten zoals die in het eerste LVB zijn vastgesteld. De grondslag voor het LVB en wijzigingen daarvan zijn te vinden in artikel 8.15 van de Wet luchtvaart. Voor de nu voorliggende wijziging van het LVB dient het overgangsrecht van de Wet luchtvaart niet als grondslag. Als grondslag geldt de wettelijke eis voor een bescherming die per saldo gelijkwaardig of beter is dan de bescherming die werd geboden door de eerste luchthavenbesluiten. Daar is dan ook van uit gegaan bij het vaststellen van de Richtlijnen voor het MER.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

98,109

Insprekers stellen dat de geluidsoverlast in Velsen oncontroleerbaar is omdat hier geen handhavingpunt is. Er moeten daarom ook meetpunten in Velsen/Velserbroek komen.

Beantwoording

Door de ring van handhavingpunten rond de luchthaven, worden daarbuiten gelegen woongebieden beschermd tegen een hoge geluidbelasting van meer dan 35 Ke. Hoe verder van de luchthaven, hoe minder geluid. Dat betekent dat door in de ring van handhavingpunten de hoeveelheid geluid te handhaven, de hoeveelheid geluid in verder gelegen woongebieden zoals Velsen, lager is.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

109,117

Inspreker stelt dat je uitgaande van gelijke verdeling van vliegtuighinder en -overlast zou verwachten dat de grenswaarde in alle handhavingpunten hetzelfde zou zijn. Dit is niet het geval. Het valt inspreker op dat de waarden van de geluidsemmers rondom de Polderbaan en Zwanenburgbaan opvallend hoog zijn. Hier wil men dus meer vliegen dan op andere banen, zo concludeert inspreker.

Beantwoording

De regelgeving voor Schiphol is gericht op het zoveel mogelijk vermijden van een hoge geluidbelasting in woongebieden. Er is dan ook geen sprake van een gelijke verdeling. Inderdaad wordt een groot deel van het verkeer op de Polderbaan en de Zwanenburgbaan afgehandeld.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

117

Inspreker pleit voor meer handhavingspunten, onder meer in de IJmond, Amsterdam West, Zaanstad, Amstelveen, Uithoorn en Aalsmeer, om tegemoet te komen aan het principe dat in woongebieden binnen de 35 Ke contour een handhavingspunt geplaatst moet worden.

Beantwoording

De genoemde gebieden liggen buiten de 35 Ke contour. De genoemde gebieden worden beschermd door de ring van handhavingspunten. Deze beschermen de daarbuiten gelegen woongebieden.

VLIEGHOOGTEN

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

86,90

Inspreker spreekt de zorg uit dat een aantal woningen in Oostzaan feitelijk kan worden blootgesteld aan 35 Ke. Daarom verzoekt inspreker de initiatiefnemers duidelijk aan te geven wat het verschil is tussen de fictieve hoogten en de geregistreerde vlieghoogten en de geregistreerde werkelijke hoogten ter plaatse van handhavingspunten 17 en 18.

Beantwoording

Overeenkomstig de eisen zijn de berekeningen uitgevoerd met het berekeningsvoorschrift voor het bepalen van de geluidbelasting. Daarin is vastgelegd welke gegevens voor de vliegtuigen – waaronder de vlieghoogten – moeten worden gebruikt. Er is dus geen sprake van dat voorgeschreven zou zijn dat werkelijke vlieghoogten gebruikt zouden moeten worden.

De vlieghoogte op een bepaalde plaats verschilt in de praktijk van vliegtuig tot vliegtuig, zelfs als het om hetzelfde vliegtuigtype gaat. Bijvoorbeeld: de ene Boeing 747 vliegt in punt X hoger dan de andere Boeing 747. Dit hangt af van de belading van het vliegtuig, van het weer, van de vliegprocedure enzovoort. Om berekeningen mogelijk te maken zijn schematiseringen onvermijdelijk. In het berekeningsvoorschrift is vastgelegd welke schematiseringen moeten worden gebruikt.

ZWANENBURGBAAN

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

33,39,67

Met de wijziging wordt de Zwanenburgbaan een baan die overdag volop gebruik kan worden. In de toekomst zal overlast bovendien nog eens extra toenemen omdat binnen de geluidsruimte steeds meer vliegbewegingen mogelijk worden. Vliegtuigen worden stiller maar het geluid wordt nauwelijks minder irritant.

Wijziging van de luchthavenbesluiten toont insprekers dat in gebieden ten noorden van de Zwanenburgbaan de overlast zeer sterk zal toenemen. Met compensatie elders zijn deze mensen niet gebaat.

Beantwoording

In het MER is duidelijk beschreven dat het in Zwanenburg slechter wordt dan aanvankelijk werd verwacht maar dat het nog steeds wel beter blijft dan met het vierbanenstelsel. Ook is de Zwanenburgbaan 's nachts gesloten, hetgeen met het vierbanenstelsel niet het geval was. Overigens is het niet zo dat de Zwanenburgbaan volop kan worden gebruikt door de wijziging. De baan kan tijdens de *piekuren* volop worden gebruikt. De milieuruimte op de baan laat geen volledig gebruik toe op alle uren overdag.

POLDERBAAN

Nummer inspreker en samenvatting inspraak 35

Inspreker is tegen uitkomst van het MER omdat sinds de komst van de Polderbaan de geluidbelasting in Velsen en met name ook in Driehuis sterk is toegenomen, terwijl de indruk juist is gewekt dat deze minder zou worden. Tevens is er nog steeds geen mogelijkheid om de reële belasting in decibels te meten, terwijl dit toch door de rechter is geëist (zie kort geding Milieudéfensie).

Beantwoording

Het herstel van de invoerfout heeft geen toename van de geluidbelasting rond de uitvliegroutes van de Polderbaan tot gevolg. De toename in Velsen en Driehuis is het gevolg van de ingebruikname van de Polderbaan in februari 2003. Al vanaf 1995 is uit alle milieueffectrapporten duidelijk dat in die omgeving de hoeveelheid vliegtuiggeluid zal toenemen. Wel is over het geheel genomen de hoeveelheid geluid afgenomen. Tegenover de verslechtingen onder de vliegroutes van de Polderbaan, staan verbeteringen elders, zoals bijvoorbeeld in Buitenveldert en Amsterdam. De Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid heeft als taak voorstellen te doen voor een geluidmeetsysteem. De commissie is gevraagd hier zo spoedig mogelijk mee te komen.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak 146,150

Insprekers zijn van mening dat de deskundigheid waarmee de aanleg van de Polderbaan is begeleid onderzocht moet worden omdat daaraan naar hun mening nu sterk wordt getwijfeld. De twijfel wordt onder meer veroorzaakt door de late ontdekking dat parallel starten vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan niet mogelijk is, het aantal geluidgehinderden aanzienlijk groter is dan destijds is voorgespiegeld en geluidsisolerende maatregelen eerst wel en dan weer niet worden uitgevoerd. Dit onderzoek moet leiden tot een plan om te komen tot een situatie waarin Schiphol een gezond bedrijf kan zijn en ook de omwonenden een gezonde leefomgeving houden.

Beantwoording

De ligging van de Polderbaan is zodanig gekozen dat deze bijdraagt tot het minder vliegen over dichter bevolkt gebied. Door de overgang van het oude naar het nieuwe banenstelsel (met de Polderbaan) is het mogelijk om het aantal geluidbelaste woningen binnen de 35 Ke contour terug te brengen van 15.000 naar 10.000 en tegelijkertijd een groei van het vliegverkeer op Schiphol mogelijk te maken. Ook na het herstel van de invoerfout zal aan deze milieuverbetering worden voldaan. Er is dan ook geen sprake van een aanzienlijk groter aantal geluidgehinderden. Het parallel starten is vooraf uitgebreid onderzocht. Het feitelijk gebruik van de nieuwe vliegroutes is echter niet vooraf te testen. Op dit moment is nog niet duidelijk of het parallel starten effect zal hebben op de groeimogelijkheden. Zie ook algemene paragraaf 4 van deze Nota van Antwoord. Het Rijk zal iedere woning opnieuw beschouwen aan de hand van het actuele gebruik van de luchthaven, na het herstel van de invoerfout. Op basis van het actuele gebruik wordt per woning bepaald of en zo ja welke geluidsisolatiemaatregelen worden aangeboden om de geluidsoverlast te compenseren.

AALSMEERBAAN

Nummer inspreker en samenvatting inspraak 42

Inspreker verwijst naar een inspraakreactie op het MER Schiphol 2003. Hierin vraagt hij hoeveel starts en landingen worden verwerkt door de Aalsmeerbaan en andere banen na ingebruikname van de Polderbaan. Tevens verzoekt hij om het aantal vliegtuigbewegingen per baan. Inspreker schat in dat het gebruik van de Aalsmeerbaan drastisch zal toenemen door een wijziging in het preferent baangebruik. Daardoor vallen 1000 woningen minder binnen de 35 Ke contour, maar bij Aalsmeer circa 550 woningen meer binnen de 45-50 Ke contour.

Beantwoording

In de luchthavenbesluiten worden geen grenzen gesteld aan aantallen vliegtuigen maar aan de geluidbelasting die door het vliegverkeer wordt veroorzaakt. Hieronder zijn de aantallen vliegbewegingen weergegeven op de Aalsmeerbaan, die op dit moment binnen de grenswaarden aan de geluidbelasting als maximaal mogelijk worden geacht. Als in de toekomst een stillere vloot wordt ingezet dan in het MER is aangenomen, is een groter aantal bewegingen mogelijk.

Aantal vliegtuigen die naar het zuiden starten van en vanuit het zuiden landen op de Aalsmeerbaan

Vijf banen LVB 2003			Vijf banen na correctie fout			Vier banen Aanwijzing 2000		
Starts	Landingen	Totaal	Starts	Landingen	Totaal	Starts	Landingen	Totaal
56.200	40.070	96.270	53.050	37.820	90.870	29.320	31.660	60.980

Overigens zijn ook in de PKB – anders dan de inspreker in zijn brief suggereert – geen grenzen gesteld aan aantallen vliegtuigen op de Aalsmeerbaan. In het MER Schiphol 2003 (dus het vorige MER) en het MER voor het herstel van de invoerfout is duidelijk aangegeven waar het beter en waar het slechter wordt door het in gebruik nemen van de Polderbaan. Aalsmeer is een van de gebieden waar het slechter is geworden.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

42

De PKB Schiphol bepaalde dat de Aalsmeerbaan niet in de nachtelijke uren zou worden gebruikt. Inspreker is van mening dat dit in het MER Schiphol 2003 is losgelaten.

Beantwoording

In de luchthavenbesluiten (en het MER Schiphol 2003) is de Aalsmeerbaan 's nachts gesloten, net als in de PKB het geval was. Alleen wanneer geen andere banen beschikbaar zijn, is landen op die baan toegestaan. Dit laatste is een uitermate zelden voorkomende situatie. De 's nachts te gebruiken landingsbanen zijn de Polderbaan en de Kaagbaan. Hiermee is in het MER (zowel het vorige MER als het onderhavige MER) rekening gehouden.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

56,84

Figuur 11, hoofdstuk 4 geeft aan dat in gebieden onder de aan- en uitvliegroutes van de Aalsmeerbaan een groei van het individueel risico zal worden waargenomen. Dit blijkt in tegenspraak met de daling van het aantal vluchten op de Aalsmeerbaan (pagina 30, figuur 1a en 1b). Inspreker vraagt zich af hoe het mogelijk is dat het individueel risico groter is ondanks de daling van het aantal vluchten via de Aalsmeerbaan. Inspreker verzoekt deze onduidelijkheid expliciet in het MER te verklaren.

Beantwoording

Figuur 11 in hoofdstuk 4 weerspiegelt het risico bij een toename van het aantal vluchten op de Aalsmeerbaan voor planalternatief 1 ten opzichte van de referentiesituatie (MER 2003), die mogelijk zou zijn binnen de grenzen voor externe veiligheid. Uit paragraaf 4.5 op pagina 67 blijkt dat de oorzaak hiervan ligt in het 'passend maken' van het planalternatief 1 aan de eisen die in de wet aan de veiligheid zijn gesteld. Dit is in het MER gedaan door opschaling van het basisscenario, met een beperkte toename van het aantal vliegbewegingen op alle banen als gevolg. Dit opgeschaalde scenario met meer vliegtuigbewegingen dan de referentiesituatie zal echter niet maatgevend zijn voor de nieuwe besluiten. Dat houdt in dat voor de Aalsmeerbaan het herstel van de invoerfout geen wijziging van het aantal vliegtuigbewegingen betekent, dat binnen de milieu- en veiligheidsgrenzen kan worden afgehandeld.

MAATREGELEN BEPERKING (GELUIDS-)HINDER

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

38

Binnen het kader van de Wet geluidhinder zijn vele maatregelen genomen de geluidbelasting van de woonomgeving door de industrie (bijvoorbeeld op het "Hoogovens-industrieterrein") en door het wegverkeer te verminderen. Het komt inspreker voor dat deze maatregelen nu door het vliegverkeer in sterke mate teniet worden gedaan, met name wat betreft de piekbelasting. Inspreker heeft hierover enkele concrete vragen:

- wat is de bijdrage door het vliegverkeer aan het geluid in de woonomgeving zowel voor de piekbelasting als voor het equivalente niveau en wel voor de dag-, avond- en nachtperiode?
- is de bijdrage acceptabel en is er mogelijk sprake van rechtsongelijkheid in de mate waarin bijvoorbeeld het industrieterrein en het vliegverkeer bijdragen aan het geluid in de woonomgeving?
- welke reductie is noodzakelijk in de bijdrage van het vliegverkeer en van het industrieterrein en van industrieterrein uitgaande van de normering van de Wet geluidhinder en er van uitgaande dat zowel het vliegverkeer als het industrieterrein beide een gelijke bijdrage zouden hebben op de referentiepunten waarnaar in de zoneringen van het industrieterrein wordt gerekend?

Beantwoording

Het MER is nodig voor het wijzigen van de uitvoeringsbesluiten in het kader van de Wet luchtvaart. Deze wet gaat alleen over luchtverkeer. Daarom gaat het MER ook alleen over het geluid van vliegtuigen. De geluidbelasting als gevolg van andere geluidsbronnen zoals wegverkeer en industrie is geen onderwerp in de Wet luchtvaart. In het MER hebben de initiatiefnemers zich beperkt tot de geluidbelasting die vliegtuigen veroorzaken. Overige geluidsbronnen zoals wegverkeer en industrie zijn niet meegenomen omdat deze geen rol spelen in de Wet luchtvaart. Er is geen sprake van rechtsongelijkheid.

Er bestaan geen normen aan de piekbelasting van het geluid dat vliegtuigen op de grond veroorzaken. Conform de Europese regelgeving wordt vliegtuiggeluid uitgedrukt in een jaargemiddelde, de zogeheten geluidbelasting. De geluidbelasting in de omgeving van de luchthaven is in het MER weergegeven, voor het etmaal en voor de nacht.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

80

De mogelijkheden om de overlast in Zwanenburg te beperken moeten beter in beeld gebracht worden en betrokken worden bij de uiteindelijke afweging van de Tweede Kamer. De concrete maatregelen die daadwerkelijk bijdragen aan hinderbeperking zijn naar het oordeel van inspreker onvoldoende in beeld gebracht, waardoor het besluit tot wijzigen van Luchthavenbesluiten niet heeft geresulteerd in de noodzakelijke evenwichtige afweging van lusten en lasten.

Beantwoording

In het MER (deel 1, Hoofdstuk 2) is uiteengezet dat er, mede gegeven het beperkte kader, geen mogelijkheden zijn om bij herstel van de invoerfout de overlast in Zwanenburg te beperken. Dit sluit aan bij de conclusies van het NLR in de Nadere Analyse. De enige maatregel die soelaas biedt is een wijziging van de preferentievolvergadering. Dit impliceert echter een drastische wijziging van het gebruik van het banenstelsel, waarbij het nadelige effect van het herstel van de invoerfout breder, vooral in het zuidelijk deel, in de regio zal doorwerken. Tevens heeft dit effect voor de totale jaarcapaciteit van de luchthaven, aangezien er meer over dichter bevolkt gebied gevlogen zal worden. Deze oplossingsrichting is om deze redenen voor de Initiatiefnemers en het Bevoegd gezag geen acceptabel alternatief. Ook de Commissie voor de m.e.r. deelt dit oordeel in haar toetsingsadvies.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

103

Inspreker vraagt waarom bij het vaststellen van de preferentie de sector niet wordt gedwongen om zo efficiënt mogelijk te vliegen zodat omwonenden optimaal gebruik kunnen maken van de buitenruimte.

Beantwoording

De huidige systematiek 'dwingt' de sector reeds tot efficiënt vliegen. Immers, groei van het vliegverkeer is bij de gegeven milieunormen alleen dan mogelijk wanneer er daadwerkelijk 'stiller' wordt gevlogen.

De scope van het MER is beperkt tot het herstel van de invoerfout en het wijzigen van de westelijke uitvliegroutes van de Polderbaan. Andere verbeteringen van het stelsel kunnen onderdeel vormen van de evaluatie in 2006. In de evaluatie zal ook worden gekeken naar de effectiviteit van het beleid. Wellicht dat daaruit blijkt dat het stellen van eisen aan de baanpreferentie effectiever is dan de huidige normen voor de verdeling van het geluid over de omgeving.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

118

Inspreker maakt bezwaar tegen het ontbreken van de industriegeluidszones van Corus in het MER, terwijl hiervoor in artikel 157 van de Wet geluidshinder wel mogelijkheden worden geschapen.

Beantwoording

Luchtvaartgeluid is niet in de Wet geluidhinder geregeld. Zie ook reactie op inspraak 38 hiervoor.

GELUIDSISOLATIE

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

42,161

Begin 2002 werden woningen geïsoleerd uitgaande van de PKB Schiphol en de eerste aanwijzing, namelijk maximaal 50.000 vliegtuigbewegingen (Aalsmeerbaan). Een aantal inwoners heeft op basis van deze uitgangspunten afgezien van het isoleren van de woningen door PROGIS en zelf de woning geïsoleerd. Hierop kunnen deze inwoners niet meer op terugkomen. In het MER Schiphol 2003 werd uitgegaan van 110.000 vliegbewegingen waardoor inspreker veronderstelde dat betreffende inwoners van gedachten zouden veranderen. In de stukken werd daarmee geen rekening gehouden.

Beantwoording

Het Rijk zal iedere woning opnieuw beschouwen aan de hand van het actuele gebruik van de luchthaven, na het herstel van de invoerfout. Op basis van het actuele gebruik wordt per woning bepaald of en zo ja welke geluidsisolatiemaatregelen worden aangeboden om de geluidsoverlast te compenseren.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

80

De gemeente Haarlemmermeer herleidt uit de brief van het ministerie van Verkeer en Waterstaat van 6 mei 2004 dat naar schatting 200 woningen binnen haar gemeentegrenzen extra in aanmerking komen voor isolatie. Dat is echter niet te herleiden uit conclusies en teksten van het MER en de ontwerpbesluiten. Inspreker wil op korte termijn meer duidelijkheid over het aantal woningen dat voor isolatie in aanmerking komt en in hoeverre deze al geïsoleerd zijn. Uitgangspunt voor inspreker is dat lopende afspraken worden nagekomen. Gelet op de huidige isolatieproblematiek rond PROGIS dringt inspreker aan op grotere zorgvuldigheid in informatievoorziening naar bewoners in Zwanenburg. Deze uitgangspunten zouden opgenomen moeten worden in de definitieve Luchthavenbesluiten.

Beantwoording

De wijziging van de luchthavenbesluiten heeft inderdaad consequenties voor het isolatieproject. Het Rijk zal iedere woning opnieuw beschouwen aan de hand van de geluidbelasting die volgt uit de gewijzigde uitvoeringsbesluiten. Hoe gering de consequenties eventueel ook zijn, voor verschillende huiseigenaren/bewoners betekent dit een verandering van de situatie. Uiteraard zal zorgvuldig worden omgegaan met reeds gemaakte afspraken en eventueel gewekte verwachtingen. Het Rijk zal zo spoedig mogelijk inzicht geven in de gevolgen van het wijzigen van de luchthavenbesluiten voor het geluidsisolatieproject. Dit gebeurt echter niet in het kader van (de

wijziging van) de luchthavenbesluiten, maar in het kader van de Regeling Geluidwerende Voorzieningen (RGV 1997).

Nummer inspreker en samenvatting inspraak
93

Inspreker geeft aan dat het MER onvoldoende inzicht geeft op de individuele gevolgen van de diverse varianten op het geluidsisolatieproject. Het is op basis van het MER niet duidelijk vast te stellen welke woningen door de woningen wel en welke juist niet meer in aanmerking komen voor geluidsisolatie.

Beantwoording

Het MER geeft globaal inzicht in de gevolgen van het herstel van de invoerfout voor de geluidsisolatie en geeft de wijzigingen in woningaantallen weer. Hiermee voldoet het MER aan de richtlijnen. Het Rijk zal iedere woning opnieuw beschouwen aan de hand van de geluidbelasting die hoort bij de gewijzigde uitvoeringsbesluiten. Dit gebeurt echter niet in de luchthavenbesluiten, maar op basis van de Regeling Geluidwerende Voorzieningen 1997.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak
97

Artikel 8.17.5b van de Wet luchtvaart stelt verplicht dat er in ieder geval aan de randen van de woonkernen gehandhaafd moet worden. Inspreker is van mening dat minstens in of aan de rand van woonkernen in het 20 Ke gebied wordt gehandhaafd, maar er is nu slechts sprake van handhaving in het 35 Ke gebied. Dit wordt gelegitimeerd door het overgangsrecht in de Wet luchtvaart.

Beantwoording

Artikel 8.17, vijfde lid, onderdeel b, van de Wet luchtvaart schrijft voor dat grenswaarden worden vastgesteld voor handhavingpunten. Dat is in het LVB gebeurd. In de nu lopende procedure worden de grenswaarden, op basis van de juiste invoergegevens, aangepast. In de wijze waarop wordt gehandhaafd, worden thans geen wijzigingen doorgevoerd.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak
115

De Regeling Geluidwerende Voorzieningen 1997 kan pas aangepast worden als het gewijzigde Luchthavenindelingbesluit is vastgesteld. Tot die tijd blijft het onduidelijk wat de exacte gevolgen zijn voor het isolatiegebied. Inspreker verwacht dat het totale aantal woningen dat in aanmerking komt voor isolatie zal afnemen. De inwoners van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude zullen geen begrip op kunnen brengen voor het verkleinen van het isolatiegebied. Integendeel, nu de Zwanenburgbaan meer gebruikt zal worden ligt het voor de hand dat Halfweg in aanmerking hoort te komen voor extra isolatie. Dit blijkt echter niet in het geval te zijn. Inspreker is van mening dat het besluit hierop dient te worden aangepast.

Beantwoording

De wijziging van de luchthavenbesluiten heeft inderdaad consequenties voor het isolatieproject. Het Rijk zal iedere woning opnieuw beschouwen aan de hand van de geluidbelasting die volgt uit de gewijzigde uitvoeringsbesluiten.

Hoe gering de consequenties eventueel ook zijn, voor verschillende huiseigenaren/bewoners betekent dit een verandering van de situatie. Uiteraard zal zorgvuldig worden omgegaan met reeds gemaakte afspraken en eventueel gewekte verwachtingen.

Het Rijk zal zo spoedig mogelijk inzicht geven in de gevolgen van het wijzigen van de luchthavenbesluiten voor het geluidsisolatieproject. Dit gebeurt echter niet in het kader van (de wijziging van) de luchthavenbesluiten, maar in het kader van de Regeling Geluidwerende Voorzieningen (RGV 1997).

GRONDGELUID

Nummer inspreker en samenvatting inspraak 63,154

In haar toetsingsadviezen over het MER Schiphol 2003 heeft de Commissie voor de m.e.r. enkele zeer kritische kanttekeningen geplaatst over de onderbouwing in het MER van de gelijkwaardigheid. Volgens inspreker blijkt nu inderdaad dat in het MER Schiphol 2003 ten onrechte het grondgeluid niet is meegenomen. Daardoor kwamen de verwachte milieueffecten niet overeen met de werkelijke geluidsoverlast. In het huidige MER Wijziging Uitvoeringsbesluiten Schiphol worden echter de milieueffecten beschreven op grond van berekeningen die zijn gebaseerd op dezelfde gegevens als die welke gebruikt zijn bij het MER Schiphol 2003.

Beantwoording

De opmerkingen van de Commissie m.er. over het MER Schiphol 2003 betreffen niet het grondlawaai. In het MER Schiphol 2003 is onderbouwd waarom grondlawaai niet in de bepaling van de geluidbelasting is betrokken. Bij het MER voor het herstel van de invoerfout bestond geen aanleiding om op dit punt andere gegevens te betrekken. Overigens wordt momenteel door de luchthaven en de gemeente Haarlemmermeer onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de overlast door het zogeheten grondlawaai terug te dringen.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak 63

Inspreker heeft in de inspraak op de Startnotitie gevraagd om grondlawaai mee te nemen in het MER.

Beantwoording

In het MER Schiphol 2003, dat ten grondslag ligt aan het huidige LVB, is onderzoek gedaan naar grondlawaai. Uit dat onderzoek is gebleken dat het aandeel van taxiën in de geluidbelasting uiterst marginaal is in de hoge geluidbelastingcontouren (65 Ke en hoger). In de lage geluidbelastingcontouren (35 Ke en lager) is dit zelfs verwaarloosbaar (zie MER Schiphol 2003 Onderzoeksbijlage Geluid Deel 2 Onderzoek 7). In het berekeningsvoorschrift voor geluidbelasting, dat overigens in overeenstemming is met de EU Richtlijn daarover, is taxiën om die reden geen onderdeel van de geluidbelasting. Grondlawaai is daarom ook in het huidige MER, in overeenstemming met het advies van de Commissie m.e.r. over de Richtlijnen, niet meegenomen.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak 64

In de samenvatting van het MER staat de maximale jaarcapaciteit op basis van de verschillende alternatieven beschreven. Deze capaciteiten zijn een vermindering van de ruimte die op basis van het MER Schiphol 2003 werd verwacht en is daarmee een beperking van het groeipotentieel. Alles op basis van de gelijkwaardigheid t.a.v. de geluidbelasting en de veiligheidsrisico's.

Beantwoording

Inspreker heeft volledig gelijk dat uit het MER blijkt dat minder groei mogelijk is, dan op grond van het MER Schiphol 2003 werd verwacht. Deze afname van het groeipotentieel wordt veroorzaakt doordat na het herstel meer verkeer op de Zwanenburgbaan wordt afgehandeld. In het verlengde van die baan ligt meer woonbebouwing dan in het verlengde van de Polderbaan. Om aan de milieueisen van de wet te voldoen moet dus bij alle andere banen iets minder gevlogen worden. Dat leidt er toe dat minder groei mogelijk is dan in het vorige MER werd verwacht.

LUCHTHAVENINDELINGBESLUIT; BEPERKINGENGEBIED

Nummer inspreker en samenvatting inspraak 65, (161)

Inspreker maakt uit het MER op dat voor de gemeenten Jacobswoude en Alkemade het beperkingengebied hetzelfde blijft. Aan de andere kant wordt in een brief van het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan beide gemeenten aangegeven dat voor deze gemeenten de wijzigingen in het

isolatiegebied wel relevant zijn. Beide gebieden zijn gebaseerd op de geluidbelasting. Het is inspreker niet duidelijk hoe dit zich tot elkaar verhoudt.

Beantwoording

Het LIB wijst gebieden aan waar, in verband met geluidbelasting, geen nieuwe woningen zijn toegestaan. De buitengrens van dit gebied reikt in ieder geval tot de grens van de vrijwaringszone (PKB). Daar waar de 58 dB(A) Lden contour uit het MER Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol buiten de vrijwaringszone valt zijn ook deze gronden aangewezen.

In de gemeenten Jacobswoude en Alkemade valt de 58 dB(A) Lden-contour van alle onderzochte alternatieven geheel binnen het huidige beperkingengebied voor nieuwbouw van woningen. Daarom wordt het gebied niet aangepast in het kader van het herstel van de invoerfout of het wijzigen van de routes.

Het isolatiegebied is gebaseerd op de geluidbelasting, in het bijzonder de 40 Ke-contour en de 26 Laeq-contour. Het herstel van de invoerfout heeft een wijziging van de 40 Ke-contour tot gevolg en daarmee ook een wijziging van het isolatiegebied. Deze wijzigingen zijn marginaal in de gemeenten Jacobswoude en Alkemade.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

80

Inspreker meent dat kosten voor planologische wijzigingen vergoed moeten worden.

Beantwoording

Kosten die gemeenten maken voor het aanpassen van bestemmingsplannen, zijn voor eigen rekening. Daarvoor ontvangen zij geen vergoeding van het Rijk.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

93

De gemeente Zaanstad heeft verzocht in het MER de gevolgen voor de geluidbelasting op haar grondgebied zowel voor als na de aanpassing van de besluiten duidelijk in beeld te brengen. Ook heeft inspreker verzocht om op goed herkenbare ondergronden de 20, 30, 40 en 50 Ke geluidscontour in kaart te brengen. Omdat dit volgens inspreker niet is gebeurd kan niet worden gezien wat de gevolgen voor de wijziging van het beperkingengebied zijn en of eventuele aanvullende bouwvoorschriften voor bouwplannen nodig zijn.

Beantwoording

In de samenvatting geeft figuur 4 (en hoofdrapport figuur 4a) een gedetailleerd inzicht in de toe- en afname uitgedrukt in dB(A) tussen de geluidbelasting met de referentiesituatie en planalternatief 1 voor de Lden berekening. In (bijlagen deel 1 kaart 1B) het MER zijn de kaarten opgenomen met de berekende contouren 20 tot en met 65 Ke met stappen van 5 Ke op een gedetailleerde ondergrond. Tevens zijn op de bij het MER gevoegde CD-ROM alle kaarten opgenomen met voldoende onderscheidend vermogen om de verschillen in geluidbelasting per woonkern vast te stellen. De verschillen in aantallen woningen bij de Ke geluidbelasting komen ook tot uitdrukking in de tabellen met woningtellingen.

In het ontwerpbesluit zijn de wijzigingen van het beperkingengebied weergegeven. Hierin is de gewijzigde overzichtskaart "beperking bebouwing" schaal 1:50000 opgenomen en de verder in detail uitgewerkte kaarten 3a en 3b van het ontwerp-besluit Wijziging Luchthavenindelingbesluit Schiphol. Deze kaarten bieden het volledige inzicht in de gewijzigde beperkingen aan het ruimtegebruik als gevolg van het herstel van de invoerfout.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

115

Het valt inspreker op dat de kaarten 11, 12, 14 en 15 in bijlage 3B van het LIB zijn gewijzigd maar kaart 13 niet. Door het herstel van de invoerfout werd verwacht dat de zones van de Zwanenburgbaan zouden

worden opgerekt en de zones van de Polderbaan zonodig zouden worden verkleind. Deze veranderingen hebben wel plaatsgevonden alleen niet in het gebied waarin Halfweg en de sloopzones van de Polderbaan liggen. Deze ontwikkeling is volgens inspreker moeilijk te volgen, laat staan dat het aan de burger uit te leggen valt.

Op het figuur 6A, waar de verschillen tussen het herstellen van de invoerfout en het wijzigen van de uitvliegrouete conform variant A wordt weergegeven, is ook ten westen van de uitvliegrouete van de Polderbaan duidelijk een verschil te zien van de 58 dB(A) contour. Het ontgaat inspreker waarom de nieuwbouwbeperking in dit gebied, waar een groot deel van Spaarndam in valt, niet is opgeheven. Inspreker vraagt om aanpassing omdat op deze manier het bouwbeperkingen gebied kunstmatig wordt. Burgers en gemeente worden opgezadeld met financiële en procedurele lasten (verklaring van geen bezwaar) die als gevolg van de uitgangspunten absoluut niet nodig zijn.

Beantwoording

De kaart 13 in bijlage 3B van het LIB is inderdaad niet gewijzigd. De grootte van de genoemde sloopzones wordt vooral bepaald door het landend vliegverkeer. Daarin zijn nagenoeg geen wijzigingen opgetreden door het herstel van de invoerfout.

Uitgangspunt bij de wijzigingen van het beperkingengebied is waar mogelijk "planologische rust". Dat betekent alleen een uitbreiding van de sloopzone voor geluid en veiligheid en de 10-6 veiligheidscontour bij de Zwanenburgbaan. Er is een kleine krimp toegepast op het gebied met een nieuwbouwverbod ter hoogte van Assendelft. De verwachte krimp bij Spaandam is niet toegepast vanwege de al bestaande beperkingen aan nieuwbouw op basis van andere regelgeving.

COMPENSATIE

De wet bevat een algemene nadeelcompensatiebepaling. Een belanghebbende die als gevolg van het Luchthavenindelingbesluit of het Luchthavenverkeerbesluit schade lijdt die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd kan een beroep doen op schadevergoeding. Zo'n verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend bij het daarvoor ingestelde Schadeschap Schiphol.

Schadeschap Luchthaven Schiphol
Postbus 716
2130 AS Hoofddorp
telefoon 023 – 530 18 40
www.schadeschap.nl of info@schadeschap.nl

Nummer inspreker en samenvatting inspraak 16

Inspreker vraagt artikel 2.2.1 (beperkinggebied) aan te vullen met:
Indien bestaande bedrijven inkomsten derven door geluidsoverlast van Schiphol, als compensatie hiervoor de hoogtebeperkingen ex artikel 8.9 van de wet in verhouding tot de omgeving laten beoordelen.

Beantwoording

In het LIB zijn de gebieden vastgelegd waar hoogtebeperkingen gelden, zodat het vliegverkeer veilig kan worden afgehandeld. Hoogtebeperkingen zijn niet gesteld om geluidsoverlast te voorkomen of te beperken.

PROCEDURE, INSpraak

Nummer inspreker en samenvatting inspraak 42, 73,90

Inspreker meent dat de gehele procedure rond de Wet luchtvaart een kwestie is van doordrukken onder druk van de luchthaven. Door de besluiten als een Algemene Maatregel van Bestuur te doen uitgaan hebben de burgers alleen gelegenheid gehad om op de MER Schiphol 2003 te reageren. Er is geen enkel beroep mogelijk bij de bestuursrechter.

Beantwoording

De Wet luchtvaart bepaalt dat de luchthavenbesluiten in AMvB's worden uitgewerkt, waarop geen beroep of bezwaar mogelijk is bij de bestuurlijke rechter. Gezien de mogelijkheid voor iedereen – inclusief de Tweede en Eerste Kamer – om op de ontwerp-AmvB's te reageren, kan echter niet worden gesteld dat deze AmvB's worden doorgedrukt. Er wordt een zorgvuldige procedure gevolgd voor het herstel van de fout. Er is, net als bij de huidige luchthavenbesluiten, gelegenheid geweest tot inspraak op zowel de ontwerp-AmvB's als het MER. De inspraakreacties zijn zowel door het bevoegd gezag als de Commissie m.e.r. gewogen.

Nummer inspreker en samenvatting inspraak

83

Inspreker geeft aan dat de documenten niet ter inzage hebben gelegen in Breukelen. Deze gemeente ligt binnen 25 km rondom Schiphol en men ondervindt hier veel overlast van vliegtuiglawaai.

Beantwoording

Breukelen ligt ruim buiten de 20Ke-contour, het gebied waarin de stukken ter inzage hebben gelegen. Er is gepubliceerd in een aantal verschillende dagbladen, waaronder de Staatscourant. De documenten waren via internet en afdeling Publieksvoorlichting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat te bestellen.

Gerelateerde documenten

- Verzoek Schiphol Group en LVNL d.d. 23 juni 2003 tot aanpassing LVB (ref. DGL03.001429)
- Nadere Analyse van het effect van de invoerfout Schiphol bij het vaststellen van de grenswaarden in het LVB Schiphol 2003 (NLR-CR-060)
- Economische effecten van capaciteitsreductie op Schiphol als gevolg van de invoerfout (bijlage bij Nadere Analyse; AAE, SEO rapport nr. 725)
- Startnotitie voor het MER Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol (Schiphol Group/LNVL, januari 2003)
- Richtlijnen voor her MER Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol (V&W, januari 2004), waarin opgenomen:
- Nota van Antwoord inspraakreacties op Startnotitie Wijziging Uitvoeringsbesluiten Schiphol (inspraaknummer 210)
- Advies voor Richtlijnen van Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 19 december 2003 (ref. 1114-519)
- Toetsingadvies van Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 4 juni 2004 (ref. 1114-654)
- Brief Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 28 juni 2004 ter bevestiging van toetsingsadvies
- MER Wijziging Uitvoeringsbesluiten Schiphol (Schiphol Group / LVNL, maart 2004)
- Inspraakpunt Bundel Inspraakreacties op Wijziging Uitvoeringsbesluiten en MER (ref. Inspraak 221)

**Bijlage A: Verzoek Schiphol Group en LVNL d.d. 23 juni 2003
tot aanpassing LVB**



Luchtverkeersleiding Nederland
Air Traffic Control the Netherlands



03.001429

Schiphol Group

Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat
Mevr. drs. M.H. Schultz van Haegen
Postbus 90771
2509 LT DEN HAAG



Telefoonnummer
020 - 601 2509

Briefnummer
6598

Faxnummer
020 - 601 3123

Behandeld door
--

Betreft: Verzoek tot aanpassing Luchthavenverkeersbesluit

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

De geluidsberekeningen die in het kader van het Operationeel Plan 2004 (voorheen het 'Gebruiksplan') zijn uitgevoerd, hebben de sector voor een totale verrassing geplaatst. Deze berekeningen (op basis van een scenario met ca. 440.000 vliegtuigbewegingen) laten een overschrijding zien van de L_{den} -grenswaarde in handhavingspunt 18 van 2.7 dB(A) en een overschrijding van 1.6 dB(A) in handhavingspunt 17, beiden gelegen ten noordoosten van de Zwanenburgbaan. Deze uitkomst was, op grond van de invoerset voor het MER 'Schiphol 2003', totaal niet voorzien en stelt de sector voor grote problemen.

Op basis van een grondige analyse binnen de sector is vastgesteld dat deze uitkomst het gevolg is van het niet consequent meenemen van het gebruik van de rijbaan om de zuidelijke kop van de Zwanenburgbaan (de 'zuidelijke rijbaan'), die per 1 november 2003 in gebruik wordt genomen, in de invoergegevens voor het MER 'Schiphol 2003'. Dit heeft absurde gevolgen voor de capaciteit, punctualiteit en daarmee voor de ontwikkeling van de Mainport Schiphol. Vandaar dat wij een dringend beroep op u doen om op zo kort mogelijke termijn het Luchthavenverkeersbesluit aan te passen, zodat met reële grenswaarden in de handhavingspunten 17 en 18 in de komende jaren de ontwikkeling van de Mainport, zoals door de overheid bepaald, gerealiseerd kan worden.

In samenhang met de samenstelling van de invoergegevens voor het MER 'Schiphol 2003' werd besloten tot aanleg van een zuidelijke rijbaan, met als doel een onafhankelijke kruisingsoperatie en dus een volwaardig gebruik van de combinatie Polderbaan en Zwanenburgbaan in noordelijke richting mogelijk te maken. Dit volwaardige gebruik is helaas niet goed verwerkt in de invoergegevens, met als gevolg dat er bij het samenstellen van de invoerset voor het MER 'Schiphol 2003' een te lage baancapaciteit is gehanteerd voor de Zwanenburgbaan voor die situaties waarbij, in combinatie met de Polderbaan, parallel gestart wordt naar het noorden. Juist in de startpiek heeft deze combinatie de hoogste preferentie, teneinde de eveneens voor

MISG/PSG	dienst DGL
DBS	2902
25 JUN 2003	
x eindpaar 25/6/03	
Aanmelding afdoen	
Volg nr:	
Volg nr:	
Afdeling voor: DGLUCHTVAART	

Bijlage

SDI nr.

Uw schrijven d.d.

Datum

Schiphol d.d.
23 juni 2003

Voor behandeling aan:

Opbergen

DG PDG PDG mees



het MER als uitgangspunt gehanteerde piekuurcapaciteit te kunnen realiseren en daarmee maximaal gebruik te maken van de geluidspreferente startbanen. Dit betekent dat gedurende de startpiek op beide banen ca. 36 vliegtuigbewegingen per uur moeten kunnen worden afgehandeld zonder kruisingsproblemen. Dit is mogelijk geworden omdat per 1 november 2003 de zuidelijke rijbaan in gebruik zal worden genomen.

Bij het samenstellen van de invoergegevens voor de MER 'Schiphol 2003' is voor de Zwanenburgbaan in situaties van dit gelijktijdig gebruik met de Polderbaan, rekening gehouden met een uurcapaciteit van slechts 18 starts per uur, in plaats van de 36 starts per uur die mogelijk zijn dankzij de aanleg van de zuidelijke rijbaan. Bovendien is door het verwerkingsprogramma het verkeer dat tengevolge van de capaciteitsbeperking niet op de Zwanenburgbaan past automatisch toegevoegd aan de Polderbaan, zonder daarbij rekening te houden met de maximale uurcapaciteit van deze baan. Het gevolg is een invoerset met een onjuiste verkeersverdeling, resulterend in grenswaarden voor de geluidsbelasting waar de werkelijke verkeersverdeling niet binnen past.

De fout heeft kunnen ontstaan binnen het totaal van de totstandkoming van de invoergegevens. Deze invoergegevens zijn een prognose van het verwachte verkeersscenario in 2005. Op basis van deze, begin 2001, door de sector aangeleverde prognose werden de grenswaarden voor de geluidbelasting bepaald. Binnen deze grenswaarden zou de sector het verkeer moeten afhandelen, tot het moment waarop de integrale herijking en evaluatie van het stelsel geëffectueerd wordt. Vanaf het begin van het MER-traject vormde de scenariogevoeligheid van deze methodiek een probleem. De noodzakelijke hantering van een meerjarig stationair scenario staat op gespannen voet met de natuurlijke ontwikkelingen in de tijd in vloot- en bestemmingmix en innovaties in het baangebruik. Daarnaast kent de modellering van de prognose van het gebruik van het luchtruim ernstige beperkingen, met name ten aanzien van de spreiding van vliegpaden en de begin 2001 nog onbekende nachtnaderingen. Tegen deze achtergrond was de ontwikkeling van een optimale invoerset een gecompliceerd proces, immers ieder verschil tussen de actuele praktijk en het invoerscenario zou direct resulteren in gebruiksbepalingen. Tegen deze achtergrond en de tijddruk waarbinnen ze diende te worden afgewikkeld, heeft de foutieve baancapaciteitsverdeling aan de aandacht kunnen ontsnappen.

Deze fouten zouden zulke negatieve consequenties voor de capaciteit kunnen hebben, dat voor een ieder begrijpelijk moet zijn dat dit nimmer de bedoeling kan zijn geweest van de aanleg van de Polderbaan. Dat deze fouten destijds, ondanks vragen van een aantal deskundigen, over het hoofd zijn gezien, is alleen verklaarbaar uit het feit dat er sprake is geweest van een zeer omvangrijke en complexe dataset die vereist was voor de totstandkoming van het MER 'Schiphol 2003' waarbij gebruik is gemaakt van een nieuw model en dat de finale dataset moest worden afgerond tegen de achtergrond van een scenario-discussie ten aanzien van de kruisingsinfrastructuur.

De grenswaarden voor geluid (L_{den}) in een aantal handhavingspunten zijn dus, naar nu blijkt, gebaseerd op een onjuiste, niet-realistische verdeling van het geluid (teveel startend verkeer op de Polderbaan, te weinig op de Zwanenburgbaan).

Consequenties

De grenswaarden die in het Luchthavenverkeerbesluit zijn vastgesteld voor handhavingspunten 17 en 18 leiden, als gevolg van de onjuiste invoergegevens, tot verstrekkende gevolgen voor de Mainport Schiphol:

- In plaats van de in het Luchthavenverkeerbesluit geboden ruimte voor 528.000 vliegtuigbewegingen – wanneer aan alle aannames wordt voldaan – blijkt dat in de praktijk slechts



ca. 340.000 vliegtuigbewegingen per jaar binnen de grenswaarden kunnen worden afgehandeld, waarbij het effect van operationele maatregelen reeds is verdisconteerd.

- Er ontstaat, bij gebruik zoals voorzien, een zodanig tekort aan geluidsruimte in de betreffende handhavingpunten dat een overschrijding zich zal voordoen tussen april 2004 en augustus 2004, afhankelijk van de weersomstandigheden.

Zonder correctie van de grenswaarden kunnen in de praktijk dus forse overschrijdingen van de grenswaarden in de handhavingpunten 17 en 18 verwacht worden. Grenswaarden die gebaseerd zijn op een hoger gebruik van de Zwanenburgbaan en een lager gebruik van de Polderbaan, zijn noodzakelijk om de Mainport in stand te houden binnen de wettelijke grenzen. Hiertoe dient een correctie van de invoergegevens plaats te vinden, welke leidt tot een aanpassing van het Luchthavenverkeerbesluit. Daarbij zal uiteraard de in de Wet luchtvaart vereiste gelijkwaardigheid (artikel 8.17, lid 7) als uitgangspunt dienen. Op de middellange termijn (tot 2006) kan dit een beperking inhouden van het maximale aantal vliegtuigbewegingen dat binnen de grenswaarden kan worden afgehandeld, ten opzichte van het volume dat voorheen is ingeschat (528.000 vliegtuigbewegingen).

Overigens kan de definitieve capaciteit van het huidige, nieuwe banenstelsel voor de langere termijn pas worden vastgesteld na de herijking en evaluatie van het huidige normenstelsel in 2006, waarbij een groot aantal innovaties in baangebruik (en dus verkeersverdeling) en in vlootsamenstelling is voorzien. Daarnaast betreft dit onder meer een aanpassing op het gebied van infrastructuur en de uitkomsten van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid, dit is conform de afspraken die tussen u en het parlement zijn gemaakt. In 2006 zal hiertoe een aanvullend MER moeten worden opgesteld.

Tijdige oplossing cruciaal

De nu noodzakelijke aanpassing van het Luchthavenverkeerbesluit dient spoedig plaats te vinden en kan niet wachten tot de herijking en evaluatie van het stelsel in 2006. Het is noodzakelijk dat de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit heeft plaats gevonden voor april 2004. Bovendien dient Amsterdam Airport Schiphol, ten behoeve van de slotcoördinator en de luchtvaartmaatschappijen, reeds medio september 2003 een Capaciteitsdeclaratie voor het zomerseizoen van het gebruiksjaar 2004 vast te stellen. Om dit op een verantwoorde wijze te kunnen doen is het essentieel dat dan reeds maximale duidelijkheid bestaat over de voor het gebruiksjaar 2004 beschikbare ruimte.

Communicatie

Wij zijn voornemens om parallel aan het oplossingstraject op een duidelijke en zorgvuldige wijze naar de omgeving en andere betrokkenen, waaronder CROS, te gaan communiceren over de aard, de oplossing en de consequenties van de gerezen problematiek. Ons voorstel is om aard, inhoud en timing van deze communicatie met uw ministerie af te stemmen. Het betekent immers dat er meer vliegtuigbewegingen over Zwanenburg, Zaandam-Oost, Oostzaan en Landsmeer zullen gaan en minder over Assendelft, Wormerveer, Zaandijk en Westzaan, waarbij er overigens tengevolge van de huidige marktsituatie sprake kan zijn van significant minder verkeer dan eerder verwacht voor 2005.



Luchtverkeersleiding Nederland
Air Traffic Control the Netherlands

Schiphol Group

Tenslotte

Ondergetekenden nemen gezamenlijk de verantwoordelijkheid voor de gemaakte fouten en betreuren de daardoor ontstane situatie ten zeerste.

De consequenties voor de realisatie van de mainportdoelstelling zijn echter dusdanig dat het effect van de fout met spoed gecorrigeerd dient te worden. Wij stellen dan ook voor om op korte termijn met u in overleg te treden teneinde inhoud en planning van het vervolgtraject met u te bespreken.

Hoogachtend,
SCHIPHOL GROUP

Drs. G.J. Cerfontaine
President & CEO

Luchtverkeersleiding Nederland

G.H. Kroese
Voorzitter van het Bestuur

Bijlage B: Lijst insprekers bij Nota van Antwoord

Bijlage B: lijst insprekers bij Nota van Antwoord

Nummer	Achternaam/Organisatie	Adres
1	Mensink	Vondelpark 4, 1071 AA AMSTERDAM
2	Wijk	Faassenplein 53, 3123 NG SCHIEDAM
3	Seemann	Prins Bernhardlaan 32, 1934 ES EGMOND AD HOEF
4	Blijleven	Gouwsingel 12, 1566 XB ASSENDELFT
5	Goes	Populierenlaan 323, 1161 SN ZWANENBURG
6	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt	
7	Boerma	Weegbreestraat 5, 1313 HS ALMERE
8	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt	
9	Broers	Lorentzlaan 89, 1097 KJ AMSTERDAM
10	Hein	Suzette Noiretstraat 23, 2033 AW HAARLEM
11	Schlieker	Dopheide 20, 2318 ZB LEIDEN
12	Behage	Wederik 14, 1902 JH CASTRICUM
13	Bolt	Saturnusstraat 10, 1562 WT KROMMENIE
14	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt	
15	Bulters	Lizenstrate 31, 1981 AM VELSEN ZUID
16	Lingbeek BV, onroerend goed beheer	Postbus 7610, 1118 ZJ LUCHTH SCHIPHOL
17	Hartog	A H Blaauwstraat 52, 1431 KX AALSMEER
18	Spaas	Stationsweg 99, 1981 BB VELSEN ZUID
19	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt	
20	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt	
21	Heeneman	Dennenlaan 142, 1161 CV ZWANENBURG
22	Schroder	Sikkelkruidstraat 10, 2215 WG VOORHOUT
23	-1 Kuijeren-Schoemaker	P C Hoofthlaan 11, 1985 BE DRIEHUIS NH
23	-2 Groeneveld	Minister van Houtenlaan 114, 1981 EK VELSEN ZUID
23	-3 Kramer	Thorbeckelaan 27, 1981 CH VELSEN ZUID
23	-4 Kusters-Assink	P C Hoofthlaan 30, 1985 BJ DRIEHUIS NH
23	-5 Nouris	Velserburch 26, 1981 AG VELSEN ZUID
23	-6 Bergkamp	Marnixlaan 5, 1985 AN DRIEHUIS NH
23	-7 Morees	Van den Vondellaan 14, 1985 BC DRIEHUIS NH
23	-8 Rolle	Middendorpstraat 6, 1981 BD VELSEN ZUID
23	-9 Mak	Velserdijk 64, 1981 AB VELSEN ZUID
23	-10 Bruggen	Brederoodseweg 66, 2082 BW SANTPOORT ZUID
23	-11 Hoefakker	Anna Kaulbachhof , 1985 HZ DRIEHUIS NH
23	-12 Hulleman	Matara Bastion 21, 1991 SM VELSERBROEK
23	-13 Kroonsberg	Dr Kuiperlaan 21, 1981 CC VELSEN ZUID
23	-14 Landmeier	L. Springerstraat 110, 1992 CA VELSERBROEK
23	-15 Frenay	L. Springerstraat 104, 1992 CA VELSERBROEK
23	-16 Vliet	Driehuizerkerkweg 92, 1985 HC DRIEHUIS NH
23	-17 Stiegelis	Willem de Zwijgerlaan 5, 2082 BA SANTPOORT ZUID
23	-18 Weijde	L. Springerstraat 152 152, 1992 CB VELSERBROEK
23	-19 Korting	Roos en Beeklaan 14, 2071 TD SANTPOORT NOORD
23	-20 Diekman	Spaarnberglaan 23, 2071 AD SANTPOORT NOORD

23	-21	Plugboer	A. Le Notrelaan 126, 1992 BE VELSERBROEK
23	-22	Rauws	Betsy Perkstraat 27, 1991 TM VELSERBROEK
23	-23	Kroeze	Wijkeroogstraat 78, 1951 AE VELSEN NOORD
23	-24	Gisius	Venusstraat 7, 1973 XK YMUIDEN
23	-25	Waard	De Savornin Lohmanlaan 2, 1981 CB VELSEN ZUID
23	-26	Kossen	L. Springerstraat 128, 1992 CA VELSERBROEK
23	-27	Ensing	Geelvinckstraat 71, 1951 BB VELSEN NOORD
23	-28	Keuris	Rijksweg 90, 1981 LC VELSEN ZUID
23	-29	Kips	Schaepmanlaan 17, 1985 HJ DRIEHUIS NH
23	-30	Tesselaar	Van Diepenstraat 40, 1951 GD VELSEN NOORD
23	-31	Colpa	Van den Bergh van Eysingaplantsoen 34, 2082 XC SANTPOORT ZUID
23	-32	Rommelse	Closenbergh Bastion 11, 1991 SP VELSERBROEK
23	-33	Lammers	Vromaadweg 145, 1991 RZ VELSERBROEK
23	-34	Praal	Hofdijklaan 53, 1985 GB DRIEHUIS NH
23	-35	Boon	De Ruyterstraat 64, 1971 BJ YMUIDEN
23	-36	Kroode	Westerhoevelaan 35, 2071 RN SANTPOORT NOORD
23	-37	Stoot	Cotelaan 25, 2071 RT SANTPOORT NOORD
23	-38	Noort	Spanjaardsberglaan , 2071 SC SANTPOORT NOORD
23	-39	Sinnige	Burgemeester Enschedelaan 16, 2071 AV SANTPOORT NOORD
23	-40	Divis	Krommeland 5, 1981 BR VELSEN ZUID
23	-41	Koster	De Zandstraat 6, 1951 KM VELSEN NOORD
23	-42	Breed	t Roode Hart 32, 1981 AJ VELSEN ZUID
23	-43	Heuvel-Zwaan	Meervlietstraat 117, 1981 BK VELSEN ZUID
23	-44	Castricum	Melklaan 43, 1951 BS VELSEN NOORD
23	-45	Moleman	t Roode Hart 2, 1981 AJ VELSEN ZUID
23	-46	Munsterman	Dammersboog 10, 1991 SK VELSERBROEK
23	-47	Richter	Kieftendellaan 53, 2071 BV SANTPOORT NOORD
23	-48	Kuil	Wijkerstraatweg 277, 1951 EG VELSEN NOORD
23	-49	Duineveld	Anemonenstraat 3, 2071 NP SANTPOORT NOORD
23	-50	Douma	Oosteinderweg 34, 1981 AP VELSEN ZUID
23	-51	wil geen informatie meer	
23	-52	Biersteker	Kerkweg 95, 2071 NC SANTPOORT NOORD
23	-53	Kosters	Frans Netscherlaan 2 - A, 2071 AZ SANTPOORT NOORD
23	-54	Voorbergen	Bickerlaan 50, 2071 DC SANTPOORT NOORD
23	-55	Wekker	Bickerlaan 9, 2071 DA SANTPOORT NOORD
23	-56	Degens-Bolle	Wijkerstraatweg 164, 1951 EK VELSEN NOORD
23	-57	Hoekstra	Kerkesingel 1, 1981 BJ VELSEN ZUID
23	-58	Vermoolen	Dobbiuslaan 27, 2071 DE SANTPOORT NOORD
23	-59	Wust	Dobbiuslaan 27, 2071 DE SANTPOORT NOORD
23	-60	Atas	Gildenlaan 89 -A, 1951 KP VELSEN NOORD
23	-61	Kamp van der Berg	Narcissenstraat 17, 2071 NL SANTPOORT NOORD
23	-62	Vliet	Litslaan 19, 2082 GW SANTPOORT ZUID
23	-63	Kuiper	Lepelaar 3, 1991 VC VELSERBROEK
23	-64	Warmer	Busken Huetlaan 15, 1985 CE DRIEHUIS NH
23	-65	West de Veer-van Bergen	Marowijnestraat 16, 2071 VG SANTPOORT NOORD
23	-66	Berkhout	Roos en Beeklaan 50, 2071 TE SANTPOORT NOORD
23	-67	Wagtendonk	W. Kentstraat 57, 1992 AK VELSERBROEK
23	-68	Brandt	Spieghellaan 6, 1985 GL DRIEHUIS NH
23	-69	Kooijman	Johanna Westerdijkstraat 23, 1991 SW VELSERBROEK
23	-70	Rooij	Stuyvesantstraat 19, 2071 VH SANTPOORT NOORD
23	-71	Gouda	Van Tuylweg 18, 1981 CL VELSEN ZUID

23	-72	Kossen	Duinvlietstraat 76, 1951 XE VELSEN NOORD
23	-73	Veenendaal	Thorbeckelaan 31, 1981 CH VELSEN ZUID
23	-74	Steenhoek	Van Hogendorplaan 4, 1981 EE VELSEN ZUID
23	-75	Hoogeveen	Willem de Zwijgerlaan 33, 2082 BB SANTPOORT ZUID
23	-76	Steenbakker	Galle Promenade 326, 1991 WL VELSERBROEK
23	-77	Beltman	J.T. Cremerlaan 79, 2071 SM SANTPOORT NOORD
23	-78	Putters	Terrasweg 61, 2071 BB SANTPOORT NOORD
23	-79	Boer-Ruigrok	Brederoodseweg 103, 2082 BT SANTPOORT ZUID
23	-80	Putte	Tulpenstraat 9, 2071 PL SANTPOORT NOORD
23	-81	Kruisheer-Vorenkamp	Harddraverslaan 13, 2082 HK SANTPOORT ZUID
23	-82	Hallegraeff	Clarionlaan 13, 2082 HH SANTPOORT ZUID
23	-83	Hali	Brederoodseweg 56, 2082 BW SANTPOORT ZUID
23	-84	Kruijff-La Faille	Brederoodseweg 96, 2082 BX SANTPOORT ZUID
23	-85	Waal-Schaaf	Louise de Coligny laan 5, 2082 BM SANTPOORT ZUID
23	-86	Mees	Maan Bastion 448, 1991 RH VELSERBROEK
23	-87	Jong-Greuter	Maan Bastion 434, 1991 RH VELSERBROEK
23	-88	Blom	Oosteinderweg 32, 1981 AP VELSEN ZUID
23	-89	Struijs	Velserdijk 62, 1981 AB VELSEN ZUID
23	-90	Diekstra	Wulverderlaan 25, 2071 BG SANTPOORT NOORD
23	-91	Wullaert	Minister van Houtenlaan 64, 1981 EJ VELSEN ZUID
23	-92	Zwart	Minister van Houtenlaan 56, 1981 EJ VELSEN ZUID
23	-93	Ingwersen-Visser	Thorbeckelaan 26, 1981 CJ VELSEN ZUID
23	-94	Bierenbroodspot	Grote Hout- of Koningsweg 58, 1951 GT VELSEN NOORD
23	-95	Kuiper	t Kaetie 20, 1981 AL VELSEN ZUID
23	-96	Krijger	Krommeland 11, 1981 BR VELSEN ZUID
23	-97	Moransard	Krommeland 42, 1981 BV VELSEN ZUID
23	-98	Roelofsen	Driehuizerkerkweg 10, 1985 EL DRIEHUIS NH
23	-99	Oudendijk-Groen	Driehuizerkerkweg 44, 1985 EM DRIEHUIS NH
23	-100	Burg	Feithlaan 18, 1985 GJ DRIEHUIS NH
23	-101	Visser	Tesselschadeplantsoen 16, 1985 HN DRIEHUIS NH
23	-102	Bakel	Hoofdstraat 100, 2071 EK SANTPOORT NOORD
23	-103	Koltriet	Marnixlaan 11, 1985 AN DRIEHUIS NH
23	-104	Ruijter	Feithlaan 2, 1985 GJ DRIEHUIS NH
23	-105	Budding	IJsselstraat 20, 1972 WD YMUIDEN
23	-106	Budding	Terrasweg 53, 2071 BB SANTPOORT NOORD
23	-107	Parel	Spanjaardsberglaan 26, 2071 SC SANTPOORT NOORD
23	-108	Meert	Hofdijklaan 59, 1985 GB DRIEHUIS NH
23	-109	Schols	Bosboom Toussaintlaan 14, 1985 CD DRIEHUIS NH
23	-110	Hartendorp	Frans Netscherlaan 7, 2071 AZ SANTPOORT NOORD
23	-111	Gortworst	Hofdijklaan 6, 1985 GC DRIEHUIS NH
23	-112	Nijbroek	L. van Deyssellaan 59, 1985 CH DRIEHUIS NH
23	-113	Haver	Bosboom Toussaintlaan 33, 1985 CC DRIEHUIS NH
23	-114	Oosterveen	Busken Huetlaan 7, 1985 CE DRIEHUIS NH
23	-115	Prins	Marnixlaan 21, 1985 AN DRIEHUIS NH
23	-116	Beltman	Spanjaardsberglaan 22, 2071 SC SANTPOORT NOORD
23	-117	Graafland	L. van Deyssellaan 182, 1985 CS DRIEHUIS NH
23	-118	Vessum	Spanjaardsberglaan 7, 2071 SB SANTPOORT NOORD
23	-119	Klauwers	Middenduinerweg 36, 2071 AN SANTPOORT NOORD
23	-120	Grundel	De Ticht 31, 1981 AR VELSEN ZUID
23	-121	Huijeren	Feithlaan 6, 1985 GJ DRIEHUIS NH
23	-122	Wilaert	Hoofdstraat 78, 2071 EK SANTPOORT NOORD

23	-123	Breems	Van Lenneplaan 62, 1985 AH DRIEHUIS NH
23	-124	Gerrits	Bosboom Toussaintlaan 38, 1985 CD DRIEHUIS NH
23	-125	Heeg	Minister van Houtenlaan 9, 1981 EA VELSEN ZUID
23	-126	Hopman	Hofdijklaan 41, 1985 GB DRIEHUIS NH
23	-127	Jonkman	Hagelingerweg 38, 2071 CJ SANTPOORT NOORD
23	-128	Jonkman-v.d. Aart	Hagelingerweg 138, 2071 CM SANTPOORT NOORD
23	-129	Banning	P C Hoofthlaan 7, 1985 BE DRIEHUIS NH
23	-130	Nijman	Driehuizerkerkweg 53, 1985 EJ DRIEHUIS NH
23	-131	Comaita	Middeloolaan 8, 1985 AC DRIEHUIS NH
23	-132	Eeltjes	Albert Verwey laan 28, 1985 CG DRIEHUIS NH
23	-133	Veenstra	De Genestetlaan 14, 1985 GH DRIEHUIS NH
23	-134	Wel	Van den Vondellaan 39, 1985 BB DRIEHUIS NH
23	-135	Bijl	Bosboom Toussaintlaan 31, 1985 CC DRIEHUIS NH
23	-136	Mijs	Da Costalaan 60, 1985 AM DRIEHUIS NH
23	-137	Leeuwen	P C Hoofthlaan 76, 1985 BK DRIEHUIS NH
23	-138	Diest	Feithlaan 14, 1985 GJ DRIEHUIS NH
23	-139	Stiegelis-Kistemaker	Van den Vondellaan 36, 1985 BC DRIEHUIS NH
23	-140	Rijn	Minister van Houtenlaan 15, 1981 EA VELSEN ZUID
23	-141	Brink	Nicolaas Beetslaan 23, 1985 HH DRIEHUIS NH
23	-142	Leeuwe	Bosboom Toussaintlaan 12, 1985 CD DRIEHUIS NH
23	-143	Cox	Jacob Catslaan 16, 1985 AE DRIEHUIS NH
23	-144	Fancy	Minister van Houtenlaan 11, 1981 EA VELSEN ZUID
23	-145	Boon	Tesselschadeplantsoen 12, 1985 HN DRIEHUIS NH
23	-146	Ruigrok-van der Werven	Nicolaas Beetslaan 21, 1985 HH DRIEHUIS NH
23	-147	Pauls	P C Hoofthlaan 66, 1985 BK DRIEHUIS NH
23	-148	Mendel	Laurillardlaan 8, 2082 HG SANTPOORT ZUID
23	-149	Banke Ter Braak	Da Costalaan 41, 1985 AK DRIEHUIS NH
23	-150	Snel	Amsterdamseweg 48, 1981 LG VELSEN ZUID
23	-151	Weening	Busken Huetlaan 17, 1985 CE DRIEHUIS NH
23	-152	Martens	Bosboom Toussaintlaan 5, 1985 CC DRIEHUIS NH
23	-153	Koetsenruijter	Corantijnstraat 32, 2071 VE SANTPOORT NOORD
23	-154	Baarveldt	Driehuizerkerkweg 45, 1985 EJ DRIEHUIS NH
23	-155	Wullaert	Zeewijkplein 18, 1974 PB YMUIDEN
23	-156	Rover	Hoofdstraat 50, 2071 EJ SANTPOORT NOORD
23	-157	Horst	Tesselschadeplantsoen 20, 1985 HN DRIEHUIS NH
23	-158	Tangeren-Leenheer	Van den Vondellaan 27, 1985 BA DRIEHUIS NH
23	-159	Mantje	Burgemeester Weertsplantsoen 8, 2071 PH SANTPOORT NOORD
23	-160	Riphagen	Zijkanaal B Weg 10, 1981 LP VELSEN ZUID
23	-161	Toen	Minister van Houtenlaan 78, 1981 EK VELSEN ZUID
23	-162	Jonker	Ladderbeekstraat 136, 1951 BR VELSEN NOORD
23	-163	Nijman	Duinvljetstraat 11, 1951 XA VELSEN NOORD
23	-164	Otto	Brederoodseweg 94, 2082 BX SANTPOORT ZUID
23	-165	Schrijver	Brederoodseweg 92, 2082 BX SANTPOORT ZUID
23	-166	Collard	J.T. Cremerlaan 20, 2071 SN SANTPOORT NOORD
23	-167	Asperen	Willem de Zwijgerlaan 26, 2082 BC SANTPOORT ZUID
23	-168	Wees	Spaarnberglaan 10, 2071 AD SANTPOORT NOORD
23	-169	Scholtens-van Mook	Brederoodseweg 72, 2082 BW SANTPOORT ZUID
23	-170	Domen	Wijkerstraatweg 55, 1951 EB VELSEN NOORD
23	-171	Span	Duinvljetstraat 8, 1951 XC VELSEN NOORD
23	-172	Freriks	Rijksweg 282, 2071 CP SANTPOORT NOORD
23	-173	Commandeur	Banjaertstraat 3, 1951 GA VELSEN NOORD

23	-174	Reiding-Blom	Hyacinthenstraat 61, 2071 PR SANTPOORT NOORD
23	-175	Tamis	Verbindingsstraat 16, 1951 BH VELSEN NOORD
23	-176	Tamis	Verbindingsstraat 16, 1951 BH VELSEN NOORD
23	-177	Smit	Verbindingsstraat 16, 1951 BH VELSEN NOORD
23	-178	Tamis	Verbindingsstraat 16, 1951 BH VELSEN NOORD
23	-179	Kooij	Van Rijswijkstraat 10, 1951 XH VELSEN NOORD
23	-180	Kooij	Wijkerstraatweg 138, 1951 EK VELSEN NOORD
23	-181	Kardkovacs	Planetenweg 314, 1974 BP YMUIDEN
23	-182	Hartog	Wijkerstraatweg 134, 1951 EK VELSEN NOORD
23	-183	Brink	Melklaan 38, 1951 BT VELSEN NOORD
23	-184	Verschoor	Willemsbeekweg 112, 1971 GZ YMUIDEN
23	-185	Nolten	Stratingplantsoen 8, 1951 ET VELSEN NOORD
23	-186	Heijink	Geelvinckstraat 104, 1951 BG VELSEN NOORD
23	-187	Hoope	Gildenlaan 8, 1951 KX VELSEN NOORD
23	-188	Spanjaard	Wijkerstraatweg 254, 1951 EN VELSEN NOORD
23	-189	Priester	Zeeuwstraat 22, 1951 XN VELSEN NOORD
23	-190	Jong	Duinvlietstraat 57, 1951 XB VELSEN NOORD
23	-191	Kooij	Wijkerstraatweg 138, 1951 EK VELSEN NOORD
23	-192	Rooij	Wijkerstraatweg 53, 1951 EB VELSEN NOORD
23	-193	Kruijer	Grote Hout- of Koningsweg 171, 1951 GP VELSEN NOORD
23	-194	Braams	Wijkerstraatweg 278, 1951 EN VELSEN NOORD
23	-195	Hoogsteder	Papenburghlaan 22, 2082 HR SANTPOORT ZUID
23	-196	Holt	Beecksanghlaan 20, 1951 LR VELSEN NOORD
23	-197	Kooij	Wijkerstraatweg 218, 1951 EM VELSEN NOORD
23	-198	Kraaijeveld	Wijkerstraatweg 53, 1951 EB VELSEN NOORD
23	-199	Graaf	Wijkerstraatweg 176, 1951 EL VELSEN NOORD
23	-200	Hees	Cornelis Matersweg 6, 1943 GX BEVERWYK
23	-201	Veerman-Tijssen	Duinvlietstraat 10, 1951 XC VELSEN NOORD
23	-202	Veerman	Duinvlietstraat 10, 1951 XC VELSEN NOORD
23	-203	Kooijstra	Ladderbeekstraat 73, 1951 BK VELSEN NOORD
23	-204	Koks	Wijkerstraatweg 144, 1951 EK VELSEN NOORD
23	-205	Niekerken	Da Costalaan 2, 1985 AL DRIEHUIS NH
23	-206	Pulido	Schulpweg 316, 1951 JE VELSEN NOORD
23	-207	Kooijstra	De Zandstraat 12, 1951 KM VELSEN NOORD
23	-208	Klijn	Anna van Burenlaan 19, 2082 BK SANTPOORT ZUID
23	-209	Klijn	Grote Boterbloem 125, 1991 LL VELSERBROEK
23	-210	Brussel	Anna van Saksenlaan 14, 2082 BG SANTPOORT ZUID
23	-211	Hendriks-Copini	Terrasweg 78, 2071 BE SANTPOORT NOORD
23	-212	Verbrugge	Jagtlustlaan 3, 2082 HS SANTPOORT ZUID
23	-213	Gouda	Johan Maurits van Nassaulaan 24, 2071 VC SANTPOORT NOORD
23	-214	Ebskamp	Harddraverslaan 17, 2082 HK SANTPOORT ZUID
23	-215	Hellenberg	Corantijnstraat 14, 2071 VE SANTPOORT NOORD
23	-216	Sunder	Curacaostraat 5, 2071 XG SANTPOORT NOORD
23	-217	Dick	Rijperweg 26, 2061 BH BLOEMENDAAL
23	-218	Kuijf	Harddraverslaan 19, 2082 HK SANTPOORT ZUID
23	-219	Koning	Johan Maurits van Nassaulaan 61, 2071 VB SANTPOORT NOORD
23	-220	Kops	Burgemeester Enschedelaan 6, 2071 AV SANTPOORT NOORD
23	-221	Zon	Johan Maurits van Nassaulaan 49, 2071 VB SANTPOORT NOORD
23	-222	Dijkman	Buitenhuizerweg 8, 1981 LK VELSEN ZUID
23	-223	Rijn	t Roode Hart 5, 1981 AH VELSEN ZUID
23	-224	Dorreman	Ver Loren van Themaatlaan 1, 1981 EC VELSEN ZUID

23	-225	Kemper-Duijves	Genieweg 1, 1981 LN VELSEN ZUID
23	-226	Defoorny	Kerkweg 109, 2071 NC SANTPOORT NOORD
23	-227	Jansen	Aagtevonklaan 6, 1985 AA DRIEHUIS NH
23	-228	Hagen	Roos en Beeklaan 42, 2071 TE SANTPOORT NOORD
23	-229	Kuijp-Ponssen	Harddraverslaan 19, 2082 HK SANTPOORT ZUID
23	-230	Kuip	Rijksstraatweg 105, 2121 AD BENNEBROEK
23	-231	Redding-Huygen	Harddraverslaan 36, 2082 HN SANTPOORT ZUID
23	-232	Nijssen	Brederoodseweg 106, 2082 BX SANTPOORT ZUID
23	-233	Peters	Voorplaats 23, 2071 NJ SANTPOORT NOORD
23	-234	Castricum	Frans Netscherlaan 9, 2071 AZ SANTPOORT NOORD
23	-235	Kruijer	Wijkerstraatweg 222, 1951 EM VELSEN NOORD
23	-236	Carbiere	Terrasweg 63, 2071 BB SANTPOORT NOORD
23	-237	Kempen	Harddraverslaan 15, 2082 HK SANTPOORT ZUID
23	-238	Linck	Papenburghlaan 8, 2082 HR SANTPOORT ZUID
23	-239	Merkx	Harddraverslaan 15, 2082 HK SANTPOORT ZUID
23	-240	Helm	Brederoodseweg 75, 2082 BT SANTPOORT ZUID
23	-241	Noordzij-Verschoor	Corantijnstraat 25, 2071 VD SANTPOORT NOORD
23	-242	Bokkel	Spaarnberglaan 5, 2071 AD SANTPOORT NOORD
23	-243	Beekhuis	Santpoortse Dreef 64, 2071 TN SANTPOORT NOORD
23	-244	Heijde	Harddraverslaan 42, 2082 HN SANTPOORT ZUID
23	-245	Brands	Clarionlaan 19, 2082 HH SANTPOORT ZUID
23	-246	Wulfers	Wijnoldy Danielslaan 11, 2082 HA SANTPOORT ZUID
23	-247	Zandstra	Olga van Gotschlaan 15, 2082 HV SANTPOORT ZUID
23	-248	Beijer	Louise de Coligny laan 60, 2082 BP SANTPOORT ZUID
23	-249	Veen	Willem de Zwijgerlaan 29, 2082 BB SANTPOORT ZUID
23	-250	Sijthoff	Louise de Coligny laan 70, 2082 BP SANTPOORT ZUID
23	-251	Pans	Brederoodseweg 77, 2082 BT SANTPOORT ZUID
23	-252	Blauw	Van den Bergh van Eysingaplantsoen 86, 2082 XE SANTPOORT ZUID
23	-253	Roholl	Willem de Zwijgerlaan , 2082 BA SANTPOORT ZUID
23	-254	Groot	Spaarnberglaan 9, 2071 AD SANTPOORT NOORD
23	-255	Redelijkheid	Van Dalenlaan 128, 2082 VH SANTPOORT ZUID
23	-256	Babeliowsky	Zinneveltlaan 24, 2082 GS SANTPOORT ZUID
23	-257	Munk	Wijkerstraatweg 250, 1951 EN VELSEN NOORD
23	-258	Haan	Johanna Naberstraat 25, 1991 TG VELSERBROEK
23	-259	Lange	Velserdijk 30, 1981 AA VELSEN ZUID
23	-260	Meyjes	Anna Kaulbachhof 8, 1985 HZ DRIEHUIS NH
23	-261	Ringers	t Roode Hart 6, 1981 AJ VELSEN ZUID
23	-262	Geijteman	Minister van Houtenlaan 25, 1981 EB VELSEN ZUID
23	-263	Roozekrans	Roos en Beeklaan 79, 2071 TC SANTPOORT NOORD
23	-264	Kuijpers	Beekmansbos 7, 1971 BV YMUIDEN
23	-265	Weenink	Minister van Houtenlaan 13, 1981 EA VELSEN ZUID
23	-266	Pauw	Stationsweg 71, 1981 BA VELSEN ZUID
23	-267	Ruijter	Krommeland 35, 1981 BR VELSEN ZUID
23	-268	Hellmann	Willem de Zwijgerlaan 18, 2082 BC SANTPOORT ZUID
23	-269	Werf	Harddraverslaan 26, 2082 HM SANTPOORT ZUID
23	-270	Midjek	Marowijnestraat 22, 2071 VG SANTPOORT NOORD
23	-271	Kramer	Middenduinerweg 70, 2082 LD SANTPOORT ZUID
23	-272	Loeffen	Narcissenstraat 7, 2071 NL SANTPOORT NOORD
23	-273	Winkel	t Roode Hart 7, 1981 AH VELSEN ZUID
23	-274	Rijswijk	Kieftendellaan 25, 2071 BT SANTPOORT NOORD
23	-275	Graaf	Charlotte de Bourbonlaan 27, 2082 BH SANTPOORT ZUID

23	-276	Born	Grote Buitendijk 150, 1991 TE VELSERBROEK
23	-277	Arling	Zwanebloembocht 168, 1991 GB VELSERBROEK
23	-278	Vries	Galle Promenade 776, 1992 AZ VELSERBROEK
23	-279	Schie	Galle Promenade 460, 1991 WP VELSERBROEK
23	-280	Tintelen	Galle Promenade 121, 1991 WH VELSERBROEK
23	-281	Hollenberg	Betsy Perkstraat 37, 1991 TM VELSERBROEK
23	-282	Roozenbeek-Blankers	Pijlkruid 31, 1991 HC VELSERBROEK
23	-283	Riebeek	Marie Jungiusstraat 7, 1991 TV VELSERBROEK
23	-284	Zebli-de Rijk	Dammersboog 38, 1991 SK VELSERBROEK
23	-285	Maanen	De Zeiler 1, 1991 MG VELSERBROEK
23	-286	Wijer	Galle Promenade 784, 1992 AZ VELSERBROEK
23	-287	Schagen	Johanna Naberstraat 63, 1991 TG VELSERBROEK
23	-288	Krab	J. Michaelpad 34, 1992 AP VELSERBROEK
23	-289	Linden	Maan Bastion 426, 1991 RH VELSERBROEK
23	-290	Kuiper	Kluut 20, 1991 VB VELSERBROEK
23	-291	Sueters	L. Springerstraat 252, 1992 CD VELSERBROEK
23	-292	Koopman	Tureluur 10, 1991 VG VELSERBROEK
23	-293	Neijndorff	Dammersboog 12, 1991 SK VELSERBROEK
23	-294	Vlugt	Johanna Naberstraat 39, 1991 TG VELSERBROEK
23	-295	Altema	Dammersboog 18, 1991 SK VELSERBROEK
23	-296	Ven	Meervlietstraat 145, 1981 BL VELSEN ZUID
23	-297	Groot	Fregat 77, 1991 MD VELSERBROEK
23	-298	Constapel	L. Springerstraat 140, 1992 CB VELSERBROEK
23	-299	Spar	L. Springerstraat 102, 1992 BC VELSERBROEK
23	-300	Bak	Fregat 32, 1991 MB VELSERBROEK
23	-301	Schouten	Matara Bastion 1, 1991 SM VELSERBROEK
23	-302	Ras	Dammersboog 14, 1991 SK VELSERBROEK
23	-303	Hoff	J. Paxtonstraat 107, 1992 BR VELSERBROEK
23	-304	Blaakman	Fregat 34, 1991 MB VELSERBROEK
23	-305	Los	Westbroekerweg 145, 1991 LZ VELSERBROEK
23	-306	Troost	Galle Promenade 754, 1992 AZ VELSERBROEK
23	-307	Jonkman	De Zeiler 8, 1991 ME VELSERBROEK
23	-308	Verhoeff	L. Springerstraat 210, 1992 BC VELSERBROEK
23	-309	Hartgers	Johanna Naberstraat 61, 1991 TG VELSERBROEK
23	-310	Lust	L. Springerstraat 184, 1992 CC VELSERBROEK
23	-311	Hensen	L. Springerstraat 144, 1992 CB VELSERBROEK
23	-312	Rensen	Vromaadweg 93, 1991 RX VELSERBROEK
23	-313	Kloosterman	L. Springerstraat 146, 1992 BC VELSERBROEK
23	-314	Mol	Lepelaar 24, 1991 VC VELSERBROEK
23	-315	Putte	Johanna Naberstraat 59, 1991 TG VELSERBROEK
23	-316	Selrode	Lepelaar 22, 1991 VC VELSERBROEK
23	-317	Selrode	Tureluur 6, 1991 VG VELSERBROEK
23	-318	Velden	Elisabeth Vijlbriefstraat 22, 1991 PD VELSERBROEK
23	-319	Bartelsman	Kluut 14, 1991 VB VELSERBROEK
23	-320	Heeremans	Tureluur 20, 1991 VG VELSERBROEK
23	-321	Vink	Beekvlietstraat 14, 2071 ES SANTPOORT NOORD
23	-322	Bodegom	Grote Buitendijk 130, 1991 TD VELSERBROEK
23	-323	Wolf	Grote Buitendijk 190, 1991 TX VELSERBROEK
23	-324	Bock	Grote Buitendijk 216, 1991 TZ VELSERBROEK
23	-325	Uijl	J. Paxtonstraat 67, 1992 BM VELSERBROEK
23	-326	Gottschal	Clippenberg Bastion 15, 1991 SL VELSERBROEK

23	-327	Willems	Boterkamp 1, 1991 DB VELSERBROEK
23	-328	Thijs-Heesemans	Johanna Naberstraat 55, 1991 TG VELSERBROEK
23	-329	Bronstring-Dijkshoorn	Fregat 46, 1991 MB VELSERBROEK
23	-330	Sluiters	Burgemeester Enschedelaan 30, 2071 AW SANTPOORT NOORD
23	-331	Lamsweerde	Charlotte de Bourbonlaan 25, 2082 BH SANTPOORT ZUID
23	-332	Verkruijssen-Bolt	Frans Netscherlaan 11, 2071 AZ SANTPOORT NOORD
23	-333	Overveld	Kruidbergerweg 14, 2071 RD SANTPOORT NOORD
23	-334	Reus	Olga van Gotschlaan 1, 2082 HV SANTPOORT ZUID
23	-335	Kneppers	Kerkweg 128, 2071 NH SANTPOORT NOORD
23	-336	Zonneveld	Kerkweg 36, 2071 NE SANTPOORT NOORD
23	-337	Enden	Molenveltlaan 30, 2071 BS SANTPOORT NOORD
23	-338	Ackerman	Berglaan 4, 2071 BW SANTPOORT NOORD
23	-339	Buck	Laurillardlaan 17, 2082 HE SANTPOORT ZUID
23	-340	Vries	Schulpweg 520, 1951 JK VELSEN NOORD
23	-341	Lammersen	Kerkweg 129, 2071 ND SANTPOORT NOORD
23	-342	Langenberg	Resedastraat 11, 2014 TB HAARLEM
23	-343	Rijn	Resedastraat 11, 2014 TB HAARLEM
23	-344	Teunissen-Tegelaar	Molenstraat 2, 2071 AH SANTPOORT NOORD
23	-345	Schilt-Doggen	Zwanebloembocht 153, 1991 GJ VELSERBROEK
23	-346	Keijzer-Boom	Elisabeth Vijlbriefstraat 6, 1991 PD VELSERBROEK
23	-347	Bos-ten Hoedt	Dreefplantsoen 8, 2071 TH SANTPOORT NOORD
23	-348	Rijk	De Lethstraat 12, 1951 HE VELSEN NOORD
23	-349	Struiksmma-Vis	Voorplaats 29, 2071 NJ SANTPOORT NOORD
23	-350	Beltman	Terrasweg 72, 2071 BE SANTPOORT NOORD
23	-351	Helwes	Paramaribostraat 6, 2071 VP SANTPOORT NOORD
23	-352	Schaaf	Hyacinthenstraat 42, 2071 PV SANTPOORT NOORD
23	-353	Buwalda	Harddraverslaan 30, 2082 HN SANTPOORT ZUID
23	-354	Kasje	Paramaribostraat 70, 2071 VR SANTPOORT NOORD
23	-355	Swinkels	Zinneveltlaan 12, 2082 GS SANTPOORT ZUID
23	-356	Blaauwbroek-Rees	Krommeland 31, 1981 BR VELSEN ZUID
23	-357	Akker	Julianakade 8, 1972 PM YMUIDEN
23	-358	Boer	Stratingplantsoen 62 -RD, 1951 EW VELSEN NOORD
23	-359	Diepen	Thorbeckelaan 36, 1981 CJ VELSEN ZUID
23	-360	Molenbeek	Geelvinckstraat 6, 1951 BD VELSEN NOORD
23	-361	Heege	Wijkerstraatweg 276, 1951 EN VELSEN NOORD
23	-362	Boer	Ver Loren van Themaatlaan 2, 1981 EC VELSEN ZUID
23	-363	Boer	Ver Loren van Themaatlaan 2, 1981 EC VELSEN ZUID
23	-364	Frielink	Huis ten Biltstraat 6, 2071 EX SANTPOORT NOORD
23	-365	Boer-Hartong van Ark	Ver Loren van Themaatlaan 2, 1981 EC VELSEN ZUID
23	-366	Kruijssen	Botter 16, 1991 MJ VELSERBROEK
23	-367	Kiekens-Stek	Ijmuidenstraatweg 145, 1972 LH YMUIDEN
23	-368	Nederlanden	J. Kostelijklaan 7, 1981 CE VELSEN ZUID
23	-369	Meinders	P J Troelstraweg 16, 1971 HL YMUIDEN
23	-370	Velde	P Potterstraat 16, 1971 XN YMUIDEN
23	-371	Kloeck	Merellaan 31, 2111 GK AERDENHOUT
23	-372	Boer	Thorbeckelaan 30, 1981 CJ VELSEN ZUID
23	-373	Boer	Ver Loren van Themaatlaan 2, 1981 EC VELSEN ZUID
23	-374	Schrama-Muts	Ladderbeekstraat 35, 1951 BJ VELSEN NOORD
23	-375	Beekmans	Driehuizerkerkweg 17, 1985 EJ DRIEHUIS NH
23	-376	Tuuk	Heuvelweg 15, 1981 LV VELSEN ZUID
23	-377	Hegman	Gildenlaan 221, 1951 KT VELSEN NOORD

23	-378	Broek	Meershoef 51, 1981 AD VELSEN ZUID
23	-379	Broek	Galle Promenade 348, 1991 WL VELSERBROEK
23	-380	Broek	Meershoef 51, 1981 AD VELSEN ZUID
23	-381	Tieman	Minister van Houtenlaan 82, 1981 EK VELSEN ZUID
23	-382	Martens	Genieweg 28, 1981 LN VELSEN ZUID
23	-383	Kossen-Hoogland	Ijmuiderstraatsweg 14 -A, 1971 LA YMUIDEN
23	-384	Hop	Krommeland 1, 1981 BR VELSEN ZUID
23	-385	Visser	Minister van Houtenlaan 88, 1981 EK VELSEN ZUID
23	-386	Slot	Coymansstraat 6 -B, 1951 XV VELSEN NOORD
23	-387	Manshanden	Starrebosstraat 10, 1951 CE VELSEN NOORD
23	-388	Brink	Van Kalkarstraat 3, 1951 GE VELSEN NOORD
23	-389	Verbeek	Dr Kuyperlaan 17, 1981 CC VELSEN ZUID
23	-390	Schoorl	Rijksweg 98, 1981 LC VELSEN ZUID
23	-391	Ebbing	Van Tuyllweg 25, 1981 CM VELSEN ZUID
23	-392	Jetten	Oosteinderweg 19, 1981 AN VELSEN ZUID
23	-393	Verwer	Van Tuyllweg 9, 1981 CK VELSEN ZUID
23	-394	Otten	Meervlietstraat 161, 1981 BL VELSEN ZUID
23	-395	Jonge	J. Kostelijklaan 19, 1981 CE VELSEN ZUID
23	-396	Korte	Van Tuyllweg 24, 1981 CL VELSEN ZUID
23	-397	Visser	Krommeland 44, 1981 BV VELSEN ZUID
23	-398	Jordaan	Krommeland 39, 1981 BR VELSEN ZUID
23	-399	Vermeulen	Minister van Houtenlaan 28, 1981 EJ VELSEN ZUID
23	-400	Blijleven	Velserburch 18, 1981 AG VELSEN ZUID
23	-401	Pol	Van Tuyllweg , 1981 CM VELSEN ZUID
23	-402	Rhoon	Van Tuyllweg 3, 1981 CK VELSEN ZUID
23	-403	Maarel	Ver Loren van Themaatlaan 16, 1981 EC VELSEN ZUID
23	-404	Merhottein	Thorbeckelaan 23, 1981 CH VELSEN ZUID
23	-405	Merhottein-Broers	Thorbeckelaan 23, 1981 CH VELSEN ZUID
23	-406	Jacobs	Van Tuyllweg 17, 1981 CL VELSEN ZUID
23	-407	Dexel	Minister Lelylaan 1, 1981 CN VELSEN ZUID
23	-408	Callahan	Minister van Houtenlaan 18, 1981 EB VELSEN ZUID
23	-409	Besanoon	Ver Loren van Themaatlaan 13, 1981 EC VELSEN ZUID
23	-410	Moerkerken	Minister van Houtenlaan 38, 1981 EJ VELSEN ZUID
23	-411	Wit	Dr Kuyperlaan 4, 1981 CD VELSEN ZUID
23	-412	Demmers	Geelvinckstraat 52, 1951 BE VELSEN NOORD
23	-413	Dongen	Geelvinckstraat 65, 1951 BB VELSEN NOORD
23	-414	Graaf-Stoop	Minister Lelylaan 2, 1981 CN VELSEN ZUID
23	-415	Wakker	Dokter de Grootlaan 5, 2071 TG SANTPOORT NOORD
23	-416	Bosman	Roos en Beeklaan 53, 2071 TB SANTPOORT NOORD
23	-417	Veen	Huis te Wissenlaan 16, 2071 SV SANTPOORT NOORD
23	-418	Lam-de Groot	Dijkzichtlaan 17, 2071 EZ SANTPOORT NOORD
23	-419	Kruger-Hoppenbrouwer	Wustelaan 97, 2071 AE SANTPOORT NOORD
23	-420	Pruis	Van Lenneplaan 40, 1985 AH DRIEHUIS NH
23	-421	Bierman	Waterlandweg 3, 1985 EN DRIEHUIS NH
23	-422	Postuma	Nicolaas Beetslaan 13, 1985 HH DRIEHUIS NH
23	-423	Schaap-Root	Schaepmanlaan 1, 1985 HJ DRIEHUIS NH
23	-424	Jasnette	Tuindersstraat 43, 1971 ZL YMUIDEN
23	-425	Vosse-Bakker	s Gravenlust 33, 1981 AE VELSEN ZUID
23	-426	Visser	Meerweidenlaan 44, 1951 BZ VELSEN NOORD
23	-427	Braam-Kortstaal	Kruidbergerweg 17, 2071 RA SANTPOORT NOORD
23	-428	Amons	Van Maerlantlaan 5, 1985 HK DRIEHUIS NH

23	-429	Rienstra	Buitenhuizerweg 10, 1981 LK VELSEN ZUID
23	-430	Beer	Velserburch 2, 1981 AG VELSEN ZUID
23	-431	Schoenmakers	Hoofdstraat 58, 2071 EJ SANTPOORT NOORD
23	-432	Heerde	Burgemeester Enschedelaan 35, 2071 AS SANTPOORT NOORD
23	-433	Prins	J. Paxtonstraat 93, 1992 BP VELSERBROEK
23	-434	Kuurstra	Helene Mercierstraat 2, 1991 TS VELSERBROEK
23	-435	Zuyderduijn	Kerkweg 139, 2071 ND SANTPOORT NOORD
23	-436	Barink	Kruidbergerweg 11, 2071 RA SANTPOORT NOORD
23	-437	Braam-Stevens	Molenstraat 17, 2071 AH SANTPOORT NOORD
23	-438	Kossen	Driehuizerkerkweg 43, 1985 EJ DRIEHUIS NH
23	-439	Aardenburg	Galle Promenade 474, 1991 WP VELSERBROEK
23	-440	Morlang	Terrasweg 64, 2071 BE SANTPOORT NOORD
23	-441	Lennon-Otte	Overbildtweg 2, 2071 XN SANTPOORT NOORD
23	-442	Koster-Heck	Beecksanghlaan 36, 1951 LR VELSEN NOORD
23	-443	Rip	Kruidbergerweg 11, 2071 RA SANTPOORT NOORD
23	-444	Toth	Johanna Westerdijkstraat 27, 1991 SW VELSERBROEK
23	-445	Gosewehr	Merellaan 5, 1971 KZ YMUIDEN
23	-446	Hartog	Harddraverslaan 23, 2082 HK SANTPOORT ZUID
23	-447	Jesus Lopez	Hofdijklaan 80, 1985 GD DRIEHUIS NH
23	-448	Stekelenburg	IJsselstraat 28 -3, 1972 WD YMUIDEN
23	-449	Dongen	Workumer Aak 4, 1991 XK VELSERBROEK
23	-450	Hoof	Wijnoldy Danielslaan 14, 2082 HC SANTPOORT ZUID
23	-451	Pinto	Wijnoldy Danielslaan 14, 2082 HC SANTPOORT ZUID
23	-452	Binnendijk	Zon Bastion 16, 1991 PK VELSERBROEK
23	-453	Kluwer	Ver Loren van Themaatlaan 7, 1981 EC VELSEN ZUID
23	-454	Snel	Workumer Aak 3, 1991 XK VELSERBROEK
23	-455	Boon	IJmuiderstraatweg 58, 1971 LD YMUIDEN
23	-456	Heul	Huygensstraat 14, 1973 AC YMUIDEN
23	-457	Kolkman	Middeloolaan 18, 1985 AC DRIEHUIS NH
23	-458	Jonkers	Hagelingerweg 289, 2071 CH SANTPOORT NOORD
23	-459	Swager	Hagelingerweg 281, 2071 CH SANTPOORT NOORD
23	-460	Neumann	Westbroekerweg 113, 1991 LZ VELSERBROEK
23	-461	Egmond	Wijkerstraatweg 240 zw, 1951 EM VELSEN NOORD
23	-462	Bodin	Kieftendellaan 49, 2071 BV SANTPOORT NOORD
23	-463	IJsselmijden	Meerweidenlaan 51, 1951 BW VELSEN NOORD
23	-464	Zwiers	Stratingplantsoen 40, 1951 EV VELSEN NOORD
23	-465	Kok	Van Tuyllweg 33, 1981 CM VELSEN ZUID
23	-466	Kok-van Damme	Van Tuyllweg 33, 1981 CM VELSEN ZUID
23	-467	Kalkman	Galle Promenade 328, 1991 WL VELSERBROEK
23	-468	Maartens	Maan Bastion 428, 1991 RH VELSERBROEK
23	-469	Schaik	Bosbeeklaan 17, 2071 AK SANTPOORT NOORD
23	-470	Maarschalk-van Gaas	Middenduinerweg 9, 2071 AP SANTPOORT NOORD
23	-471	Beersma	Van Dalenlaan 172, 2082 VJ SANTPOORT ZUID
23	-472	Teeuwen-van Rijn	Rietkamp 19, 1991 EM VELSERBROEK
23	-473	Maarschalk	Molenstraat 13, 2071 AH SANTPOORT NOORD
23	-474	Doornenbal	Middenduinerweg 2, 2071 AP SANTPOORT NOORD
23	-475	Doornenbal	Middenduinerweg 2, 2071 AP SANTPOORT NOORD
23	-476	Doornenbal	Middenduinerweg 2, 2071 AP SANTPOORT NOORD
23	-477	Barens-Dekker	Grote Buitendijk 152, 1991 TE VELSERBROEK
23	-478	Verdijk	Meervlietstraat 24, 1981 BM VELSEN ZUID
23	-479	Golstein-Bos	P C Hoofthlaan 72, 1985 BK DRIEHUIS NH

23	-480	Schimmel	P C Hoofthlaan 49, 1985 BK DRIEHUIS NH
23	-481	Sneekes	Driehuizerkerkweg 55, 1985 EJ DRIEHUIS NH
23	-482	Joustra	P C Hoofthlaan 49, 1985 BK DRIEHUIS NH
23	-483	Giezen	Grote Buitendijk 120, 1991 TD VELSERBROEK
23	-484	Kruiswijk-Nierop Groot	Santpoortse Dreef 124, 2071 TR SANTPOORT NOORD
23	-485	Adviesbureau VGW	Hoofdstraat 120, 2071 EL SANTPOORT NOORD
23	-486	Ikelen	Venusstraat 11, 1973 XK YMUIDEN
23	-487	Schutte	Minister van Houtenlaan 110, 1981 EK VELSEN ZUID
23	-488	Dulk	Van den Bergh van Eysingaplantsoen 65, 2082 XD SANTPOORT ZUID
23	-489	Munstermann	Dr Kuiperlaan 32, 1981 CD VELSEN ZUID
23	-490	Howath-Castricum	Ladderbeekstraat 60, 1951 BK VELSEN NOORD
23	-491	Hartog	Helene Mercierstraat 14, 1991 TS VELSERBROEK
23	-492	Kok	Clarionlaan 21, 2082 HH SANTPOORT ZUID
23	-493	Zijlstra	Van den Bergh van Eysingaplantsoen 108, 2082 XG SANTPOORT ZUID
23	-494	Mol	Thorbeckelaan 6, 1981 CJ VELSEN ZUID
23	-495	Lourens	Dokter de Grootlaan 5, 2071 TG SANTPOORT NOORD
23	-496	Wijnschenk	De Savornin Lohmanlaan 18, 1981 CB VELSEN ZUID
23	-497	Beersma	Van Dalenlaan 172, 2082 VJ SANTPOORT ZUID
23	-498	Wit	Schokker 60, 1991 XR VELSERBROEK
23	-499	Wit	Grote Boterbloem 102, 1991 LP VELSERBROEK
23	-500	Wit	Tjalk 24, 1991 NC VELSERBROEK
23	-501	Merkx	
23	-502	Kok	
23	-503	Boer	
23	-504	Dinkla	
23	-505	Nagtegaal	
23	-506	Turnhout-Verbeek	
23	-507	Franse	
23	-508	Rooijers	
23	-509	Bakker	
23	-510	Luijting	
23	-511	Lubbe	
23	-512	Bouwmeester-Fetlaar	
23	-513	Egner	
23	-514	Rijs	
23	-515	Bosman	
23	-516	Bloem	
23	-517	Waaning	
23	-518	Kraayeveld	
23	-519	Vedder-Rootjes	
23	-520	Resoot	
23	-521	Scholten	
23	-522	Klassing-Stoutjesdijk	
23	-523	Doomp	Kerkplein 3, 1981 BH VELSEN ZUID
23	-524	Aar	Minister van Houtenlaan 24, 1981 EB VELSEN ZUID
23	-525	Rijkers	Grote Buitendijk 274, 1991 SX VELSERBROEK
23		525 eensluitende reacties	
24	-1	Stek-Wijnberg	t Roode Hart 30, 1981 AJ VELSEN ZUID
24	-2	Kops	J van de Waeyenstraat 22, 2064 XN SPAARNDAM
24	-3	Jongsma-Kerssens	Jacob Catslaan 25, 1985 AD DRIEHUIS NH
24	-4	Oerlemans	Driehuizerkerkweg 59, 1985 EK DRIEHUIS NH

24	-5	Kaars	Waterloolaan 16, 1985 ER DRIEHUIS NH
24	-6	Sabee	Kerkerinklaan 24, 2071 RL SANTPOORT NOORD
24	-7	Karemar-Zonneveld	Krommeland 60, 1981 BV VELSEN ZUID
24	-8	Vries	Olga van Gotschlaan 3, 2082 HV SANTPOORT ZUID
24	-9	Kuin	Olga van Gotschlaan 3, 2082 HV SANTPOORT ZUID
24	-10	Lange-Balk	Velserdijk 30, 1981 AA VELSEN ZUID
24	-11	Wijnand	Thorbeckelaan 10, 1981 CJ VELSEN ZUID
24	-12	Doyer	Harddraverslaan 50, 2082 HN SANTPOORT ZUID
24	-13	Cupanen-Tesselaar	Dijckmansstraat 11, 1951 GM VELSEN NOORD
24	-14	Mauser	Velserdijk 26, 1981 AA VELSEN ZUID
24	-15	Weijst	Kerkesingel 3, 1981 BJ VELSEN ZUID
24	-16	Beeren-Veldt	Rietkamp 10, 1991 BN VELSERBROEK
24	-17	Wouters	Amsterdamseweg 70, 1981 LH VELSEN ZUID
24	-18	Seegers	Molenveltlaan 17, 2071 BR SANTPOORT NOORD
24	-19	Blokhuis	Driehuizerkerkweg 4, 1985 EL DRIEHUIS NH
24	-20	Kruijff	Brederoodseweg 96, 2082 BX SANTPOORT ZUID
24	-21	Simons	Driehuizerkerkweg 83, 1985 HA DRIEHUIS NH
24	-22	Holstein	De Noostraat 78, 1971 CG YMUIDEN
24	-23	Holstein	Van Ostadestraat 81, 1971 XH YMUIDEN
24	-24	Koper	Van Rijswijkstraat 17, 1951 XG VELSEN NOORD
24	-25	Graaf	Wijkerstraatweg 176, 1951 EL VELSEN NOORD
24	-26	Graaf	Wijkerstraatweg 176, 1951 EL VELSEN NOORD
24	-27	Ombergen-Vester	Vromaadweg 103, 1991 RZ VELSERBROEK
24	-28	Wijnker	Driehuizerkerkweg 104, 1985 HC DRIEHUIS NH
24	-29	Ott	Kanaalstraat 252, 1975 BK YMUIDEN
24	-30	Verwoerd	Tollenslaan 2, 1985 AS DRIEHUIS NH
24	-31	Hofwegen	Van Tuyllweg 14, 1981 CK VELSEN ZUID
24	-32	Cobben	Hoofdstraat 227, 2071 EG SANTPOORT NOORD
24	-33	Peenen-Stammis	Meervlietstraat 131, 1981 BL VELSEN ZUID
24	-34	Speckman	Krommeland 6, 1981 BT VELSEN ZUID
24	-35	Hogenbirk	Albert Verweyalaan 50, 1985 CG DRIEHUIS NH
24	-36	Blom	Laurillardlaan 13, 2082 HE SANTPOORT ZUID
24	-37	Vonk	Zuiderdorpstraat 4, 1981 BG VELSEN ZUID
24	-38	Groenlinks Velsen	Wijkeroogstraat 26, 1951 AA VELSEN NOORD
24	-39	Nijman	Duinvlietstraat 11, 1951 XA VELSEN NOORD
24	-40	Wilde	Velserdijk 22, 1981 AA VELSEN ZUID
24	-41	Visser	Meerweidenlaan 44, 1951 BZ VELSEN NOORD
24	-42	Aptroot	Meerweidenlaan 44, 1951 BZ VELSEN NOORD
24	-43	Bakker	Van Tuyllweg 34, 1981 CM VELSEN ZUID
24	-44	Nijman	Eduard Jacobslaan 8, 1948 AG BEVERWIJK
24	-45	Boer	Brederoodseweg 103, 2082 BT SANTPOORT ZUID
24	-46	Hollander	J.T. Cremerlaan 51, 2071 SL SANTPOORT NOORD
24	-47	Krijger-de Graaf	Krommeland 11, 1981 BR VELSEN ZUID
24	-48	Boer	Grote Buitendijk 102, 1991 TD VELSERBROEK
24	-49	Labee	Grote Buitendijk 102, 1991 TD VELSERBROEK
24	-50	Steensma-Steffens	Galle Promenade 135, 1991 WH VELSERBROEK
24	-51	Steensma	Galle Promenade 135, 1991 WH VELSERBROEK
24	-52	Henfling	Hoofdstraat 72, 2071 EK SANTPOORT NOORD
24	-53	Havik	J. Kostelijklaan 11, 1981 CE VELSEN ZUID
24	-54	Groeneveldt	J. Kostelijklaan 11, 1981 CE VELSEN ZUID
24	-55	Ebbing-Rootjes	Van Tuyllweg 25, 1981 CM VELSEN ZUID

24	-56	Lups	Meervlietstraat 169, 1981 BL VELSEN ZUID
24	-57	Meijer	De Savornin Lohmanlaan 25, 1981 CA VELSEN ZUID
24	-58	Koning	Dr Kuiperlaan 27, 1981 CC VELSEN ZUID
24	-59	Douma	Oosteinderweg 34, 1981 AP VELSEN ZUID
24	-60	Veenendaal	Thorbeckelaan 31, 1981 CH VELSEN ZUID
24	-61	Duvalois	Oosteinderweg 36, 1981 AP VELSEN ZUID
24	-62	Broek-'t Hart	Oosteinderweg 2, 1981 AP VELSEN ZUID
24	-63	Joustra	Oosteinderweg 12, 1981 AP VELSEN ZUID
24	-64	Ruijter-v.d. Hoek	Krommeland 35, 1981 BR VELSEN ZUID
24	-65	Langelaar	Krommeland 33, 1981 BR VELSEN ZUID
24	-66	Kleppen	Meervlietstraat 125, 1981 BK VELSEN ZUID
24	-67	Duijn	Bosboom Toussaintlaan 17, 1985 CC DRIEHUIS NH
24	-68	Durieux	Melklaan 52, 1951 BT VELSEN NOORD
24	-69	Kortekaas	Melklaan 48, 1951 BT VELSEN NOORD
24	-70	Zuidema	Zeeuwstraat 12, 1951 XN VELSEN NOORD
24	-71	Span	Duinvlietstraat 8, 1951 XC VELSEN NOORD
24	-72	Span-Schutter	Duinvlietstraat 8, 1951 XC VELSEN NOORD
24	-73	Zoer	Wijkerstraatweg 168, 1951 EL VELSEN NOORD
24	-74	Spanje	P C Hooflaan 72, 1985 BK DRIEHUIS NH
24	-75	Golstein	P C Hooflaan 72, 1985 BK DRIEHUIS NH
24	-76	Stevens	P C Hooflaan 70, 1985 BK DRIEHUIS NH
24	-77	Roelofs	P C Hooflaan 87, 1985 BH DRIEHUIS NH
24	-78	Sluis	P C Hooflaan 87, 1985 BH DRIEHUIS NH
24	-79	Koltzier	Marnixlaan 11, 1985 AN DRIEHUIS NH
24	-80	Peuterspeelzaal WOP	Frans Netscherlaan 4, 2071 AZ SANTPOORT NOORD
24	-81	Hoogeland	Grote Buitendijk 246, 1991 TZ VELSERBROEK
24	-82	Meegdes	Bosboom Toussaintlaan 15, 1985 CC DRIEHUIS NH
24	-83	Baerveldt	Driehuizerkerkweg 37, 1985 EJ DRIEHUIS NH
24	-84	Giezen	Grote Buitendijk 120, 1991 TD VELSERBROEK
24	-85	Ikelen-Buurman	Venusstraat 22, 1973 XK YMUIDEN
24	-86	Scheen	Frans Netscherlaan 13, 2071 AZ SANTPOORT NOORD
24	-87	Wijkbelang Velsen-Noord	Duinvlietstraat 57, 1951 XB VELSEN NOORD
24	-88	Kempen	Wilhelmina Druckerstraat 26, 1991 TJ VELSERBROEK
24	-89	Groeneveldt	Van Tuyllweg 29, 1981 CM VELSEN ZUID
24	-90	Golstein	P C Hooflaan 72, 1985 BK DRIEHUIS NH
24	-91	Admiraal	
24	-92	Nijman	
24	-93	Cornelisse	Meervlietstraat 38, 1981 BM VELSEN ZUID
24		93 eensluitende reacties	
25		Siskens	J. Kostelijklaan 17, 1981 CE VELSEN ZUID
26		Pietersen	Atjehstraat 28, 2022 BP HAARLEM
27		Spaander	Rhijnestein 40, 1121 VC LANDSMEER
28		Soelen	Lijnderdijk 110, 1161 KD ZWANENBURG
29	-1	Pouwer	Engelenburg 321, 2036 RK HAARLEM
29	-2	Tol	Trompstraat 221, 1972 AE YMUIDEN
29	-3	Clement	Kamphuisenlaan 18, 2343 AE OEGSTGEEST
29	-4	Lennings	Huizingalaan 9, 2105 SG HEEMSTED
29	-5	Bomer-Pouleijn	Koningsvaren 91, 1391 AG ABCOUDE
29	-6	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt	
29	-7	Batenburg	Zocherstraat 5, 2321 EE LEIDEN

29	-8	Voorn	Marsmanlaan 5, 1422 CG UITHOORN
29		8 eensluitende reacties	
30		Machielse	Douwes Dekkerstraat 30 -I, 1053 SX AMSTERDAM
31		Roozen	Lijsterbeslaan 9, 2101 WR HEEMSTED
32		Zaal	Seevank 192, 1161 RV ZWANENBURG
33		vervallen, zie nr. 29	
34		Heuvel-van der Ploeg	Laurillardlaan 5, 2082 HE SANTPOORT ZUID
35		Visscher	De Genestetlaan 37, 1985 GG DRIEHUIS NH
36		Wethmar	Van Meeuwenstraat 35, 2064 LE SPAARNDAM
37		Francois	Giessenburg 27, 1121 HL LANDSMEER
38		Schrover	Dr Kuyperlaan 20, 1981 CD VELSEN ZUID
39		Maier	Henri Dunantsingel 68, 1902 EB CASTRICUM
40		Tiel	Ilpenstein 17, 1121 GV LANDSMEER
41		Hoobroeckx-Dooren	Marquettelaan 33, 1964 JR HEEMSKERK
42		Roos	Mendelstraat 40, 1431 KL AALSMEER
43		Til	Hargergat 3, 1871 GK SCHOORL
43N-1		Camping Houtrak	Zuiderweg 2, 1165 NA HALFWEG NH
43N-2		Camping Weltevreden	Buitenhuiserweg 2, 1981 LK VELSEN ZUID
44	-1	Beersma	Van Dalenlaan 172, 2082 VJ SANTPOORT ZUID
44	-2	Beersma-van Deursen	Van Dalenlaan 172, 2082 VJ SANTPOORT ZUID
44		2 eensluitende reacties	
45		Maerten	Kromme Spieringweg 202, 2141 BP VYFHUIZEN
46		Patyi	Duinvliesstraat 13, 1951 XA VELSEN NOORD
47	-1	Ran	Van den Vondellaan 3 - C, 1985 BA DRIEHUIS NH
47	-2	Ran	Elisabeth Vijlbriefstraat 18, 1991 PD VELSERBROEK
47	-3	Ran	Kerkenmaaijerskamp 35, 1991 BV VELSERBROEK
47		3 eensluitende reacties	
48		vervallen, zie nr. 155	
49		Rogmans	De Vliet 26, 1991 CE VELSERBROEK
50		Jansen	Zuideinde 52, 1121 CM LANDSMEER
51		Kuile	Staringstraat 9 - G, 1054 VM AMSTERDAM
52		Strootman	Velserdijk 18, 1981 AA VELSEN ZUID
53		Steenbergen	Looiersgracht 40, 1016 VS AMSTERDAM
54		vervallen	
55		Koelman	Liewegje 17, 2033 AC HAARLEM
56		Gemeente Aalsmeer	Postbus 253, 1430 AG AALSMEER
57		Poelstra	Zuiderdorpstraat 5, 1981 BG VELSEN ZUID
58		Spits	Zuiderdorpstraat 3, 1981 BG VELSEN ZUID
59		Gemeente Haarlem, Sector Stadsbeheer	Postbus 562, 2003 RN HAARLEM
60		Alberda	Hofdijklaan 19, 1985 GA DRIEHUIS NH
61		Heukelom-van Slingerlandt	Nijenrode 15, 1121 HN LANDSMEER
62		Visser	Havenstraat 26, 1506 PH ZAANDAM
63		Bewonersvereniging Hoofddorp Noord	Louisahoeve 17, 2131 MP HOOFFDORP
64		Stichting Vrienden van Het Gein	Werkendamstraat 40, 1107 KK AMSTERDAM ZUIDOOST
65		Gemeente Jacobswoude	Postbus 81, 2450 AB LEIMUIDEN
66		Rooijers	Driehuizerkerkweg 17, 1985 EJ DRIEHUIS NH
67		Kaar	Oosteinde 90, 1531 KG WORMER
68		Noort	L. Springerstraat 228, 1992 CD VELSERBROEK

69		Gemeente Amsterdam, Bestuursdienst	Postbus 202, 1000 AE AMSTERDAM
70		Keikens-Stek	Ijmuidersstraatweg 145, 1972 LH YMUIDEN
71	-1	Vries	Laurillardlaan 6, 2082 HG SANTPOORT ZUID
71	-2	Dijk	Laurillardlaan 6, 2082 HG SANTPOORT ZUID
71		2 eensluitende reacties	
72		Schorreveld	J. Paxtonstraat 85, 1992 BP VELSERBROEK
73		Mulder	Meervlietstraat 141, 1981 BL VELSEN ZUID
74	-1	Wijk	Driehuizerkerkweg 104, 1985 HC DRIEHUIS NH
74	-2	Meesters	Molenstraat 15, 2071 AH SANTPOORT NOORD
74	-3	Oudejans	Molenstraat 15, 2071 AH SANTPOORT NOORD
74	-4	Oderkerk	Thorbeckelaan 35, 1981 CH VELSEN ZUID
74	-5	Dijkhuizen	Meervlietstraat 75, 1981 BK VELSEN ZUID
74	-6	Brink	Meervlietstraat 73, 1981 BK VELSEN ZUID
74	-7	Hof	Hollandse Aak 7, 1991 XG VELSERBROEK
74	-8	Boon	Hollandse Aak 7, 1991 XG VELSERBROEK
74	-9	Galen	Thorbeckelaan 35, 1981 CH VELSEN ZUID
74	-10	Rijn	Minister van Houtenlaan 15, 1981 EA VELSEN ZUID
74	-11	Ketting	Ver Loren van Themaatlaan 3, 1981 EC VELSEN ZUID
74	-12	Wullaert	Zeewijkplein 18, 1974 PB YMUIDEN
74	-13	Gotsti	Van Kinsbergenstraat 10 -A, 3089 SR ROTTERDAM
74	-14	Alberda	Marie Jungiusstraat 4, 1991 TV VELSERBROEK
74	-15	Wallaart	Marie Jungiusstraat 4, 1991 TV VELSERBROEK
74	-16	Melk-Dijkhuizen	Stationsstraat 38, 1506 DH ZAANDAM
		Platform Velsen Overlast	
74	-17	Schiphol	Van Tuylweg 25, 1981 CM VELSEN ZUID
74	-18	Romijn	Jacob Catslaan 1 -B, 1985 AD DRIEHUIS NH
74	-19	Romijn-Speekenbrink	Jacob Catslaan 1 -B, 1985 AD DRIEHUIS NH
74	-20	Elst	Driehuizerkerkweg 83, 1985 HA DRIEHUIS NH
74		20 eensluitende reacties	
75		Ancker	Hoofdweg 105, 1175 KM LYNDEN
76		Voogd	Dobberhof 6, 1121 PB LANDSMEER
77		Commissaris	Deutzhof 26, 1566 CR ASSENDELFT
78	-1	Hoorn	Roerdompstraat 21, 1121 NA LANDSMEER
78	-2	Vredenburg	Roerdompstraat 21, 1121 NA LANDSMEER
78		2 eensluitende reacties	
79		Lourens	Dokter de Grootlaan 5, 2071 TG SANTPOORT NOORD
		Gemeente Haarlemmermeer, Dienst Ruimte, Wonen en Economie Strategische	
80		Beleidsvorming	Postbus 147, 2130 AC HOOFDDORP
81		Strategier	Nicolaas Beetsweg 15, 1851 CA HEILOO
82		Vos	Aasdomstraat 7, 1391 CR ABCOUDE
83		Cornelissen	Clarenburg 9, 3621 GA BREUKELN UT
84		Bloemenveiling Aalsmeer, afd. directie	Postbus 1000, 1430 BA AALSMEER
85		Olofsen	Meervalweg 5, 1121 JM LANDSMEER
86		Gemeente Oostzaan	Postbus 15, 1510 AA OOSTZAAN
87		Voorthuijsen	Van Beekstraat 195, 1121 NL LANDSMEER
88		Milieudienst IJmond	Postbus 325, 1940 AH BEVERWYK
89		Gemeente Velsen	Postbus 465, 1970 AL YMUIDEN
90	-1	Pol	Westerstijfselemakerspad 20 - B, 1511 BA OOSTZAAN

90	-2	Pol-Gase	Westerstijfsmakerspad 20 -B, 1511 BA OOSTZAAN
90	-3	Pol	Westerstijfsmakerspad 20 -B, 1511 BA OOSTZAAN
90	-4	Bewonersplatform Oostzaan	Westerstijfsmakerspad 20 -B, 1511 BA OOSTZAAN
90		4 eensluitende reacties	
91		Terwogt	Dammersboog 36, 1991 SK VELSERBROEK
92		Gemeente Landsmeer	Postbus 1, 1120 AA LANDSMEER
93		Gemeente Zaanstad, dienst STAD	Postbus 1400, 1500 AK ZAANDAM
94		Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt	
95	-1	Moerkamp	Bobelkamp 4, 1121 JV LANDSMEER
95	-2	Bogaart-Kanger	Bobelkamp , 1121 JV LANDSMEER
95	-3	Bogaart	Bobelkamp 6, 1121 JV LANDSMEER
95	-4	Moerkamp	Bobelkamp 4, 1121 JV LANDSMEER
95	-5	Bogaart	Bobelkamp 2, 1121 JV LANDSMEER
95		5 eensluitende reacties	
96		Rood	Boddens Hosangweg 90, 2481 LA WOUBRUGGE
97		Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt	
98		Actiegroep Velsebroek Oost	Grote Buitendijk 114, 1991 TD VELSERBROEK
99		Kate	Cannenburg 5, 1121 DZ LANDSMEER
100		Schiphol Group	Postbus 7501, 1118 ZG LUCHTH SCHIPHOL
101		Luchtverkeersleiding Nederland	Postbus 752 00, 1117 ZT SCHIPHOL
102		Dorpsraad Zwanenburg- Halfweg	Postbus 159, 1160 AD ZWANENBURG
103		Logchem	Hoekenes 37, 1161 CX ZWANENBURG
104		KLM, Koninklijke Luchtvaart Maatschappij nv	Postbus 7700, 1117 ZL SCHIPHOL
105		Duwel	Lageweg 12, 2064 KZ SPAARNDAM
106		Aartsen	Gruttolaantje 2, 1121 CH LANDSMEER
107		Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt	
108		Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt	
109		Bewonersvertegenwoordiger CROS cluster Noord voor de gemeente Velsen	Van Tuylweg 25, 1981 CM VELSEN ZUID
110		Rijkers	Hoofdweg 1223, 2151 MH NIEUW VENNEP
111		Wierde	Rijksweg 94, 1981 LC VELSEN ZUID
112		Lohstro-van Bruggen	Nijenrode 20, 1121 HP LANDSMEER
113		Tabak	Zuideinde 5 -B, 1121 CJ LANDSMEER
114		Milieudefensie	Postbus 19199, 1000 GD AMSTERDAM
115		Peereboom	Postbus 83, 1160 AB ZWANENBURG
116		Vollmuller	Oosteinderweg 199, 1432 AS AALSMEER
117		Platform Leefmilieu Regio Schiphol	Kerklaan 14, 1189 WG AMSTELVEEN
118		LuchtvaartOverlegplatform Wijk a/Zee	Dorpsduinen 4, 1949 EG WYK AAN ZEE
119		Kouwen	Oosterzijweg 13, 1851 PA HEILOO
120		Bijl	Willem van Oranjelaan 33, 5211 CP S HERTOGENBOSCH
121		Vos-van Bilderbeek	Aasdomstraat 7, 1391 CR ABCOUDE

122		Platform Vliegtuigoverlast Assendelft	Dorpsstraat 115, 1566 AD ASSENDELFT
123		Hoogland-Neher	Lijsterlaan 26, 1971 KV YMUIDEN
124		Hendriks	Zeeweg 268, 1971 HJ YMUIDEN
125		Grijzenhout	Papenburghlaan 7, 2082 HP SANTPOORT ZUID
126		Hanekamp	Da Costalaan 8, 1985 AL DRIEHUIS NH
127		Mellies	Schulpweg 43, 1951 KB VELSEN NOORD
128		Schutte	Sotaweg 36, 2371 GD ROELOFARENDSVEEN
129		Hornstra-Holleman	Boksdoornweg 14, 1871 TE SCHOORL
130		Stichting BreekBouw MooiBouw	Zuideinde 52, 1121 CM LANDSMEER
131		Gemser	Torenstraat 4, 1981 BC VELSEN ZUID
132		Beek	Fransche Brug 18, 2371 BE ROELOFARENDSVEEN
133		Riphagen	Zijkanaal B Weg 10, 1981 LP VELSEN ZUID
134		Stichting Dorpsraad Driehuis	Driehuizerkerkweg 45, 1985 EJ DRIEHUIS NH
135		Schwartz	Marshallstraat 34, 1902 DD CASTRICUM
136		Stichting Landschap, Architectuur en Stedenbouw	Houtmarkt 61, 2011 AL HAARLEM
137		Wiers	Willem de Zwijgerlaan 46, 2082 BD SANTPOORT ZUID
138		Koelemeijer	Kerkweg 118, 2071 NG SANTPOORT NOORD
139		Boersma	Van den Bergh van Eysingaplantsoen 50, 2082 XD SANTPOORT ZUID
140		Schreuder	Rijksweg 82, 1981 LC VELSEN ZUID
141		Rootjes	L. van Deyssellaan 68, 1985 CM DRIEHUIS NH
142		Coltloff	Velserburch 14, 1981 AG VELSEN ZUID
143		Niet-Muravjova	Curacaostraat 13, 2071 XG SANTPOORT NOORD
144		Collette	Paramaribostraat 46, 2071 VR SANTPOORT NOORD
145		Rij	Loggerhof 165, 1034 CG AMSTERDAM
146		Geerdingk	Dokter W Nijestraat 95, 2064 XB SPAARN DAM
147		Gravemaker	Boerhaavestraat 18, 1973 PH YMUIDEN
148		Zwarts	Postbus 2852, 1000 CW AMSTERDAM
149		Spanjaard	Van der Vinnestraat 21 -rood, 2023 AG HAARLEM
150		Doeven-Kroon	Schmidtstraat 4, 2064 LC SPAARN DAM
151	-1	Brink	Zwaansburg 10, 1121 GM LANDSMEER
151	-2	Jansen	Kievitslaan 3, 1121 ED LANDSMEER
151	-3	Nicolai	Zwaansburg 11, 1121 GM LANDSMEER
151	-4	Oosterhuis	Lijzijde 87, 1034 KN AMSTERDAM
151	-5	Schmids	Zwaansburg 2, 1121 GM LANDSMEER
151	-6	Horst	Zoutberg 15, 1035 KS AMSTERDAM
151	-7	Bom-Stroet	Rietschoot 117, 1511 WE OOSTZAAN
151		7 eensluitende reacties	
152		Verhaar	Giessenburg 1, 1121 HJ LANDSMEER
153		Muijs	Patrijzenweg 24, 1121 EZ LANDSMEER
154	-1	Schenke	Zichtweg 68, 2151 WJ NIEUW VENNEP
154	-2	Roset-Jongstra	Graan voor Visch 19709, 2132 WN HOOFDDORP
154		2 eensluitende reacties	
155	-1	Dijk	LANDSMEER
155	-2	Gerretsen	LANDSMEER
155	-3	Stout	LANDSMEER
155	-4	Petit	LANDSMEER
155	-5	Damme	Sportlaan 1 -A, 1121 CA LANDSMEER
155	-6	Ordeman	LANDSMEER
155	-7	Boelhouwer	AMSTERDAM

155	-8	Christiaanse	Molenaerstraat 3, 2023 EJ HAARLEM
155	-9	Berg	LANDSMEER
155	-10	Boelhouwer	AMSTERDAM
155	-11	Poot	LANDSMEER
155	-12	Helfensteijn	LANDSMEER
155	-13	Gerretsen	LANDSMEER
155		13 eensluitende reacties	
156		Wijkbelangen Velsen-Noord	Duinvljetstraat 57, 1951 XB VELSEN NOORD
157		Buren	Onbekend
158		Letschert	Aagtevonklaan 14, 1985 AA DRIEHUIS NH
159	-1	Graaff	Olga van Gotschlaan 7, 2082 HV SANTPOORT ZUID
159	-2	Aardewerk	Olga van Gotschlaan 7, 2082 HV SANTPOORT ZUID
159		2 eensluitende reacties	
160		Luijtze	Wolfsenstraat 4, 2064 XL SPAARNDAM
161		Offenbeek	De Savornin Lohmanlaan 16, 1981 CB VELSEN ZUID
162		Koelman	Ringweg 22, 2064 KK SPAARNDAM
163		Coosemans-Dijkstra	Jan van Geemstraat 7, 2064 LP SPAARNDAM
164		Schrevendijk	Frans Verpoortenstraat 1, 2064 LX SPAARNDAM
165		SOS2 Spaarndam	Kuyperstraat 13, 2064 LA SPAARNDAM
166		Kuijp	Harddraverslaan 19, 2082 HK SANTPOORT ZUID
167		Polderman	Van Meeuwenstraat 26, 2064 LE SPAARNDAM

Bijlage C: Toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 4 juni 2004

Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

4 juni 2004 / rapportnummer 1114-654

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

In juni 2003 maakten Schipholgroup (AAS) en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) kenbaar dat bij de totstandkoming van het nieuwe normenstelsel een fout is gemaakt. Door het gebruik van verkeerde invoergegevens is van een onjuiste verdeling van het luchthavenverkeer tussen de Polderbaan en de Zwanenburgbaan uitgegaan. Tevens constateerden zij dat, in strijd met verwachtingen van inwoners van Spaarndam, twee uitvliegroutes van de Polderbaan zijn gewijzigd waardoor meer geluidsoverlast ontstaat. Voor het herstel van de invoerfout en het aanpassen van de uitvliegroutes bij Spaarndam zijn wijzigingen van het Luchthavenverkeerbesluit en het Luchthavenindelingbesluit nodig. Daarvoor is een MER opgesteld.

ISBN 90-421-1318-9

INHOUDSOPGAVE

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

BIJLAGEN

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

1. INLEIDING

Algemeen

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

Voor het herstel van de invoerfout en het aanpassen van de uitvliegroutes zijn wijzigingen van het Luchthavenverkeerbesluit en het Luchthavenindelingbesluit nodig. Daarvoor wordt een milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. De Tweede Kamer heeft daarbij als voorwaarde gesteld dat de wijziging van beide besluiten zich beperkt tot de twee hiervoor genoemde problemen. De m.e.r.-procedure startte op 5 november 2003. Op 2 april 2004 is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld een toetsingsadvies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER)¹. Het MER is op 28 april 2004 ter inzage gelegd².

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen.

Aanpak van de advisering

De m.e.r. heeft een beperkte reikwijdte en richt zich uitsluitend op de informatie die nodig is voor het herstel van de invoerfout en het wijzigen van de uitvliegroutes over Spaarndam. Alleen deze onderwerpen zijn aan de orde bij het vaststellen van de tweede Luchthavenbesluiten. Daarvoor moet volgens de Wet Luchtvaart een vergelijking gemaakt worden van het beschermingsniveau van de voorgestelde wijzigingen met dat van de nu geldende (eerste) Luchthavenbesluiten. De toetsing van het MER door de Commissie richt zich op de vraag of de informatie in het MER een vergelijking van het 'oude' en het 'nieuwe' beschermingsniveau mogelijk maakt. Daarbij toetst de Commissie aan de voor het MER vastgestelde richtlijnen. De Commissie gaat in op de inspraakreacties voor zover zij belangrijke (nieuwe) informatie inbrengen die relevant is voor het MER voor het herstel van de invoerfout en de vliegroute bij Spaarndam.

De gelijkwaardigheid van het normenstelsel onder de Wet Luchtvaart en het normenstelsel volgens de PKB is in dit MER niet aan de orde. De kritische kanttekeningen die de Commissie in eerdere toetsingsadviezen maakte over de onderbouwing van de gelijkwaardigheid van het nieuwe en het oude

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

⁴ Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

normenstelsel blijven daarom ook op de nu voorgenomen wijziging van de Luchthavenbesluiten onverkort van kracht. De evaluatie van het normenstelsel conform de motie Baarda zal in een nog te starten m.e.r. aan de orde komen.

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

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

2. OORDEEL OVER HET MER

2.1 Conclusies en aanbevelingen

2.1.1 Algemeen

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

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

2.1.2 Nulalternatief (toelichting zie §2.2.1)

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

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

2.1.3 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) (toelichting zie §2.2.2)

MMA voor de invoerfout

■ In strijd met de richtlijnen voor het MER werkt het MER alleen een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) uit voor de uitvliegroutes bij Spaarndam en niet voor het herstel van de invoerfout. Uit een toelichting van de initiatiefnemer op het MER blijkt dat een MMA voor het herstel van de invoerfout niet tot een substantieel betere milieusituatie zal leiden. Daarom is het ontbreken van een MMA voor de invoerfout geen belangrijke tekortkoming. De Commissie weegt hierbij nadrukkelijk mee dat de ruimte voor alternatieven in dit MER (herstel van een invoerfout) beperkt is.

Vliegen over Corus

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

Additionele maatregelen om milieubelasting te beperken

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

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

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

Balans tussen milieu en economie

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

2.1.4 Mogelijke veiligheidsproblemen bij parallel starten (zie §2.2.3)

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

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

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

2.1.6 Gevoeligheid handhavingspunten voor routewijzigingen (toelichting zie §2.2.5)

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

2.2 Toelichting en verantwoording

2.2.1 Het nul-alternatief

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

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

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

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

2.2.2 Het meest milieuvriendelijke alternatief

MMA voor de invoerfout

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

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

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

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

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

Vliegen over Corus of over woongebieden

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

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

Additionele maatregelen om milieubelasting te beperken

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

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

- structureel verhogen van de baancapaciteit van de Polderbaan;
- de voorkeursbaan onafhankelijk maken van de vertrekrichting;
- segregatie van startend verkeer;

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

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

- faseren van verkeer richting PAMpus;
- onderzoeken van alternatieve routes voor startend verkeer.

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

Uit de toelichting van de initiatiefnemer op het MER (zie bijlage 5B) blijkt dat zij een andere mening heeft dan het NLR over het effect van het aanstellen van meer verkeersleiders op de veiligheidssituatie rond PAMpus. Het NLR geeft aan dat daardoor tegelijkertijd en structureel veilig vanaf zowel de Polderbaan als de Zwanenburgbaan richting PAMpus gestart zou kunnen worden. Als gevolg hiervan kan de Zwanenburgbaan meer ontlast worden, en daarmee de milieubelasting verminderen. De initiatiefnemer geeft aan dit geen reële optie te vinden. Tenminste 4-5 jaar zou nodig zijn om de mogelijkheid te onderzoeken en te implementeren. Dit lijkt de Commissie erg lang en komt haar niet waarschijnlijk voor. Afronding bij een dergelijke duur kan pas plaatsvinden nadat de evaluatie van het normenstelsel (voorzien in 2006) is uitgevoerd. Omdat uit het onderzoek mogelijk reële opties voortkomen die de milieubelasting kunnen verminderen, ligt een snelle start en voortvarende aanpak van deze studie voor de hand, zodat de uitkomsten zoveel mogelijk een rol kunnen spelen bij de evaluatie van het normenstelsel.

Balans tussen milieu en economie

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

2.2.3

Mogelijke veiligheidsproblemen bij parallel starten

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

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

2.2.4 Gehanteerde parameters voor de vergelijking van beschermingsniveau's

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

De Wet Luchtvaart geeft aan dat het beschermingsniveau van elk volgend besluit per saldo gelijkwaardig *of beter* is dan het eerste besluit. Wat 'per saldo' betekent is echter niet benoemd in de wet. In het MER is het criterium 'per saldo' bovendien niet consequent toegepast. Voor geluid is het zodanig vertaald dat het totale aantal woningen en ernstig gehinderden binnen relevante contouren niet mag toenemen. Voor externe veiligheid voldoet het Individueel Risico ook aan dit criterium, maar het Totaal Risico Gewicht (TRG) is in het 'passende scenario' in het MER groter dan wettelijk is toegestaan (9856 ton t.o.v. de wettelijke norm van 9724 ton). Dit is te wijten aan een groter aantal vliegbewegingen dan de luchthaven kan accommoderen binnen de milieugrenzen. De Commissie ziet niet in hoe een verhoging van het TRG begrepen moet worden in een 'per saldo-benadering'¹¹, aangezien het TRG het enige wettelijke criterium is voor externe veiligheid. Saldering is daarmee volgens de Commissie niet mogelijk.

2.2.5 Gevoeligheid handhavingspunten voor routewijzigingen

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

¹⁰ Zie ook inspraakreactie 80, bijlage 4.

¹¹ In inspraakreacties op het MER bepleiten Schipholgroup (zie nr. 100, bijlage 4), Luchtverkeersleiding Nederland (zie nr. 101, bijlage 4) en KLM NV (zie nr. 104, bijlage 4) een verhoging van het TRG in het luchthavenbesluit omdat het aantal woningen binnen de 10⁻⁶ individueel risico contour na herstel van de invoerfout is afgenomen.

**Bijlage D: Brief van de Staatssecretaris Verkeer en Waterstaat
aan de Tweede Kamer d.d. 21 juni 2004**

Vergaderjaar 2003–2004

26 959

Toekomst van de nationale luchthaven

Nr. 75

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 juni 2004

Conform mijn eerdere toezegging van 17 juni 2004 (26 959, nr. 72) en zoals verzocht door de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat in de procedurevergadering van 16 juni jongstleden ontvangt u hierbij op hoofdlijnen een reactie op de inspraak op het MER «Wijziging luchthavenbesluiten Schiphol» en het ontwerp Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en ontwerp Luchthavenindelingbesluit Schiphol. Zoals ik in mijn brief van 17 juni heb aangegeven, begint de voorhangprocedure gelijktijd met de inspraak. Het is daarom niet mogelijk de volledige reactie op de inspraak, zoals die bij het definitieve besluit zal worden gepubliceerd en aan de verzonden wordt, nu reeds te geven. Op basis van de inspraak en de reacties van de Kamer in de voorhangprocedure worden eventuele wijzigingen in het besluit verwerkt en vervolgens aan de Raad van State gezonden. Na het advies van de Raad van State worden de nieuwe luchthavenbesluiten definitief.

Ik schets hierna de hoofdpunten uit de inspraak en de reactie van het bevoegd gezag daarop.

1. Ontbreken van een deugdelijke MMA (Meest Milieuvriendelijke Alternatief) en niet meenemen variant van de pressiegroep Velsen.

Een groot deel van de insprekers is van mening dat in de milieueffectrapportage (MER) het MMA ontbreekt waardoor de oplossing die past binnen de beloften die aan Zwanenburg zijn gedaan en in de wet zijn vastgelegd, is genegeerd en niet in de afweging voor het herstellen van de invoerfout wordt betrokken.

- In het MER is geen MMA onderzocht voor het herstel van de invoerfout. In de richtlijnen was hier door mij wel om gevraagd. Ook de Commissie m.e.r. heeft dit vastgesteld, maar geeft daarbij op basis van een nadere toelichting van de initiatiefnemer aan dat het hier geen belangrijke tekortkoming betreft. Daarbij weegt de commissie nadrukkelijk mee dat de ruimte voor alternatieven in dit MER beperkt is. Wel is in het kader van het herstel van de invoerfout door het NLR onder-

zocht of de milieuruimte die beschikbaar is rond de Polderbaan, door additionele maatregelen beter benut kon worden. Die rapportage maakt integraal onderdeel uit van dit MER. Het heeft echter niet geleid tot alternatieven die op korte termijn uitkomst zouden kunnen bieden.

- Wat betreft het wijzigen van uitvliegroutes vanaf de Polderbaan bij Spaarndam is wel een aantal alternatieven denkbaar. Die zijn in het MER beschreven, waarbij de laatste variant is aangemerkt als het Meest Milieuvriendelijke Alternatief.
- Deze werkwijze voldoet aan de vereisten van de Wet milieubeheer en heeft instemming van de Commissie voor de milieueffectrapportage. In haar toetsingsadvies stelt de Commissie m.e.r. evenwel dat voor een volgende aanpassing van de luchthavenbesluiten zo'n MMA niet voldoende is.
- Dat het aantal vluchten boven Zwanenburg toeneemt, is het gevolg van de juiste invoergegevens. Indien deze al bij het MER Schiphol 2003 en de wetgeving voor Schiphol zouden zijn gehanteerd, zou dit effect eerder zijn ingetreden. Er is geen sprake van strijd tussen gedane beloften aan Zwanenburg en de wetgeving. Na herstel van de invoerfout is het gebruik van de Zwanenburgbaan minder dan bij het vierbanenstelsel.
- De meer milieuvriendelijke variant voor de westelijke uitvliegroute van de Polderbaan bij Spaarndam die door de pressiegroep Velsen is bedacht en zou leiden tot minder hinder boven Velsen is niet tijdig ingediend. Het idee is bij de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol (CROS) aanhangig gemaakt. Ik heb de CROS gevraagd om in haar reguliere werkzaamheden de mogelijkheden van de uitvliegroute volgens «Velsen-variant» te bestuderen.

2. De veiligheidsrisico's zijn onvoldoende in beeld gebracht (bijvoorbeeld bij Corus en de problemen bij het parallel starten).

Vele insprekers wijzen op het gevaar dat een vliegroute boven het industriecomplex in de IJmond mogelijk met zich meebrengt. Ook de economische gevolgen van een vliegtuigongeluk op die plaats worden genoemd.

De Commissie m.e.r. vindt het ook essentieel dat de consequenties voor de externe veiligheid alsnog moeten worden beschreven indien de routes worden verlegd naar het Corus terrein.

- De CROS heeft zich uitgesproken voor de uitvliegroute die niet over het Corus terrein loopt.
Dit betekent niet dat er geen vliegtuigen meer langs vliegen. Een inschatting van de risico's die dat met zich meebrengt is inderdaad niet in het MER onderzocht. Dit was ook niet in de richtlijnen opgenomen. Omdat het Corus-terrein buiten de 10^{-6} risicocontour ligt is de kans op een ongeluk zeer gering.
- Het uitgangspunt voor de structurele oplossing van het probleem bij het parallel starten blijft: het veilig afhandelen van het vliegverkeer, binnen de gestelde regels en grenzen met een zo minimaal mogelijk effect op de capaciteit van de luchthaven.
- Bovendien dient de Luchtverkeersleiding Nederland bij het structureel oplossen van het parallelle start probleem rekening te houden met de nieuwe uitvliegroute bij Spaarndam.

3. Er is geen juiste voorstelling van de werkelijkheid vanwege gebruik van verouderde gegevens (onder meer woningtellingen 1990) of gebrekkige gegevens die niet verifieerbaar zijn.

Vele insprekers geven aan dat de vergelijking met de situatie van 1990 geen goede voorstelling van zaken geeft. Inmiddels zijn er onder meer in Velsen vele huizen bijgebouwd, waarvan de bewoners zich miskent voelen in de woningtellingen die in de richtlijnen bij het MER zijn opgenomen.

- Ik heb begrip voor de reactie van de insprekers. Er is echter een motief voor het weergeven van de milieueffecten met de gegevens van 1990.

In de PKB was 1990 de referentiesituatie voor de normen voor het vijfbanenstelsel van Schiphol. Deze referentie is in de Schipholwet overgenomen. Net als in het eerdere MER, het MER Schiphol 2003 is daarom getoetst aan de referentiesituatie 1990.

- Het is natuurlijk niet zo dat de ontwikkelingen daarna niet van belang zijn, en dat mensen die er niet woonden niet serieus worden genomen. Daarom bevat het MER ook een weergave van de meest actuele situatie.

4. De relatie met slaapverstoring. Enkele insprekers vragen zich af of het MER voor het herstel van de invoerfout wel voldoende inzicht geeft in de consequenties van de wijzigingen voor de slaapverstoring.

- *Het herstel van de invoerfout heeft betrekking op het verkeer overdag, en niet op het verkeer in de periode tussen 23 en 6 uur. Het herstel van de fout is daarom niet van invloed op de wijze waarop in de nachtperiode wordt gevlogen.*

5. Beperkte tijd om in te spreken. Veel insprekers vinden de inspraakperiode slecht gepland en te kort.

- *De inspraaktermijn is bepaald op vier weken. Dat is de minimumperiode die de Wet milieubeheer (artikel 7.23, eerste lid) voorschrijft. De keuze voor de minimale termijn is gemaakt vanwege de wens van kabinet en Kamer om de fout zo spoedig mogelijk te herstellen.*
- *Gedurende deze vier weken zijn alle stukken ter inzage gelegd waarover artikel 7.22 van de Wet milieubeheer het heeft. Derhalve is bij de procedure voldaan aan de wettelijke vereisten. Aanvullende informatie kon via het Inspraakpunt van Verkeer en Waterstaat bij mijn ministerie worden opgevraagd.*
- *Een deel van de inspraaktermijn viel samen met een vakantie; er bestaat geen wettelijke verplichting om in zo'n situatie de inspraakperiode te verlengen. Wel is rekening gehouden met een aantal landelijke vrije dagen, zoals Koninginnedag en bevrijdingsdag.*

6. Reactie van de sectorpartijen (Schiphol, LVNL en KLM) inzake overgangsbepaling.

De overgangsbepalingen in de ontwerpbesluiten leiden bijna zeker tot een overschrijding van de grenswaarden, want er is onvoldoende mogelijkheid om bij te sturen en zodoende een overschrijding te voorkomen. Deze zienswijze van de sector wordt ondersteund door analyse op basis van historische weergegevens.

- *Door Schiphol, LVNL en de KLM is de zorg uitgesproken over het overgangsartikel in het ontwerpbesluit dat gaat over de hoogte van de meteotoeslag. Dit artikel zal van kracht zijn in de periode tussen het moment van herstel (planning: begin september) en 1 november (het eind van het gebruiksjaar). Naarmate die periode korter is, is de afhankelijkheid van het weer groter. Daarom acht de sector de toeslag te laag.*
- *Door het ministerie van Verkeer en Waterstaat is een analyse gemaakt van de zienswijze van de sector. Resultaat is dat wordt voorgesteld om net als bij de eerdere besluitvorming over het overgangsjaar 2003, de meteotoeslag aan te passen. De hoeveelheid geluid kan daarmee in het geheel niet groter worden: in de grenswaarde voor het totaal geluidsvolume wordt geen weerstoeslag gehanteerd.*

7. Hoorzitting: geen nieuwe of andere punten

- *Gedurende de inspraakperiode zijn twee hoorzittingen gehouden. Het is gebleken dat het MER en het ontwerpbesluit veel vragen oproepen. Deze zijn (gegeven het karakter van de hoorzitting) zo veel als mogelijk beantwoord. Voor een volgende inspraakperiode overweeg ik daarom aan het begin van zo'n inspraakperiode een informatiebijeenkomst te*

houden waarin een toelichting op de stukken wordt gegeven. Aan het eind van de inspraakperiode kan dan de mondelinge inspraak in een hoorzitting worden gegeven.

Wat gebeurt met de inspraakreacties ?

- De reacties geven geen aanleiding om in het ontwerpbesluit essentiële wijzigingen aan te brengen. Zoals ook door de Commissie m.e.r. in haar toetsingsadvies is verzocht, zal op enkele onderwerpen nadere uitleg worden opgenomen in de nota van toelichting bij het besluit.
- De zienswijze van de sector (Schiphol, KLM en de LVNL) geeft wel aanleiding om in het besluit voor de hoogte van de meteotoeslag rekening te houden met de lengte van de resterende periode van het gebruiksjaar (september – oktober 2004) waarin het besluit van kracht zal zijn. Dit is in overeenstemming met de eerder besluitvorming zoals vastgelegd in het Besluit Overgangsjaar Schiphol (BOS).
- In de nota van toelichting bij het definitieve besluit wordt ingegaan op de inspraakprocedure enreacties.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

**Bijlage E: Brief van de Commissie voor de
milieueffectrapportage d.d. 28 juni 2004**



commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de staatssecretaris van Verkeer en
Waterstaat
mw. drs. M.H. Schultz van Haegen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

uw kenmerk
DGL/04u01734

uw brief
25 juni 2004

ons kenmerk
1114-660/Ke/Mo/bt

onderwerp
inspraakreacties MER wijziging
uitvoeringsbesluiten Schiphol

doorkiesnummer
(030) 234 76 07

Utrecht,
28 juni 2004

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Op 4 juni 2004 bracht de Commissie haar toetsingsadvies uit over het MER voor de wijziging van de uitvoeringsbesluiten Schiphol. Gebleken is dat de Commissie niet alle inspraakreacties op het MER heeft ontvangen. De Wet Milieubeheer geeft aan dat iedere reactie aan de Commissie gezonden moet worden (art. 7.23 t/m 7.25), zodat zij deze bij haar advies kan betrekken (art. 7.26). U hebt daarom de inspraak alsnog volledig naar de Commissie gezonden en gevraagd aan te geven of dit aanleiding geeft het toetsingsadvies te herzien. Ik ben met u van mening dat de uiterste zorgvuldigheid moet worden betracht bij het behandelen van de inspraak. Met deze brief ga ik daarom op de kortst mogelijke termijn in op uw verzoek.

Ik hecht er aan nogmaals aan te geven hoe de Commissie inspraakreacties behandelt. De Commissie betreft bij haar advies alleen de reacties die ingaan op het milieueffectrapport. Standpunten en adviezen over de inhoud van de besluitvorming zijn voor het advies van de Commissie niet relevant: het bevoegde gezag zal deze reacties in de motivering van het besluit moeten opnemen (art. 7.37 Wet milieubeheer). Van de reacties die ingaan op het MER vermeldt de Commissie in haar advies alleen de reacties die hoofdzaken van het MER betreffen. Het gaat hierbij om punten die een belangrijke invloed kunnen hebben op het besluit, zoals ontbrekende of niet goed uitgewerkte alternatieven, of effectbeschrijvingen die (met inachtneming van de huidige stand van de kennis) een onjuist beeld schetsen van de milieugevolgen. De Commissie gaat daarom niet in op tekortkomingen en onjuistheden in het MER die zij van ondergeschikt belang acht.

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

Na nogmaals de inspraak zorgvuldig bestudeerd te hebben, komt de Commissie tot de conclusie dat er geen reden is het op 4 juni 2004 uitgebrachte toetsingsadvies aan te passen. De in eerste instantie ontbrekende inspraak was identiek aan wel ontvangen reacties, of had een inhoudelijk gelijklopende strekking. Uw indruk dat de Commissie bij haar toetsing inhoudelijk een volledig beeld had van de inspraak blijkt dus juist te zijn.

Ter voorkoming van misverstanden heb ik een volledige lijst toegevoegd van de inspraakreacties die de Commissie heeft ontvangen van het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'N.G. Ketting', written over a rectangular stamp or box.

ir. N.G. Ketting
Voorzitter Commissie m.e.r.

Bijlagen

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissierner.nl