

Alders adviseert ministers over toekomst Schiphol

14 juni 2007

Vandaag heeft de heer Alders zijn advies uitgebracht over de toekomst van Schiphol en de regio tot 2010.

De partijen in het overleg hebben zich gebogen over de vraag hoe een balans gevonden kan worden tussen enerzijds de ontwikkeling van Schiphol en anderzijds de duurzame bescherming en ontwikkeling van de omgeving.

Het advies, de onderliggende rapporten en de convenanten over hinderbeperkende- en leefbaarheidsmaatregelen zijn bijgevoegd en openbaar. De convenanten worden volgende week formeel getekend.

De deelnemers aan het overleg zijn Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland, KLM, betrokken bestuurders van provincie en gemeenten verenigd in de BRS en vertegenwoordigers van Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol die de belangen van de bewoners en platforms behartigen. De ministeries van V&W en VROM zijn in het overleg ambtelijk vertegenwoordigd.

Bijlage 1: Eerste resultaten MER-onderzoek korte termijn

1 Inleiding

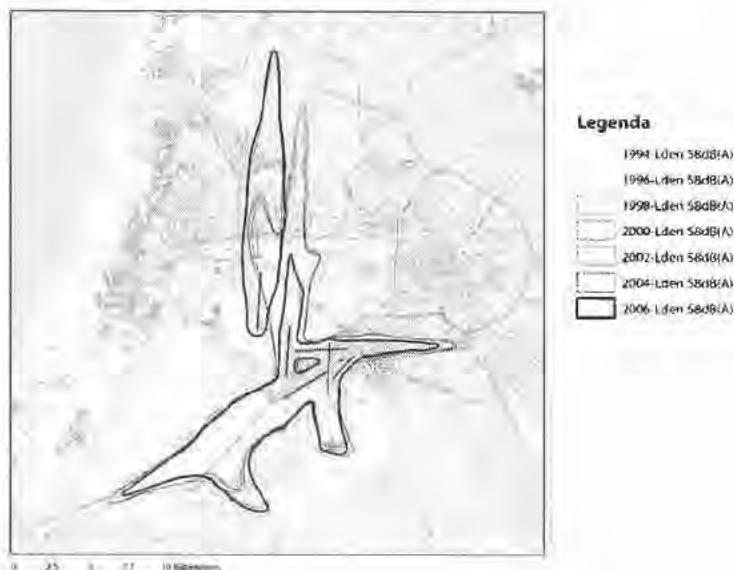
In april 2007 hebben Schiphol Group en Luchtverkeerkeersleiding Nederland gezamenlijk de Startnotitie "Verder werken aan de Toekomst van Schiphol en de Regio" uitgebracht. De Startnotitie markeert de start van een M.E.R.-procedure. Daarin wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om groei ruimte te creëren voor de versterking van het netwerk van KLM en haar partners in Skyteam en van de knooppuntfunctie van Schiphol. Ook worden mogelijkheden onderzocht om de hinder lokaal te beperken en een duidelijk perspectief te creëren voor een verantwoorde ruimtelijke ontwikkeling in de regio. De M.E.R. is opgedeeld in een onderzoek dat zich richt op de korte termijn en een onderzoek voor de middellange termijn. De korte termijn bestrijkt de periode tot 2009-2010, waarbij uitgegaan wordt van een toename van het aantal vliegtuigbewegingen tot circa 500.000 bewegingen. De korte termijn wordt beschouwd als de overbruggingsperiode naar de middellange termijn. Voor de middellange termijn wordt uitgegaan van een markt vraag van circa 600.000 bewegingen in een tijdshorizon naar 2018-2020 en een andere wijze van afhandeling van het verkeer die kan leiden tot beperking van hinder, ook in verder weggelegen gebieden.

Deze notitie beschrijft primair de resultaten van het onderzoek over geluid ten behoeve van de overbruggingsperiode voor de korte termijn.

1.1 Probleemstelling korte termijn

In de Startnotitie wordt beschreven dat de initiatiefnemers een knelpunt ervaren in de groeimogelijkheden op korte termijn. Terwijl in 2001 verwacht werd dat binnen de huidige milieunormen circa 500.000 vliegtuigbewegingen zouden moeten passen, blijkt in de praktijk dit volume bij lange na niet gehaald te kunnen worden. De overschrijdingen in de handhavingspunten nabij de Buitenveldertbaan in het operationeel jaar 2006, waarin circa 425.000 vliegtuigbewegingen zijn uitgevoerd, bevestigen deze constatering. De initiatiefnemers denken dat dit knelpunt wordt veroorzaakt door het verschil tussen het in 2001 veronderstelde scenario waarop de grenswaarden zijn gebaseerd en de in de praktijk gevolgde dienstregeling en wijze van verkeersafhandeling. Dat in de praktijk bijvoorbeeld niet de parallelle vertekrouten vanaf de Polderbaan en Zwanenburgbaan worden toegepast is hiervan een voorbeeld. De ontwikkeling in de opgetreden geluidbelasting sinds 1996 bevestigt dit beeld, zie Figuur 1. Hierin is de ingebruikname van de Polderbaan op 1 november 2003 duidelijk zichtbaar. De geluidsbelasting is sindsdien toegenomen in het verlengde van de Polderbaan en afgenomen in het verlengde van de Zwanenburgbaan en Buitenveldertbaan. Vanaf 2004 wijzigt de vorm van de contour van de geluidsbelasting nauwelijks. De groei van het aantal vluchten is sindsdien beperkt en heeft ook een beperkte invloed op de geluidbelasting.

Figuur 1 Ontwikkeling in de geluidbelasting sinds 1994



1.2 Doelstelling van het onderzoek korte termijn

Om de periode tot 2009-2010 te kunnen overbruggen is, volgens de initiatiefnemers, ook al op korte termijn aanpassing van het LVB noodzakelijk. Dit komt doordat in bepaalde handhavingspunten de grenswaarden voor geluid zijn overschreden, waardoor verdere ontwikkeling van het netwerk van Schiphol praktisch onmogelijk is geworden. De initiatiefnemers willen daarom mogelijkheden onderzoeken die voor de korte termijn de groei van het netwerk van Schiphol veilig stellen en tevens een oplossing bieden voor de overschrijding van grenswaarden in handhavingspunten voor geluid, binnen de milieuruimte die de criteria voor een gelijkwaardig beschermingsniveau bieden. Bij een tijdshorizon tot rond het jaar 2009-2010 gaat het om een toename tot circa 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Dit komt ongeveer overeen met het verkeersvolume waarop de huidige grenswaarden voor geluid zijn gebaseerd, zoals blijkt uit het in 2004 opgestelde MER "Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol".

1.3 Onderzochte beleidsopties

Er zijn vier beleidsopties onderzocht en onderling vergeleken. Daarbij is inzichtelijk gemaakt hoe de beleidsopties zich verhouden tot de wettelijke criteria voor een gelijkwaardig beschermingsniveau.

1. Actualiseren
Met actualiseren wordt bedoeld dat, binnen de eisen voor gelijkwaardige bescherming, de grenswaarden in de handhavingspunten opnieuw worden vastgesteld met behulp van de actuele inzichten over, onder andere, de feitelijke verkeersafhandeling (baan- en routegebruik) en/of verkeersscenario's. Uitgangspunt is dat de overige onderdelen van het Luchthavenverkeerbesluit hetzelfde blijven.
2. Salderen
Salderen is een mechanisme waarbij een overschrijding in één of meerdere handhavingspunten is toegestaan, mits die gecompenseerd wordt door een minimaal even grote overschrijding in één of meer andere handhavingspunten, en alleen onder de voorwaarde dat aan de wettelijke eis van een gelijkwaardige of betere bescherming dan geboden werd door de eerste luchthavenbesluiten, wordt voldaan. Het Kabinetsstandpunt van april 2006 bevat als voornemen om te onderzoeken of onder voorwaarden een overschrijding van maximaal 1 dB(A) per handhavingspunt zou kunnen worden toegestaan.
3. Voorstel BRS
De BRS heeft voorgesteld om de optie voor salderen te onderzoeken met daarbij de voorwaarde gesteld dat niet in twee achtereenvolgende jaren in dezelfde handhavingspunten wordt gesaldeerd.
4. Combinatie van actualiseren en salderen
De combinatie van salderen en actualiseren zou een oplossing kunnen bieden om de handhavingssystematiek robuuster te maken voor de komende drie jaren. Actualiseren kan het verschil tussen de veronderstelde verkeersafhandeling en de praktijk sinds 2000/2001 opvangen en salderen kan de veranderende omstandigheden in de prognose tot 2009/2010 opvangen.

De milieueffecten zijn bij verschillende verkeersvolumes in een bandbreedte rondom 500.000 vliegtuigbewegingen in kaart gebracht en onderling met elkaar vergeleken. Daarbij wordt als ondergrens een verkeersvolume van circa 480.000 en als bovengrens circa 520.000 vliegtuigbewegingen gehanteerd. Per beleidsoptie is onderzocht wat de groeimogelijkheden zijn binnen de eisen voor gelijkwaardigheid en de beperkingen van de beleidsoptie zelf.

2. Resultaten onderzoek korte termijn

Per beleidsoptie worden de resultaten weergegeven, waarbij eerst ingegaan wordt op de toetsing aan de eisen voor een gelijkwaardige bescherming. Vervolgens worden de milieueffecten bij de verschillende verkeersvolumes inzichtelijk gemaakt. Tot slot is aangegeven wat de verwachte groeimogelijkheden zijn en de bijbehorende nieuwe grenswaarden in de handhavingpunten.

2.1 Actualiseren

De geactualiseerde invoergegevens gaan uit van primair 2+1 baangebruik, waarbij de start- en landingspieken afgewisseld worden en de inzet van banen bepaald worden door het geluidspreferentieel systeem. In de overgangen van de start- en landingspieken en in de pieken zelf wordt een extra start- of landingsbaan ingezet om het verkeersaanbod te kunnen verwerken. Dit scenario is vergelijkbaar met het huidige operationeel concept waarbij uitgegaan wordt van een groeiscenario.

2.1.1 Gelijkwaardigheid bij actualiseren

De jaarvolumes van 480.000, 500.000 en 520.000 vliegtuigbewegingen zijn getoetst aan de geactualiseerde eisen voor een gelijkwaardige bescherming. Hieruit blijkt dat wanneer alleen de beleidsoptie actualiseren wordt toegepast de groei tot 480.000, 500.000 en 520.000 vliegtuigbewegingen past binnen de eisen voor een gelijkwaardige bescherming. De set grenswaarden die passen bij het volume van 500.000 vliegtuigbewegingen blijkt de minste kans op overschrijdingen te geven. De gevonden set grenswaarden bij dit volume geeft dan ook de meeste zekerheid over het in de praktijk daadwerkelijk kunnen realiseren van in dit scenario beoogde volume van 500.000 vliegtuigbewegingen. Dit is minder het geval bij de scenario's voor 480.000 en 520.000 vliegtuigbewegingen.

Bij 480.000 vliegtuigbewegingen komt dit doordat de grenswaarden lager zijn dan bij het volume van 500.000 vliegtuigbewegingen. Deze lagere grenswaarden leiden ook tot een grotere kans op overschrijdingen. De eisen voor gelijkwaardige bescherming bieden echter ruimte voor groei verder dan 480.000 vliegtuigbewegingen.

Om een volume van 520.000 bewegingen binnen de eisen voor gelijkwaardige bescherming af te wikkelen is een andere verdeling van de vluchten over de start- en landingsbanen nodig. De Buitenveldertbaan moet minder worden ingezet en deze vluchten zouden op één van de andere banen moeten plaatsvinden. Het is niet erg waarschijnlijk dat deze vluchten in de praktijk daadwerkelijk op die andere baan kunnen worden uitgevoerd met als gevolg dat de kans op overschrijdingen toeneemt. De oorzaak ligt in de variatie van het weer, de onzekerheid in de inzet van secundaire banen en de mate van dwarswind die acceptabel is, waardoor de inzet van de Buitenveldertbaan noodzakelijk is.

In Tabel 1 zijn de verschillende tellingen per scenario weergegeven ten opzichte van de wettelijke criteria voor een gelijkwaardige bescherming. Tevens is de overschrijdingskans per onderzocht volume weergegeven.

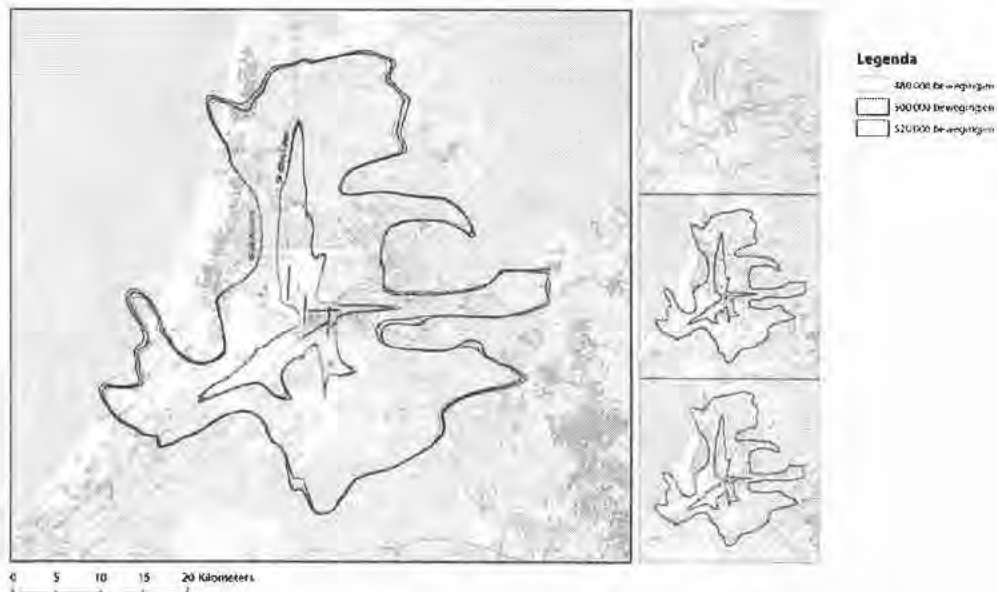
Tabel 1 Gelijkwaardigheidsstellingen bij actualiseren in vergelijking met de wettelijke criteria voor gelijkwaardigheid en de huidige (referentie) situatie.

| Criterium | 480.000 vtb's | 500.000 vtb's | 520.000 vtb's | Wettelijke norm | Huidige aantallen (referentie) |
|---|---------------|---------------|---------------|-----------------|--------------------------------|
| Aantal geluidbelaste woningen 58 dB(A) Lden | 11.400 | 12.200 | 12.100 | 12.300 | 6.990 |
| Aantal geluidbelaste woningen 48 dB(A) Lnight | 10.400 | 10.900 | 9.800 | 11.700 | 6.867 |
| Aantal ernstig gehinderden | 228.900 | 239.200 | 237.000 | 239.500 | 154.255 |
| Aantal slaapverstoorden | 40.200 | 44.100 | 41.400 | 66.500 | 25.579 |
| Aantal woningen binnen de IR 10 ⁻⁶ | < 3.000 | < 3.000 | < 3.000 | 3.000 | - |
| CONCLUSIES | | | | | |
| Voldoet aan de geactualiseerde eisen voor een gelijkwaardige bescherming? | Ja | Ja | Ja | | |
| Overschrijdingskans Bij 500.000 vliegtuigbewegingen | 36% | 6% | 38% | | |

2.1.2 Milieueffecten bij actualiseren

De drie verschillende verkeersvolumes leiden tot minimale verschillen in de milieueffecten. Uit de uitgevoerde gevoeligheidsanalyse blijkt dat de verschillen in de milieueffecten vooral veroorzaakt worden door andere onzekerheden in de wijze waarop de sector verwacht het verkeer te verwerken in 2010. Deze onzekerheden hebben betrekking op de variatie van het weer, die een grote invloed heeft op het baangebruik en de hoeveelheid dwarswind waarbij verkeersleiders een bepaalde start- of landingsbaan toewijzen en de in de praktijk gemiddeld geaccepteerde dwarswind bij het kiezen van een geschikte baancombinatie. Daarnaast is nu nog niet duidelijk in welke mate secundaire banen als de Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan ingezet moeten worden om het verkeer in de pieken op te vangen. Figuur 2 laat de verschillende geluidscontouren zien bij 480.000, 500.000 en 520.000 bewegingen, waarna in Figuur 3 deze contouren vergeleken worden met de contouren uit het MER 2004 (waarop de huidige grenswaarden zijn gebaseerd) en de referentiesituatie (de verkeersafhandeling in het gebruiksjaar 2007). In Figuur 2 is met name de binnenste contour, de 58 dB(A) Lden, belangrijk aangezien de handhavingpunten zich ongeveer op deze contour bevinden.

Figuur 2 De geluidsbelasting bij 480.000, 500.000 en 520.000 vliegtuigbewegingen onderling vergeleken.



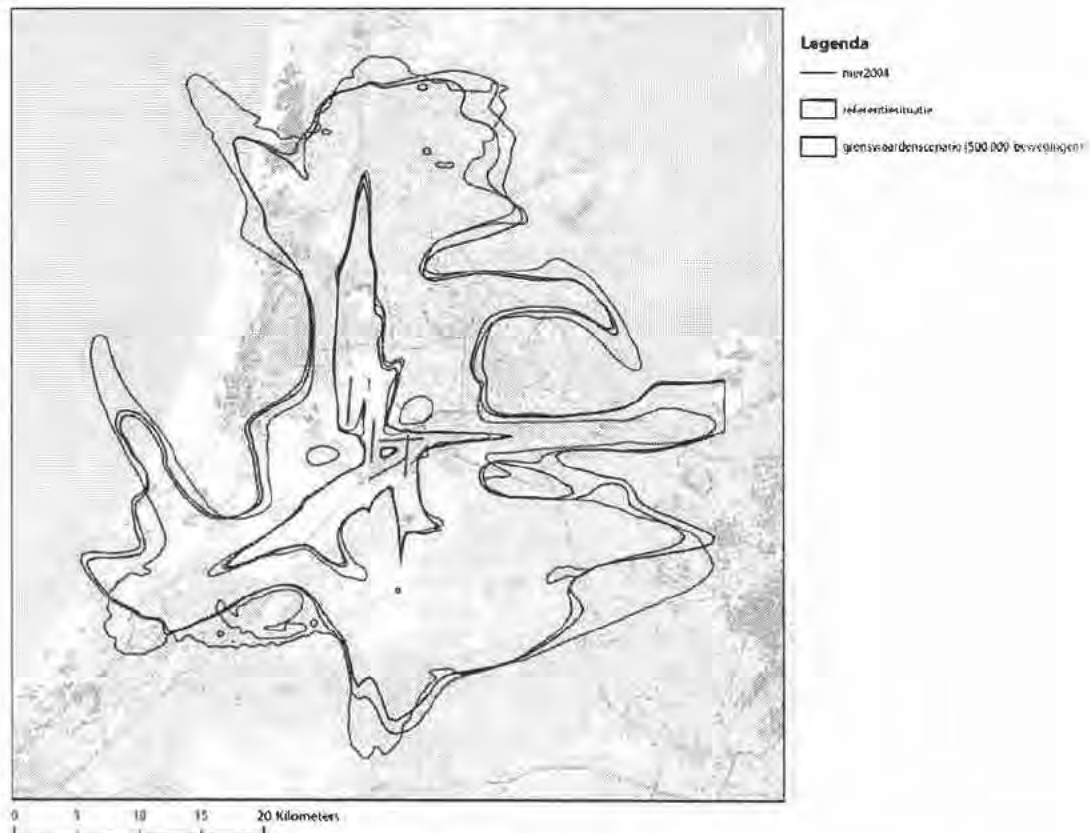
¹Figuur 3 laat zien dat het geactualiseerde scenario voor 2010 zorgt voor een verschuiving van de milieueffecten ten opzichte van de aangenomen milieueffecten in het MER 2004. Het verkeersvolume heeft een zeer beperkt effect op de verschillen in de milieueffecten doordat het gebruikte scenario voor het MER 2004 tevens circa 500.000 vliegtuigbewegingen bevat. Er zijn grote verschillen tussen zowel het planalternatief als de referentiesituatie enerzijds en het MER 2004 anderzijds. De belangrijkste oorzaak hiervan is het verschil tussen gemodelleerde routes waarop het MER 2004 is gebaseerd en de manier waarop vliegtuigen in de praktijk vliegen, waarop de andere berekeningen zijn gebaseerd. De methode voor de berekening van het planalternatief komt overeen met de methode waarmee wordt gehandhaafd.

Lokaal zijn de verschillen het grootst nabij de Zwanenburgbaan, wat veroorzaakt wordt door het divergerend uitvliegen vanaf de Zwanenburgbaan bij het gelijktijdig gebruik van de Polderbaan. In het MER 2004 werd er van uitgegaan dat vanaf beide banen parallel uitgevlogen kon worden. De grotere inzet van de Buitenveldertbaan bepaalt het verschil in het verlengde van deze baan. Daarnaast is in het MER 2004 uitgegaan van starten en landen bij voorkeur in noordelijke richting, terwijl in de praktijk en dus ook in het planalternatief een groot deel van het jaar bij voorkeur in zuidelijke richting wordt gestart en geland.

De verschillen tussen het planalternatief en de referentiesituatie zijn gering en worden voor het grootste deel veroorzaakt door de groei van 440.000 naar 500.000 bewegingen.

² Het rekengebied is, anders dan het plaatje doet vermoeden, wel degelijk groot genoeg gekozen.

Figuur 3 De geluidbelasting bij een verkeersvolume rond de 500.000 vliegtuigbewegingen vergeleken met de huidige verkeersafhandeling bij 425.000 vliegtuigbewegingen en het MER 2004 (waar de huidige grenswaarden op gebaseerd zijn).



2.1.3 Passend verkeersvolume en grenswaarden bij actualiseren

In Tabel 2 zijn de voorgestelde grenswaarden in de 35 handhavingspunten bij de passende scenario's met een verkeersvolume van 480.000 en 500.000 vliegtuigbewegingen voor het etmaal weergegeven. In de Figuren 4 en 5 is aangegeven wat het verschil is tussen deze nieuwe grenswaarden en de huidige grenswaarden. Wanneer de grenswaarde door het actualiseren omhoog zou moeten worden bijgesteld is het handhavingspunt rood weergegeven. Het handhavingspunt is groen wanneer de bijstelling van de grenswaarde omlaag zou moeten zijn. Bij het handhavingspunt staat in het kader de bijstelling in dB(A) Lden aangegeven.

2.1.4 Conclusies actualiseren:

1. De groei naar 480.000 tot 520.000 vliegtuigbewegingen past binnen de eisen voor gelijkwaardige bescherming. Andere onzekerheden dan het groeivolume zijn daarin meegenomen.
2. De overschrijdingskans is bij grenswaarden gebaseerd op 500.000 vliegtuigbewegingen het laagst. Dit houdt in dat de kans dat dit volume in de praktijk gerealiseerd kan worden zonder overschrijdingen in de handhavingspunten acceptabel is.
3. De grenswaarden gebaseerd op 480.000 vliegtuigbewegingen leiden bij vergelijkbare omstandigheden tot een aanzienlijk hogere overschrijdingskans. Tevens bieden de criteria voor een gelijkwaardige bescherming nog ruimte voor verdere groei in het aantal vliegtuigbewegingen en hogere grenswaarden.
4. Bij het volume van 520.000 vliegtuigbewegingen kan geen set van grenswaarden met een acceptabele kans op overschrijdingen gevonden worden, die tevens voldoet aan de eisen voor een gelijkwaardige bescherming. De grenswaarden worden immers berekend inclusief meteomarge, waardoor de criteria voor een gelijkwaardige bescherming niet meer gehaald worden.
5. Ongeacht het volume van 480.000 of 500.000 vliegtuigbewegingen zouden bij actualiseren 18 handhavingspunten naar boven bijgesteld moeten worden, 14 handhavingspunten kunnen omlaag bijgesteld te worden en 3 handhavingspunten blijven nagenoeg gelijk.
6. De grootste bijstellingen zijn nodig in de handhavingspunten in het verlengde van de Buitenveldertbaan (punten 21, 22 en 23) als gevolg van de variatie in het weer die het in bepaalde

jaren noodzakelijk kan maken om de Buitenveldertbaan vaker in te zetten dan in het MER 2004 aangenomen werd. Daarnaast is een bijstelling nodig in handhavingspunt 18 ten oosten van de Zwanenburgbaan als gevolg van het divergerend uitvliegen vanaf de Zwanenburgbaan bij een gelijktijdig gebruik van de Polderbaan. De bijstellingen in de overige handhavingspunten zijn geringer. Per saldo zijn de bijstellingen omhoog nagenoeg gelijk aan de bijstellingen omlaag.

Tabel 2 Grenswaarden na actualiseren bij 480.000 en 500.000 vliegtuigbewegingen vergeleken met de huidige grenswaarden

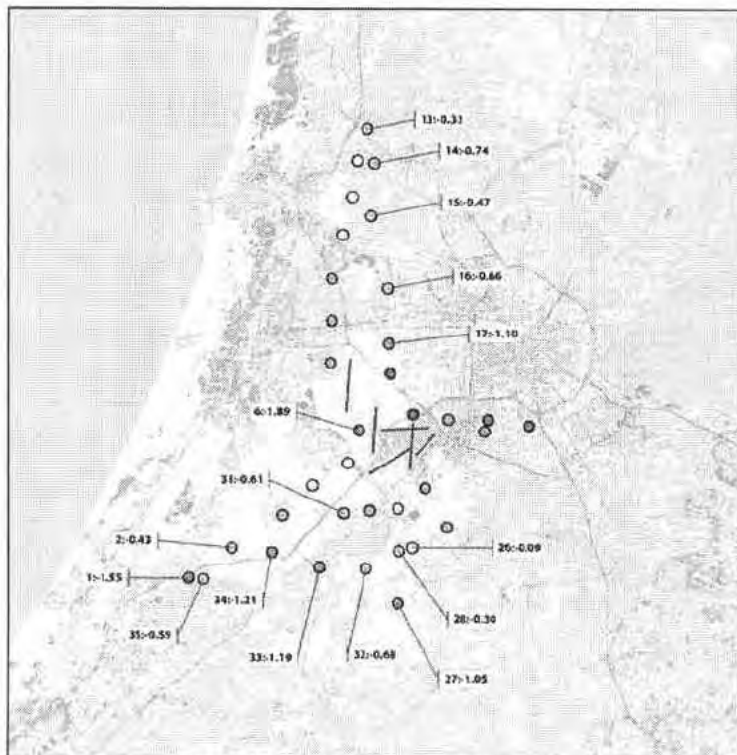
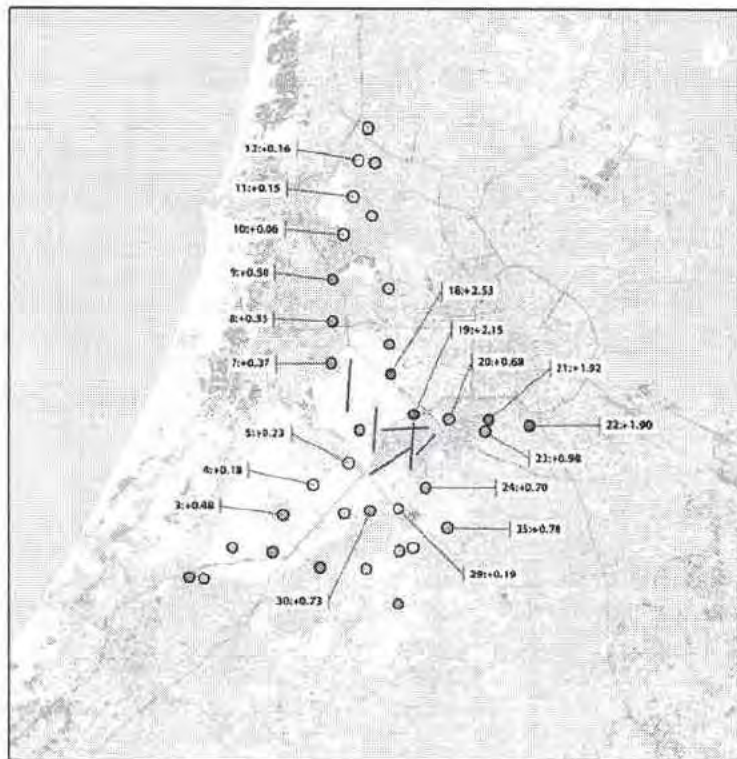
| | Huidige grenswaarde | 480.000 vtb's | Verschil t.o.v. huidige GW'n | 500.000 vtb's | Verschil t.o.v. huidige GW'n |
|-------------|------------------------|---------------|---------------------------------|---------------|---------------------------------|
| HHP 1 Lden | 57,60 | 56,05 | -1,55 | 56,23 | -1,37 |
| HHP 2 Lden | 58,19 | 57,76 | -0,43 | 57,94 | -0,25 |
| HHP 3 Lden | 58,25 | 58,73 | 0,48 | 58,91 | 0,66 |
| HHP 4 Lden | 57,82 | 58,00 | 0,18 | 58,18 | 0,36 |
| HHP 5 Lden | 57,71 | 57,94 | 0,23 | 58,12 | 0,41 |
| HHP 6 Lden | 59,03 | 57,14 | -1,89 | 57,31 | -1,72 |
| HHP 7 Lden | 57,28 | 57,65 | 0,37 | 57,83 | 0,55 |
| HHP 8 Lden | 57,98 | 58,53 | 0,55 | 58,70 | 0,72 |
| HHP 9 Lden | 56,54 | 57,04 | 0,50 | 57,22 | 0,68 |
| HHP 10 Lden | 58,96 | 59,02 | 0,06 | 59,19 | 0,23 |
| HHP 11 Lden | 58,57 | 58,72 | 0,15 | 58,90 | 0,33 |
| HHP 12 Lden | 58,29 | 58,45 | 0,16 | 58,63 | 0,34 |
| HHP 13 Lden | 57,81 | 57,48 | -0,33 | 57,66 | -0,15 |
| HHP 14 Lden | 57,56 | 56,82 | -0,74 | 56,99 | -0,57 |
| HHP 15 Lden | 58,37 | 57,90 | -0,47 | 58,07 | -0,30 |
| HHP 16 Lden | 58,05 | 57,39 | -0,66 | 57,57 | -0,48 |
| HHP 17 Lden | 58,33 | 57,23 | -1,10 | 57,41 | -0,92 |
| HHP 18 Lden | 58,78 | 61,31 | 2,53 | 61,48 | 2,70 |
| HHP 19 Lden | 51,89 | 54,04 | 2,15 | 54,22 | 2,33 |
| HHP 20 Lden | 57,57 | 58,25 | 0,68 | 58,43 | 0,86 |
| HHP 21 Lden | 55,81 | 57,73 | 1,92 | 57,90 | 2,09 |
| HHP 22 Lden | 55,71 | 57,61 | 1,90 | 57,79 | 2,08 |
| HHP 23 Lden | 58,03 | 57,01 | 0,98 | 57,19 | 1,16 |
| HHP 24 Lden | 56,96 | 57,66 | 0,70 | 57,84 | 0,88 |
| HHP 25 Lden | 57,21 | 57,99 | 0,78 | 58,17 | 0,96 |
| HHP 26 Lden | 55,64 | 55,55 | -0,09 | 55,73 | 0,09 |
| HHP 27 Lden | 57,57 | 56,52 | -1,05 | 56,70 | -0,87 |
| HHP 28 Lden | 55,94 | 55,64 | -0,30 | 55,82 | -0,12 |
| HHP 29 Lden | 56,93 | 57,12 | 0,19 | 57,30 | 0,37 |
| HHP 30 Lden | 56,87 | 57,60 | 0,73 | 57,78 | 0,91 |
| HHP 31 Lden | 59,54 | 58,93 | -0,61 | 59,11 | -0,43 |
| HHP 32 Lden | 57,62 | 56,94 | -0,68 | 57,12 | -0,50 |
| HHP 33 Lden | 57,45 | 56,26 | -1,19 | 56,43 | -1,02 |
| HHP 34 Lden | 58,53 | 57,32 | -1,21 | 57,49 | -1,04 |
| HHP 35 Lden | 57,85 | 57,26 | -0,59 | 57,44 | -0,41 |
| TVG | 63,46 | 63,29 | -0,17 | 63,47 | 0,01 |

[vervolg Tabel 2]

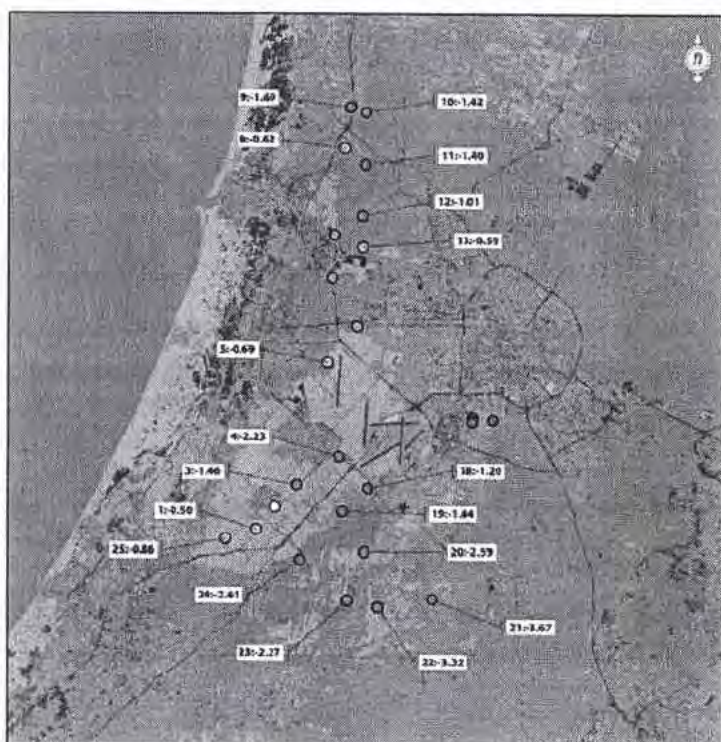
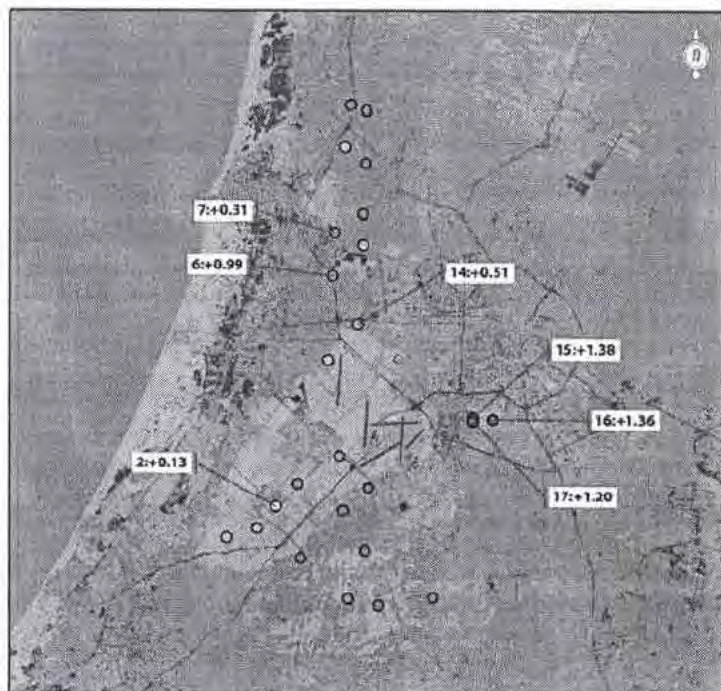
| | Huidige grenswaarde | 480.000 vtb's | Verskil t.o.v. huidige GW'n | 500.000 vtb's | Verskil t.o.v. huidige GW'n |
|---------------|--------------------------------------|---------------|--------------------------------|--------------------|--------------------------------|
| HHP 1 Lnight | 53,5 | 53,00 | -0,50 | 53,18 | -0,32 |
| HHP 2 Lnight | 50,17 | 50,30 | 0,13 | 50,47 | 0,30 |
| HHP 3 Lnight | 48,97 | 47,51 | -1,46 | 47,69 | -1,28 |
| HHP 4 Lnight | 49,87 | 47,64 | -2,23 | 47,82 | -2,05 |
| HHP 5 Lnight | 52,85 | 52,16 | -0,69 | 52,34 | -0,51 |
| HHP 6 Lnight | 50,74 | 51,73 | 0,99 | 51,91 | 1,17 |
| HHP 7 Lnight | 49,59 | 49,90 | 0,31 | 50,08 | 0,49 |
| HHP 8 Lnight | 49,12 | 48,50 | -0,62 | 48,67 | -0,45 |
| HHP 9 Lnight | 48,51 | 46,82 | -1,69 | 47,00 | -1,51 |
| HHP 10 Lnight | 48,84 | 47,42 | -1,42 | 47,60 | -1,24 |
| HHP 11 Lnight | 49,93 | 48,53 | -1,40 | 48,71 | -1,22 |
| HHP 12 Lnight | 50,85 | 49,84 | -1,01 | 50,01 | -0,84 |
| HHP 13 Lnight | 50,94 | 50,35 | -0,59 | 50,53 | -0,41 |
| HHP 14 Lnight | 52,13 | 52,64 | 0,51 | 52,82 | 0,69 |
| HHP 15 Lnight | 50,92 | 52,30 | 1,38 | 52,48 | 1,56 |
| HHP 16 Lnight | 49,84 | 51,20 | 1,36 | 51,38 | 1,54 |
| HHP 17 Lnight | 51,07 | 52,27 | 1,20 | 52,45 | 1,38 |
| HHP 18 Lnight | 48,7 | 47,50 | -1,20 | 47,68 | -1,02 |
| HHP 19 Lnight | 47,98 | 46,14 | -1,84 | 46,32 | -1,66 |
| HHP 20 Lnight | 48,61 | 46,02 | -2,59 | 46,20 | -2,41 |
| HHP 21 Lnight | 47,14 | 43,47 | -3,67 | 43,65 | -3,49 |
| HHP 22 Lnight | 47,88 | 44,56 | -3,32 | 44,74 | -3,14 |
| HHP 23 Lnight | 48,4 | 46,13 | -2,27 | 46,30 | -2,10 |
| HHP 24 Lnight | 47,95 | 45,34 | -2,61 | 45,52 | -2,43 |
| HHP 25 Lnight | 49,72 | 48,86 | -0,86 | 49,04 | -0,68 |
| TRG | 9,724 | — | — | 7,651 ² | — |
| CO | 58,1 (t/m 2009) 55,0 (vanaf 2010) | — | — | 56,4 | — |
| NOx | 74,6 | — | — | 64,5 | — |
| SO2 | 2,1 | — | — | 1,9 | — |
| PM10 | 2,5 | — | — | 2,1 | — |
| VOS | 9,9 (t/m 2009) 8,4 (vanaf 2010) | — | — | 8,6 | — |

² Het aantal woningen binnen de 10-6 contour blijft voor de geactualiseerde invoergegevens ruimschoots onder de grens voor gelijkwaardige bescherming (3.000). Er is ruimte voor opschaling en derhalve een hogere TRG-waarde. Het MER zal uitgebreid ingaan op externe veiligheid.

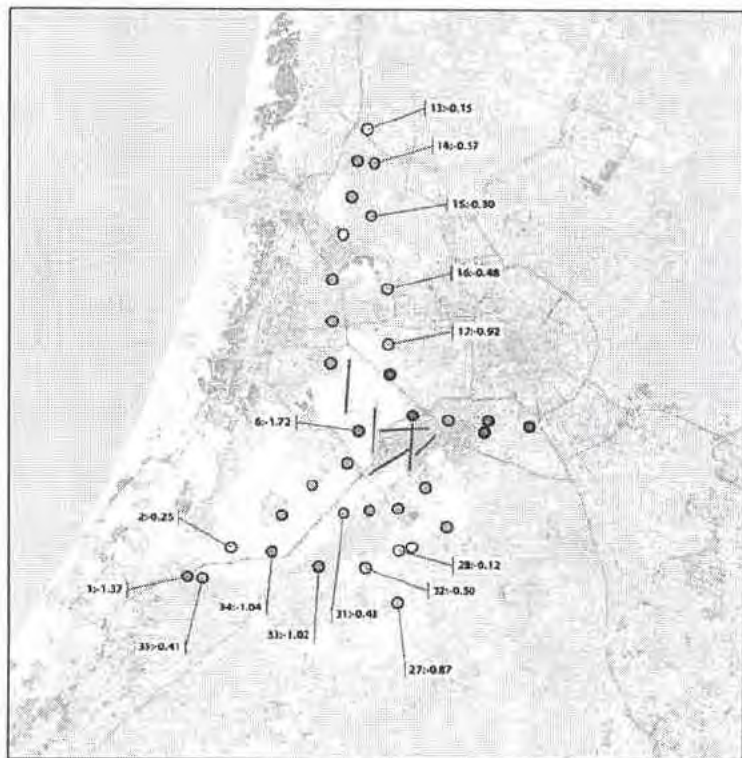
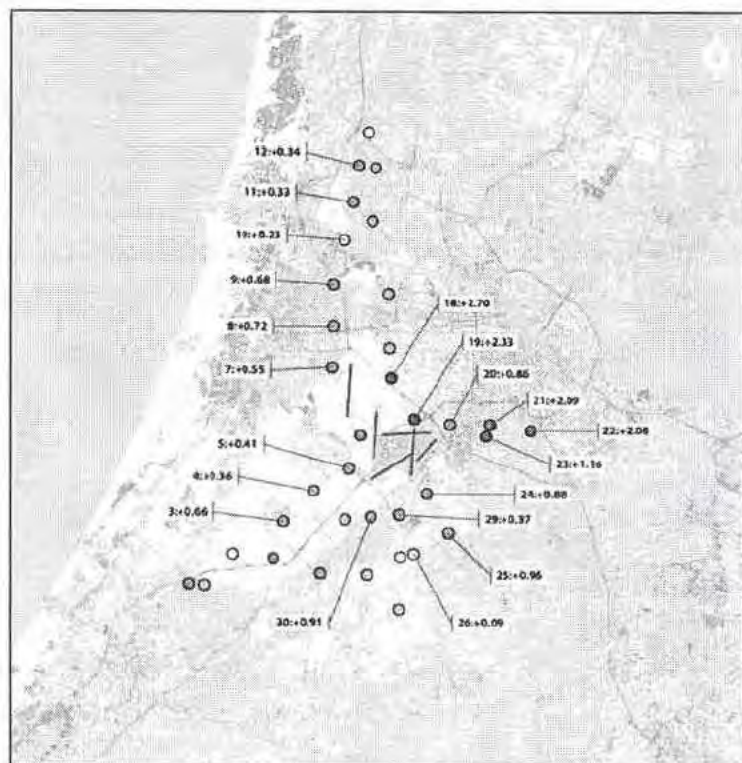
Figuren 4 en 5 Grenswaarden in handhavingspunten na actualiseren bij 480.000 vliegtuigbewegingen



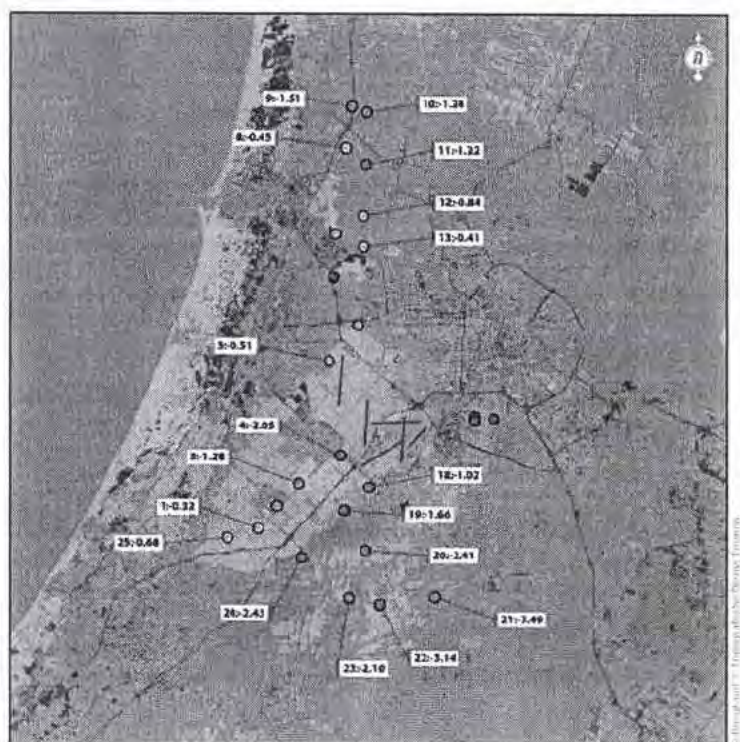
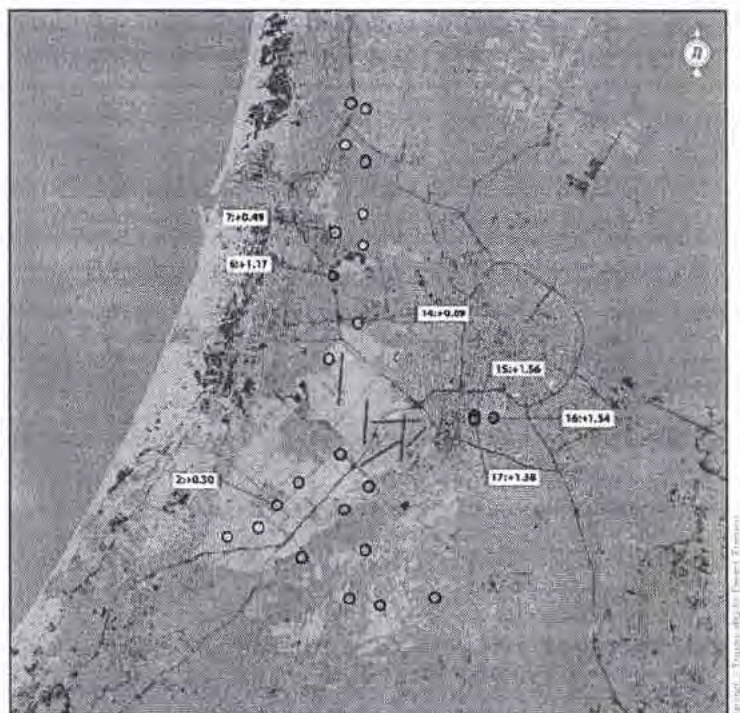
Figuren 6 en 7 Grenswaarden in handhavingspunten nacht na actualiseren bij 480.000 vliegtuigbewegingen



Figuren 8 en 9 Grenswaarden in handhavingspunten na actualiseren bij 500.000 vliegtuigbewegingen



Figuren 10 en 11 Grenswaarden in handhavingspunten nacht na actualiseren bij 500.000 vliegtuigbewegingen



2.2 Salderen

Het onderzoek naar salderen moet inzichtelijk maken of de beoogde groei opgevangen kan worden met de mogelijkheid om te salderen. In het Kabinetsstandpunt wordt voorgesteld om salderen alleen toe te passen wanneer aangetoond kan worden dat de situatie voldoet aan de eisen voor een gelijkwaardige bescherming. Vervolgens zal moeten worden aangetoond dat de overschrijding niet hoger is dan 1 dB(A) Lden en dat deze overschrijding elders opgevangen wordt met een onderschrijding. Per saldo moeten de overschrijdingen en onderschrijdingen op nul uitkomen.

2.2.1 Gelijkwaardigheid bij Salderen

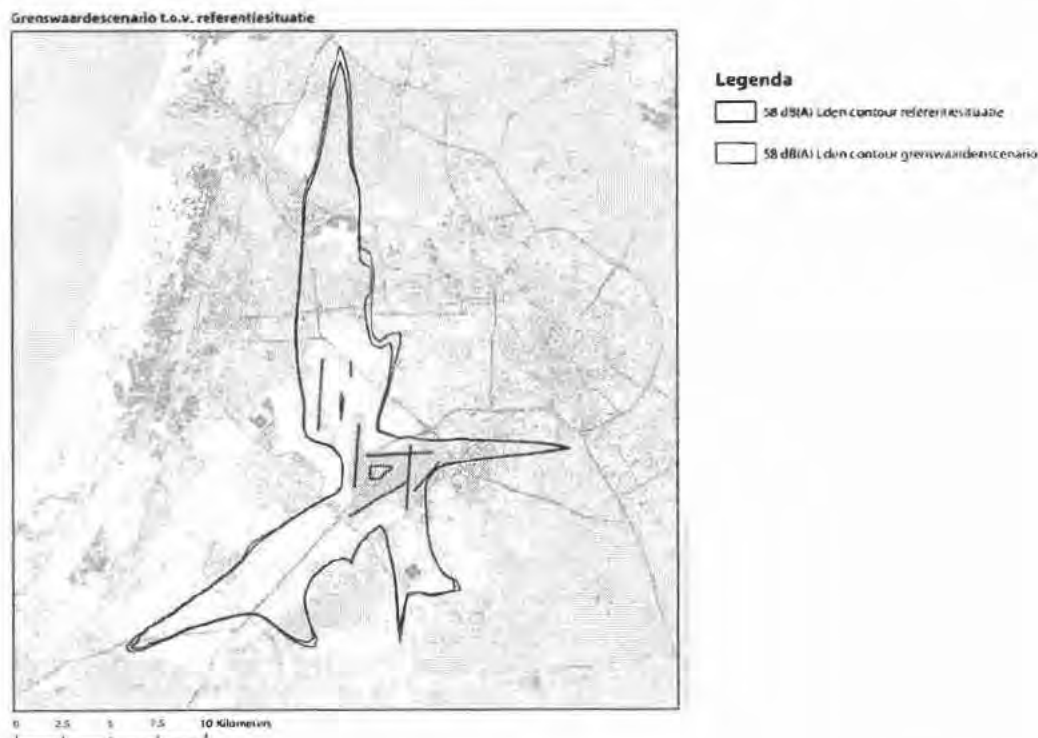
Zoals in paragraaf 2.1.1 is aangetoond voldoet het verwachte scenario voor zowel 480.000, 500.000 als 520.000 vliegtuigbewegingen aan de eisen voor een gelijkwaardige bescherming. Hieruit mag verwacht worden dat de salderingsoptie in beginsel toegepast mag worden.

2.2.2 Milieueffecten bij Salderen

Uit Tabel 2 blijkt dat reeds bij 480.000 vliegtuigbewegingen de overschrijding ver boven de bij salderen maximaal toegestane 1 dB(A) Lden zal uitkomen (zie handhavingspunten 18, 19, 21 en 22). Groei naar 480.000 vliegtuigbewegingen zal daarmee zeker niet haalbaar zijn bij salderen. Naar verwachting zal bij de optie Salderen de groeiomvang stagneren bij circa 440.000 vliegtuigbewegingen en een redelijke zekerheid om binnen de milieunormen te blijven. Ongeacht het volume is er voor salderen bij extreem weer een salderingsruimte van meer dan 2 dB(A) nodig bij de Buitenveldertbaan. Bij punt 18 is de kans minder dan 50% dat 1 dB salderen voldoende is bij een volume van 440.000 vliegtuigbewegingen bij het huidige operationele concept.

De maximale milieueffecten bij Salderen kan het best benaderd worden door de milieueffecten in het operationeel jaar 2007, waarin circa 440.000 bewegingen gepland zijn. Deze zijn weergegeven in Figuur 12.

Figuur 12 Geluidbelasting bij salderen bij een maximaal inpasbaar jaarvolume van 440.000 vliegtuigbewegingen ten opzichte van het MER 2004 (op basis waarvan de huidige grenswaarden zijn vastgesteld)



2.2.3 Passend verkeersvolume en grenswaarden bij Salderen

Bij Salderen zouden de grenswaarden in de handhavingspunten niet wijzigen. Deze behouden dus hun huidige waarden. Het inpasbare verkeersvolume bij Salderen zal niet hoger zijn dan 440.000 vliegtuigbewegingen. Tabel 3 bevat de grenswaarden en de geluidbelasting bij de beleidsoptie salderen.

2.3 Voorstel BRS

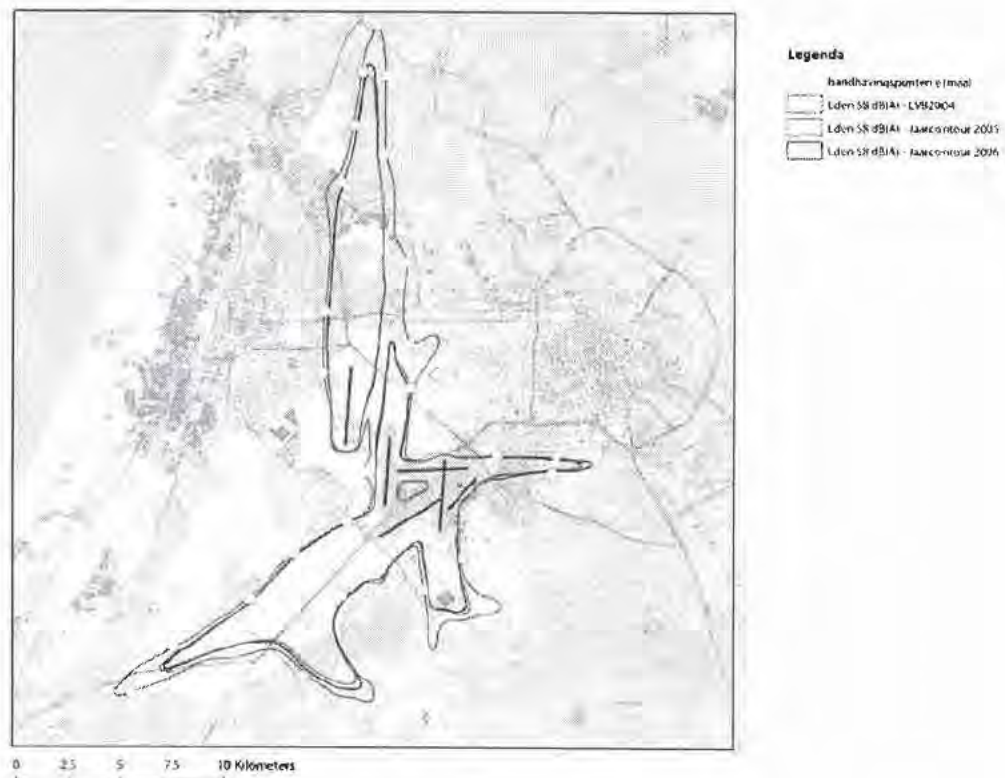
Het voorstel van BRS houdt in dat Salderen alleen toegepast mag worden wanneer in twee achtereenvolgende jaren niet in dezelfde handhavingspunten een bijstelling naar boven nodig is.

De overige voorwaarden waaronder Salderen mag worden toegepast blijven ook van toepassing. Dit houdt in dat ook hiervoor geldt dat aangetoond moet worden dat aan de eisen voor een gelijkwaardige bescherming voldaan wordt en dat tot maximaal 1 dB(A)Lden gesaldeerd mag worden mits het saldo van overschrijdingen en onderschrijdingen op nul uitkomt.

Zoals in Paragraaf 2.2 beschreven kan met de optie Salderen bij een gelijkwaardige bescherming maximaal circa 440.000 vliegtuigbewegingen ingepast worden. Met de extra voorwaarde van de BRS zal dit maximum uitkomen op circa 425.000 vliegtuigbewegingen. Het is immers steeds dezelfde vaste set van handhavingspunten die gebaat zouden zijn bij de mogelijkheid om te salderen (zie Figuur 13). Voor het etmaal zijn dit de handhavingspunten 3, 7, 8, 9, 18 t/m 25 en voor de nacht de handhavingspunten 6 en 14 tot en met 17. Uit Figuur 12 blijkt ook dat de grenswaarden op enkele plaatsen, o.a. onder de uitvliegroute van de Zwanenburgbaan, is bereikt of overschreden, bij de Buitenveldertbaan. Deze overschrijding treedt op terwijl op andere plaatsen nog ruimte beschikbaar is, onder andere in het verlengde van de Polderbaan en Kaagbaan.

In de jaren 2006 en 2007 zouden dezelfde handhavingspunten gesaldeerd moeten worden. In het BRS voorstel zou in 2007 het niet toegestaan zijn om Salderen toe te passen. De jaarcapaciteit zou daarom stagneren bij het volume dat in 2006 bereikt is. Dit is circa 425.000 vliegtuigbewegingen.

Figuur 13 De gerealiseerde geluidbelasting in 2006 en 2007 ten opzichte van de geluidbelasting uit het MER 2004, waarop de huidige grenswaarden gebaseerd zijn.



Tabel 3: Grenswaarden en geluidbelasting na salderen vergeleken met de huidige waarden

| | Huidige grenswaarden | Grenswaarden na salderen | Geluidbelasting bij 440.000 vfb's | Saldering t.o.v. huidige grenswaarden | Geluidbelasting bij 425.000 vfb's (BRS) | Saldering t.o.v. huidige grenswaarden |
|-------------|-------------------------|-----------------------------|---|---|---|---|
| HHP 1 Lden | 57,60 | 57,60 | 55,10 | -2,50 | 54,38 | -3,22 |
| HHP 2 Lden | 58,19 | 58,19 | 56,90 | -1,29 | 56,40 | -1,79 |
| HHP 3 Lden | 58,25 | 58,25 | 57,71 | -0,54 | 57,01 | -1,24 |
| HHP 4 Lden | 57,82 | 57,82 | 56,98 | -0,84 | 57,26 | -0,56 |
| HHP 5 Lden | 57,71 | 57,71 | 56,96 | -0,75 | 57,55 | -0,16 |
| HHP 6 Lden | 59,03 | 59,03 | 54,68 | -4,35 | 50,68 | -8,35 |
| HHP 7 Lden | 57,28 | 57,28 | 56,64 | -0,64 | 55,27 | -2,01 |
| HHP 8 Lden | 57,98 | 57,98 | 57,55 | -0,43 | 56,61 | -1,37 |
| HHP 9 Lden | 56,54 | 56,54 | 56,14 | -0,40 | 55,38 | -1,16 |
| HHP 10 Lden | 58,96 | 58,96 | 57,92 | -1,04 | 57,61 | -1,35 |
| HHP 11 Lden | 58,57 | 58,57 | 57,61 | -0,96 | 57,67 | -0,90 |
| HHP 12 Lden | 58,29 | 58,29 | 57,36 | -0,93 | 57,59 | -0,70 |
| HHP 13 Lden | 57,81 | 57,81 | 56,39 | -1,42 | 56,35 | -1,46 |
| HHP 14 Lden | 57,56 | 57,56 | 55,77 | -1,79 | 55,59 | -1,97 |
| HHP 15 Lden | 58,37 | 58,37 | 56,99 | -1,38 | 56,65 | -1,72 |
| HHP 16 Lden | 58,05 | 58,05 | 55,86 | -2,19 | 55,59 | -2,46 |
| HHP 17 Lden | 58,33 | 58,33 | 55,66 | -2,67 | 54,55 | -3,78 |
| HHP 18 Lden | 58,78 | 58,78 | 59,71 | 0,93 | 57,47 | -1,31 |
| HHP 19 Lden | 51,89 | 51,89 | 52,82 | 0,93 | 52,13 | 0,24 |
| HHP 20 Lden | 57,57 | 57,57 | 56,32 | -1,25 | 58,12 | 0,55 |
| HHP 21 Lden | 55,81 | 55,81 | 56,22 | 0,41 | 56,68 | 0,87 |
| HHP 22 Lden | 55,71 | 55,71 | 56,06 | 0,35 | 56,29 | 0,58 |
| HHP 23 Lden | 56,03 | 56,03 | 55,52 | -0,51 | 56,14 | 0,11 |
| HHP 24 Lden | 56,96 | 56,96 | 56,87 | -0,09 | 55,78 | -1,18 |
| HHP 25 Lden | 57,21 | 57,21 | 57,05 | -0,16 | 55,95 | -1,26 |
| HHP 26 Lden | 55,64 | 55,64 | 54,36 | -1,28 | 53,64 | -2,00 |
| HHP 27 Lden | 57,57 | 57,57 | 55,58 | -1,99 | 56,34 | -1,23 |
| HHP 28 Lden | 55,94 | 55,94 | 54,37 | -1,57 | 53,58 | -2,36 |
| HHP 29 Lden | 56,93 | 56,93 | 56,18 | -0,75 | 55,07 | -1,86 |
| HHP 30 Lden | 56,87 | 56,87 | 55,60 | -1,27 | 55,79 | -1,08 |
| HHP 31 Lden | 59,54 | 59,54 | 58,16 | -1,38 | 58,18 | -0,36 |
| HHP 32 Lden | 57,62 | 57,62 | 55,89 | -1,73 | 57,19 | -0,43 |
| HHP 33 Lden | 57,45 | 57,45 | 55,44 | -2,01 | 56,87 | -0,58 |
| HHP 34 Lden | 58,53 | 58,53 | 56,55 | -1,98 | 56,81 | -1,72 |
| HHP 35 Lden | 57,85 | 57,85 | 56,30 | -1,55 | 55,69 | -2,16 |
| TVG | 63,46 | 63,46 | 63,13 | -0,33 | | |

2.3.1 Conclusies Salderen

1. Met Salderen kan een volume van maximaal 440.000 vliegtuigbewegingen op jaarbasis geaccommodeerd worden binnen de huidige grenswaarden in de handhavingspunten. Wanneer de extra voorwaarde van de BRS wordt toegepast levert salderen géén extra groeirimte en is het jaarvolume maximaal 425.000 vliegtuigbewegingen.
2. De salderingsmaatregel zal met name nodig zijn vanwege overschrijdingen in de handhavingspunten in het verlengde van de Buitenveldertbaan (punten 21, 22 en 23) als gevolg van de variatie in het weer die het in bepaalde jaren noodzakelijk kan maken om de Buitenveldertbaan vaker in te zetten dan in het MER 2004 aangenomen werd. Daarnaast zal gesaldeerde moeten worden in handhavingspunt 18 ten oosten van de Zwanenburgbaan als gevolg van het divergerend uitvliegen vanaf de Zwanenburgbaan bij een gelijktijdig gebruik van de Polderbaan. 1 dB(A) salderingsruimte is op handhavingspunt 18 onvoldoende.

2.4 Combinatie van actualiseren en salderen

De combinatie van salderen en actualiseren zou een oplossing kunnen bieden om de handhavingssystematiek robuuster te maken voor de komende drie jaren. Actualiseren kan het verschil tussen de veronderstelde verkeersafhandeling en de praktijk sinds 2000/2001 opvangen en salderen kan de veranderende omstandigheden in de prognose tot 2009/2010 opvangen.

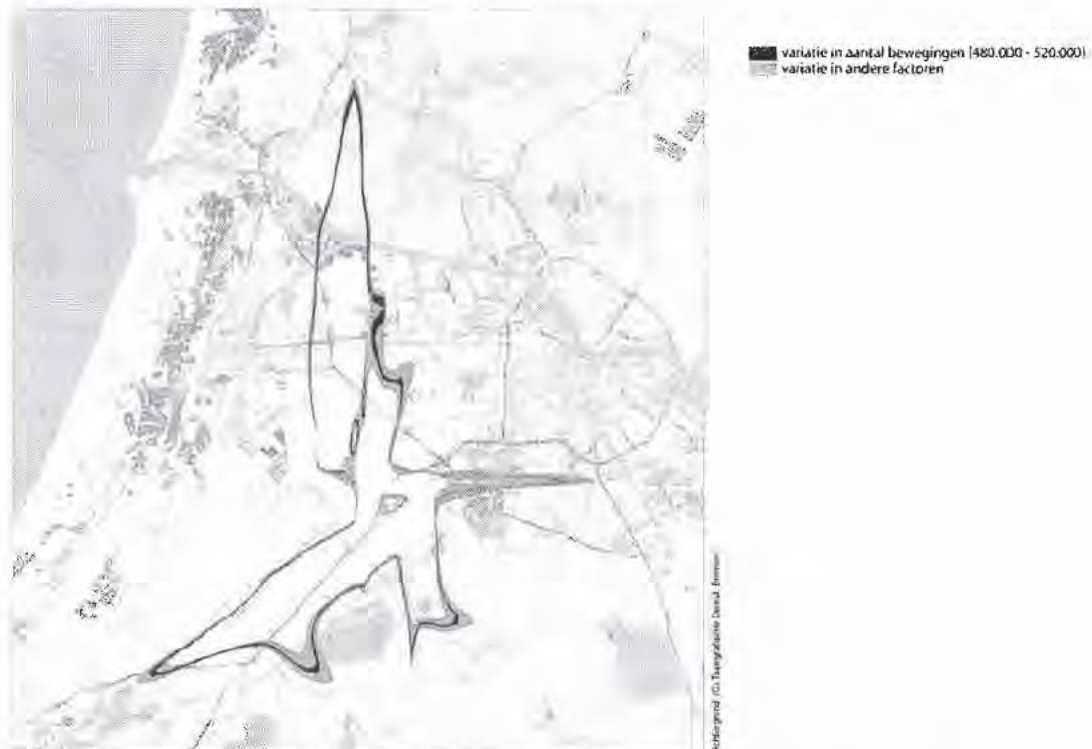
2.4.1 Gelijkwaardigheid bij actualiseren en salderen

De combinatie van actualiseren en salderen zal tevens moeten voldoen aan de eisen voor een gelijkwaardige bescherming. Zoals uit paragraaf 2.1.1 bleek, voldoen de scenario's van 480.000, 500.000 en 520.000 vliegtuigbewegingen alle drie aan deze eisen voor een gelijkwaardige bescherming. De combinatie van actualiseren en salderen zou vanuit het oogpunt van een gelijkwaardige bescherming toegepast mogen worden.

2.4.2 Milieueffecten bij actualiseren en salderen

De milieueffecten bij actualiseren en salderen kunnen het best beschreven worden door de bandbreedtes weer te geven (zie Figuur 13). Deze bandbreedtes zijn bepaald door de onzekerheden door te rekenen die kunnen optreden in de praktijk.

Figuur 13 Milieueffecten bij actualiseren en salderen



Uit Figuur 13 blijkt dat deze onzekerheden het grootst zijn nabij de Buitenveldertbaan. Dit komt door de variatie in het weer die het in bepaalde jaren noodzakelijk kan maken om de Buitenveldertbaan vaker in te zetten dan in het MER 2004 aangenomen werd. Aannemelijk is dat de salderingsmaatregel van toepassing zal zijn op de handhavingpunten in dit gebied.

2.4.3 Passend verkeersvolume en grenswaarden bij actualiseren en salderen

Wanneer de beleidsoptie actualiseren in combinatie met salderen wordt toegepast kan het verkeer op Schiphol groeien naar circa 520.000 vliegtuigbewegingen. De grenswaarden in de handhavingpunten zijn in dat geval dezelfde als de grenswaarden bij 500.000 vliegtuigbewegingen (zie Tabel 2). De salderingsmaatregel verlaagt de overschrijdingskans, waardoor de kans groter is dat de 520.000 vliegtuigbewegingen in de praktijk daadwerkelijk gerealiseerd kan worden.

2.4.4 Conclusies actualiseren in combinatie met salderen

1. De combinatie van actualiseren en salderen levert, bij de laagste overschrijdingskans, een set grenswaarden die aan de eisen van gelijkwaardige bescherming voldoet en meeste flexibiliteit en robuustheid voor de korte termijn.
2. De salderingsmaatregel zal naar verwachting toegepast moeten worden in de handhavingspunten nabij de Buitenveldertbaan.

3. Conclusies

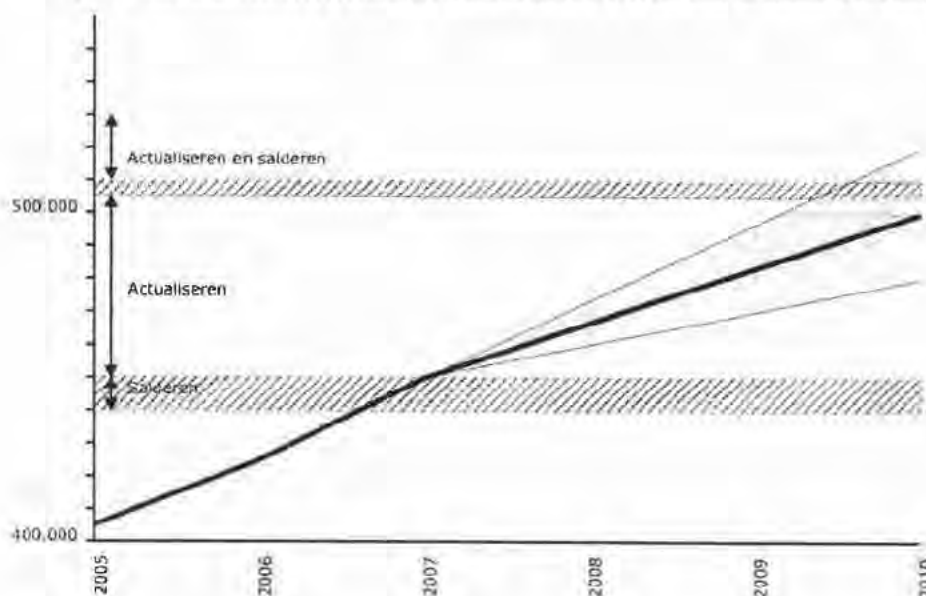
Uit het korte termijnonderzoek kunnen de volgende hoofdconclusies getrokken worden:

1. De combinatie van actualiseren en salderen levert, bij de laagste overschrijdingskans, een set grenswaarden die aan de eisen van gelijkwaardige bescherming voldoet en meeste flexibiliteit en robuustheid voor de korte termijn.
2. De beleidsoptie actualiseren biedt groeiruimte tot circa 500.000 vliegtuigbewegingen en de beleidsoptie salderen biedt milieuruimte aan circa 440.000 vliegtuigbewegingen. Het voorstel van de BRS om niet in twee achtereenvolgende jaren in dezelfde handhavingspunten te salderen als gevolg van een overschrijding tot maximaal 1 dB(A) biedt milieuruimte aan maximaal 425.000 vliegtuigbewegingen.
3. De beleidsoptie actualiseren leidt tot een bijstelling omhoog in 18 handhavingspunten, 14 handhavingspunten dienen omlaag bijgesteld te worden en 3 handhavingspunten blijven nagenoeg gelijk, ongeacht het jaarvolume van 480.000 of 500.000 vliegtuigbewegingen. De grootste bijstelling is nodig in handhavingspunt 18 (bij de Zwanenburgbaan) als gevolg van het divergerend uitvliegen vanaf de Zwanenburgbaan bij gelijktijdig gebruik van de Polderbaan. Daarnaast is een grotere bijstelling nodig in de handhavingspunten 21, 22 en 23 in het verlengde van de Buitenveldertbaan als gevolg van de noodzaak om de Buitenveldertbaan vaker in te zetten dan voorheen aangenomen werd. De overige bijstellingen blijven beperkt. Per saldo zijn de bijstellingen omhoog in waarde vergelijkbaar met de bijstellingen omlaag.
4. Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat het verkeersvolume de milieueffecten en daarmee de geluidbelasting in de handhavingspunten slechts in zeer geringe mate beïnvloedt. Veel belangrijker zijn andere factoren, zoals de variatie van het weer, die een grote invloed heeft op het baangebruik en de hoeveelheid dwarswind waarbij verkeersleiders een bepaalde start- of landingsbaan toewijzen en de in de praktijk gemiddeld geaccepteerde dwarswind bij het kiezen van een geschikte baancombinatie. Daarnaast is nu nog niet duidelijk in welke mate secundaire banen als de Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan ingezet moeten worden om het verkeer in de pieken op te vangen.

Een belangrijk gegeven is dat wanneer nu voor actualiseren van grenswaarden gekozen wordt bedacht moet worden dat rond 2010 de grenswaarden in de handhavingspunten opnieuw een actualisatie nodig hebben, ook als groei naar circa 500.000 vliegtuigbewegingen nog niet volledig gerealiseerd is. Deze actualisatie is nodig als gevolg van de veranderende marktomstandigheden en de wijze waarop het verkeer afgehandeld wordt over het banenstelsel. De handhavingspunten zullen met de huidige systematiek waarop grenswaarden vastgesteld worden altijd onderhevig blijven aan een zekere scenariogevoeligheid.

De conclusies ten aanzien van de groeiruimte die geboden wordt door de verschillende beleidsopties is schematisch weergegeven in Figuur 14.

Figuur 14: Passende jaarvolumes bij de beleidsopties salderen, actualiseren en de combinatie van actualiseren en salderen



Achtergrondinformatie

Het onderzochte planalternatief korte termijn

Het te onderzoeken alternatief houdt in een voortzetting en verdere ontwikkeling van het huidige operationeel concept. Het huidige operationeel concept wordt gekenmerkt door:

- Ca. 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar (ca. 36.000 tussen 2300-0700).
- Geen inzet van de meest lawaaiige vliegtuigen in de nachtperiode.
- De inzet van een extra start- of landingsbaan in de overgangen van de start- en landingspieken en in de pieken zelf om het verkeersaanbod te kunnen verwerken en om de vereiste operationele betrouwbaarheid te kunnen bieden.
- Divergerende startroutes voor de Zwanenburgbaan bij gelijktijdig parallel starten naar het Noorden.
- Voorkeursrichting preferentieel baangebruik is Noord in de zomer en Zuid in de winter.
- Afwisseling van start- en landingspieken (perioden met een hoog verkeersaanbod) met gelijktijdige inzet van drie banen: twee startbanen en één landingsbaan of twee landingsbanen en één startbaan.
- Geluidpreferentieel baangebruik, waarbij bij voorkeur die start- en landingsbanen worden ingezet waarbij het minst over dichtbevolkt gebied nabij de luchthaven wordt gevlogen.

Het te onderzoeken alternatief is daarnaast gericht op het oplossen van de capaciteitsbeperkingen binnen de huidige grenswaarden voor geluid als gevolg van de wijze waarop parallel wordt gestart van Polderbaan en Zwanenburgbaan. In het MER worden de effecten onderzocht van aanpassing van de startprocedures.

Onzekerheden in de invoerset

Rekening houdend met onzekerheden ten aanzien van de ontwikkeling van de luchtvaart en de wijze van afhandeling van het vliegverkeer, met jarenlange praktijkervaring met de werkelijke verkeersafhandeling en met aspecten als feitelijk gehanteerde baanselektiecriteria, zijn verschillende toekomstprognoses geconstrueerd om de effecten in te schatten. Daartoe zijn relevante modelparameters in kaart gebracht en is een reële variatie daarvan ingeschat. Dit heeft geresulteerd middels een gevoeligheidsanalyse in een bandbreedte van de optredende milieueffecten, die bij de diverse invoersets meer betrouwbaarheid heeft gegeven over de verwachte effecten van de toekomstprognoses en een reëel inzicht in de milieueffecten.

Er bestaan onzekerheden in de invoergegevens waarvan een gedeelte in het onderzoek is meegenomen echter een gedeelte kon niet kwantitatief in het onderzoek worden meegenomen zoals:

- Inzet van Buitenveldertbaan in piekovergangen van noordelijk naar zuidelijk gebruik, bij lokale (onweers-) buien, wind op hoogte;
- Onderhoudsactiviteiten aan het banenstelsel of navigatie- of verkeersleidingssystemen;
- Geen variatie in de marktontwikkeling naar herkomst/bestemming, etmaalverdeling en vlootsamenstelling;
- Verschil in weersprognoses en werkelijk optredende weer omstandigheden
- Toekomstige klimaatverandering (verandering van primaire windrichting);

De prognoses van de geluideffecten zijn berekend met een nieuw geïntegreerd rekenmodel (DAISY). Door een deel van de invoergegevens te variëren tussen onzekerheidsgrenzen is de doorwerking van deze onzekerheden in de prognoseresultaten (een bandbreedte) bepaald. Het gaat hierbij om variatie in aantal vliegtuigbewegingen (480.000 en 520.000), dwarswind (drempelwaarde voor gust) en de mate van inzet van de secundaire banen bij overlap van pieken. Niet alle onzekerheden konden op deze wijze op effecten worden onderzocht waardoor rekening moet worden gehouden met een onderschatting van de onzekerheden. Er zijn geen operationele stuurmaatregelen meegenomen.

Uit de historische weergegevens van de afgelopen 35 jaren zijn 12 verschillende schattingen voor het gemiddelde weer in de komende drie jaren bepaald. Elke combinatie van de gevarieerde invoergegevens kan een mogelijk optredende situatie voor een operationeel jaar zijn. Voor al deze mogelijke situaties zijn de geluideffecten berekend. De situaties met het gemiddelde weer komen in aanmerking voor het vaststellen van grenswaarden voor handhavingspunten. Omdat een grenswaardenscenario moet voldoen aan de geactualiseerde gelijkwaardigheidscriteria is daarop getoetst rekening houdend met de meteomarge. Het deel dat aan de gelijkwaardigheidscriteria voldoet zijn de kandidaat grenswaardenscenario's.

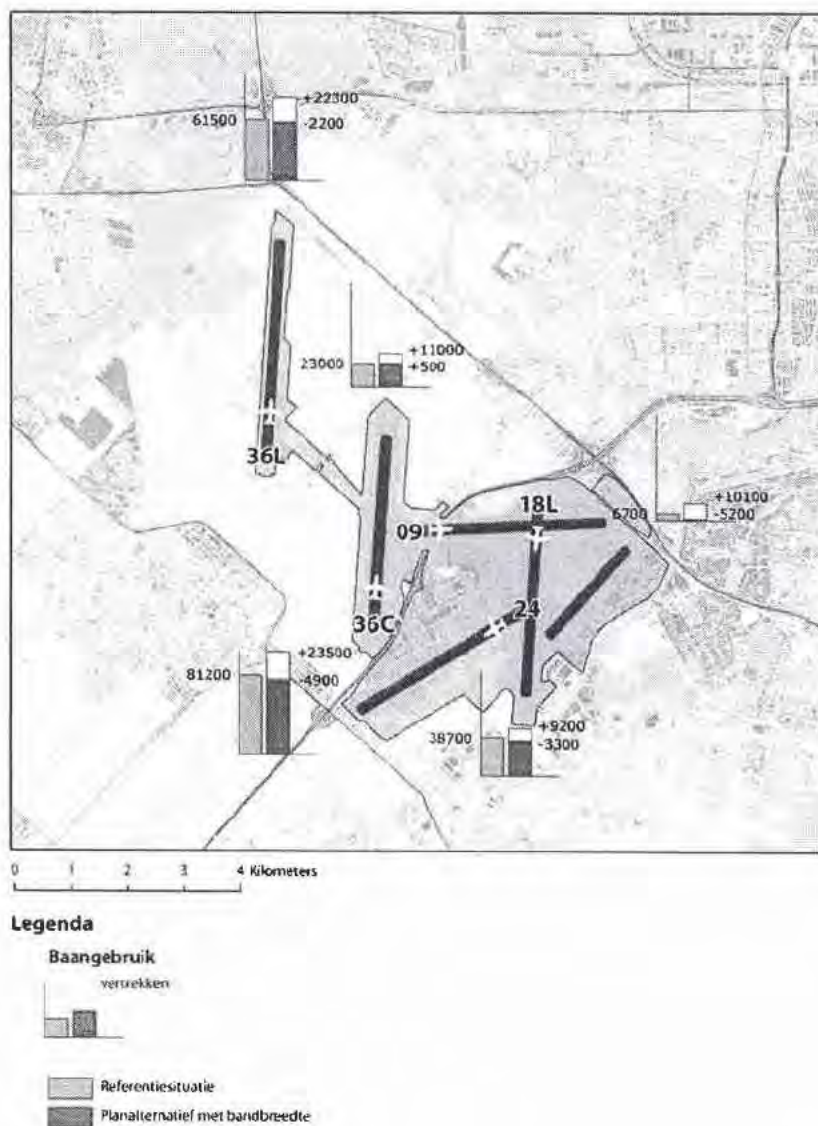
De kans op overschrijding van een grenswaarde gedurende de komende 3 jaren hangt af van de keuze uit de kandidaat grenswaardenscenario's. Er is daarom gezocht naar het grenswaardenscenario dat

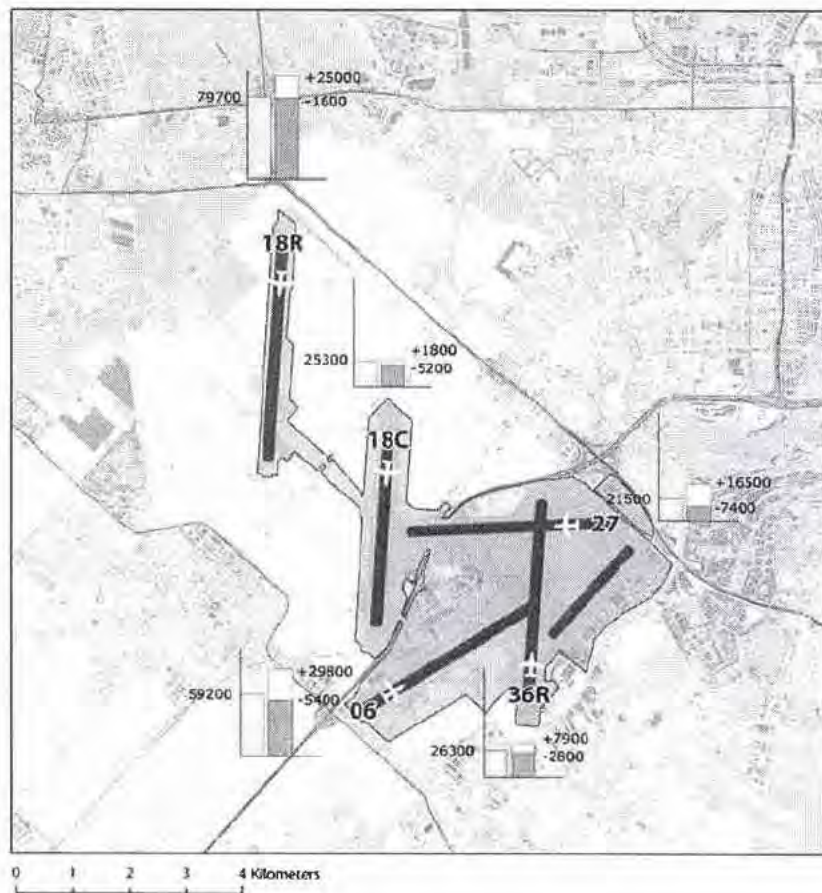
gezien de onzekerheden in de prognoses de meest robuuste grenswaarden geeft. De huidige grenswaarden in de handhavingspunten zijn bepaald op een grenswaardenscenario dat het grootste theoretische volume laat passen binnen de gelijkwaardigheidscriteria. Door het toepassen van een ander optimalisatie criterium (robuustheid) ontstaan wijzigingen van de grenswaarden.

Verdeling van het verkeer over de banen

Onderstaande figuren geven de verdeling van het verkeer over de banen weer voor de geactualiseerde invoergegevens bij een verkeersvolume voor 500.000 vliegtuigbewegingen (rechter kolom), vergeleken met de referentiesituatie (linker kolom). Voor de geactualiseerde invoergegevens is ook de bandbreedte (wit) weergegeven die ontstaat vanwege de onzekerheden die in de gevoeligheidsanalyse zijn meegenomen. De eerste figuur geeft de starts weer, de tweede de landingen.

Zo blijkt dat in de referentiesituatie het aantal starts vanaf de Buitenveldertbaan circa 6.700 bedraagt. Met de geactualiseerde invoergegevens kan dit aantal jaarlijks 10.100 hoger uitvallen of 5.200 lager.





Uitleg inzet Buitenveldertbaan

Als we spreken over het landen op baan 27 dan betekent dat dat de Buitenveldertbaan gebruikt wordt in westelijke richting, in de richting van 270 graden op de windroos. En het starten op baan 09 betekent starten naar het oosten in de richting van 90 graden op de windroos. De Buitenveldertbaan op Schiphol is de enige baan die precies oost-west ligt. De meeste andere banen op Schiphol liggen noord-zuid en de banen 06/24 en 04/22 liggen hier tussenin.

Verantwoordelijkheid baangebruik Schiphol

De luchthaven Schiphol (AAS) is verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van start- en landingsbanen. Van die banen die AAS beschikbaar stelt, kan LVNL banen toewijzen aan gezagvoerders. Uiteindelijk is het de verantwoordelijkheid van de gezagvoerder of hij een aangeboden baan accepteert om veilig te landen.

De regels voor baangebruik in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol geven aan dat baan 09/27 's nachts (tussen 23.00 uur en 6.00 uur) niet gebruikt mag worden (tenzij dat in belang van de veiligheid noodzakelijk zou zijn).

De verantwoordelijkheid om in een gebruiksjaar de grenswaarden in de handhavingspunten niet te overschrijden, ligt bij AAS, LVNL en de luchtvaartmaatschappijen, ieder voor zich en gezamenlijk.

Wat is een "preferente baan"?

Om veilig te kunnen landen of starten dient een vliegtuig tegen de wind in te starten of te landen. Dit betekent dat de windrichting in Nederland in hoge mate bepalend is voor het gebruik van de banen op Schiphol die door vliegtuigen veilig gebruikt kunnen worden. Op momenten dat de wind binnen de limieten is, is er meer keuze in gebruik van banen en zullen banen gebruikt worden die het meest "preferent" zijn. Om geluidhinder bij omwonenden van Schiphol zo veel mogelijk te beperken zijn de banen op Schiphol waarbij minder over woonbebouwing wordt gevlogen "preferenter" in het gebruik dan banen waarbij meer over woonbebouwing wordt gevlogen. Dit betekent dat als de weersomstandigheden, de baanbeschikbaarheid en de operationele veiligheid het toelaten die banen als eerste gebruikt worden waarbij minder over woonbebouwing wordt gevlogen. Bijvoorbeeld landen op baan 06, baan 18R of baan 18C staat hoger in de preferentievolgorde dan landen op baan 24, baan 22 of baan 27. Gaande een gebruiksjaar stuurt de luchtvaartsector (AAS, KLM en LVNL gezamenlijk) actief in het gebruik van banen om binnen de grenswaarden te blijven en kan het nodig zijn om andere banen "preferent" in te zetten.

"Achterhaalde voorspelling gebruik" in huidig milieustelsel vastgelegd

In de huidige wetgeving voor de luchthaven Schiphol is een milieustelsel opgenomen dat jaren geleden gebaseerd is op een bepaald verwacht gebruik van de luchthaven. In de praktijk is het gebruik van Schiphol echter niet goed voorspelbaar. De parameters die onderdeel zijn van het rekenmodel van het huidige geluidstelsel, zoals de verwachte weersomstandigheden, verwachte vliegtuigtypes, de exacte vertrek- en aankomsttijden en bestemmingen, luchtruimsluitingen, baanonderhoud, et cetera, blijken onvoorspelbaar en variabel te zijn. Inmiddels wordt de huidige Schiphol-wetgeving geëvalueerd omdat duidelijk is dat de aannames van jaren geleden in werkelijkheid niet zijn uitgekomen. De toekomstvoorspelling van het gebruik van de luchthaven is destijds vertaald in een rekenmodel. Op basis van het rekenmodel zijn de huidige handhavingspunten bepaald en bijbehorende grenswaarden berekend. Omdat het werkelijke gebruik van de luchthaven anders is dan in het verleden is voorspeld, is ook de berekende belasting van grenswaarden in de handhavingspunten anders. Er is door de wetgever slechts één "scenario" (= voorspelling) gebruikt om de huidige grenswaarden in de handhavingspunten te bepalen. Gebleken is dat het model van de werkelijkheid te simpel is gemaakt: te veel variabele parameters zijn er niet in opgenomen.

Baan 09/27

Dit geldt ook voor het landen op baan 27 en het starten van baan 09. In de toekomstvoorspelling die de basis vormde voor het rekenmodel en dus voor de huidige grenswaarden in de handhavingspunten, is het gebruik van baan 27 als landingsbaan en baan 09 als startbaan door de wetgever te laag ingeschat. Deze te lage inschatting kwam destijds mede voort uit de wens om baan 09/27 minder te gaan gebruiken en bijvoorbeeld de nieuw aangelegde Polderbaan (baan 18R/36L) meer te gaan gebruiken. Bij een nadering of start op baan 09/27 wordt over het zuiden en zuidoosten van de woonbebouwing van Amsterdam gevlogen. Daarom is baan 09/27 laag in de preferentie gezet. Meer preferente banen liggen echter noord-zuid en baan 27 is de enige baan op Schiphol waarop richting het westen, tegen harde zuidwesten-, noordwesten- of pal westenwind in, veilig geland kan worden. Baan 09/27 is dus een belangrijke baan in de operatie op Schiphol.

De vooraf ingeschatte lage preferentie heeft ook als effect dat de, in het rekenmodel berekende grenswaarden in de handhavingspunten bij baan 09/27 laag is. Dit betekent dat ook al wordt baan 09/27 zo weinig mogelijk gebruikt, namelijk maar voor ongeveer 5 % van alle vluchten per jaar, het al snel lijkt of de baan "te veel" wordt gebruikt, namelijk afgemeten aan de te lage voorspelling uit het verleden die in de vorm van grenswaarden is vastgelegd.

Waarom wordt geland op baan 27 en gestart op baan 09?

De redenen waarom richting het westen op baan 27 wordt geland of op baan 09 richting het oosten wordt gestart liggen in weersomstandigheden (bijvoorbeeld wind, onweer), operationele veiligheid of het niet beschikbaar zijn van andere banen. Als randvoorwaarde geldt dat van LVNL verwacht wordt dat de door de luchtvaartmaatschappijen gevraagde en in slots vertaalde capaciteit veilig afgehandeld wordt.

Wind

In Nederland is de windrichting hoofdzakelijk vanuit het westen, zuidwesten of noordwesten en baan 27 is bij die windrichting de meest veilige baan om tegen de wind in te landen. Bij oostenwind, die minder vaak voorkomt dan westenwind, is baan 09 de meest veilige baan om tegen de wind in te starten.

De grondwindlimieten zijn (sinds het rapport Rinnooij Kan) 20 knopen dwarswind en 7 knopen staartwind. Dit betekent dat als de grondwind meer dan 20 knopen is, of in een landingspiek zal worden, dat dan baan 27 al gebruikt wordt als hoofdlandingsbaan. Bijvoorbeeld bij 19 knopen dwarswind op een meer preferente baan, zoals de Polderbaan, moet vaak al uitgeweken worden naar een "minder preferente" baan zoals baan 27. Dit komt omdat wind altijd variabel is. Door de variatie in vooral de windsnelheid kan de grondwind regelmatig boven de 20 knopen dwars uitkomen ook al is hij af en toe ook onder de 20 knopen dwars. Dus ook bij variabele wind kan baan 27 de meest veilige baan zijn om tegen de wind in te kunnen landen. Dit is een voorbeeld waar in de voorspelling van het gebruik op basis van weersverwachtingen uit het verleden geen rekening mee is gehouden in het huidige milieustelsel.

De hoogtewind op 500 voet (= het punt waarop vliegtuigen over het algemeen in een stabiele situatie moeten zijn) en de wind op 1000 voet zijn medebepalend voor de keuze van de hoofdlandingsbaan. Het komt regelmatig voor dat er significante verschillen zijn tussen de grondwind en de hoogtewind op 500 en 1000 voet, zowel in richting als in snelheid. Dat betekent bijvoorbeeld dat ook al lijkt de windkracht op de grond niet significant, baan 27 toch gebruikt moet worden om veilig te kunnen landen vanwege hardere wind op grotere hoogte.

Als uit het weerbericht blijkt dat de wind tijdens een piek zal veranderen in richting en/of snelheid, zodanig dat baan 09/27 tijdens de piek de meest voor de hand liggende baan zal worden om veilig tegen de wind in te starten of te landen, wordt baan 09/27 al in de configuratie opgenomen. Hiermee wordt voorkomen dat er tijdens de piek een baanovergang in gang gezet moet worden die ten koste kan gaan van veiligheid en efficiency.

Onweer en regenbuien

Als er onweer of ander slecht weer hangt in het laatste stuk van de aanvliegeroute van meer preferente banen en op de aanvliegeroute van baan 27 hangt geen slecht weer, is dit een reden om uit te wijken naar baan 27 als hoofdlandingsbaan of als tweede landingsbaan tijdens een landingspiek van inkomend verkeer.

Als er onweer of ander slecht weer hangt in het eerste stuk van de uitvliegeroute van de (meer preferente) startbanen 36L en/of 36C, kan dit een reden zijn om tijdens een startpiek van uitvliegend verkeer over te gaan naar landen op baan 27 en starten op baan 36L en baan 24. Vliegtuigen kunnen zo de meest veilige manier kiezen om na vertrek van baan 36L om onweerswolken of regenwolken heen te vliegen.

Ook als uit het weerbericht blijkt dat er tijdens een piek onweer of ander slecht weer zal komen, is dit een reden om baan 27 in gebruik te nemen, ook al zijn die weersomstandigheden er nog niet op het aanvangstijdstip van de desbetreffende piek. Ook dit zijn voorbeelden waar in de toekomstvoorspelling uit het verleden, waar het rekenmodel op gebaseerd is, geen rekening mee is gehouden.

Baangebruik omdraaien noord-zuid

Soms is het, bijvoorbeeld vanwege weersveranderingen, nodig om de gebruiksrichting van de in gebruik zijnde meest preferente banen om te draaien. Er wordt dan bijvoorbeeld geland vanuit het noorden op baan 18R en 18C en er wordt gedraaid naar landen vanuit het zuiden op baan 36L en 36C. Tijdens het omdraaien is het zeer waarschijnlijk dat baan 27 als tussenoplossing voor het landen wordt gebruikt. Hiermee wordt voorkomen dat vliegtuigen veel vertraging oplopen en enige tijd in wachtgebieden moeten hangen. De onderliggende oorzaak hiervan ligt ook mede in de enkele taxibaan van en naar de Polderbaan. De enkele taxibaan kan geen verkeer in twee richtingen verwerken.

Baanonderhoud

Tijdens het winterseizoen worden veel banen op Schiphol preventief gesproeid zodat ze veilig bruikbaar blijven. Indien meer preferente banen, zoals de Polderbaan dan tijdelijk niet beschikbaar zijn, kan dit een reden zijn om baan 09/27 tijdelijk te gebruiken.

Ook ander baanonderhoud van meer preferente banen kan een reden zijn om baan 09/27 te gebruiken.

Parallel starten

In het belang van de veiligheid wordt niet parallel gestart als het zicht minder is dan 5 km en de wolkenbasis lager is dan 1000 voet. Indien tijdens een startpiek met parallel starten naar het noorden vanaf baan 36L en 36C, met landen op baan 06, het zicht minder dan 5 km wordt en de wolkenbasis lager dan 1000 voet, dan zal het baangebruik wijzigen. In het belang van de veiligheid wordt dan een baancombinatie gebruikt voor starten en landen met "onafhankelijke banen". Dit zijn banen die zo liggen dat als ze tegelijkertijd gebruikt worden er geen risico is dat de vluchtpaden na de start met elkaar kunnen conflicteren. In deze weersomstandigheden wordt dan uitgeweken naar landen op baan 27 en starten op baan 24 en baan 36L (of starten op baan 09 en baan 36L en landen op baan 06).

Luchtruimsluiting

Luchtruimsluitingen in de omgeving van Schiphol hebben invloed op de beschikbaarheid van banen. Zo is er een luchtruimsluiting geweest aan de noordzijde van de luchthaven vanwege werkzaamheden aan

de gasleiding in het Amsterdamse havengebied en een andere keer vanwege een brand op een schip bij Velsen. Daardoor kon niet naar het noorden worden gestart of vanuit het noorden worden geland. Baan 09/27 is toen meer gebruikt dan in het verleden in de toekomstvoorspelling is meegenomen.

Meetvlucht

Een meetvlucht op baan 18R of baan 18C of baan 36C, kan een reden zijn om baan 27 in gebruik te nemen.

Onverwachte en onvoorspelde storingen

Tenslotte treden er soms onverwachte (en dus in het model niet voorspelde) storingen op aan bijvoorbeeld baanverlichting, asfalt, instrument landingssystemen (ILS), computersystemen, verkeersleidingssystemen, en dergelijke, waardoor het baangebruik op Schiphol anders is dan in het model voorspeld.

Vooruitblik

Bovengenoemde operationele oorzaken kunnen aanknopingspunten bieden om te bekijken met welke maatregelen van de sector, komend jaar de inzet van baan 09/27 verminderd kan worden. Indien andere meer preferente banen niet beschikbaar of veilig bruikbaar zijn vanwege weersomstandigheden, onderhoudswerkzaamheden, en dergelijke, wordt nu vaak uitgeweken naar landen op baan 27 of starten vanaf baan 09. Zou deze uitwijkoptie naar baan 09/27 bijvoorbeeld niet meer beschikbaar zijn dan blijven minder banen over om te landen en te starten en kan er dus minder verkeer worden afgehandeld op Schiphol. Bij harde wind uit het westen kan het niet meer landen op baan 27 zelfs als consequentie hebben dat de luchthaven Schiphol daardoor gesloten zal zijn en uitgeweken moet worden naar andere omliggende luchthavens.

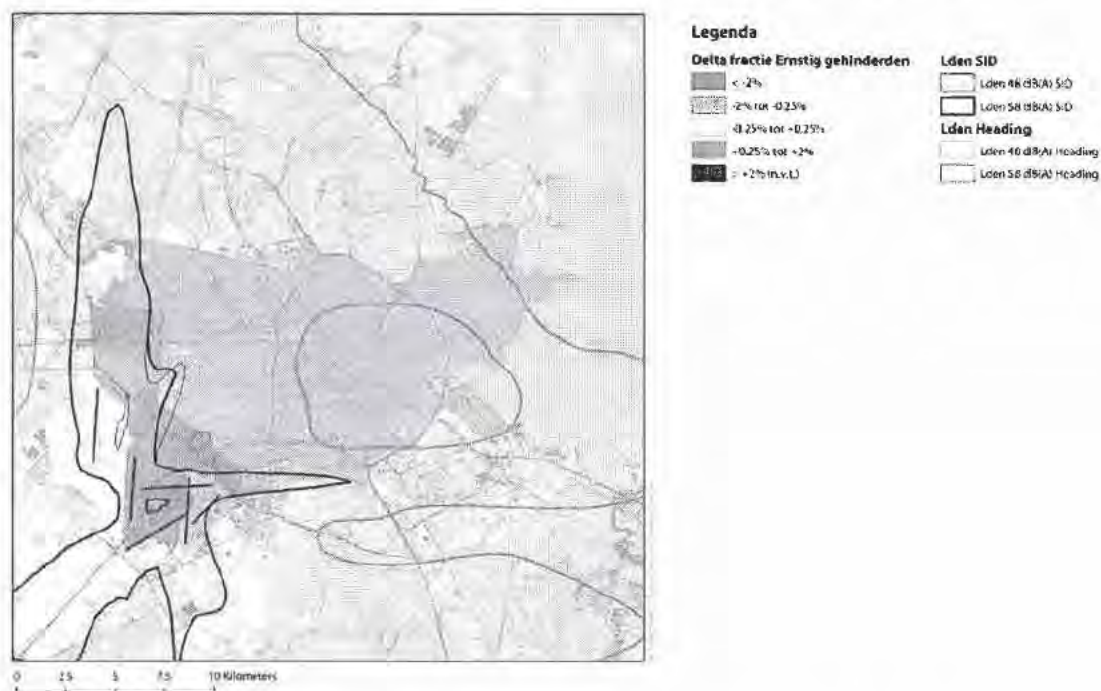
Er zijn nu momenten waarop baan 27 primaire landingsbaan is en baan 18R secundaire landingsbaan. Dat betekent dat de dwarswind op de meer preferente landingsbaan 18R boven de dwarswindlimiet (van Rinnooij Kan) van 20 knopen ligt. Gezagvoerders die toch een hogere dwarswindlimiet willen accepteren, kunnen op dat moment landen op baan 18R en hebben daardoor vaak minder wachttijd. Vooraf is bij LVNL niet bekend welke gezagvoerders dit zullen accepteren, waardoor hierop niet gestuurd kan worden in de stroom van aankomende vliegtuigen richting Schiphol.

Effecten van parallel starten

In het planalternatief wordt divergerend gestart wanneer de Polderbaan en de Zwanenburgbaan gelijktijdig als startbaan worden gebruikt. Onderzocht zijn de milieueffecten in het geval dat het op korte termijn mogelijk zou blijken om het probleem van parallel starten op te lossen en terug te vallen op de oorspronkelijk parallelle startroutes. Er zijn te weinig radargegevens beschikbaar over de manier waarop vliegtuigen de oorspronkelijke startroutes zouden vliegen om hier berekeningen mee te doen. Daarom is de analyse uitgevoerd met gemodelleerde startroutes. De resultaten zijn dan ook niet helemaal vergelijkbaar met de resultaten voor het MER Korte Termijn en daarom wordt volstaan met een indicatie van de te verwachten effecten. Hieronder staan de verwachte effecten van het teruggaan naar de oorspronkelijke startroutes vanaf de Zwanenburgbaan op korte termijn.

| | |
|---------------------------------|---------|
| Aantal woningen 58 dB(A) Lden | + 549 |
| Aantal woningen 48 dB(A) Lnight | + 1 |
| Aantal ernstig gehinderden | - 2.836 |
| Aantal slaapverstoorden | + 22 |

Onderstaande figuur geeft de toe- en afname van het aantal ernstig gehinderden weer in het relevante gebied weer en het effect van het teruggaan naar de oorspronkelijke startroutes op het aantal ernstig gehinderden.



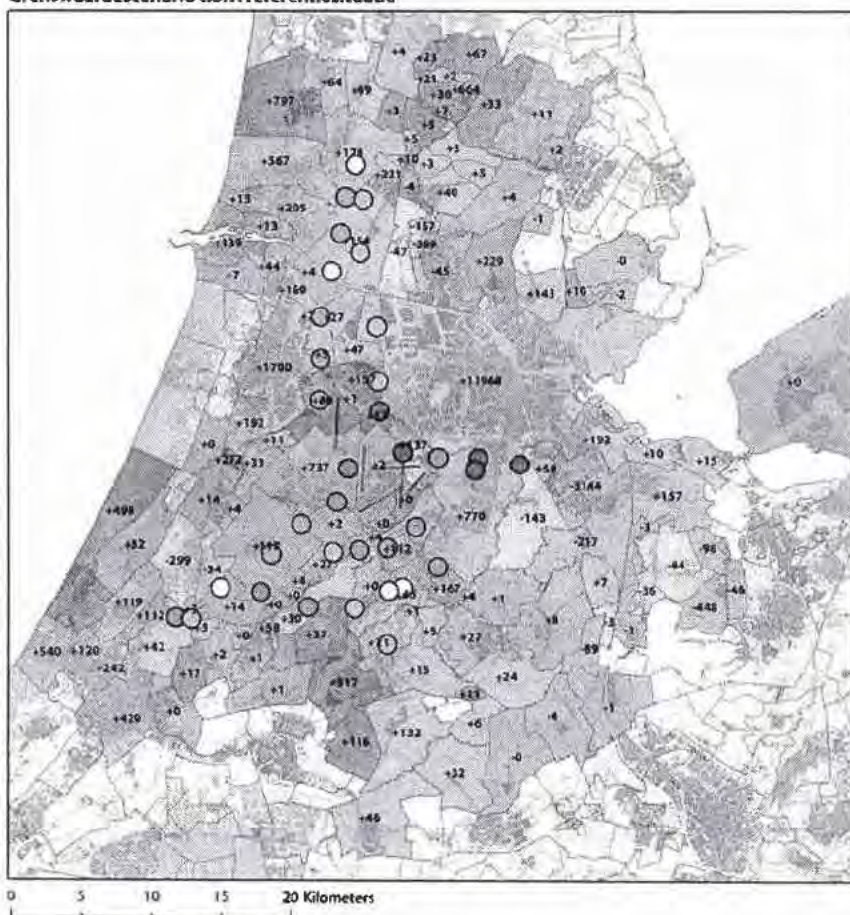
De divergerende starts veroorzaken een hogere geluidbelasting op de handhavingspunten. Terug gaan naar de oorspronkelijke startroutes heeft de volgende effecten op de geluidbelasting in handhavingspunten:

| Handhavingspunt | Effect van teruggaan naar de oorspronkelijke parallelle startroutes |
|-----------------|---|
| 17 | + 1,6 dB |
| 18 | - 2,6 dB |
| 19 | - 0,1 |

Regionale gegevens: gehinderden per woongebied

In onderstaande figuur is de verandering van het aantal ernstig gehinderden weergegeven als gevolg van de geactualiseerde invoergegevens, vergeleken met de huidige situatie (referentiescenario). Ook zijn de handhavingspunten weergegeven, waarbij de kleur aangeeft of het handhavingspunt omhoog (rood) danwel omlaag (groen) bijgesteld moet worden voor actualiseren.

Grenswaardescenario t.o.v. referentiesituatie



Legenda

Delta dB(A) in handhavingspunten

- -1.72 tot -1.00 dB(A)
- 1.00 tot -0.25 dB(A)
- -0.25 tot +0.25 dB(A)
- +0.25 tot +1.00 dB(A)
- +1.00 tot +2.70 dB(A)

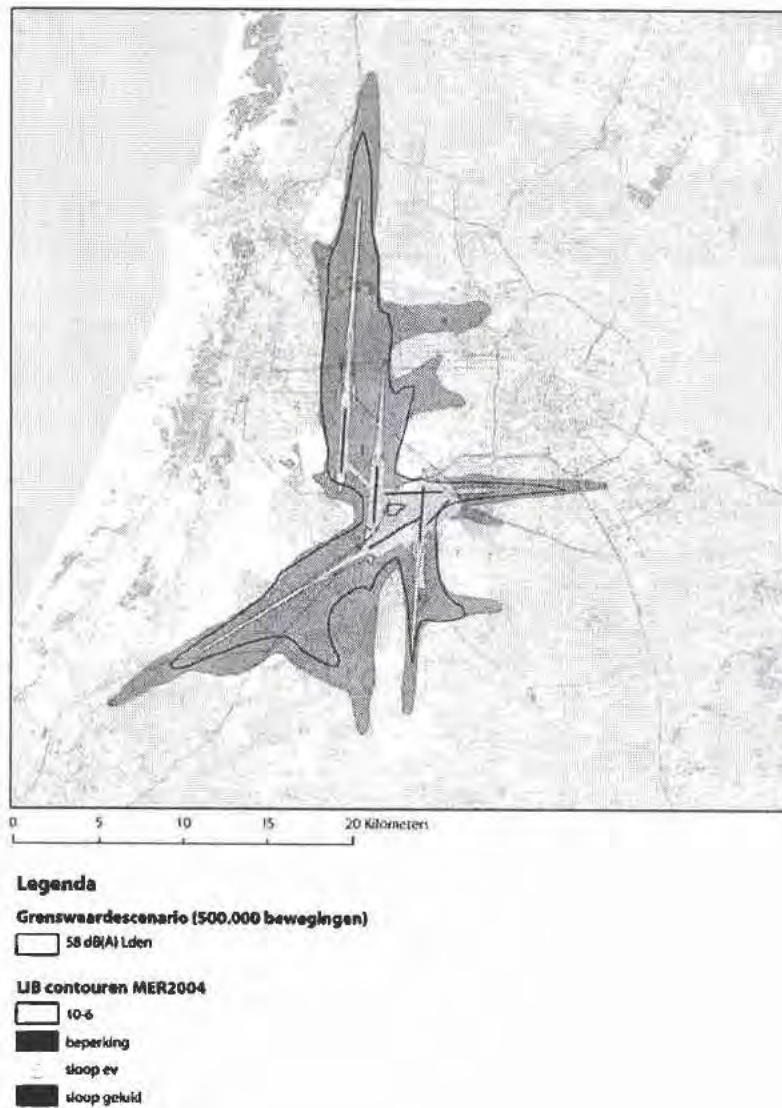
Delta Ernstig Gehinderden fractie

- < -2%
- -2% tot -0.25%
- -0.25% tot +0.25%
- -0.25% tot +2%
- > +2%

Labels: Absoluut verschil in Ernstig Gehinderden

LIB-contouren

Onderstaande figuur geeft de ligging van 58 dB(A) L_{den} -contour weer die hoort bij de geactualiseerde invoergegevens en een volume van 500.000 vliegtuigbewegingen. Deze contour is vergeleken met de gebieden waar op grond van het huidige Luchthavenindelingbesluit beperkingen gelden aan het ruimtegebruik.



5.1.2.e Woo

WTC Schiphol, toren D verdieping 6
Schiphol Boulevard 203
1118 BH Luchthaven Schiphol

uw brief van:
(Nog niet ontvangen)

schiphol-o:
8 juni 2007

contactpersoon:
5.1.2.e Woo

uw kenmerk:

ons kenmerk:
KDC2007_0089

toestelnummer:
020 406 3803

onderwerp:
Onderwerp: KDC resultaten
onderzoek "Alders variant"

bijlage(n):
Notitie "Resultaten geluidbelasting
Alders-variant, Geluidbelasting Lden
en Lnight"

faxnummer:
020 406 3962

Geachte 5.1.

Onlangs heeft u het Knowledge and Development Centre (KDC) verzocht om onderzoek te doen naar de effecten van een experiment zoals dat aan de Alders tafel ter sprake was gekomen. In deze brief vindt u de KDC bevindingen, waaronder de resultaten van berekeningen van de verwachte geluidbelasting.

De achtergrond en het doel van het experiment hebben wij op 26 april, 14 mei en 21 mei besproken met 5.1.2.e en u. In die gesprekken en aan de hand van schriftelijke vragen en verslagen hebben we getracht vast te stellen wat de aanleiding was, wat het experiment behelst, welke technische implementatie dat vereist en welke randvoorwaarden er in acht genomen moeten worden. Een aantal van de uiteindelijke vaststellingen worden in deze brief nogmaals opgesomd.

In deze brief gaan we achtereenvolgens in op de aanleiding voor de variant, op zorgen over de bruikbaarheid, geven we een globale en een technische beschrijving van de variant en maken we een voorbehoud voor operationele acceptatie. In de conclusies wordt alleen ingegaan op de verwachte effecten in de geluidbelasting.

De "Alders variant" van CROS pilot 1 wordt in sommige andere stukken "pilot 1 accent" of "bewonersalternatief" genoemd.

Aanleiding "Alders variant"

Aan de Alders tafel is door de bewonersdelegatie een alternatief aangedragen voor bijstelling van de grenswaarden in het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) voor de korte termijn. Het alternatief betreft het wijzigen van het baangebruik op basis van het experimenteelartikel, als variant op de huidige CROS pilot 1: de "Alders variant".

Aan het KDC is gevraagd te onderzoeken wat de effecten zijn van deze variant. Daarbij diende de variant nog wel gedefinieerd te worden, afhankelijk van het doel en de technische mogelijkheden. De uiteindelijke definitie van de variant is bondig beschreven in deze brief en in meer detail in de bijgesloten notitie. Het doel van de variant is ook besproken en daarbij is de zorg door KDC geuit over de bruikbaarheid van dit experiment om vervangende grenswaarden te bepalen voor de jaren tot 2010. Die zorg heeft te maken met de afspraken die de luchtvaartsector maakt met de omgeving tijdens het experiment en de mogelijkheden een experiment voortijdig te beëindigen.

Zorgen over bruikbaarheid variant

CROS pilot 1 en de "Alders variant" zijn gebaseerd op een afspraak over het baangebruik op Schiphol, in "baanpreferenties". Het idee is dat deze afspraak tijdens de looptijd van het experiment dit baangebruik wordt volgehouden, zodat de voorspelbaarheid van het baangebruik voor omwonenden groter wordt. In principe eindigt deze afspraak zodra de luchtvaartsector het baangebruik verandert – en daarmee eindigt ook het experiment. Nu wordt er gevraagd "vervangende" grenswaarden vast te stellen.

Het stellen van grenswaarden geeft de luchtvaartsector echter de zorgplicht om binnen die waarden te blijven, met als belangrijkste stuurmiddel, het kiezen van het baangebruik. Dus zodra de geluidbelasting de grenswaarden dreigt te overschrijden, moet het baangebruik gewijzigd worden. Daarmee werkt het stellen van grenswaarden contra-productief voor het doel van CROS pilot 1, of elke variant daarop.

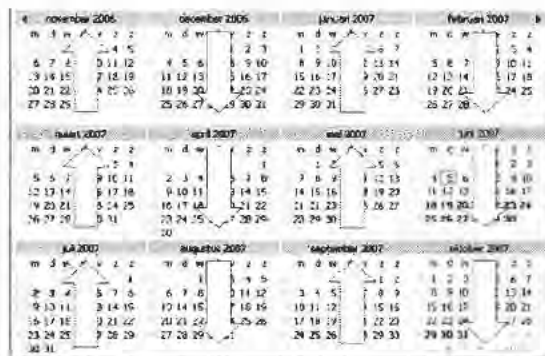
Daarnaast is er, vanwege het karakter van een experiment, voor CROS de mogelijkheid te besluiten voortijdig te stoppen met een experiment.

In beide gevallen keert de situatie dan terug naar de oorspronkelijk situatie en verliezen de "vervangende" grenswaarden van het experiment hun betekenis. Dit aspect baart KDC zorgen over de bruikbaarheid van de "Alders variant" als middel om alternatieve grenswaarden te bepalen voor de periode tot 2010.

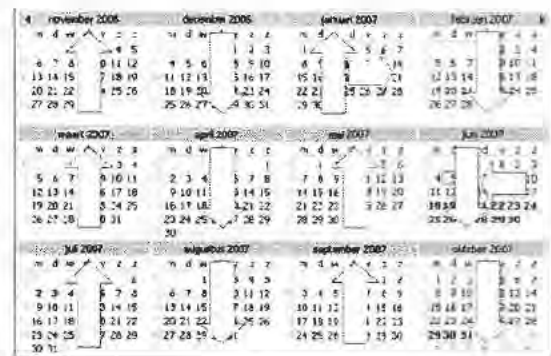
Naast deze zorg zijn er voor de Alders variant berekeningen uitgevoerd om inzicht te geven welke verschuivingen van de geluidbelasting bij de variant te verwachten zijn. Daarbij is voor het baangebruik uitgegaan van de uitgangspunten van de CROS pilot 1 en voor de modelering van de recente MER berekeningen. Daarmee is getracht resultaten zo vergelijkbaar mogelijk te maken.

Beschrijving van de variant

De "Alders variant" is een variant op de huidige overeengekomen CROS pilot 1, waarbij echter meer gebruik wordt gemaakt van de "oost-west baan" (baan 09/27, de Buitenveldertbaan).



Figuur 1: Huidige CROS pilot 1



Figuur 2: "Alders variant"

De bewonersdelegatie verwoordde het doel van de variant als volgt:

"Het doel van de Alders variant is het vergroten van "rustperiodes" ten noorden en ten zuiden van Schiphol, daarna het vergroten van de voorspelbaarheid". De "rust" ten oosten en ten westen van Schiphol mag daarbij afnemen."

In bovenstaande figuur is de variant grafisch weergegeven. In de "Alders variant" wordt er tijdens "mooi, windstil weer" minder gevlogen boven de woonkernen ten noorden en ten zuiden van Schiphol, maar meer boven de woonkernen in het oosten.

In vergelijking met de huidige CROS pilot 1 neemt de voorspelbaarheid voor omwonenden af, er wordt immers meer afgewisseld zoals in figuur 2 is te zien.

Technische beschrijving van het te onderzoeken baangebruik

In het overleg tussen de bewonersdelegatie en het KDC is een beschrijving opgesteld van de gevraagde preferentievolgorde die in de "Alders variant" onderzocht diende te worden:

1. De variant is een variatie op afwisselende preferentievolgordes in de huidige pilot 1 baanpreferenties.
2. Gedurende twee vaste periodes per jaar wordt een andere preferentievolgorde gebruikt: "de oost-west" preferentie;

3. In de oost-west preferentie wordt een baancombinatie met 09/27 zo hoog mogelijk gezet: in de startpiek als landingsbaan en in de landingspiek als startbaan;
4. Er wordt gevraagd twee schema's te onderzoeken:
 - a. "oost-west" tijdens de maanden januari en juli;
 - b. "oost-west" gedurende 6 weken, 1 maal vanaf 1 januari en 1 maal vanaf medio juni;
5. Er wordt gevraagd dit voor twee jaren te berekenen, te weten 2007 en 2010. Het 2010 scenario is vergelijkbaar met de MER berekeningen geschaald naar 480.000 bewegingen.
6. De uitkomst van het onderzoek zal een vergelijking geven van de verdeling van de geluidbelasting t.o.v. een referentie jaar zonder pilot, vergelijkbaar met de huidige pilot 1 simulatieresultaten. De vorm van de uitkomst moet voor deelnemers aan de Alders tafel die niet betrokken zijn bij de afwegingen bij pilot 1, ook leesbaar zijn.

Met bovenstaande beschrijving van het verzoek is gezocht naar preferentievolgordes die zoveel mogelijk aan de vraag tegemoet komen. De uiteindelijke baanpreferenties zijn te vinden in tabel 2.3 en 2.4 van de bijgesloten beschrijving van de berekeningen.

De onderzochte baanpreferenties wijken op twee punten af van bovenstaande beschrijving:

- De gevraagde wisseling tussen landingspiek en startpiek zou tot gevolg hebben dat de vliegrichting bij elke wisseling van pieken 180 graden zou draaien. In de operatie van de luchtverkeersleiding heeft een dergelijke draaiing lange tijd, en tot ver van Schiphol grote consequenties, en dient daarom zoveel mogelijk te worden voorkomen. In de nu gekozen preferentievolgorde is baan 09/27 wel zo hoog mogelijk gezet (op de eerste en vierde preferenties) zonder dat deze ongewenste draaiing optreedt.
- Voor de zomer is de maand juni gekozen i.p.v. juli. Januari en juli hebben in het oorspronkelijke CROS pilot dezelfde richting, te weten "noordelijk baangebruik". Om geen voorkeur in de richting te introduceren is daarom een maand met "zuidelijk baangebruik" genomen.

Extra berekeningen voor 2005 die in eerder overleg ter sprake zijn geweest, konden we vanwege de korte doorlooptijd van het onderzoek niet onderzoeken. Berekeningen voor 2010 met 500.000 bewegingen zijn nodig om reutalten voor 480.000 te maken, vandaar dat deze in deze brief ook zijn gegeven.

Voorbehoud van operationele acceptatie

Bij elke wijziging in het luchtverkeersleidingsysteem wordt de wijziging vooraf getoetst. De voorgestelde wijziging van de baanpreferentie is wel getoetst op overduidelijke operationele randvoorwaarden, zoals in bovenstaande toelichting ook is aangegeven, maar er heeft nog geen volledige toetsing van de operationele acceptatie plaatsgevonden. Dit vergt extra tijd, die er in de doorlooptijd van het onderzoek niet was.

Conclusies van de berekeningen van de verwachte geluidverdeling

De volgende conclusies kunnen worden getrokken:

1. De beschouwde Alders-varianten voldoen voor de onderzochte jaarvolumes 438.000 en 480.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer aan de criteria voor gelijkwaardige bescherming; voor een volume van 500.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer wordt niet voldaan aan de criteria.
2. Indien grenswaarden worden gebaseerd op een jaarvolume van 438.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, dan is voor beide Alders-varianten de overschrijdingskans meer dan 50% voor 2010. Als de grenswaarden worden gebaseerd op een volume van 480.000 of 500.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, dan is de overschrijdingskans minder dan circa 30%, waarbij de overschrijdingskansen het laagste zijn als de grenswaarden worden gebaseerd op het scenario van 500.000 vliegtuigbewegingen. Daarnaast zijn de overschrijdingskansen voor de Alders-variant met 2 x 1 maand oost/west gebruik lager dan de Alders-variant met 2 x 6 weken oost/west gebruik.
3. De beschouwde Alders-varianten leiden ten opzichte van de referentiesituatie in met name het gebied ter hoogte van Amsterdam (L_{den} -handhavingspunt 20), Amstelveen/Amsterdam Zuid-Oost (L_{den} -handhavingspunt 21 t/m 23) en het gebied ten zuiden van de luchthaven w.o. Rijsenhout en Uithoorn/Aalsmeer (L_{den} -handhavingspunt 24 t/m 33) tot een hogere geluidbelasting L_{den} .

4. De beschouwde Alders-varianten leiden in met name het gebied ten zuiden van de luchthaven w.o. Rijsenhout en Uithoorn/Aalsmeer (L_{night} -handhavingspunt 18 t/m 24) tot een hogere geluidbelasting L_{night} .
5. In nagenoeg alle handhavingspunten waar de referentiesituaties resulteren in een overschrijding van de huidige grenswaarde in het LVB, resulteren ook de Alders-varianten in een overschrijding. Hetzelfde gaat op voor de punten waar een overschrijding optreedt.
6. Het verschil tussen de geprognoseerde geluidbelasting L_{den} en L_{night} voor een jaarvolume 480.000 en 500.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer is 'slechts' 0,18 dB(A). Vergeleken met de variaties in de geluidbelasting (zie kolom 'bandbreedte MER KT') L_{den} en L_{night} ten gevolge van variaties in voorzien baangebruik door meteorologische omstandigheden en operationele onzekerheden, is dit verschil zeer klein en niet significant te noemen.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Stijnpost
Woo

Bijlage: Notitie

Resultaten geluidbelasting Alders-variant

Geluidbelasting L_{den} en L_{night}

KDC version 1.0

Document informatie

| | |
|----------------|---|
| Opdrachtgever | CROS via KDC |
| Document type | Notitie |
| Document titel | Resultaten geluidbelasting Alders-variant |
| Document naam | NO-KDC-07060101.sg |
| Versie nummer | 1.0 |
| Versie datum | 08-06-2007 |

Wijzigingshistorie

| Versie | Datum | Sectie | Opmerkingen |
|--------|------------|--------|--------------------|
| 0.5 | 01-06-2007 | Alle | Initiële versie |
| 1.0 | 08-06-2007 | Alle | Document voor CROS |

INHOUDSOPGAVE

| | |
|---|-----------|
| 1. INLEIDING..... | 8 |
| 2. UITGANGSPUNTEN | 9 |
| 3. RESULTATEN | 13 |
| 4. CONCLUSIES | 21 |
| Bijlage A – geluidbelasting in handhavingspunten | 22 |
| Bijlage B – locatie van handhavingspunten..... | 27 |

1. INLEIDING

CROS heeft het KDC verzocht om een extra variant te onderzoeken van CROS Pilot 1. Deze variant is besproken aan de Alders-tafel, nadat deze was aangedragen door 5.1.2.e Woo . In het vervolg van de onderhavige notitie wordt gesproken over de 'Alders-variant'.

In de Alders-variant wordt aangesloten bij simulatie A1 van CROS Pilot 1, waarbij maandelijks wordt gewisseld tussen een noordelijke en een zuidelijke baanpreferentiële volgorde. Voor de Alders-variant zijn twee scenario's gedefinieerd: een scenario met oost/west preferentie gedurende één maand in de zomer en één maand in de winter en een scenario met oost/west preferentie gedurende 6 weken in de zomer en 6 weken in de winter.

Deze notitie geeft de berekeningsresultaten voor de Alders-variant voor peiljaar 2007 (op basis van het Operationeel Plan voor 2007) en voor peiljaar 2010 (waarbij wordt aangesloten bij de berekeningen die in het kader van de MER Korte Termijn zijn uitgevoerd). Daarmee zijn de resultaten van de Alders-variant niet zondermeer vergelijkbaar met de resultaten die in het rapport "Simulaties CROS Pilot 1; Baanpreferentie Noord-Zuid" (rapportnummer RA-EC-06042601) zijn gepresenteerd.

2. UITGANGSPUNTEN

Berekeningen peiljaar 2007

De geprognosticeerde geluidbelasting van de Alders-variant voor het peiljaar 2007 is gebaseerd op de uitgangspunten van het Operationeel Plan voor 2007:

1. het aantal vliegbewegingen per jaar in het Operationeel Plan bedraagt ca. 438.000 handelsverkeer (exclusief General Aviation); in de berekeningen is uitgegaan van het Operationeel Plan zonder baanonderhoud;
2. vanaf baan 36C wordt bij gelijktijdig gebruik met baan 36L divergerend gestart cf. huidige praktijk (track 025);
3. parallel starten vanaf baan 36L en 36C is ook bij marginaal zichtomstandigheden mogelijk;
4. vliegpadspreiding is gebaseerd op gerealiseerde vluchten in de periode 1 januari 2006 t/m 31 december 2006 (hybride data);
5. maximaal 2 x 20 minuten 2+2 baangebruik (ad-hoc).

Berekeningen peiljaar 2010

De geprognosticeerde geluidbelasting van de Alders-variant in onderhavige notitie is gebaseerd op de uitgangspunten van het planalternatief uit de MER Korte Termijn:

1. voor peiljaar 2010 bedraagt het aantal vliegbewegingen per jaar ca. 500.000 handelsverkeer (exclusief General Aviation); ook is gekeken naar een verkeersscenario van 480.000 vliegbewegingen handelsverkeer (excl. GA);
2. vanaf baan 36C wordt bij gelijktijdig gebruik met baan 36L divergerend gestart cf. huidige praktijk (track 025);
3. parallel starten vanaf baan 36L en 36C is ook bij marginaal zichtomstandigheden mogelijk;
4. vliegpadspreiding is gebaseerd op gerealiseerde vluchten in de periode 1 januari 2006 t/m 31 december 2006 (hybride data);
5. maximaal 4 uur 2+2 baangebruik (ad-hoc).

Overige uitgangspunten

Daarnaast gelden de preferentievorgordes uit de Alders-variant cf. tabel 2.1 t/m 2.4. Voor de Alders-variant wordt uitgegaan van maandelijks wisseling tussen noordelijke en een zuidelijke baanpreferentiële volgorde, met daarnaast zowel in de zomer als in de winter één periode waarin de Buitenveldertbaan op de eerste preferentie wordt gezet. Hiervoor worden twee varianten onderzocht, te weten twee keer één maand en twee keer 6 weken met gebruik van de Buitenveldertbaan in de eerste preferentie.

Hierbij wordt opgemerkt dat het niet mogelijk is om de Buitenveldertbaan als startbaan in te zetten in de landingspiek en als landingsbaan in de startpiek. Dit zou betekenen dat er bij overgangen van een startpiek naar een landingspiek en andersom het gebruik van de Buitenveldertbaan qua richting omdraait; dit is operationeel zeer onwenselijk en kost uurcapaciteit. Vandaar dat is gezocht naar baancombinaties waarin wel de Buitenveldertbaan in gebruik is maar die in de overgang van startpiek naar landingspiek en vice versa niet bovengenoemd knelpunt heeft. Deze staan genoemd in tabel 2.3 en 2.4.

Tabel 2.1 Noordelijke preferentievorgorde → maanden november, maart, mei, juli, september.

| | Prefentievorgorde Noordelijk | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|------------------------------|-----|-----|----|--------------|----|-----|-----|----------|----|-----|----|-------|----|-----|----|
| | Inboundpiek | | | | Outboundpiek | | | | Off-piek | | | | Nacht | | | |
| | L1 | L2 | S1 | S2 | L1 | L2 | S1 | S2 | L1 | L2 | S1 | S2 | L1 | L2 | S1 | S2 |
| 1 | 06 | 36R | 36L | - | 06 | - | 36L | 36C | 06 | - | 36L | - | 06 | - | 36L | - |
| 2 | 36R | 36C | 36L | - | 36R | - | 36L | 36C | 36R | - | 36L | - | 36C | - | 36L | - |
| 3 | 18R | 18C | 24 | - | 06 | - | 36L | 09 | 18R | - | 24 | - | 18R | - | 24 | - |
| 4 | 18R | 18C | 18L | - | 18R | - | 24 | 18L | 18R | - | 18L | - | 18R | - | 18C | - |
| 5 | 27 | 18R | 24 | - | 18R | - | 18L | 18C | 18R | - | 09 | - | 06 | - | 06 | - |
| 6 | 18R | 22 | 24 | - | 27 | - | 36L | 24 | 06 | - | 09 | - | 18C | - | 24 | - |
| 7 | 18R | 22 | 18L | - | 27 | - | 24 | 18L | 27 | - | 24 | - | 27 | - | 24 | - |
| 8 | 06 | 09 | 09 | - | 27 | - | 24 | 27 | 27 | - | 36L | - | 27 | - | 36L | - |
| | off-piek | | | | off-piek | | | | etc. | | | | etc. | | | |

Tabel 2.2 Zuidelijke preferentievorgorde → maanden december, februari, april, augustus, oktober

| | Prefentievorgorde Zuidelijk | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-----------------------------|-----|-----|----|--------------|----|-----|-----|----------|----|-----|----|-------|----|-----|----|
| | Inboundpiek | | | | Outboundpiek | | | | Off-piek | | | | Nacht | | | |
| | L1 | L2 | S1 | S2 | L1 | L2 | S1 | S2 | L1 | L2 | S1 | S2 | L1 | L2 | S1 | S2 |
| 1 | 18R | 18C | 24 | - | 18R | - | 24 | 18L | 18R | - | 24 | - | 18R | - | 24 | - |
| 2 | 18R | 18C | 18L | - | 18R | - | 18L | 18C | 18R | - | 18L | - | 18R | - | 18C | - |
| 3 | 06 | 36R | 36L | - | 27 | - | 36L | 24 | 06 | - | 36L | - | 06 | - | 36L | - |
| 4 | 36R | 36C | 36L | - | 06 | - | 36L | 36C | 36R | - | 36L | - | 36C | - | 36L | - |
| 5 | 27 | 18R | 24 | - | 36R | - | 36L | 36C | 18R | - | 09 | - | 06 | - | 06 | - |
| 6 | 18R | 22 | 24 | - | 06 | - | 36L | 09 | 06 | - | 09 | - | 18C | - | 24 | - |
| 7 | 18R | 22 | 18L | - | 27 | - | 24 | 18L | 27 | - | 24 | - | 27 | - | 24 | - |
| 8 | 06 | 09 | 09 | - | 27 | - | 24 | 27 | 27 | - | 36L | - | 27 | - | 36L | - |
| | off-piek | | | | off-piek | | | | etc. | | | | etc. | | | |

Tabel 2.3 Preferentievorgorde Buitenveldert - Noord → maand januari

| | Prefentievorgorde Noordelijk | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|------------------------------|-----|-----|----|--------------|----|-----|-----|----------|----|-----|----|-------|----|-----|----|
| | Inboundpiek | | | | Outboundpiek | | | | Off-piek | | | | Nacht | | | |
| | L1 | L2 | S1 | S2 | L1 | L2 | S1 | S2 | L1 | L2 | S1 | S2 | L1 | L2 | S1 | S2 |
| 1 | 06 | 36R | 09 | - | 06 | - | 36L | 09 | 06 | - | 36L | - | 06 | - | 36L | - |
| 2 | 06 | 36R | 36L | - | 06 | - | 36L | 36C | 36R | - | 36L | - | 36C | - | 36L | - |
| 3 | 36C | 36R | 36L | - | 36R | - | 36L | 36C | 18R | - | 24 | - | 18R | - | 24 | - |
| 4 | 27 | 18R | 24 | - | 27 | - | 24 | 18L | 18R | - | 18L | - | 18R | - | 18C | - |
| 5 | 18R | 18C | 24 | - | 18R | - | 24 | 18L | 18R | - | 09 | - | 06 | - | 06 | - |
| 6 | 18R | 18C | 18L | - | 18R | - | 18L | 18C | 06 | - | 09 | - | 18C | - | 24 | - |
| 7 | 18R | 22 | 24 | - | 27 | - | 36L | 24 | 27 | - | 24 | - | 27 | - | 24 | - |
| 8 | 18R | 22 | 18L | - | 27 | - | 24 | 27 | 27 | - | 36L | - | 27 | - | 36L | - |
| 9 | 06 | 09 | 09 | - | | | | | | | | | | | | |
| | off-piek | | | | off-piek | | | | etc. | | | | etc. | | | |

| Tabel 2.4 Preferentievorgorde Buitenveldert - Zuid → maand juni | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------------------------------|-----|-----|----|--------------|----|-----|-----|----------|----|-----|----|-------|----|-----|----|
| | Preferentievorgorde Noordelijk | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Inboundpiek | | | | Outboundpiek | | | | Off-piek | | | | Nacht | | | |
| | L1 | L2 | S1 | S2 | L1 | L2 | S1 | S2 | L1 | L2 | S1 | S2 | L1 | L2 | S1 | S2 |
| 1 | 27 | 18R | 24 | - | 27 | - | 24 | 18L | 18R | - | 24 | - | 18R | - | 24 | - |
| 2 | 18R | 18C | 24 | - | 18R | - | 24 | 18L | 18R | - | 18L | - | 18R | - | 18C | - |
| 3 | 18R | 18C | 18L | - | 18R | - | 18L | 18C | 06 | - | 36L | - | 06 | - | 36L | - |
| 4 | 06 | 36R | 09 | - | 06 | - | 36L | 09 | 36R | - | 36L | - | 36C | - | 36L | - |
| 5 | 06 | 36R | 36L | - | 06 | - | 36L | 36C | 18R | - | 09 | - | 06 | - | 06 | - |
| 6 | 36C | 36R | 36L | - | 36R | - | 36L | 36C | 06 | - | 09 | - | 18C | - | 24 | - |
| 7 | 18R | 22 | 24 | - | 27 | - | 36L | 24 | 27 | - | 24 | - | 27 | - | 24 | - |
| 8 | 18R | 22 | 18L | - | 27 | - | 24 | 27 | - | - | 36L | - | 27 | - | 36L | - |
| 9 | 06 | 09 | 09 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | off-piek | | | | off-piek | | | | etc. | | | | etc. | | | |

Tabellen 2.5 t/m 2.7 geven een overzicht van de overige uitgangspunten die in de berekeningen voor de Alders-variant zijn gehanteerd.

| Tabel 2.5 Instellingen windroos Alders-variant | |
|---|---|
| Methode kompasroos | LVNL2002 Beljaars gaat anders om met gust dan LVNL 2002. LVNL2002 neemt aan dat gust in de richting van de wind gaat (worst case); Beljaars neemt de richting van de gust mee. Standaard staat deze waarde op <lvnl2002> |
| Meteo-bron | KNMI |
| Max.regen voor droge baan | 100 mm Maximale hoeveelheid regen op de baan in millimeter om geclassificeerd te worden als droge baan. Instelling van 100 houdt in dat banen altijd droog zijn, wat doorgaans voor Schiphol het geval is. Instelling van 0,5 is ongeveer 6% van de tijd een natte baan |
| Min. gust voor de 1 ^{ste} / 2 ^{de} baan | 5/5 knopen Maximale gustwaarde in knopen. Indien de maximale windsnelheid de gemiddelde windsnelheid met meer dan deze gustwaarde overschrijdt, wordt de maximale windsnelheid gebruikt in de selectie en toekenning van baancombinaties. Indien dit niet het geval is wordt hiervoor de gemiddelde windsnelheid gebruikt |
| Meteojaren | 1971 t/m 2005 De lijst van jaren met daarin historische meteodata, die wordt gebruikt in de toewijzing van verkeer aan baancombinaties/banen. Deze informatie wordt gebruikt om voor elke 20 minuten over de hele periode van opgegeven meteo te kijken welke baan zou worden gebruikt. |
| Baancombinaties | ZIE MER KT De baancombinaties met hun gebruikscriteria die worden ingezet in de startpiek, landingspiek, off-piek, dubbelpiek en nacht (23:00-06:00 uur LT) |
| Preferentievorgorde | Zie tabel 2.4 t/m 2.7 De voorkeursvolgorde waarin de gedefinieerde baancombinaties dienen te worden ingezet, indien de meteorologische en operationele omstandigheden dit toelaten |
| Windlimitieten | ZIE MER KT Het betreft hier de maximaal toelaatbare waarde voor de dwarswind en rugwind in knopen waarbij een bepaalde baan nog veilig kan worden gebruikt. Deze waarden worden per baan (nat en droog) en per piekperiode (startpiek, landingspiek, off-piek, dubbelpiek en nacht) opgegeven |
| Banenstelsel | ZIE MER KT Ligging van de start- en landingsbanen in rijkdriehoekscoördinaten (X, Y koppen) en ligging verschoven baandrempeels voor landingen |
| Piekperiodes | ZIE MER KT Definitie van begin- en eindtijdstip waarin er sprake is van een bepaalde piekperiode. Het type piekperiode bepaald of er 1 of 2 banen worden ingezet voor starts of landingen. Onderscheid wordt gemaakt in startpiek (S), landingspiek (L), off-piek (O), dubbelpiek (D) en nacht (N) |

| Tabel 2.6 Instellingen verkeersprognose Alders-variant | |
|--|---|
| Berekeningsdetail | BASIC Deze instelling bepaalt de mate waarin verkeersdetails worden meegenomen in de berekening. Standaard staat deze waarde op <basic> |
| Taxitijd | 10 min Generieke tijd dat het vliegtuig nodig heeft om van de vliegtuigopstelplaats te taxiën naar de startbaan, resp. de tijd om te taxiën van de landingsbaan naar de vliegtuigopstelplaats, in minuten |
| Min. piekcapaciteit / baan | 13 Maximaal aantal vliegbewegingen dat op één baan per 20 minuten kan worden afgehandeld |
| Meteojaren | 1973,1980,1986,1987,1989,1990,1992,1997,2001,2003 De meteojaren, die voor de bepaling van de verkeersprognose worden gebruikt. Deze set is een subset van |

| Tabel 2.6 Instellingen verkeersprognose Alders-variant | |
|--|--|
| | de geselecteerde meteorologische jaren bij de windroos. |
| Vluchtenschema | ZIE MER KT – bekeken zijn 480.000 en 500.000 vtb's excl. GA De geplande dienstregeling van de maatschappijen met daarin het tijdstip van een aankomende of vertrekkende vlucht, inclusief geplande vliegtuigtype, herkomst cq. bestemming e.d. |
| Vliegtuigcategorieën | ZIE MER KT Tabel met daarin per combinatie van vliegtuigtype-maatschappij wordt gedefinieerd in welke VVC-code deze wordt ingedeeld. Hierbij staat VVC voor Verfijnde Vloot Classificatie |
| Herkomst/bestemming | ZIE MER KT Tabel waarin de bestemming of herkomst van een vlucht wordt gekoppeld aan één van de vijf sectoren in het luchtruim. Tevens wordt in deze tabel per bestemming de afstandsklasse opgegeven die wordt gebruikt bij de bepaling van het type startprocedure |
| Routetoewijzing | ZIE MER KT – met aanvulling voor nieuwe baancombinaties Tabel met daarin per piekperiode en per baancombinatie de toewijzing van de route (Standard Instrumental Departure) of stack voor starts resp. landingen aan de start- of landingsbaan |
| Landingsprocedures | ZIE MER KT Tabel met daarin per piekperiode en per baan de initiële naderingshoogte voor landingen (2000 ft of 3000 ft) en de mogelijkheid om al dan niet een transitie uit te voeren |
| Transities | ZIE MER KT Tabel met daarin de vliegtuigtypes die technisch niet in staat zijn om een transitie uit te voeren |
| Reduced flaps | ZIE MER KT Tabel met daarin de combinatie van vliegtuigtype en vliegtuigmaatschappij die een 'reduced flaps' naderingsprocedure toepassen |

| Tabel 2.7 Instellingen geluid Alders-variant | |
|--|---|
| Raster | X: 84-139 km; Y: 455-526 km; rasterstap: 500 m Definitie van de grid-rekenpunten in rijksdriehoekskoördinaten. |
| Integratietijd | 2 sec Instelling van de tijdsintegratiestap die wordt gebruikt bij de bepaling van het Sound Exposure Level (SEL) in een immissiepunt (grid-rekenpunt of handhavingspunt) |
| Cut-off | 30 dB Instelwaarde in dB. Indien voor een vliegtuigpositie de geluidimmissie in een gridpunt onder deze waarde komt, wordt de geluidimmissie van deze vliegtuigpositie in het desbetreffende gridpunt niet meegenomen |
| Banenstelsel | ZIE MER KT Ligging van de start- en landingsbanen in rijksdriehoekskoördinaten (X, Y koppen) en ligging verschoven baandrempels voor landingen |
| Geluid categorie | ZIE MER KT Tabel met daarin de koppeling van VVC-categorieën naar appendices categorieën en evt. correctie in dB op de geluidtabel |
| Geluid profielen | ZIE APPENDICES Geluidtabellen uit de appendices behorende bij het berekeningsvoorschrift L_{aan} en L_{capp} |
| Prestatie profielen | ZIE APPENDICES Prestatietabellen uit de appendices behorende bij het berekeningsvoorschrift L_{aan} en L_{capp} |
| Routes | ZIE MER KT Ligging en spreiding van de gemodelleerde start- en naderingsroutes |
| Handhavingspunten | ZIE LVB Ligging van de L_{den} - en L_{night} -handhavingspunten in rijksdriehoekskoördinaten, cf. het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol |
| Hindersomdatabase | HSDB OVER KALENDERJAAR 2006 Database met daarin het uniek cluster (de combinatie van 'baan-route-vvc-procedure') de gemiddelde hindersombijdrage in een immissiepunt, berekend o.b.v. een gerealiseerde set vluchten en hun bijbehorende o.b.v. radargegevens gereconstrueerde vliegbanen |
| General Aviation | 2,5% General Aviation verkeer is het niet-commerciële verkeer (business verkeer e.d.) dat geen onderdeel uitmaakt van de schedules van de vliegtuigmaatschappijen. Middels een opschaaftactor wordt rekening gehouden met dit verkeer in de geprognosticeerde geluidbelasting |
| Geluidbelasting | INCLUSIEF METEOTOESLAG De meteotoeslag is een toeslag op het baangebruik, bedoeld om variaties in het baangebruik ten gevolge van afwijkende meteorologische omstandigheden op te vangen |

3. RESULTATEN

Dit hoofdstuk beschrijft de resultaten van de Alders-varianten, berekend voor 438.000 vliegtuigbewegingen (operationeel plan 2007), 480.000 en 500.000 vliegtuigbewegingen (beide peiljaar 2010). Tevens zijn de voor de verschillende jaarvolumes de resultaten gegeven van de referentiesituatie, de situatie zonder gebruik te maken van het alternerend baangebruik volgens pilot 1. Voor peiljaar 2010 zijn dit de resultaten op basis van de analyses voor actualisatie van de grenswaarden die door de sector zijn uitgevoerd in het kader van de m.e.r. Korte Termijn. Voor het operationeel plan 2007 wordt de referentiesituatie gevormd door de situatie zonder baanonderhoud.

2 x 1 maand oost/west gebruik

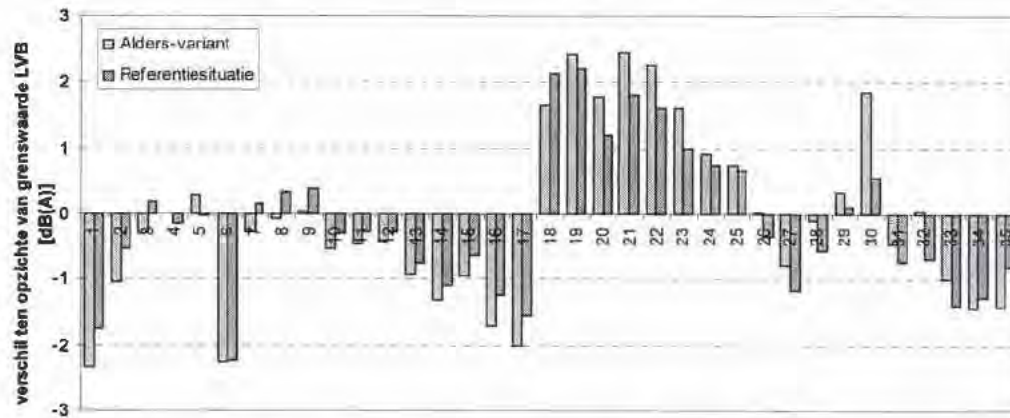
Tabel 3.1 geeft de resultaten weer van de gelijkwaardigheidstoets, tabel 3.2 de overschrijdingskansen voor de L_{den} bij een verkeersvolume van 480.000 en 500.000 vliegtuigbewegingen in 2010. De overschrijdingskansen zijn gebaseerd op de afwijking van het verkeer in 2010 volgens de Alders-variant, waarbij variaties in voorzien baangebruik door meteorologische omstandigheden en operationele onzekerheden, de omvang de overschrijdingskansen bepalen bij het betreffende verkeersvolume. Bij de bepaling van de overschrijdingskansen is er van uit gegaan dat geen gebruik wordt gemaakt van de clause voor extreem weer omstandigheden. Hierdoor kan de overschrijdingskans in de praktijk lager zijn.

| Tabel 3.1 Resultaten gelijkwaardigheidstoets | | | | | | | |
|--|----------|----------------|---------|---------|----------------------------------|---------|---------|
| | Criteria | Alders-variant | | | referentiesituatie (excl. pilot) | | |
| | | 438.000 | 480.000 | 500.000 | 438.000 | 480.000 | 500.000 |
| Aantal woningen binnen de 58 dB(A) L_{den} -contour | 12.300 | 10.500 | 12.000 | 13.000 | 10.500 | 11.400 | 12.200 |
| Aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) L_{den} -contour | 239.500 | 210.800 | 222.600 | 233.900 | 220.300 | 228.900 | 239.200 |
| Aantal woningen binnen 48 dB(A) L_{night} -contour | 11.700 | 8.900 | 10.700 | 11.500 | 9.000 | 10.400 | 10.900 |
| Aantal slaapgestoorden binnen de 40 dB(A) L_{night} -contour | 66.500 | 31.500 | 36.500 | 39.300 | 34.300 | 40.200 | 44.100 |

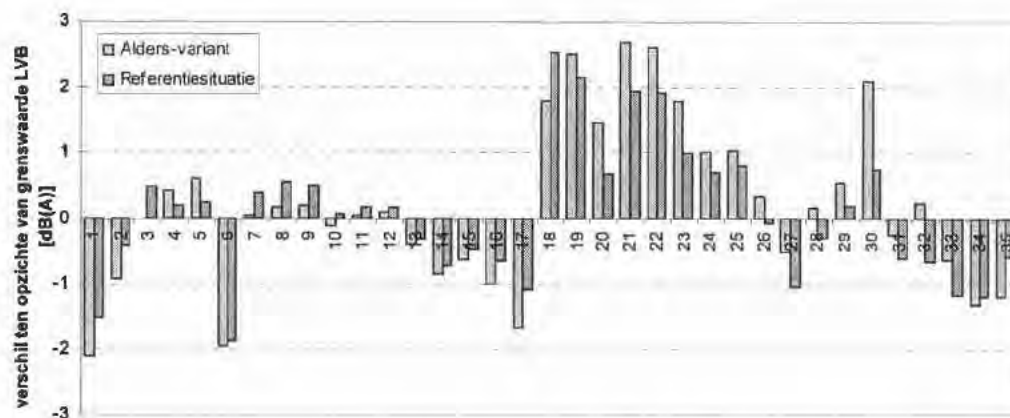
| Tabel 3.2 Resultaten overschrijdingskans L_{den} | | |
|--|---------------------|---------|
| | Verkeersvolume 2010 | |
| | 480.000 | 500.000 |
| Peiljaar 2007 – 438.000 vtb's | 56% | 96% |
| Peiljaar 2010 – 480.000 vtb's | 6% | 18% |
| Peiljaar 2010 – 500.000 vtb's | 4% | 6% |

Figuren 3.3 t/m 3.5 geven het effect op de L_{den} -geluidbelasting in handhavingspunten ten opzichte van de huidige grenswaarden in het LVB; figuren 3.6 t/m 3.8 geven het effect op de L_{night} -geluidbelasting. Daarbij zijn achtereenvolgens de resultaten gegeven die zijn berekend voor 438.000 vliegtuigbewegingen (operationeel plan 2007), 480.000 en 500.000 vliegtuigbewegingen (beide peiljaar 2010). Hierbij is uitgegaan van de geprognosticeerde geluidbelasting inclusief meteotoeslag, in de handhavingspunten. Voor een overzicht van de geluidbelasting in de handhavingspunten wordt verwezen naar de tabellen in bijlage A.

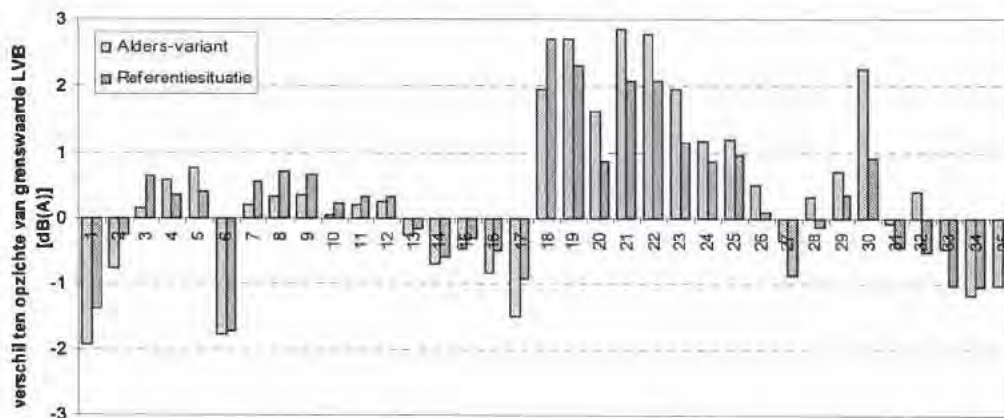
peiljaar 2007: 438.000 vliegtuigbewegingen

Figuur 3.3 Effect op L_{den} -geluidbelasting in handhavingpunten ten opzichte van grenswaarden LVB: volume 438.000

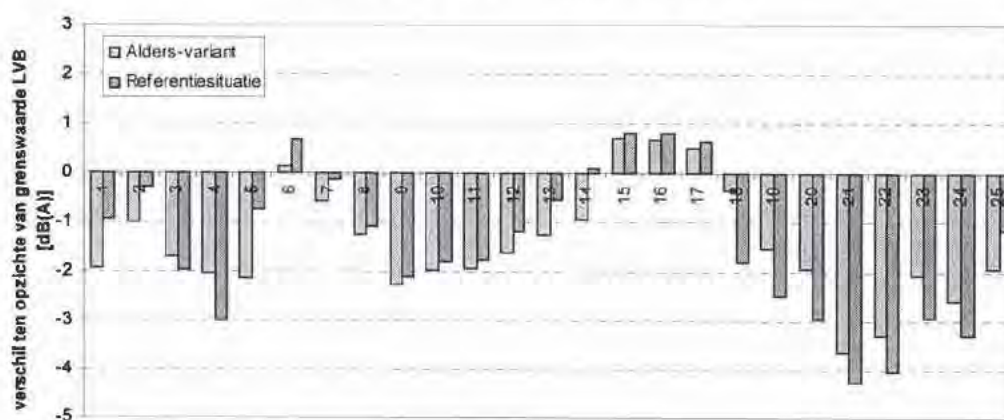
peiljaar 2010: 480.000 vliegtuigbewegingen

Figuur 3.4 Effect op L_{den} -geluidbelasting in handhavingpunten ten opzichte van grenswaarden LVB: volume 480.000

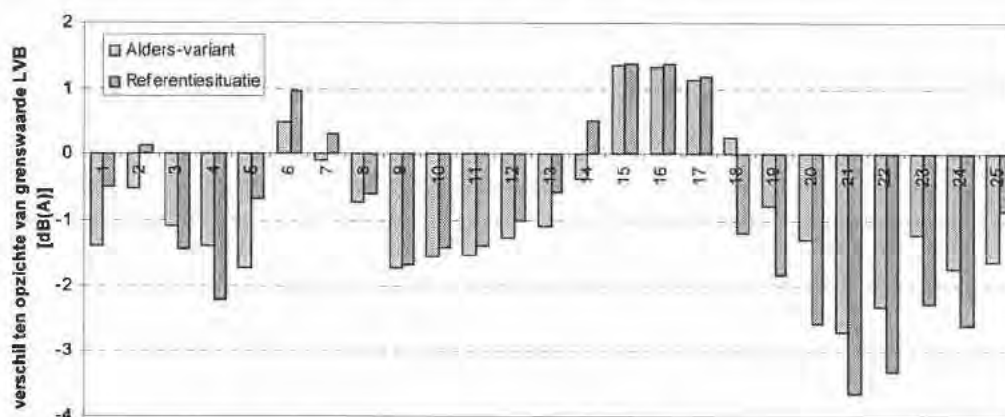
peiljaar 2010: 500.000 vliegtuigbewegingen

Figuur 3.5 Effect op L_{den} -geluidbelasting in handhavingspunten ten opzichte van grenswaarden LVB: volume 500.000

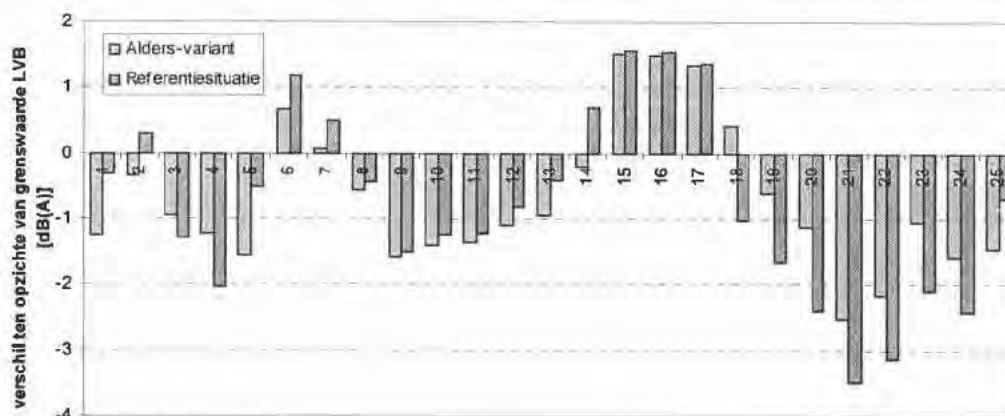
peiljaar 2010: 480.000 vliegtuigbewegingen

Figuur 3.6 Effect op L_{night} -geluidbelasting in handhavingspunten ten opzichte van grenswaarden LVB: volume 438.000

peiljaar 2010: 480.000 vliegtuigbewegingen

Figuur 3.7 Effect op L_{night} -geluidbelasting in handhavingspunten ten opzichte van grenswaarden LVB: volume 480.000

peiljaar 2010: 500.000 vliegtuigbewegingen

Figuur 3.8 Effect op L_{night} -geluidbelasting in handhavingspunten ten opzichte van grenswaarden LVB: volume 500.000

2 x 6 weken oost/west gebruik

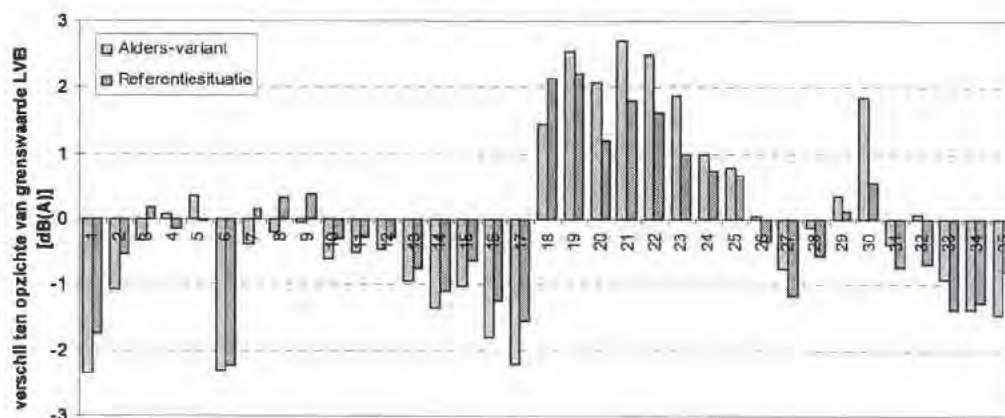
Tabel 3.9 geeft de resultaten weer van de gelijkwaardigheidstoets, tabel 3.10 de overschrijdingskansen voor de L_{den} bij een verkeersvolume van 480.000 en 500.000 vliegtuigbewegingen in 2010. De overschrijdingskansen zijn gebaseerd op de afwikkeling van het verkeer in 2010 volgens de Alders-variant, waarbij variaties in voorzien baangebruik door meteorologische omstandigheden en operationele onzekerheden, de omvang de overschrijdingskansen bepalen bij het betreffende verkeersvolume. Bij de bepaling van de overschrijdingskansen is er van uit gegaan dat geen gebruik wordt gemaakt van de clause voor extreem weer omstandigheden. Hierdoor kan de overschrijdingskans in de praktijk lager zijn.

| Tabel 3.9 Resultaten gelijkwaardigheidstoets | | | | | | | |
|--|----------|----------------|---------|---------|----------------------------------|---------|---------|
| | Criteria | Alders-variant | | | referentiesituatie (excl. pilot) | | |
| | | 438.000 | 480.000 | 500.000 | 438.000 | 480.000 | 500.000 |
| Aantal woningen binnen de 58 dB(A) L_{den} -contour | 12.300 | 10.700 | 12.100 | 13.000 | 10.500 | 11.400 | 12.200 |
| Aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) L_{den} -contour | 239.500 | 210.500 | 220.100 | 232.100 | 220.300 | 228.900 | 239.200 |
| Aantal woningen binnen 48 dB(A) L_{night} -contour | 11.700 | 8.900 | 10.700 | 11.500 | 9.000 | 10.400 | 10.900 |
| Aantal slaapgestoorden binnen de 40 dB(A) L_{night} -contour | 66.500 | 31.200 | 36.100 | 38.600 | 34.300 | 40.200 | 44.100 |

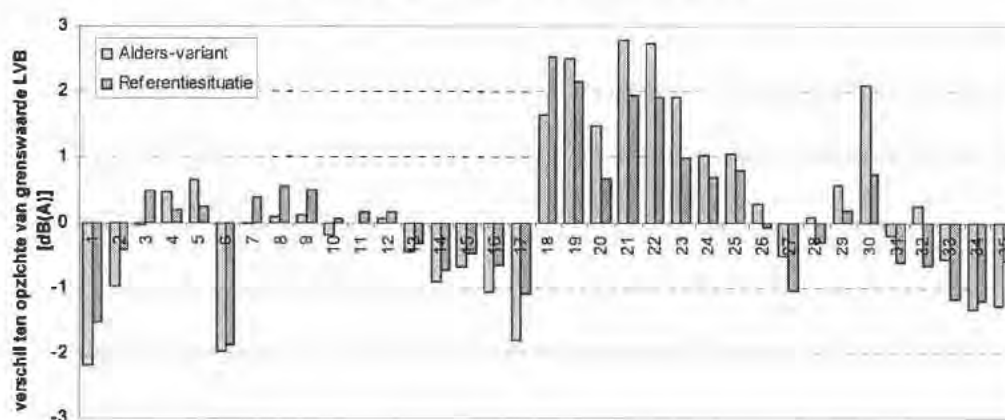
| Tabel 3.10 Resultaten overschrijdingskans L_{den} | | |
|---|---------------------|---------|
| | Verkeersvolume 2010 | |
| | 480.000 | 500.000 |
| Peiljaar 2007 – 438.000 vtb's | 67% | 97% |
| Peiljaar 2010 – 480.000 vtb's | 22% | 32% |
| Peiljaar 2010 – 500.000 vtb's | 19% | 22% |

Figuren 3.11 t/m 3.13 geven het effect op de L_{den} -geluidbelasting in handhavingspunten ten opzichte van de huidige grenswaarden in het LVB; figuren 3.14 t/m 3.16 geven het effect op de L_{night} -geluidbelasting. Daarbij zijn achtereenvolgens de resultaten gegeven die zijn berekend voor 438.000 vliegtuigbewegingen (operationeel plan 2007), 480.000 en 500.000 vliegtuigbewegingen (beide peiljaar 2010). Hierbij is uitgegaan van de geprognosticeerde geluidbelasting inclusief meteotoeslag, in de handhavingspunten. Voor een overzicht van de geluidbelasting in de handhavingspunten wordt verwezen naar de tabellen in bijlage A.

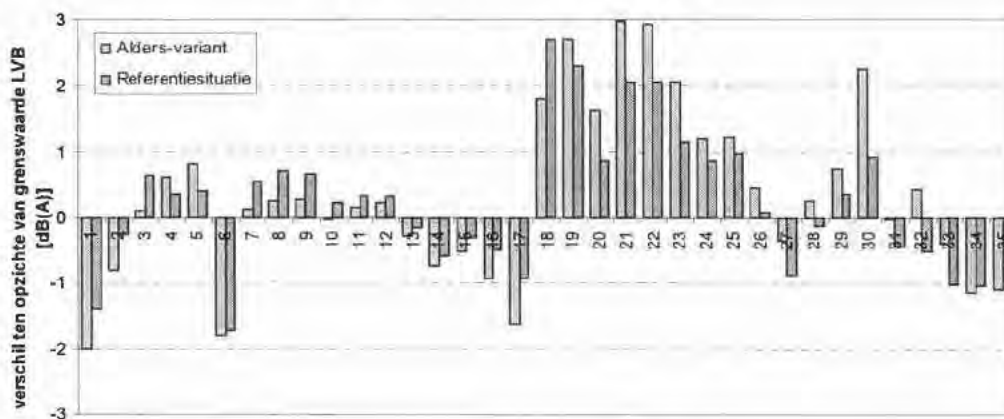
peiljaar 2007: 438.000 vliegtuigbewegingen

Figuur 3.11 Effect op L_{den} -geluidbelasting in handhavingpunten ten opzichte van grenswaarden LVB: volume 438.000

peiljaar 2010: 480.000 vliegtuigbewegingen

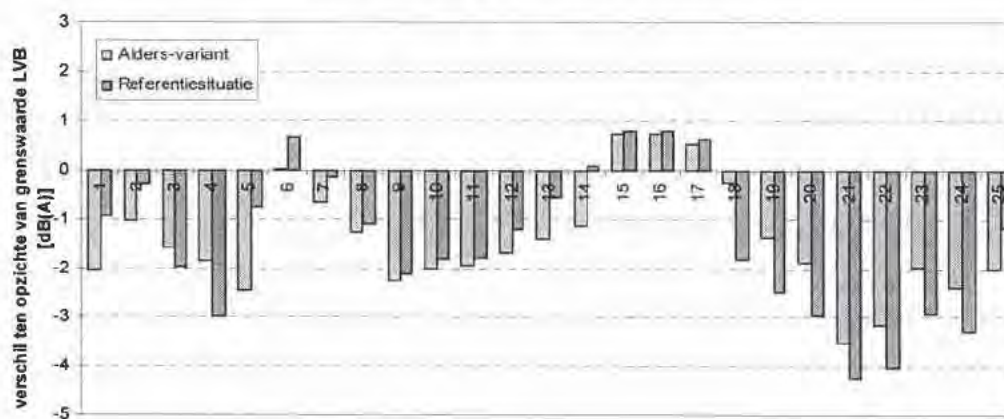
Figuur 3.12 Effect op L_{den} -geluidbelasting in handhavingpunten ten opzichte van grenswaarden LVB: volume 480.000

peiljaar 2010: 500.000 vliegtuigbewegingen



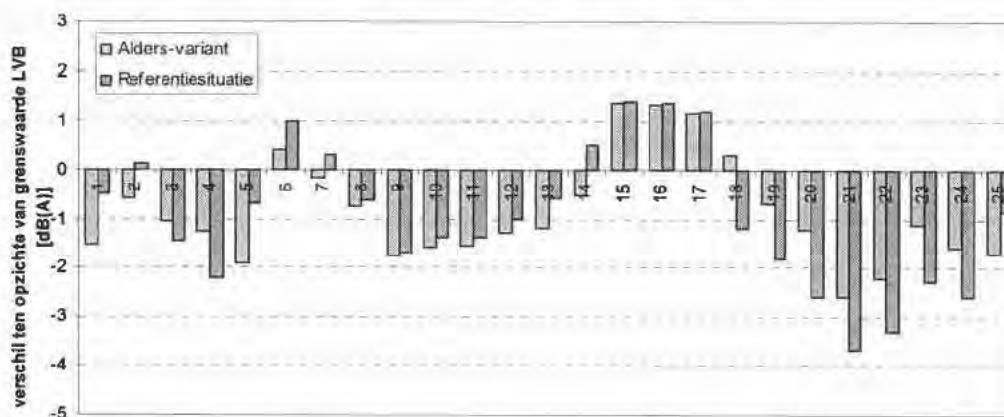
Figuur 3.13 Effect op L_{den} -geluidbelasting in handhavingpunten ten opzichte van grenswaarden LVB: volume 500.000

peiljaar 2007: 438.000 vliegtuigbewegingen

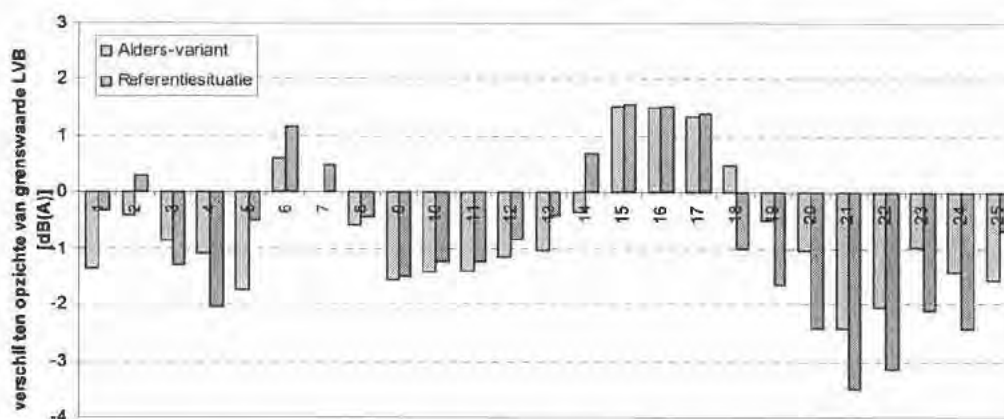


Figuur 3.14 Effect op L_{night} -geluidbelasting in handhavingpunten ten opzichte van grenswaarden LVB: volume 438.000

peiljaar 2010: 480.000 vliegtuigbewegingen

Figuur 3.15 Effect op L_{night} -geluidbelasting in handhavingpunten ten opzichte van grenswaarden LVB: volume 480.000

peiljaar 2010: 500.000 vliegtuigbewegingen

Figuur 3.16 Effect op L_{night} -geluidbelasting in handhavingpunten ten opzichte van grenswaarden LVB: volume 500.000

4. CONCLUSIES

De volgende conclusies kunnen worden getrokken:

7. De beschouwde Alders-varianten voldoen voor de onderzochte jaarvolumes 438.000 en 480.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer aan de criteria voor gelijkwaardige bescherming; voor een volume van 500.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer wordt niet voldaan aan de criteria.
8. Indien grenswaarden worden gebaseerd op een jaarvolume van 438.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, dan is voor beide Alders-varianten de overschrijdingskans meer dan 50% voor 2010. Als de grenswaarden worden gebaseerd op een volume van 480.000 of 500.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, dan is de overschrijdingskans minder dan circa 30%, waarbij de overschrijdingskansen het laagste zijn als de grenswaarden worden gebaseerd op het scenario van 500.000 vliegtuigbewegingen. Daarnaast zijn de overschrijdingskansen voor de Alders-variant met 2 x 1 maand oost/west gebruik lager dan de Alders-variant met 2 x 6 weken oost/west gebruik.
9. De beschouwde Alders-varianten leiden ten opzichte van de referentiesituatie in met name het gebied ter hoogte van Amsterdam (L_{den} -handhavingspunt 20), Amstelveen/Amsterdam Zuid-Oost (L_{den} -handhavingspunt 21 t/m 23) en het gebied ten zuiden van de luchthaven w.o. Rijsenhout en Uithoorn/Aalsmeer (L_{den} -handhavingspunt 24 t/m 33) tot een hogere geluidbelasting L_{den} .
10. De beschouwde Alders-varianten leiden in met name het gebied ten zuiden van de luchthaven w.o. Rijsenhout en Uithoorn/Aalsmeer (L_{night} -handhavingspunt 18 t/m 24) tot een hogere geluidbelasting L_{night} .
11. In nagenoeg alle handhavingspunten waar de referentiesituaties resulteren in een overschrijding van de huidige grenswaarde in het LVB, resulteren ook de Alders-varianten in een overschrijding. Hetzelfde gaat op voor de punten waar een overschrijding optreedt.
12. Het verschil tussen de geprognoseerde geluidbelasting L_{den} en L_{night} voor een jaarvolume 480.000 en 500.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer is 'slechts' 0,18 dB(A). Vergeleken met de variaties in de geluidbelasting (zie kolom 'bandbreedte MER KT') L_{den} en L_{night} ten gevolge van variaties in voorzien baangebruik door meteorologische omstandigheden en operationele onzekerheden, is dit verschil zeer klein en niet significant te noemen.

BIJLAGE A – GELUIDBELASTING IN HANDHAVINGSPUNTEN

Deze bijlage geeft de resultaten weer van de geprognosticeerde geluidbelasting L_{den} en L_{night} , inclusief meteotoeslag, in de handhavingspunten voor de Alders-varianten berekend voor 438.000 vliegtuigbewegingen (operationeel plan 2007), 480.000 en 500.000 vliegtuigbewegingen (beide peiljaar 2010). Tevens zijn de voor de verschillende jaarvolumes de resultaten gegeven van de referentiesituatie, de situatie zonder gebruik te maken van het alternerend baangebruik volgens pilot 1. Voor peiljaar 2010 zijn dit de resultaten op basis van de analyses voor actualisatie van de grenswaarden die door de sector zijn uitgevoerd in het kader van de m.e.r. Korte Termijn. Voor het operationeel plan 2007 wordt de referentiesituatie gevormd door de situatie zonder baanonderhoud. In de tabellen is dikgedrukt aangegeven waar de geprognosticeerde geluidbelasting van de Alders-varianten hoger zijn dan van de referentiesituaties.

Daarnaast is, ter indicatie, in de tabellen de bandbreedte per handhavingspunt gegeven ten gevolge van variaties in voorzien baangebruik door meteorologische omstandigheden en operationele onzekerheden, volgend uit de berekeningen voor het MER Korte Termijn.

2 x 1 maand oost/west gebruik

| Tabel A.1 Resultaten L_{den} in dB(A), inclusief meteotoeslag en inclusief GA | | | | | | | | | | |
|---|----------------|---------|---------|----------------------------------|---------|---------|----------------------------|----------------------------------|---------|---------|
| Handha- vingspunt | Alders-variant | | | Referentiesituatie (excl. pilot) | | | Band- breedte MER KT | Alders-variant t.o.v. referentie | | |
| | 438.000 | 480.000 | 500.000 | 438.000 | 480.000 | 500.000 | | 438.000 | 480.000 | 500.000 |
| 1 | 55,28 | 55,48 | 55,66 | 55,85 | 56,05 | 56,23 | 1,31 | -0,57 | -0,57 | -0,57 |
| 2 | 57,14 | 57,26 | 57,44 | 57,65 | 57,76 | 57,94 | 0,95 | -0,51 | -0,50 | -0,50 |
| 3 | 57,95 | 58,25 | 58,43 | 58,45 | 58,73 | 58,91 | 0,83 | -0,50 | -0,48 | -0,48 |
| 4 | 57,82 | 58,22 | 58,40 | 57,67 | 58,00 | 58,18 | 1,34 | 0,15 | 0,22 | 0,22 |
| 5 | 58,00 | 58,30 | 58,48 | 57,68 | 57,94 | 58,12 | 1,46 | 0,32 | 0,36 | 0,36 |
| 6 | 56,77 | 57,08 | 57,26 | 56,81 | 57,14 | 57,31 | 4,99 | -0,04 | -0,06 | -0,06 |
| 7 | 57,01 | 57,32 | 57,50 | 57,44 | 57,65 | 57,83 | 1,16 | -0,43 | -0,33 | -0,33 |
| 8 | 57,90 | 58,14 | 58,32 | 58,33 | 58,53 | 58,70 | 1,35 | -0,43 | -0,39 | -0,38 |
| 9 | 56,58 | 56,73 | 56,91 | 56,92 | 57,04 | 57,22 | 1,31 | -0,34 | -0,31 | -0,31 |
| 10 | 58,42 | 58,82 | 59,00 | 58,67 | 59,02 | 59,19 | 0,89 | -0,25 | -0,20 | -0,19 |
| 11 | 58,11 | 58,60 | 58,78 | 58,31 | 58,72 | 58,90 | 0,54 | -0,20 | -0,12 | -0,12 |
| 12 | 57,87 | 58,37 | 58,55 | 58,03 | 58,45 | 58,63 | 0,62 | -0,16 | -0,08 | -0,08 |
| 13 | 56,89 | 57,40 | 57,58 | 57,05 | 57,48 | 57,66 | 0,64 | -0,16 | -0,08 | -0,08 |
| 14 | 56,25 | 56,70 | 56,88 | 56,46 | 56,82 | 56,99 | 0,58 | -0,21 | -0,12 | -0,11 |
| 15 | 57,42 | 57,72 | 57,90 | 57,73 | 57,90 | 58,07 | 0,60 | -0,31 | -0,18 | -0,17 |
| 16 | 56,35 | 57,04 | 57,22 | 56,82 | 57,39 | 57,57 | 0,88 | -0,47 | -0,35 | -0,35 |
| 17 | 56,31 | 56,65 | 56,83 | 56,78 | 57,23 | 57,41 | 1,38 | -0,47 | -0,58 | -0,58 |
| 18 | 60,44 | 60,57 | 60,75 | 60,93 | 61,31 | 61,48 | 1,83 | -0,49 | -0,74 | -0,73 |
| 19 | 54,31 | 54,41 | 54,59 | 54,12 | 54,04 | 54,22 | 2,30 | 0,19 | 0,37 | 0,37 |
| 20 | 59,37 | 59,01 | 59,19 | 58,77 | 58,25 | 58,43 | 8,42 | 0,60 | 0,76 | 0,76 |
| 21 | 58,26 | 58,49 | 58,67 | 57,62 | 57,73 | 57,90 | 5,32 | 0,64 | 0,76 | 0,77 |
| 22 | 57,98 | 58,32 | 58,50 | 57,34 | 57,61 | 57,79 | 6,03 | 0,64 | 0,71 | 0,71 |
| 23 | 57,65 | 57,81 | 57,99 | 57,02 | 57,01 | 57,19 | 5,09 | 0,63 | 0,80 | 0,80 |
| 24 | 57,88 | 57,97 | 58,15 | 57,70 | 57,66 | 57,84 | 1,63 | 0,16 | 0,31 | 0,31 |
| 25 | 57,96 | 58,24 | 58,42 | 57,88 | 57,99 | 58,17 | 1,43 | 0,08 | 0,25 | 0,25 |
| 26 | 55,67 | 55,96 | 56,14 | 55,31 | 55,55 | 55,73 | 1,30 | 0,38 | 0,41 | 0,41 |
| 27 | 56,80 | 57,05 | 57,23 | 56,41 | 56,52 | 56,70 | 1,02 | 0,39 | 0,53 | 0,53 |
| 28 | 55,85 | 56,10 | 56,28 | 55,39 | 55,64 | 55,82 | 1,50 | 0,46 | 0,46 | 0,46 |
| 29 | 57,26 | 57,46 | 57,66 | 57,04 | 57,12 | 57,30 | 1,57 | 0,22 | 0,36 | 0,36 |
| 30 | 58,74 | 58,97 | 59,15 | 57,42 | 57,60 | 57,78 | 3,79 | 1,32 | 1,37 | 1,37 |
| 31 | 59,07 | 59,28 | 59,46 | 58,82 | 58,93 | 59,11 | 1,54 | 0,25 | 0,35 | 0,35 |
| 32 | 57,67 | 57,84 | 58,02 | 56,95 | 56,94 | 57,12 | 1,84 | 0,72 | 0,90 | 0,90 |

| Tabel A.1 Resultaten L_{den} in dB(A), inclusief meteorologische en inclusief GA | | | | | | | | | | |
|--|----------------|---------|---------|----------------------------------|---------|---------|----------------------------|----------------------------------|---------|---------|
| Handha- vingspunt | Alders-variant | | | Referentiesituatie (excl. pilot) | | | Band- breedte MER KT | Alders-variant t.o.v. referentie | | |
| | 438.000 | 480.000 | 500.000 | 438.000 | 480.000 | 500.000 | | 438.000 | 480.000 | 500.000 |
| 33 | 56,45 | 56,80 | 56,98 | 56,06 | 56,26 | 56,43 | 1,72 | 0,39 | 0,54 | 0,55 |
| 34 | 57,10 | 57,20 | 57,38 | 57,27 | 57,32 | 57,49 | 0,74 | -0,17 | -0,12 | -0,11 |
| 35 | 56,44 | 56,65 | 56,83 | 57,06 | 57,28 | 57,44 | 1,50 | -0,62 | -0,61 | -0,61 |

| Tabel A.2 Resultaten L_{night} in dB(A), inclusief meteotoeslag en inclusief GA | | | | | | | | | | |
|---|----------------|---------|---------|----------------------------------|---------|---------|----------------------------|----------------------------------|-------------|-------------|
| Handha- vingspunt | Alders-variant | | | Referentiesituatie (excl. pilot) | | | Band- breedte MER KT | Alders variant t.o.v. referentie | | |
| | 438.000 | 480.000 | 500.000 | 438.000 | 480.000 | 500.000 | | 438.000 | 480.000 | 500.000 |
| 1 | 51,58 | 52,09 | 52,27 | 52,55 | 53,00 | 53,18 | 1,31 | -0,97 | -0,91 | -0,91 |
| 2 | 49,18 | 49,64 | 49,82 | 49,89 | 50,30 | 50,47 | 0,95 | -0,71 | -0,66 | -0,65 |
| 3 | 47,27 | 47,85 | 48,03 | 47,00 | 47,51 | 47,69 | 0,83 | 0,27 | 0,34 | 0,34 |
| 4 | 47,84 | 48,47 | 48,65 | 46,87 | 47,64 | 47,82 | 1,34 | 0,97 | 0,83 | 0,83 |
| 5 | 50,71 | 51,12 | 51,30 | 52,10 | 52,16 | 52,34 | 1,46 | -1,39 | -1,04 | -1,04 |
| 6 | 50,86 | 51,24 | 51,42 | 51,42 | 51,73 | 51,91 | 4,99 | -0,56 | -0,49 | -0,49 |
| 7 | 49,01 | 49,48 | 49,66 | 49,47 | 49,90 | 50,08 | 1,16 | -0,46 | -0,42 | -0,42 |
| 8 | 47,86 | 48,38 | 48,56 | 48,02 | 48,50 | 48,67 | 1,35 | -0,16 | -0,12 | -0,11 |
| 9 | 46,26 | 46,76 | 46,94 | 46,40 | 46,82 | 47,00 | 1,31 | -0,14 | -0,06 | -0,06 |
| 10 | 46,87 | 47,26 | 47,44 | 47,03 | 47,42 | 47,60 | 0,89 | -0,16 | -0,16 | -0,16 |
| 11 | 48,00 | 48,39 | 48,57 | 48,17 | 48,53 | 48,71 | 0,54 | -0,17 | -0,14 | -0,14 |
| 12 | 49,24 | 49,57 | 49,75 | 49,66 | 49,84 | 50,01 | 0,62 | -0,42 | -0,27 | -0,26 |
| 13 | 49,69 | 49,82 | 50,00 | 50,40 | 50,35 | 50,53 | 0,64 | -0,71 | -0,53 | -0,53 |
| 14 | 51,20 | 51,75 | 51,93 | 52,22 | 52,64 | 52,82 | 0,58 | -1,02 | -0,89 | -0,89 |
| 15 | 51,62 | 52,26 | 52,44 | 51,74 | 52,30 | 52,48 | 0,60 | -0,12 | -0,04 | -0,04 |
| 16 | 50,52 | 51,16 | 51,34 | 50,65 | 51,20 | 51,38 | 0,88 | -0,13 | -0,04 | -0,04 |
| 17 | 51,58 | 52,23 | 52,41 | 51,70 | 52,27 | 52,45 | 1,38 | -0,12 | -0,04 | -0,04 |
| 18 | 48,35 | 48,94 | 49,12 | 46,88 | 47,50 | 47,68 | 1,83 | 1,47 | 1,44 | 1,44 |
| 19 | 46,46 | 47,18 | 47,36 | 45,50 | 46,14 | 46,32 | 2,30 | 0,96 | 1,04 | 1,04 |
| 20 | 46,66 | 47,31 | 47,49 | 45,64 | 46,02 | 46,20 | 8,42 | 1,02 | 1,29 | 1,29 |
| 21 | 43,48 | 44,43 | 44,61 | 42,89 | 43,47 | 43,65 | 5,32 | 0,59 | 0,96 | 0,96 |
| 22 | 44,59 | 45,55 | 45,73 | 43,86 | 44,56 | 44,74 | 6,03 | 0,73 | 0,99 | 0,99 |
| 23 | 46,35 | 47,17 | 47,35 | 45,48 | 46,13 | 46,30 | 5,09 | 0,87 | 1,04 | 1,05 |
| 24 | 45,38 | 46,20 | 46,38 | 44,66 | 45,34 | 45,52 | 1,63 | 0,72 | 0,86 | 0,86 |
| 25 | 47,79 | 48,08 | 48,26 | 48,57 | 48,86 | 49,04 | 1,43 | -0,78 | -0,78 | -0,78 |

2 x 6 weken oost/west gebruik

| Tabel A.3 Resultaten L_{den} in dB(A), inclusief meteotoeslag en inclusief GA | | | | | | | | | | |
|---|----------------|---------|---------|----------------------------------|---------|---------|----------------------------|----------------------------------|---------|---------|
| Handha- vingspunt | Alders-variant | | | Referentiesituatie (excl. pilot) | | | Band- breedte MER KT | Alders-variant t.o.v. referentie | | |
| | 438.000 | 480.000 | 500.000 | 438.000 | 480.000 | 500.000 | | 438.000 | 480.000 | 500.000 |
| 1 | 55,25 | 55,41 | 55,59 | 55,85 | 56,05 | 56,23 | 1,31 | -0,60 | -0,64 | -0,64 |
| 2 | 57,12 | 57,21 | 57,39 | 57,65 | 57,76 | 57,94 | 0,95 | -0,53 | -0,55 | -0,55 |
| 3 | 57,93 | 58,20 | 58,38 | 58,45 | 58,73 | 58,91 | 0,83 | -0,52 | -0,53 | -0,53 |
| 4 | 57,89 | 58,27 | 58,45 | 57,87 | 58,00 | 58,18 | 1,34 | 0,22 | 0,27 | 0,27 |
| 5 | 58,07 | 58,36 | 58,54 | 57,88 | 57,94 | 58,12 | 1,46 | 0,38 | 0,42 | 0,42 |
| 6 | 56,74 | 57,06 | 57,24 | 56,81 | 57,14 | 57,31 | 4,99 | -0,07 | -0,08 | -0,07 |
| 7 | 56,90 | 57,25 | 57,43 | 57,44 | 57,65 | 57,83 | 1,16 | -0,54 | -0,40 | -0,40 |
| 8 | 57,79 | 58,06 | 58,24 | 58,33 | 58,53 | 58,70 | 1,35 | -0,54 | -0,47 | -0,46 |
| 9 | 56,50 | 56,65 | 56,83 | 56,92 | 57,04 | 57,22 | 1,31 | -0,42 | -0,39 | -0,39 |
| 10 | 58,36 | 58,76 | 58,94 | 58,67 | 59,02 | 59,19 | 0,89 | -0,31 | -0,26 | -0,25 |
| 11 | 58,07 | 58,57 | 58,75 | 58,31 | 58,72 | 58,90 | 0,54 | -0,24 | -0,15 | -0,15 |
| 12 | 57,84 | 58,35 | 58,53 | 58,03 | 58,45 | 58,63 | 0,62 | -0,19 | -0,10 | -0,10 |
| 13 | 56,87 | 57,37 | 57,55 | 57,05 | 57,48 | 57,66 | 0,64 | -0,18 | -0,11 | -0,11 |
| 14 | 56,21 | 56,66 | 56,84 | 56,46 | 56,82 | 56,99 | 0,58 | -0,25 | -0,16 | -0,15 |
| 15 | 57,36 | 57,67 | 57,85 | 57,73 | 57,90 | 58,07 | 0,60 | -0,37 | -0,23 | -0,22 |
| 16 | 56,26 | 56,96 | 57,14 | 56,82 | 57,39 | 57,57 | 0,88 | -0,56 | -0,43 | -0,43 |
| 17 | 56,13 | 56,53 | 56,71 | 56,78 | 57,23 | 57,41 | 1,38 | -0,65 | -0,70 | -0,70 |
| 18 | 60,22 | 60,42 | 60,60 | 60,93 | 61,31 | 61,48 | 1,83 | -0,71 | -0,69 | -0,68 |
| 19 | 54,44 | 54,41 | 54,59 | 54,12 | 54,04 | 54,22 | 2,30 | 0,32 | 0,37 | 0,37 |
| 20 | 59,64 | 59,03 | 59,21 | 58,77 | 58,25 | 58,43 | 8,42 | 0,87 | 0,78 | 0,78 |
| 21 | 58,52 | 58,60 | 58,78 | 57,62 | 57,73 | 57,90 | 5,32 | 0,90 | 0,87 | 0,88 |
| 22 | 58,21 | 58,45 | 58,63 | 57,34 | 57,61 | 57,79 | 6,03 | 0,87 | 0,84 | 0,84 |
| 23 | 57,92 | 57,93 | 58,11 | 57,02 | 57,01 | 57,19 | 5,09 | 0,90 | 0,92 | 0,92 |
| 24 | 57,94 | 58,00 | 58,18 | 57,70 | 57,66 | 57,84 | 1,63 | 0,24 | 0,34 | 0,34 |
| 25 | 58,02 | 58,27 | 58,45 | 57,88 | 57,99 | 58,17 | 1,43 | 0,14 | 0,28 | 0,28 |
| 26 | 55,68 | 55,91 | 56,09 | 55,31 | 55,55 | 55,73 | 1,30 | 0,37 | 0,36 | 0,36 |
| 27 | 56,82 | 57,04 | 57,22 | 56,41 | 56,52 | 56,70 | 1,02 | 0,41 | 0,52 | 0,52 |
| 28 | 55,83 | 56,02 | 56,20 | 55,39 | 55,64 | 55,82 | 1,50 | 0,44 | 0,38 | 0,38 |
| 29 | 57,30 | 57,49 | 57,67 | 57,04 | 57,12 | 57,30 | 1,57 | 0,26 | 0,37 | 0,37 |
| 30 | 58,73 | 58,96 | 59,14 | 57,42 | 57,60 | 57,78 | 3,79 | 1,31 | 1,36 | 1,38 |
| 31 | 59,15 | 59,34 | 59,52 | 58,82 | 58,93 | 59,11 | 1,54 | 0,33 | 0,41 | 0,41 |
| 32 | 57,70 | 57,87 | 58,05 | 56,95 | 56,94 | 57,12 | 1,64 | 0,75 | 0,93 | 0,93 |
| 33 | 56,53 | 56,88 | 57,06 | 56,06 | 56,26 | 56,43 | 1,72 | 0,47 | 0,62 | 0,63 |
| 34 | 57,14 | 57,21 | 57,39 | 57,27 | 57,32 | 57,49 | 0,74 | -0,13 | -0,11 | -0,10 |
| 35 | 56,40 | 56,57 | 56,75 | 57,06 | 57,26 | 57,44 | 1,50 | -0,66 | -0,69 | -0,69 |

Tabel A.4 Resultaten L_{night} in dB(A), inclusief meteotoeslag en inclusief GA

| Handha- vingspunt | Alders-variant | | | Referentiesituatie (excl. pilot) | | | Band- breedte MER KT | Alders variant t.o.v. referentie | | |
|----------------------|----------------|---------|---------|----------------------------------|---------|---------|----------------------------|----------------------------------|-------------|-------------|
| | 438.000 | 480.000 | 500.000 | 438.000 | 480.000 | 500.000 | | 438.000 | 480.000 | 500.000 |
| 1 | 51,48 | 51,97 | 52,15 | 52,55 | 53,00 | 53,18 | 1,31 | -1,07 | -1,03 | -1,03 |
| 2 | 49,13 | 49,57 | 49,75 | 49,89 | 50,30 | 50,47 | 0,95 | -0,76 | -0,73 | -0,72 |
| 3 | 47,38 | 47,93 | 48,11 | 47,00 | 47,51 | 47,69 | 0,83 | 0,38 | 0,42 | 0,42 |
| 4 | 48,02 | 48,59 | 48,77 | 46,87 | 47,64 | 47,82 | 1,34 | 1,15 | 0,95 | 0,95 |
| 5 | 50,41 | 50,93 | 51,11 | 52,10 | 52,16 | 52,34 | 1,46 | -1,69 | -1,23 | -1,23 |
| 6 | 50,77 | 51,15 | 51,33 | 51,42 | 51,73 | 51,91 | 4,99 | -0,65 | -0,58 | -0,58 |
| 7 | 48,94 | 49,41 | 49,59 | 49,47 | 49,90 | 50,08 | 1,16 | -0,53 | -0,49 | -0,49 |
| 8 | 47,85 | 48,36 | 48,54 | 48,02 | 48,50 | 48,67 | 1,35 | -0,17 | -0,14 | -0,13 |
| 9 | 46,25 | 46,75 | 46,93 | 46,40 | 46,82 | 47,00 | 1,31 | -0,15 | -0,07 | -0,07 |
| 10 | 46,85 | 47,23 | 47,41 | 47,03 | 47,42 | 47,60 | 0,89 | -0,18 | -0,19 | -0,19 |
| 11 | 47,98 | 48,36 | 48,54 | 48,17 | 48,53 | 48,71 | 0,54 | -0,19 | -0,17 | -0,17 |
| 12 | 49,18 | 49,53 | 49,71 | 49,66 | 49,84 | 50,01 | 0,62 | -0,46 | -0,31 | -0,30 |
| 13 | 49,56 | 49,72 | 49,90 | 50,40 | 50,35 | 50,53 | 0,64 | -0,84 | -0,63 | -0,63 |
| 14 | 51,01 | 51,60 | 51,78 | 52,22 | 52,64 | 52,82 | 0,58 | -1,21 | -1,04 | -1,04 |
| 15 | 51,66 | 52,26 | 52,44 | 51,74 | 52,30 | 52,48 | 0,60 | -0,08 | -0,04 | -0,04 |
| 16 | 50,57 | 51,16 | 51,34 | 50,65 | 51,20 | 51,38 | 0,88 | -0,08 | -0,04 | -0,04 |
| 17 | 51,62 | 52,23 | 52,41 | 51,70 | 52,27 | 52,45 | 1,38 | -0,08 | -0,04 | -0,04 |
| 18 | 48,43 | 49,00 | 49,18 | 46,88 | 47,50 | 47,68 | 1,83 | 1,55 | 1,50 | 1,50 |
| 19 | 46,61 | 47,29 | 47,47 | 45,50 | 46,14 | 46,32 | 2,30 | 1,11 | 1,15 | 1,15 |
| 20 | 46,74 | 47,38 | 47,56 | 45,64 | 46,02 | 46,20 | 8,42 | 1,10 | 1,36 | 1,36 |
| 21 | 43,61 | 44,54 | 44,72 | 42,89 | 43,47 | 43,65 | 5,32 | 0,72 | 1,07 | 1,07 |
| 22 | 44,71 | 45,65 | 45,83 | 43,86 | 44,56 | 44,74 | 6,03 | 0,85 | 1,09 | 1,09 |
| 23 | 46,43 | 47,24 | 47,42 | 45,48 | 46,13 | 46,30 | 5,09 | 0,95 | 1,11 | 1,12 |
| 24 | 45,55 | 46,34 | 46,52 | 44,66 | 45,34 | 45,52 | 1,63 | 0,89 | 1,00 | 1,00 |
| 25 | 47,72 | 47,98 | 48,16 | 48,57 | 48,86 | 49,04 | 1,43 | -0,85 | -0,86 | -0,88 |

BIJLAGE B – LOCATIE VAN HANDHAVINGSPUNTEN



Figuur B.1 Locatie van handhavingspunten voor het etmaal



Figuur B.2 Locatie van handhavingspunten voor de nacht

Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol

PARTIJEN:

- I. de minister van **Verkeer en Waterstaat**, de heer ir. C.M.P.S. Eurlings, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, hierna te noemen: de minister van V&W;
- II. de minister van **Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer**, mevrouw dr. J.M. Cramer, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordigster van de Staat der Nederlanden, hierna te noemen: de minister van VROM;
- III. het College van Gedeputeerde Staten van de provincie **Noord-Holland**, handelend als bestuursorgaan, en de Commissaris van de Koningin, handelend als vertegenwoordiger van de provincie Noord-Holland, ten deze vertegenwoordigd door de heer A.C.M.A. Hooijmaijers, hierna te noemen: Noord-Holland;
- IV. het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente **Haarlemmermeer**, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester, handelend als vertegenwoordiger van de gemeente Haarlemmermeer, ten deze vertegenwoordigd door de heer drs. M.J. Bezuijen, hierna te noemen: Haarlemmermeer;
- V. het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente **Amsterdam**, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester, handelend als vertegenwoordiger van de gemeente Amsterdam, ten deze vertegenwoordigd door de heer mr. dr. L.F. Asscher, hierna te noemen: Amsterdam;
- VI. het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente **Amstelveen**, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester, handelend als vertegenwoordiger van de gemeente Amstelveen, ten deze vertegenwoordigd door de heer R.E. Pols, hierna te noemen: Amstelveen;
- VII. de organisatie voor luchtverkeersdienstverlening bedoeld in artikel 5.22 van de Wet luchtvaart, handelende onder de naam **Luchtverkeersleiding Nederland**, gevestigd te Schiphol-Oost, ten deze vertegenwoordigd door haar algemeen directeur de heer G.H. Kroese, hierna te noemen: LVNL;
- VIII. de naamloze vennootschap **N.V. Luchthaven Schiphol**, statutair gevestigd te Schiphol, ten deze vertegenwoordigd door haar president-directeur de heer prof. drs. G.J.N.H. Cerfontaine en haar statutair directeur dr. P.M. Verboom, hierna te noemen: Schiphol;
- IX. de naamloze vennootschap **Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.**, statutair gevestigd te Amstelveen, ten deze vertegenwoordigd door haar president-directeur de heer drs. Ing. P.F. Hartman, hierna te noemen: KLM.

OVERWEGINGEN:

- a Laatstelijk bij brief van 13 april 2007 heeft de minister van V&W de Tweede Kamer bericht over de voortgang van het Schipholbeleid (Kamerstukken 29 665, nummer 44). De brief van 13 april 2007 bevat een actualisatie van het Kabinetsstandpunt Schiphol, dat de minister van V&W op 25 april 2006 mede namens de minister van VROM aan de Tweede Kamer heeft aangeboden (Kamerstukken 29 665, nummer 28).
- b De brief van 13 april 2007 memoreert de volgende hoofdlijnen, die zijn geschetst bij brief aan de Tweede Kamer van 25 oktober 2006 (Kamerstukken 29 665, nummer 39):
- Het onderzoek naar het beter benutten van de milieuruimte en maatregelen voor de hinderbeperking voor zowel de korte als de middellange termijn wordt integraal en gelijktijdig uitgevoerd.
 - Over de opties voor betere benutting van de milieuruimte en afspraken over het beperken en het compenseren van hinder wordt in samenhang besloten. De afspraken worden vastgelegd in convenanten waarin Schiphol, LVNL en KLM, de lokale en regionale overheden en het rijk partij zijn. De CROS vertegenwoordigt de bewoners en adviseert in het traject.
 - Schiphol en LVNL zijn initiatiefnemer voor de m.e.r.-procedure waarin de opties voor betere benutting van de milieuruimte worden onderzocht. Het rijk is het bevoegd gezag in de procedure.
 - De m.e.r.-procedure en de convenanten, evenals het onderzoek naar maatschappelijke kosten en baten en de effecten op het netwerk, worden besproken in een overlegtafel waarin de betrokken partijen vertegenwoordigd zijn. CdK Alders is voorzitter van dit overleg.
- c Partijen zullen aan het eind van 2007 of het begin van 2008 besluiten over de in overweging b bedoelde maatregelen voor de middellange termijn op basis van onderzoek naar luchthavenontwikkeling en hinderbeperkende maatregelen. De voor de korte termijn te nemen maatregelen mogen voor die besluitvorming geen onomkeerbare gevolgen hebben.
- d Bij brief van 16 mei 2006 hebben Noord-Holland, Haarlemmermeer, Amsterdam, CROS, Schiphol en KLM aan de ministers bericht het beperken van hinder en verbetering van de kwaliteit van de leefbaarheid in de omgeving als een gezamenlijke verantwoordelijkheid te zien van alle betrokken partijen, te weten de luchtvaartsector, de lokale overheid, de regionale overheid en de rijksoverheid.
- e Bij brief van 29 juni 2005 hebben Schiphol, KLM en LVNL aan de minister van V&W aangeboden het verbetervoorstel "Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio".

Daarin hebben deze sectorpartijen aangegeven samen met de regio actief te willen werken aan verbeteringen en het milieustelsel verder te willen uitwerken.

- f In juni 2006 heeft BRS haar visie voor de middellange termijn "Naar een betere relatie tussen luchthaven en omgeving" uitgebracht. Wezenlijke onderdelen van de daarin geformuleerde metropolitane strategie zijn de selectieve ontwikkeling van de luchthaven als knooppunt van directe wereldwijde verbindingen, verbetering van het woon- en leefklimaat door terugdringing van hinder en door investeringen in een leefbaarheidprogramma en selectieve ruimtelijke ontwikkeling.

- g Het Kabinetsstandpunt Schiphol geeft aan dat het kabinet in overleg met de luchtvaartsector een convenant zal opstellen, waarin voor de korte termijn harde en handhaafbare maatregelen worden vastgelegd waarmee de hinder wordt teruggedrongen. Dat convenant is het onderhavige Convenant hinderbeperking Schiphol. Dit convenant beoogt een goede balans tussen de ontwikkeling van de luchtvaart op Schiphol en de kwaliteit van de leefomgeving. De overeengekomen maatregelen zijn indicatief beschreven in **bijlage A** bij dit convenant. Partijen beogen uiterlijk gelijktijdig met de besluitvorming over het milieueffectenrapport voor de middellange termijn, naar nu wordt voorzien begin 2008, een convenant voor de middellange termijn te sluiten, dat het onderhavige convenant zal vervangen.

- h Het Kabinetsstandpunt geeft aan dat door de gekozen beleidsinstrumenten de in het Schipholbeleid voorziene groeiruimte niet volledig kan worden benut. Partijen wensen deze beleidsinstrumenten zodanig aan te passen dat deze belemmeringen worden weggenomen.

- i De minister van V&W, de minister van VROM, BRS, Schiphol, KLM en LVNL zullen in een afzonderlijk convenant leefbaarheid – in nauwe samenhang met de keuzen in het kader van het milieueffectenrapport Schiphol en met het onderhavige convenant – afspraken maken over compenserende maatregelen op het gebied van leefbaarheid rondom Schiphol. De effecten van de in het onderhavige convenant opgenomen hinderbeperkende maatregelen zullen mede bepalen in welke gebieden compenserende maatregelen ten aanzien van de leefbaarheid zullen worden getroffen.

- j Noord-Holland, Haarlemmermeer en Amsterdam zijn de kernpartners in het overleg- en samenwerkingsorgaan "Bestuurlijke Regie Schiphol" (BRS), waarin de regionale overheden overleggen over Schipholaangelegenheden. Partijen beogen dit convenant in nauw overleg met en in BRS uit te voeren. Omdat BRS zelfstandige rechtspersoonlijkheid mist is zij geen partij bij dit convenant.

OVEREENKOMST:

1 Definities

De volgende, met een hoofdletter beginnende, woorden hebben in dit convenant de volgende betekenis:

| | |
|----------------|--|
| BRS | : het overleg- en samenwerkingsorgaan "Bestuurlijke Regie Schiphol"; |
| CROS | : commissie regionaal overleg luchthaven Schiphol, bedoeld in artikel 8.34 van de Wet luchtvaart; |
| LVB | : Luchthavenverkeerbesluit Schiphol; |
| Ministers | : de minister van V&W in overeenstemming met de minister van VROM; |
| Netwerkanalyse | : de in artikel 3.2 bedoelde analyse; |
| Omwonenden | : inwoners van het geografische gebied rond Schiphol waarin vliegverkeer geluidhinder veroorzaakt; |
| Rapportage | : de jaarlijkse voortgangsrapportage die partijen volgens artikel 19.2 opstellen. |

2 Doelstelling

- 2.1 Partijen streven gezamenlijk naar beperking van de geluidhinder die van het vliegverkeer wordt ondervonden door de Omwonenden. Daartoe nemen zij de maatregelen verwoord in de artikelen 4 tot en met 18 van dit convenant.
- 2.2 De Ministers spannen zich in om binnen de ruimte die wordt geboden door artikel 8.17 lid 7 van de Wet luchtvaart de tot 2010 verwachte groei van het verkeer dat van belang is voor de functie van de luchthaven Schiphol in het luchtvaartnetwerk mogelijk te maken (volgens de startnotitie voor het Milieueffectenrapport Schiphol ongeveer 480.000 tot 520.000 vliegtuigbewegingen per jaar).
- 2.3 Mocht een partij bij de uitvoering van dit convenant vaststellen dat een bepaling daarvan nadere uitwerking behoeft om aan haar doel te beantwoorden, dan treden partijen in overleg. In dit overleg komen zij een zodanige aanvulling op dit convenant overeen dat het aan zijn doel beantwoordt.
- 2.4 BRS en de CROS-delegatie aan de Alders-tafel stellen uiterlijk 15 juli 2007 een prioritering en tijdplanning op voor de uitvoering van de in dit convenant opgenomen maatregelen,

gehoord de LVNL, Schiphol en KLM voor de operationele aspecten daarvan. Uitgangspunt is dat maatregelen die het meeste effect sorteren bij voorrang worden uitgevoerd.

3 Benutting milieuruimte

- 3.1 De Ministers spannen zich in om het LVB zodanig aan te passen dat de voorziene groei volgens artikel 2.2 mogelijk is.
- 3.2 Schiphol en KLM voltooien uiterlijk 1 augustus 2007 een Netwerkanalyse waarin zij vaststellen welk verkeer zij van belang achten voor de functie van de luchthaven Schiphol in het luchtvaartnetwerk. De minister van V&W stelt in juni 2007 een notitie op over de uitgangspunten op basis waarvan hij de Netwerkanalyse zal beoordelen. BRS en CROS worden in de gelegenheid gesteld daarover te adviseren.
- 3.3 De Ministers ronden uiterlijk 31 december 2007 de verkenning af van de mogelijkheid het geldende stelsel voor normering en handhaving van geluidsbelasting te verbeteren of, als verbetering onmogelijk of onvoldoende blijkt, te vervangen door een nieuw stelsel, een en ander binnen de grenzen van artikel 8.17 lid 7 van de Wet luchtvaart. Zij doen de andere partijen daarover een rapportage toekomen voordat wordt besloten over hinderbeperkende maatregelen voor de luchthaven Schiphol op de middellange termijn.

4 Voorspelbaarheid baangebruik

- 4.1 De hinderbeperkende maatregel, tevens experiment in de zin van artikel 8.23a Wet luchtvaart "*CROS Pilot 1. Voorspelbaarheid noordelijk versus zuidelijk baangebruik*" beoogt een verhoging van de voorspelbaarheid van het noordelijk dan wel zuidelijk baangebruik en daarmee de voorspelbaarheid in tijd van de verdeling van de geluidbelasting op de omgeving.
- 4.2 LVNL stelt een gewijzigd preferentieschema op overeenkomstig lid 1. Op basis daarvan verzoekt CROS de minister van V&W uiterlijk met ingang van 1 november 2007 voor de duur van een jaar een ministeriële regeling vast te stellen als bedoeld in artikel 8.23a lid 1 van de Wet luchtvaart (met de wettelijke mogelijkheid van verlenging).
- 4.3 Partijen volgen verder de procedure beschreven in **bijlage B** bij deze overeenkomst voor aanpassing van de grenswaarden voor geluidsbelasting.
- 4.4 Nadat uitvoering is gegeven aan artikel 4.1 tot en met en 4.3 geven LVNL en Schiphol voor de duur zoals is bepaald op grond van artikel 8.23a Wet luchtvaart uitvoering aan het baangebruik als bedoeld in dit artikel. Schiphol draagt zorg voor de beschikbaarheid

van de banen die voor de uitvoering van het preferentieschema noodzakelijk zijn. LVNL draagt zorg voor de toewijzing van de baan, voorzover deze baan op grond van operationele dan wel andere omstandigheden bruikbaar is, aan de gezagvoerders overeenkomstig het preferentieschema gelet op de meteorologische omstandigheden.

5 Verticale aanpassing nachtnaderingen Polderbaan

- 5.1 Partijen leiden het ertoe dat de geluidhinder voor Omwonenden ten noorden van de luchthaven 's nachts afneemt door aanpassing van het verticale profiel van de (glijvlucht) nachtnadering naar de Polderbaan, zodanig dat de nadering op een grotere hoogte wordt uitgevoerd (CROS pilot 5a). Daartoe nemen zij de in dit artikel bedoelde maatregelen.
- 5.2 LVNL ontwerpt een wijziging van het verticale profiel van de naderingsprocedures naar de Polderbaan tussen 23.00 uur en 6.00 uur zodanig dat de nadering vanaf een grotere hoogte aanvangt en de gemiddelde aanvlieghoogte boven land toeneemt. Hiertoe treft LVNL de navolgende maatregelen, zoals indicatief omschreven in **bijlage A**:
 - verhoging van de minimum vlieghoogte op NIRSI van 4000 ft naar 5500 ft;
 - invoering van een monitoringprogramma voor het verticale profiel;
 - publicatie op www.bezoekbas.nl van onderhoudswerkzaamheden aan luchtverkeersleidingssystemen die tot gevolg hebben dat de nauwkeurigheid waarmee de betreffende nadering wordt gevlogen afneemt.
- 5.3 Bij een positief advies van CROS over de gewijzigde naderingsprocedures legt LVNL de gemaakte ontwerpen ter beoordeling van hun veiligheid voor aan de minister van V&W (Inspectie Verkeer en Waterstaat).
- 5.4 De minister van V&W zet zich ervoor in dat de naderingsprocedures worden vastgesteld in de zin van de Regeling luchtverkeersdienstverlening en worden gepubliceerd in de Staatscourant.
- 5.5 LVNL publiceert de gewijzigde naderingsprocedures in de Luchtvaartgids.

6 Vaste bochtstraal vertrekkende vluchten Kaagbaan

- 6.1 KLM leidt het ertoe dat bij vertrek vanaf de Kaagbaan langs de route SPY tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep een zoveel mogelijk vaste bochtstraal wordt gevolgd opdat zo min mogelijk spreiding van vluchten optreedt en de woonkernen Hoofddorp en Nieuw-Vennep zoveel mogelijk worden vermeden (CROS pilot 3b).

- 6.2 Partijen volgen de procedure beschreven in **bijlage B** bij deze overeenkomst voor aanpassing van de grenswaarden voor geluidsbelasting.
- 6.3 Dit artikel geldt uitsluitend voor vliegtuigen van KLM van het type Boeing 737 die zijn uitgerust met navigatieapparatuur die het volgen van een vaste bochtstraal mogelijk maakt, voor zover de veiligheid zich daartegen niet verzet en behoudens andersluidende luchtverkeersleiding.
- 6.4 Indien uit de evaluatie van deze maatregel volgens artikel 20 blijkt dat zij succesvol is, beoordelen partijen in hoeverre soortgelijke maatregelen mogelijk zijn voor het terugbrengen van geluidhinder voor Omwonenden. Zij leggen deze maatregelen vast in het te sluiten convenant voor de middellange termijn.

7 Idle reverse thrust

- 7.1 Het gebruik van idle reverse thrust overdag wordt geadviseerd bij de landing in plaats van full reverse thrust, doch slechts voorzover de vliegveiligheid zich daartegen op geen enkele wijze verzet. Met deze maatregel wordt geluidhinder voor Omwonenden dichtbij de luchthaven zoveel mogelijk verminderd.
- 7.2 Lid 1 geldt niet voor het gebruik van de baan Schiphol Oost.
- 7.3 LVNL publiceert op verzoek van de minister van V&W de navolgende wijziging van de Luchtvaartgids.
 Huidige tekst: "After landing, reverse thrust above idle shall not be used from 2200-0600 (2100-0500) on all runways, safety permitting."
 Vervangen door: "From 2200-0600 (2100-0500): After landing, reverse thrust above idle shall not be used on all runways, safety permitting.
 From 0600-2200 (0500-2100): After landing, the use of idle reverse is advised on all runways except rwy 04/22, safety permitting."
- 7.4 De uitvoering van de onderhavige maatregel zal worden gemonitord en geëvalueerd, waarbij gekeken wordt naar de mate van toepassing van idle reverse thrust, de gerealiseerde hinderbeperking en het effect op de capaciteit.

8 Vertrekkende ochtendvluchten Polderbaan

- 8.1 Partijen leiden het ertoe dat de geluidhinder en slaapverstoring voor Omwonenden tussen 6.00 uur en 6.45 uur afnemen door vertrekkend vliegverkeer vanaf de Polderbaan de nachtroute te laten volgen. Daartoe nemen zij de in dit artikel bedoelde maatregelen.

- 8.2 Partijen volgen de procedure beschreven in **bijlage B** bij deze overeenkomst voor aanpassing van de grenswaarden voor geluidsbelasting. De ministeriële regeling bevat tevens een vrijstelling van de luchtverkeerweg weergegeven op kaart 19 in bijlage 1 bij het LVB (dagluchtverkeerweg) voor de periode van 6.00 uur tot 6.45 uur en stelt de luchtverkeerweg weergegeven op kaart 20 in bijlage 1 bij het LVB (nachtluchtverkeerweg) daarvoor in de plaats.
- 8.3 Alvorens definitief wordt besloten over de ontwikkeling van Schiphol op de middellange termijn evalueren partijen het experiment in het licht van de beperking van geluidhinder op de middellange termijn en de Netwerkanalyse.

9 Aanpassing van routes

- 9.1 Partijen leiden het ertoe dat vertrekkend vliegverkeer aangepaste routes volgt, zoals indicatief weergegeven in **bijlage A**, met het doel zoveel als mogelijk de onderliggende woonkernen te vermijden en de geluidhinder ter plaatse te verminderen. Daartoe nemen zij de in dit artikel bedoelde maatregelen.
- 9.2 LVNL ontwerpt in overleg met KLM zodanige aanpassingen van de geldende Standard Instrument Departures (SID) dat zoveel mogelijk:
- het vliegverkeer ter hoogte van IJmuiden wordt geconcentreerd boven het Noordzeekanaal door de routes vanaf de banen 04, 06 en 09 aldaar in westelijke richting te verleggen overeenkomstig de huidige uitvliegroute van baan 36L;
 - het vliegverkeer ter hoogte van het IJmeer wordt geconcentreerd langs de vertrekroutes ANDIK overeenkomstig de huidige vertrekroute vanaf baan 09;
 - het vliegverkeer ter hoogte van Abcoude wordt geconcentreerd langs de vertrekroutes ANDIK en ARNEM vanaf baan 22, overeenkomstig de huidige vertrekroute vanaf baan 18L;
 - het vliegverkeer ter hoogte van Beverwijk wordt geconcentreerd langs de vertrekroute BERGI vanaf baan 36L;
 - het vliegverkeer vanaf baan 36L langs de vertrekroutes LEKKO en LOPIK ten noorden van Zwanenburg wordt geleid en vervolgens ten westen van Amsterdam-Centrum en Amstelveen, waarbij routing in zuidelijke richting over de rijksweg A10-west zal worden onderzocht en BRS besluit of deze variant de voorkeur verdient.
- 9.3 Partijen volgen de procedure beschreven in **bijlage B** bij deze overeenkomst voor aanpassing van de grenswaarden voor geluidsbelasting en voor aanpassing van de luchtverkeerwegen.

9.4 Bij een positief advies van CROS ontwerpt LVNL de aanpassingen, zoals indicatief omschreven in **bijlage A**. LVNL legt de ontwerpen ter beoordeling van hun veiligheid voor aan de minister van V&W (Inspectie Verkeer en Waterstaat).

9.5 De minister van V&W zet zich ervoor in dat de SID's worden vastgesteld in de zin van de Regeling luchtverkeersdienstverlening.

9.6 LVNL publiceert de gewijzigde SID's in de Luchtvaartgids.

10 Parallel starten

10.1 LVNL ontwerpt in overleg met KLM Standard Instrument Departures (SID's) die de huidige operationele uitvliegprocedure van baan 36C kunnen vervangen.

10.2 LVNL en Schiphol beschrijven de milieueffecten van deze SID's alsmede van de vigerende SID's in het deel van het Milieueffectenrapport voor de korte termijn.

10.3 Indien de Ministers niet besluiten tot herziening van het LVB zal eventuele invoering van de ontworpen SID's plaatsvinden via artikel 8.23a van de Wet luchtvaart. Daarbij volgen partijen de procedure beschreven in **bijlage B** bij deze overeenkomst voor aanpassing van grenswaarden voor geluidbelasting en voor aanpassing van de luchtverkeerwegen.

10.4 De minister van V&W zet zich ervoor in dat de SID's worden vastgesteld in de zin van de Regeling luchtverkeersdienstverlening.

10.5 LVNL publiceert de gewijzigde SID's in de Luchtvaartgids.

10.6 LVNL onderzoekt op korte termijn in overleg met KLM de mogelijkheden om de in lid 1 bedoelde SID's verder te optimaliseren.

11 Grondgeluid

11.1 Haarlemmermeer en Schiphol vervolgen met voortvarendheid hun lopende onderzoek naar het tegengaan van de verspreiding van het geluid dat vliegtuigen op de grond voortbrengen. Dit onderzoek is erop gericht de dag, avond en nacht C-gewogen geluidbelasting in het noorden van Hoofddorp terug te brengen met circa 10 LA_{eq} dB(C).

11.2 Schiphol heeft uiterlijk 9 september 2009 de voorziene gekartelde geluidswal gerealiseerd, behoudens voorzover deze datum in redelijkheid niet haalbaar zou zijn omdat de daarvoor benodigde vergunningen niet tijdig zijn verleend. Het voorgaande geldt slechts voorzover:

- een positief advies van LVNL is verkregen ten aanzien van de vliegveiligheid, waaronder de vliegprocedures, en de bescherming van de communicatie-, navigatie en plaatsbepalingsdiensten;
- Schiphol vaststelt dat de vliegveiligheid niet in gevaar wordt gebracht, met name door aantrekking van vogels en verandering van wind.

- 11.3 Het in lid 1 bedoelde onderzoek betreft ondermeer de mogelijkheden voor het inrichten van de omgeving achter de gekartelde geluidswal door het aanbrengen van aanvullende innovatieve maatregelen zuidwestelijk langs de Polderbaan.
- 11.4 Schiphol is verantwoordelijk voor de voorbereiding, de realisatie en de instandhouding van de in dit artikel bedoelde maatregelen.
- 11.5 Schiphol doet in haar Rapportage verslag van de uitvoering die zij heeft gegeven aan dit artikel.
- 11.6 De partijen werken mee om de noodzakelijke planologische procedures mogelijk te maken.
- 11.7 Bij gebleken succes zullen de partijen onderzoeken of een dergelijke oplossing voor het terugbrengen van de hinder door het grondgeluid ook op andere plaatsen rond de luchthaven toepasbaar is.
- 11.8 Schiphol start bij het aangaan van dit convenant onderzoek naar grondgeluid in Amstelveen en naar mogelijke maatregelen daartegen.
- 11.9 Partijen erkennen de overlast vanwege grondgeluid. Partijen onderzoeken in hoeverre landelijke normering voor grondgeluid, niet alleen gericht op de luchtvaart, wenselijk is en onderzoeken de mogelijkheden daartoe. Op basis van het onderzoek adviseren de partijen de minister van VROM en de minister van V&W over normering danwel regelgeving. Onderzoek en advisering vinden plaats voor 31 maart 2008, waarna de minister van VROM en de minister van V&W een besluit zullen nemen over het aan hen uitgebrachte advies.

12 Marginaal conforme vliegtuigen

- 12.1 Dit artikel is van toepassing op onderkant hoofdstuk 3 vliegtuigen (marginaal conforme vliegtuigen in de zin van artikel 1.1 onder m van het LVB).
- 12.2 Met ingang van 1 november 2007 vraagt Schiphol van marginaal conforme vliegtuigen een tarief dat:

- van 6.00 uur tot 23.00 uur voor startend en voor landend verkeer tenminste 140 procent;
 - van 23.00 uur tot 6.00 uur voor startend verkeer 315 procent;
 - van 23.00 uur tot 6.00 uur voor landend verkeer 267 procent;
- bedraagt van het basistarief.

12.3 Schiphol maakt de in het vorige lid bedoelde tarieven tijdig, uiterlijk 31 mei 2007, bekend overeenkomstig het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol.

13 Tariefdifferentiatie verkeer overdag en in de nacht

13.1 Met ingang van 1 november 2007 vraagt Schiphol voor landend verkeer in de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur een tarief dat 27% hoger is dan het tarief in de periode van 6.00 uur tot 23.00 uur.

13.2 Met ingang van 1 november 2007 vraagt Schiphol voor vertrekkend verkeer in de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur een tarief dat 50% hoger is dan het tarief in de periode van 6.00 uur tot 23.00 uur.

13.3 KLM behoudt zich ten aanzien van de in lid 1 en lid 2 bedoelde tariefverhogingen alle rechten voor.

14 Luchthavensysteem en prioritering slots

14.1 De Ministers streven ernaar op basis van de in artikel 3.2 bedoelde Netwerkanalyse op korte termijn een besluit te nemen over instelling van een luchthavensysteem als bedoeld in Verordening (EEG) nr. 2408/92. Het luchthavensysteem bevordert de functie van de luchthaven Schiphol door verdeling van luchtverkeer, doch zonder discriminatie op grond van nationaliteit of identiteit van de luchtvaartmaatschappijen.

14.2 De Ministers bezien op basis van de Netwerkanalyse in het kader van het lopende langetermijnonderzoek in hoeverre uitplaatsing van niet netwerkgebonden verkeer van de luchthaven Schiphol naar de regionale luchthavens mogelijk is. Capaciteit die op die luchthavens gecreëerd wordt, zal worden ingezet in het kader van het mainportbeleid.

14.3 Schiphol werkt in samenwerking met de relevante partijen en andere betrokkenen uiterlijk zes maanden na afronding van de Netwerkanalyse een voorstel uit op basis waarvan stil mainportgebonden verkeer dat bijdraagt aan de functie van de luchthaven Schiphol in het luchtvaartnetwerk in de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur voorrang krijgt bij de aanvraag van nieuwe slots.

14.4 Schiphol werkt in samenwerking met de relevante partijen en andere betrokkenen op grond van de Netwerkanalyse een voorstel uit hoe de toewijzing van slots kan bijdragen aan de functie van de luchthaven Schiphol in het luchtvaartnetwerk en aan het realiseren van milieudoelstellingen.

14.5 Schiphol werkt in samenwerking met de relevante partijen en andere betrokkenen op basis van de in lid 3 en lid 4 bedoelde voorstellen een voorstel uit voor een lokaal richtsnoer voor slotallocatie. Zij legt dit voorstel uiterlijk zes maanden na het gereed komen van de Netwerkanalyse voor aan het krachtens artikel 4 van het Besluit slotallocatie aangewezen coördinatieteam en bevordert dat dit een overeenkomstige regeling ter goedkeuring voorlegt aan de minister van V&W.

15 Microklimaten-aanpak

15.1 LVNL voert een microklimaten-programma uit gericht op maatwerk-geluidmanagement op woonkernniveau. Dit programma strekt tot de ontwikkeling en realisatie van gerichte hinderbeperkende maatregelen op het niveau van de individuele woonkernen. Het programma bevat individuele projecten per woonkern of cluster van woonkernen om maatwerkoplossingen te ontwikkelen.

15.2 LVNL vangt uiterlijk 31 december 2007 in samenwerking met de gemeenten Aalsmeer en Uithoorn projecten aan voor ontwikkeling van gerichte hinderbeperkende maatregelen aldaar, waarbij Amstelveen wordt betrokken. Hierbij zal specifiek aandacht worden besteed aan de vertekroutes ANDYK en ARNEM. Een programma Rijnssenhout is reeds in uitvoering. In Hoofddorp/Nieuw Vennep en in Badhoevedorp is een eerste processtap uitgevoerd, die inmiddels heeft geleid tot CROS pilot 3b (zie artikel 6) en in een aanpak voor parallel starten (zie artikel 10).

15.3 LVNL vangt uiterlijk 31 december 2007 in samenwerking met de gemeente Amstelveen projecten aan voor ontwikkeling van gerichte hinderbeperkende maatregelen aldaar.

15.4 Het microklimatenprogramma concentreert zich op hinderbeperkende maatregelen die mede als basis kunnen dienen voor de programma's die partijen uitwerken in een convenant leefbaarheid.

15.5 LVNL voert het onderzoek en de ontwikkeling in het microklimatenprogramma uit binnen het door Schiphol, KLM en LVNL opgerichte Kennis en Ontwikkelcentrum KDC.

15.6 Schiphol en LVNL houden het centrum ten behoeve van communicatie met Omwonenden en klachtenbehandeling in stand. Dit communicatiecentrum voert de taken uit die op

CROS rusten volgens artikel 2 onder b van de Regeling CROS en verstrekt uit eigen beweging informatie over geluidhinder aan de Omwonenden, beantwoordt hun vragen, neemt hun klachten in ontvangst en houdt hen op de hoogte van de behandeling daarvan.

- 15.7 Zodra de minister van V&W vaststelt dat aan lid 5 van dit artikel wordt voldaan, zet hij zich ervoor in dat artikel 2 onder b van de Regeling CROS wordt ingetrokken.
- 15.8 Het volgens lid 5 ingerichte bureau wordt mede ingezet behoeve van het microklimaten-programma.

16 NOMOS

- 16.1 Schiphol houdt de 27 huidige vaste NOMOS geluidmeetposten in stand en beschikbaar voor informatievoorziening. Schiphol breidt deze geluidmeetposten uiterlijk 31 december 2007 uit met drie geluidmeetposten, te plaatsen in Amsterdam-Zuid, Amstelveen en Hoofddorp.
- 16.2 Onverminderd lid 1 houdt Schiphol haar mobiele geluidmeetposten in stand aan de kop van de Aalsmeerbaan ten behoeve van onderzoek naar gemeten geluid voor handavingsdoeleinden. Schiphol zet dit onderzoek voort.

17 Milieusimulator

- 17.1 Schiphol ontwikkelt een milieusimulator, die de beleving van vliegtuiggeluid op de grond inzichtelijk maakt. Schiphol zoekt daarvoor actief samenwerking met Omwonenden, organisaties van Omwonenden of CROS en houdt rekening met hun wensen.
- 17.2 Uiterlijk op 31 december 2007 stelt Schiphol een prognose op van de mogelijkheden die de milieusimulator zal bieden en neemt deze op in de Rapportage.
- 17.3 Uiterlijk in maart 2008 geeft Schiphol feitelijke uitvoering aan de ontwikkeling van de milieusimulator.

18 Verplaatsing van vluchten naar luchthaven Lelystad

- 18.1 Schiphol spant zich ervoor in dat voor 2010 circa 10.000 vluchten van de luchthaven Schiphol naar de luchthaven Lelystad worden verplaatst, binnen de daarvoor geldende milieuruimte zoals vastgelegd in de PKB Lelystad. De door de verplaatsing beschikbaar gekomen capaciteit wordt niet eerder vrijgegeven dan het in 13.5 bedoelde lokale richtsnoer voor slotallocatie van kracht is.

- 18.2 Schiphol spant zich er als eigenaar van de luchthaven Lelystad voor in om de luchthaveninfrastructuur van de luchthaven Lelystad daartoe tijdig aan te passen.
- 18.3 De Ministers spannen zich ervoor in om de daarvoor benodigde aanwijzingsbesluiten Luchthaven Lelystad fase 2 in overleg met de provincie Flevoland en de gemeentelijke besturen tijdig te nemen.
- 18.4 De Ministers spannen zich in om het gebruik van het militaire luchtruim bij Lelystad tijdig beschikbaar gesteld te hebben aan LVNL, voorzover dat nodig is voor de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad en voor een intensiever gebruik van sector 2. Het gebruik van het luchtruim voor het verkeer van en naar de luchthaven Lelystad mag op geen enkele wijze interfereren met het verkeer van en naar Schiphol.

19 Bewaking uitvoering

- 19.1 Ieder van partijen kan jegens iedere andere partij aanspraak maken op nakoming van dit convenant. Ieder van partijen kan overeenkomstig artikel 24.18 in rechte nakoming van dit convenant vorderen en kan vorderen dat de rechter aan schending de verbeurte van een dwangsom verbindt.
- 19.2 Partijen stellen in januari van ieder jaar gezamenlijk een Rapportage op over het voorafgaande gebruiksjaar.
- 19.3 De Rapportage bevat een voor eenieder begrijpelijk verslag van de wijze waarop in de verslagperiode uitvoering is gegeven aan dit convenant. Bij schending van dit convenant door een van partijen maakt de Rapportage daarvan uitdrukkelijk melding.
- 19.4 Partijen zenden de Rapportage aan de andere partijen bij dit convenant, aan CROS en aan BRS. De Ministers kunnen de Rapportage aan de Tweede Kamer zenden. Partijen maken de Rapportage via de website www.allesoverschiphhol.nl voor eenieder kosteloos toegankelijk.
- 19.5 Bij het uitbrengen van een Rapportage doen partijen daarvan gezamenlijk een persbericht uitgaan via het Algemeen Nederlands Persbureau, waarin wordt verwezen naar de publicatie op www.allesoverschiphhol.nl. Bij schending van dit convenant door een van partijen maakt het persbericht daarvan uitdrukkelijk melding.

20 Evaluatie

- 20.1 Partijen richten een bestuurlijk overleg in, waarin van elk van hen een lid aanwijst. Het bestuurlijk overleg komt twee maal per jaar bijeen en evalueert op hoofdlijnen de uitvoering van dit convenant. De leden van het bestuurlijk overleg zijn zonder volmacht niet bevoegd partijen te vertegenwoordigen.
- 20.2 Partijen richten een begeleidingswerkgroep in, waarin van elk van hen een of twee leden aanwijst. De werkgroep komt vier maal per jaar bijeen en bewaakt en begeleidt de uitvoering van dit convenant. De leden van de werkgroep zijn zonder volmacht niet bevoegd partijen te vertegenwoordigen.
- 20.3 CROS voert een monitoringprogramma uit teneinde de invloed van de uitvoering van de artikelen 4, 5 en 6 op de hinderbeleving van Omwonenden te bepalen. Het bestuurlijk overleg wijst een partij aan die voor de andere maatregelen een zelfde monitoringprogramma uitvoert. Partijen voorzien deze partijen van de informatie waarom deze in dat kader verzoeken.
- 20.4 CROS brengt naar aanleiding van iedere Rapportage advies uit over de uitvoering van de afzonderlijke in dit convenant opgenomen maatregelen. Dit advies evalueert de invloed daarvan op de geluidhinder en de slaapverstoring die worden ondervonden door Omwonenden. Het advies kan tevens een aanbeveling bevatten tot wijziging of intrekking van maatregelen.
- 20.5 Partijen stellen BRS gelijktijdig in de gelegenheid te adviseren over de in lid 4 bedoelde onderwerpen.
- 20.6 Binnen een maand na het uitbrengen van de adviezen van CROS en BRS evalueren partijen op basis daarvan gezamenlijk de uitvoering van dit convenant in het licht van de beperking van geluidhinder en de Netwerkanalyse.
- 20.7 Op basis van de in het vorige lid bedoelde evaluatie komen partijen desgeraden tot aanpassing van dit convenant, welke aanpassing de schriftelijke instemming van ieder van hen behoeft.
- 20.8 Voor iedere operationele maatregel in dit convenant worden vooraf de veiligheid, de uitvoerbaarheid, de netwerkeffecten en de effecten op de operatie ingeschat. Tijdens het experiment worden deze effecten gemonitord. Na het experiment worden genoemde effecten geëvalueerd. De resultaten van de evaluatie worden meegewogen bij de

besluitvorming over de invoering van de maatregel. Het in lid 1 bedoelde bestuurlijk overleg wijst een partij aan die met deze activiteiten wordt belast.

21 Convenant voor de middellange termijn

- 21.1 Partijen komen aan het begin van 2008 een convenant overeen voor de middellange termijn gericht op de verdere beperking van de hinder als gevolg van het vliegverkeer in de Schipholregio, waarbij zoveel als mogelijk wordt aangesloten bij de opzet en uitvoering van dit convenant.
- 21.2 LVNL en Schiphol onderzoeken als initiatiefnemers voor het milieueffectenrapport de mogelijkheden voor ondermeer de volgende hinderbeperkende maatregelen op de middellange termijn als onderdeel van een of meer operationele concepten:
- aanvliegen over zee overdag;
 - vaste naderingsroutes inclusief Continuous Descent Approach (glijvluchten) overdag;
 - reductie van spreiding rond routes;
 - beperken van verkort indraaien (naar de eindnadering);
 - beperken van versneld afdraaien van vertrekroutes;
 - routes zodanig ontwerpen dat woonkernen zoveel mogelijk worden vermeden.

22 Maatschappelijke kosten en batenanalyse Amstelveen e.o.

- 22.1 Partijen overleggen in een bestuurlijke taskforce over de effecten en oplossingsrichtingen voor de middellange termijn. Deze taskforce opereert onder leiding van Amstelveen onder vigeur van de Alders-tafel en rapporteert daaraan. De deelnemende partijen zijn Amstelveen, Uithoorn, Aalsmeer, Noord-Holland, stadsdeel Zuider-Amstel en het Rijk, alsmede LVNL, Schiphol en KLM.
- 22.2 Partijen erkennen het belang van inzicht in de maatschappelijke kosten en baten op regionaal niveau, zij het dat Schiphol een MKBA analyse op nationaal niveau vergt. Het Rijk en Amstelveen spreken af dat:
- het Rijk adviseert over methodologie, voortbouwend op ervaring van VROM met regionale MKBA's;
 - het Rijk en Amstelveen gezamenlijk de onderzoeksopdracht ontwerpen en verstrekken;
 - het onderzoek wordt opgeleverd samen met de MKBA voor de middellange termijn die onder regie van het Rijk wordt uitgevoerd;
 - de MKBA specifiek Amstelveen, Aalsmeer en Uithoorn en Zuider-Amstel betreft.

23 Bekostiging

- 23.1 Schiphol en LVNL bepalen in onderling overleg de wijze van bekostiging van de maatregelen die in dit convenant zijn opgenomen. Eventuele knelpunten worden voorgelegd aan de Alders-tafel.

24 Diverse bepalingen

Inwerkingtreding en looptijd

- 24.1 Dit convenant treedt in werking bij ondertekening door alle partijen en is van kracht totdat het in artikel 21 bedoelde convenant in werking treedt, doch ten hoogste voor de duur van vijf jaar. Dit convenant is tussentijds niet opzegbaar.

- 24.2 Bij schending van artikel 2.2 of als de daar bedoelde inspanningen niet het beoogde resultaat opleveren kan ieder van partijen dit convenant ontbinden.

- 24.3 De minister van V&W en de minister van VROM kunnen dit convenant ontbinden zodra de Tweede Kamer der Staten-Generaal te kennen geeft daarmee niet in te stemmen. Het convenant houdt dan ook voor de andere partijen op te gelden.

- 24.4 Dit convenant treedt in werking bij zijn ondertekening, doch voor Noord-Holland, Haarlemmermeer, Amsterdam en Amstelveen onder het voorbehoud van goedkeuring door het College van Gedeputeerde Staten danwel het College van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten, respectievelijk het College van Burgemeester en Wethouders danwel het College van Burgemeester en Wethouders en de Gemeenteraad. Het uitblijven van deze goedkeuring laat de rechten en verplichtingen voor de overige partijen, alsmede buiten dit convenant tussen partijen gemaakte afspraken onverlet.

Zorgplicht

- 24.5 Ter naleving van de zorgplicht als bedoeld in artikel 8.18 Wet luchtvaart kunnen Schiphol en LVNL afwijken van dit convenant na overleg met de andere partijen.

Veiligheid en internationale regelgeving

- 24.6 Mocht blijken dat een in dit convenant opgenomen maatregel niet realiseerbaar is om redenen van veiligheid of internationale technische of operationele regelgeving, dan treden partijen in overleg. Zij komen een zodanige aanpassing van de maatregel overeen dat deze wél realiseerbaar is en de inhoud van de niet-realiseerbare maatregel zoveel als mogelijk wordt benaderd, tenzij de maatregel in geen enkele vorm realiseerbaar is.

Verhouding met regelgeving

- 24.7 Dit convenant laat het bij en krachtens de wet bepaalde en de beleidsvrijheid van de minister van V&W, de minister van VROM, Noord-Holland, Haarlemmermeer en Amsterdam onverlet.

CROS en BRS

- 24.8 Waar dit convenant een handelen of adviseren van CROS voorschrijft, leiden partijen het ertoe dat CROS deze verplichting nakomt.
- 24.9 CROS draagt ervoor zorg dat de Omwonenden zodanig worden geïnformeerd over de in dit convenant bedoelde maatregelen, dat het effect daarvan op de hinderbeleving zo gunstig mogelijk is.
- 24.10 Partijen bevorderen dat BRS dit convenant in acht neemt.

Publiekrechtelijke medewerking

- 24.11 Partijen zijn zich ervan bewust dat de uitvoering van dit convenant mede afhankelijk is van de toepasselijke bestuursrechtelijke procedures. Partijen zullen zich naar beste vermogen inspannen de voor de uitvoering benodigde besluiten waarvoor zij bevoegd bestuursorgaan zijn te nemen.
- 24.12 De andere partijen zullen terzake van die besluiten geen rechtsmiddelen aanwenden, noch bevorderen dat deze worden aangewend. Indien en zodra op enig moment blijkt dat door een uitspraak van de bestuursrechter dit convenant geheel of gedeeltelijk niet kan worden uitgevoerd, treden partijen met elkaar in overleg om te komen tot gewijzigde afspraken die zoveel mogelijk aansluiten bij hetgeen in dit convenant is overeengekomen.
- 24.13 Indien een partij een verplichting uit dit convenant niet kan nakomen omdat een daarvoor benodigd besluit niet tot stand is gekomen danwel niet onherroepelijk is geworden, levert dit geen tekortkoming op.

Wijzigingen

- 24.14 Dit convenant kan slechts schriftelijk worden gewijzigd of aangevuld.

Bijlagen

- 24.15 De bijlagen bij dit convenant vormen daarvan een integraal onderdeel. Ingeval van strijdigheid tussen het bepaalde in een bijlage en het convenant prevaleert het convenant.

Ongeldigheid

- 24.16 Indien een bepaling van dit convenant in enige mate als nietig, vernietigbaar, ongeldig, onwettig of anderszins als niet-bindend moet worden beschouwd, zal die bepaling, voorzover nodig, uit dit convenant worden verwijderd en worden vervangen door een bepaling die wél bindend en rechtsgeldig is en die de inhoud van de niet-geldige bepaling zoveel als mogelijk benadert. Het overige deel van het convenant blijft in een dergelijke situatie ongewijzigd.

Onvoorziene omstandigheden

- 24.17 Partijen treden met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen welke van dien aard zijn dat naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van dit convenant niet mag worden verwacht. Zij zullen bezien voor wiens rekening de onvoorziene omstandigheden behoren te komen en zullen zonodig dit convenant daaraan aanpassen.

Forumkeuze

- 24.18 Alle geschillen in verband met dit convenant of met afspraken die daarmee samenhangen, worden voorgelegd aan de bevoegde rechter te Den Haag.

Publicatie

- 24.19 De tekst van dit convenant wordt een maand na de inwerkingtreding in de Staatscourant gepubliceerd.

ONDERTEKENING

Van dit convenant zijn negen exemplaren opgemaakt en ondertekend op 14 juni 2007.

de minister van VROM
mevrouw dr. J.M. Cramer

de minister van V&W
ir. C.M.P.S. Eurlings

namens Noord-Holland
A.C.M.A. Hooijmaijers

namens Haarlemmermeer
drs. M.J. Bezuijen

namens Amstelveen
R.E. Pols

namens Amsterdam
mr. dr. L.F. Asscher

namens LVNL
G.H. Kroese

namens Schiphol
prof. drs. G.J.N.H. Cerfontaine

namens Schiphol
dr. P.M. Verboom

namens KLM
drs. ing. P.F. Hartman

Indicatieve beschrijving hinderbeperkende maatregelen

**Bijlage A bij convenant hinderbeperkende maatregelen
14 juni 2007**

Voorstellen hinderbeperkende maatregelen

| | |
|--|----|
| 1. CROS Pilot 1: Alternierend Noord-Zuid baangebruik..... | 4 |
| 2. CROS Pilot 5a: verticale aanpassing nachtnaderingen Polderbaan | 5 |
| 3. CROS Pilot 3b: Concentreren uitvliegroute SPY vanaf de Kaagbaan t.h.v. Hoofddorp-Nieuw Vennep..... | 6 |
| 4. Uitvliegroutes t.h.v. IJmuiden, GORLO route vanaf baan 04, 06, 09..... | 7 |
| 5. Uitvliegroutes t.h.v. Beverwijk, BERGI route vanaf baan 06, 09 | 9 |
| 6. Uitvliegroutes t.h.v. IJmeer, ANDIK route vanaf baan 04, 06 | 10 |
| 7. Uitvliegroutes t.h.v. Sassenheim/Lisse/Kaagdorp, VALKO en BERGI route vanaf baan 18C, 18L, 24..... | 12 |
| 8. Uitvliegroutes t.h.v. Abcoude, ANDIK en ARNEM route vanaf baan 22 | 13 |
| 9. Uitvliegroutes t.h.v. IJmond, BERGI route vanaf baan 36L..... | 15 |
| 10. Kleine aanpassing uitvliegroute Kaagbaan waardoor minder over dicht bevolkt gebied gevlogen wordt. | 17 |
| 11. Microklimaat aanpak..... | 18 |
| 12. Overdracht grondgeluid..... | 20 |
| 13. Selectiviteit: ontmoediging van vluchten, met name door lawaaige vliegtuigen, in de nacht..... | 22 |
| 14. Selectiviteit: prioritering van verkeer dat een bijdrage levert aan het netwerk. | 29 |
| 15. Ontwikkeling Environmental Simulator | 30 |
| 16. NOMOS uitbreiden | 31 |
| 17. "Voorwaardelijke maatregel" De nachtelijke vertrekroutes vanaf de Polderbaan ook in het uur tussen 6 en 7 vliegen..... | 32 |
| 18. "Voorwaardelijke maatregel" Adviseren idle reverse thrust..... | 36 |
| 19. Vanaf de Polderbaan SID aanpassing LEKKO/LOPIK | 37 |
| 20. Microklimaat aanpak - Optimalisatie vertrekroutes baan 24 in relatie tot Rijsenhout..... | 44 |
| 21. Microklimaat aanpak – Aalsmeer en Uithoorn..... | 46 |
| 22. Uitplaatsen verkeer naar Lelystad | 47 |
| 23. Optimaliseren divergent parallel starten | 48 |
| 24. Microklimaat aanpak – Amstelveen..... | 49 |

Inleiding

Luchtverkeersleiding Nederland, KLM en Schiphol Group hebben gezamenlijk een lijst opgesteld met maatregelen, die opgenomen zouden kunnen worden in het Convenant Hinderbeperkende Maatregelen voor de korte termijn. Het opstellen van dit convenant loopt parallel aan het mer-traject. Ook wordt naast het convenant Hinderbeperkende Maatregelen een Convenant Omgevingskwaliteit opgesteld. De in dit document beschreven maatregelen hebben alleen betrekking op het Convenant Hinderbeperkende Maatregelen voor de korte termijn. In het MER zal voor de overige typen hinderbeperkende maatregelen worden onderzocht of deze zijn te combineren met de alternatieven en van de maatregelen die te combineren zijn zullen de effecten voor milieu en bedrijfsvoering worden beschreven.

In het kader van de evaluatie van het Schipholbeleid heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de 682 ingediende verbetervoorstellen geclusterd. In dit document is ook per maatregel aangegeven onder welk cluster de maatregel te plaatsen is. De clustering is als volgt:

- Cluster 1: Startend verkeer
- Cluster 2: Landend verkeer
- Cluster 3: Baan- en routegebruik
- Cluster 4: Normstelling
- Cluster 5: Ruimtelijke Ordening
- Cluster 6: Mainport-strategie
- Cluster 7: Compensatie
- Cluster 8: Communicatie
- Cluster 9: Institutioneel en wettelijk kader

Bij de maatregelen die in dit document zijn opgenomen, is rekening gehouden met de voorstellen van de BRS en de bewonersvertegenwoordigers aan de Tafel van Alders. Voor de duidelijkheid: geen van de voorstellen voor hinderbeperking zijn in deze fase nog afgevallen.

Per maatregel is een indicatieve tijdplanning aangegeven. Hierin is nog geen rekening gehouden met de onderlinge volgorde en gedetailleerde planning van uitvoering van de verschillende maatregelen. Hierover wordt separaat besloten (zie artikel 2.4 van het convenant hinderbeperkende maatregelen). De tijdplanning van individuele maatregelen kan hierdoor wijzigen.

1. CROS Pilot 1: Alternerend Noord-Zuid baangebruik

Doel

Het doel van CROS Pilot 1 is het bepalen van het effect van de voorspelbaarheid op de hinderbeleving en het spreiden van rustmomenten. Het voorstel is onderdeel van cluster 3: Baan- en routegebruik.

| Januari 2007 | Februari 2007 | Mart 2007 | April 2007 |
|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| M D W T V Z Z | M D V T V Z Z | M D W T V Z | M D W T V Z |
| 1 2 3 4 5 6 7 | 1 2 3 4 5 6 7 | 1 2 3 4 5 6 7 | 1 2 3 4 5 6 7 |
| 8 9 10 11 12 13 14 | 8 9 10 11 12 13 14 | 8 9 10 11 12 13 14 | 8 9 10 11 12 13 14 |
| 15 16 17 18 19 20 21 | 15 16 17 18 19 20 21 | 15 16 17 18 19 20 21 | 15 16 17 18 19 20 21 |
| 22 23 24 25 26 27 28 | 22 23 24 25 26 27 28 | 22 23 24 25 26 27 28 | 22 23 24 25 26 27 28 |
| 29 30 31 | 29 30 | 29 30 31 | 29 30 |

| Mai 2007 | Juni 2007 | Juli 2007 | Augustus 2007 |
|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| M D W T V Z Z | M D W T V Z Z | M D W T V Z | M D W T V Z |
| 1 2 3 4 5 6 7 | 1 2 3 4 5 6 7 | 1 2 3 4 5 6 7 | 1 2 3 4 5 6 7 |
| 8 9 10 11 12 13 14 | 8 9 10 11 12 13 14 | 8 9 10 11 12 13 14 | 8 9 10 11 12 13 14 |
| 15 16 17 18 19 20 21 | 15 16 17 18 19 20 21 | 15 16 17 18 19 20 21 | 15 16 17 18 19 20 21 |
| 22 23 24 25 26 27 28 | 22 23 24 25 26 27 28 | 22 23 24 25 26 27 28 | 22 23 24 25 26 27 28 |
| 29 30 31 | 29 30 | 29 30 31 | 29 30 |

| September 2007 | Oktober 2007 | November 2007 | December 2007 |
|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| M D W T V Z Z | M D W T V Z Z | M D W T V Z | M D W T V Z |
| 1 2 3 4 5 6 7 | 1 2 3 4 5 6 7 | 1 2 3 4 5 6 7 | 1 2 3 4 5 6 7 |
| 8 9 10 11 12 13 14 | 8 9 10 11 12 13 14 | 8 9 10 11 12 13 14 | 8 9 10 11 12 13 14 |
| 15 16 17 18 19 20 21 | 15 16 17 18 19 20 21 | 15 16 17 18 19 20 21 | 15 16 17 18 19 20 21 |
| 22 23 24 25 26 27 28 | 22 23 24 25 26 27 28 | 22 23 24 25 26 27 28 | 22 23 24 25 26 27 28 |
| 29 30 | 29 30 | 29 30 | 29 30 |

Wie

CROS ontwerpt de pilot, de sector voert de pilot vervolgens uit.

Wat

De frequentie waarop de voorkeursrichting gewisseld wordt kan variëren van wekelijks tot twee-maandelijks, waardoor het beoogde effect van voorspelbaarheid en spreiding van rust in meer of mindere mate bereikt kan worden. Op verzoek van CROS, in combinatie met de operationele mogelijkheden, zal de voorkeursrichting voor starten en landen tussen noordelijk en zuidelijk maandelijks gewisseld worden, zolang als dit mogelijk is vanwege de wind.

Verwacht effect

Verbetering van de hinderbeleving door een grotere voorspelbaarheid van het startend en het landend verkeer en de rustmomenten.

Gebruik van de routes

N.v.t.

Luchtverkeerswegen

N.v.t.

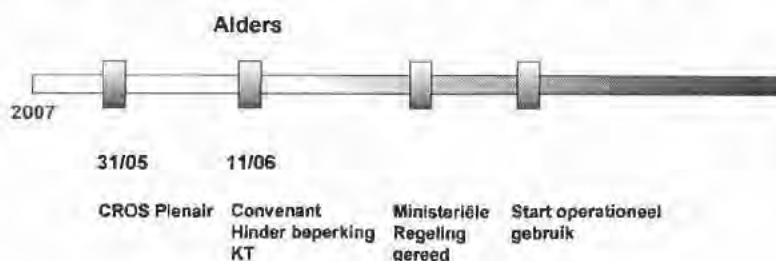
Handhavingspunten

Resultaten onvoldoende compact beschikbaar om leesbaar in dit document te verwerken.

Berekende effecten

Resultaten onvoldoende compact beschikbaar om leesbaar in dit document te verwerken.

Wanneer: de Pilot start in november 2007 en duurt een jaar.



2. CROS Pilot 5a: verticale aanpassing nachtnaderingen Polderbaan

Doel

Onderzoeken of de hinderbeleving in de nacht in de regio ten noorden van Schiphol afneemt door het vliegen van andere naderingen. Het voorstel is onderdeel van cluster 2: Landend verkeer.

Wie

CROS is initiatiefnemer van de pilot. De uitwerking van de pilot wordt verzorgd door het Knowledge & Development Center (KDC). De uitvoering van de pilot ligt bij de sector.

Wat

Deel A spitst zich toe op het aanpassen van de verticale profielen, informatie voorziening over onderhoud en aanspreken van luchtvaartmaatschappijen op geleverde prestaties. (Laterale aanpassingen zijn ondergebracht in pilot 5b).

Verwacht effect

De te verwachten effecten zijn lagere geluidsniveaus langs de naderingsroute bij Castricum en Limmen doordat het vliegverkeer gemiddeld hoger zal vliegen dan nu het geval is.

Gebruik van de routes

Alleen gebruik 's nachts

Luchtverkeerswegen

N.v.t.

Handhavingspunten

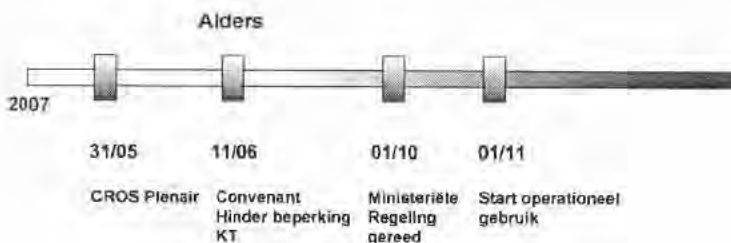
Gezien de ligging van de handhavingspunten wordt geen effect verwacht.

Berekende effecten

Resultaten onvoldoende compact beschikbaar om leesbaar in dit document te verwerken.

Wanneer

De benodigde aanpassingen worden verwacht in het najaar van 2007 gereed te zijn voor implementatie.



3. CROS Pilot 3b: Concentreren uitvliegroute SPY vanaf de Kaagbaan t.h.v. Hoofddorp-Nieuw Vennep

Doel

Concentreren vliegverkeer langs de vertrekroute tussen Hoofddorp en Nieuw Vennep.

Wie

CROS is initiatiefnemer van de pilot. De uitwerking van de pilot wordt verzorgd door het Knowledge & Development Center (KDC). De uitvoering van de pilot ligt bij de sector, met name bij KLM.

Wat

Concentreren van vliegverkeer langs de SPY vertrekroute vanaf baan 24 (de kaagbaan) tussen Hoofddorp en Nieuw Vennep door gebruik te maken van een vaste bochtstraal.

Verwacht effect

Minder spreiding in vliegverkeer langs de beoogde routes zorgt voor concentratie van geluid langs deze routes.

Gebruik van de routes

Nog niet onderzocht

Luchtverkeerswegen

N.v.t.

Handhavingspunten

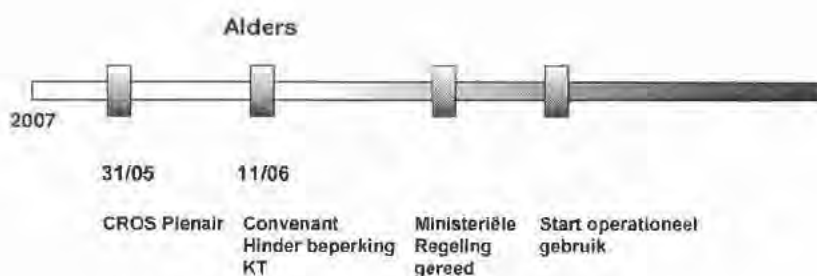
Er wordt een effect verwacht op de punten 03, 04 en 05

Berekende effecten

Nog niet onderzocht

Wanneer

Trial periode waarbij alleen KLM B737s de anders gecodeerde (en dus minder spreiding opleverende vertrekroute) gaan vliegen loopt volgens de huidige (nog niet definitieve) planning van november 2007 tot november 2008. Daarna volgt evaluatie en zal besloten moeten worden over het definitief invoeren van de maatregel en zal bezien worden in hoeverre het wenselijk en haalbaar is om de maatregel ook op andere routes toe te passen.



4. Uitvliegroutes t.h.v. IJmuiden, GORLO route vanaf baan 04, 06, 09

Doel

Optimalisatie vertrekkend vliegverkeer langs de vertrekroutes t.h.v. IJmuiden. Dit voorstel is onderdeel van cluster 1: Startend verkeer.

Wie

Luchtverkeersleiding Nederland.

Wat

Concentreren van vliegverkeer langs de vertrekroutes t.h.v. IJmuiden door routes van de banen 04, 06, 09 een stukje pal west te laten lopen (groene lijn) overeenkomstig de huidige uitvliegroute van de 36L (polderbaan in noordelijke richting)

- Per jaar gebruiken ca. 200 tot 300 vliegtuigen de GORLO route vanaf baan 04 waarvan ca 20% geen aanvullende instructies van de verkeersleiding krijgt.
- Per jaar gebruiken ca. 10 vliegtuigen de GORLO route vanaf baan 06 waarvan ca 60% geen aanvullende instructies van de verkeersleiding krijgt.
- Per jaar gebruiken ca. 200 tot 300 vliegtuigen de GORLO route vanaf baan 09 waarvan ca 60% geen aanvullende instructies van de verkeersleiding krijgt.
- Baan 04: Vanaf Velsen-Zuid komt de nieuwe route steeds dichterbij de rechterrands van de luchtverkeersweg maar blijft er voldoende binnen. Aanpassing van de luchtverkeersweg is gewenst vanwege de handhaving.
- Baan 06: Vanaf Velsen-Zuid komt de nieuwe route steeds dichterbij de rechterrands van de luchtverkeersweg maar blijft er net binnen. Aanpassing van de luchtverkeersweg is gewenst vanwege de handhaving.
- Baan 09: Vanaf Velsen-Zuid komt de nieuwe route steeds dichterbij de rechterrands van de luchtverkeersweg maar blijft er voldoende binnen. Aanpassing van de luchtverkeersweg is gewenst vanwege de handhaving.

Verwacht effect

Een verbetering in IJmuiden door het minder overvliegen van de woonkern IJmuiden. Een verbetering in Beverwijk doordat er minder spreiding zal ontstaan bij de bocht ten zuiden van Beverwijk.

De CO₂ uitstoot zal toenemen door verlenging van de route.

Gebruik van de routes

N.v.t.

Luchtverkeerswegen

N.v.t.

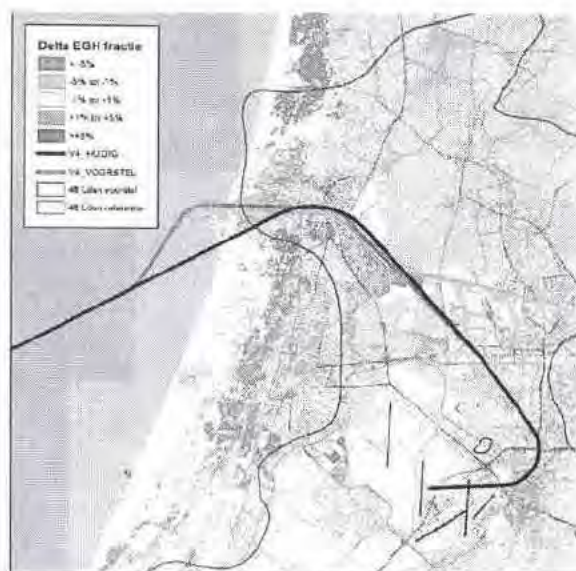
Berekende effecten

De effecten zijn berekend op de verandering in het aantal ernstig gehinderden (EGH), uitgedrukt absoluut en als een percentage t.o.v. het totaal, alsmede de effecten op de handhavingspunten. In totaal zijn er 11 minder ernstig gehinderden.

Handhavingspunten

Door de routewijziging zal de geluidbelasting in de handhavingspunten niet veranderen.

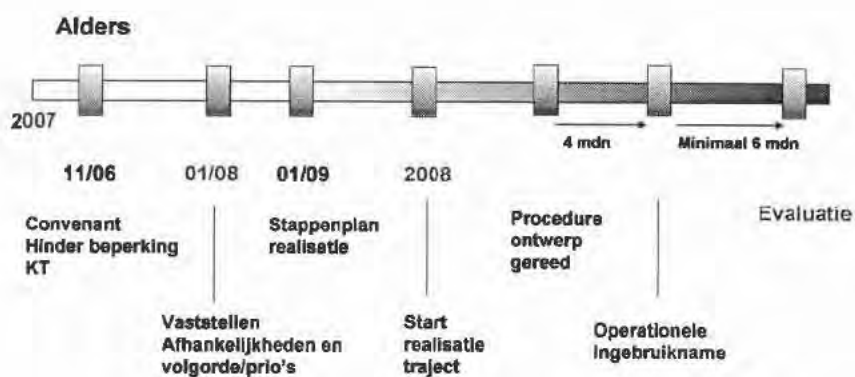
Aantallen ernstig gehinderden bij voorstel incl. percentage verschil met huidige situatie



| | V4 |
|----------------------|---------------------|
| TOTAAL | -11 (0.00%) |
| AMSTERDAM | +2 (+0.00%) |
| - AMSTERDAM | +2 (+0.00%) |
| - AMSTERDAM ZUIDOOST | 0 (0.00%) |
| BEVERWIJK | +1 (+0.00%) |
| - BEVERWIJK | +1 (+0.00%) |
| - WIJK AAN ZEE | +0 (+0.01%) |
| CASTRICUM | 0 (0.00%) |
| HEEMSKERK | +0 (+0.00%) |
| OOSTZAAN | +0 (+0.00%) |
| UITGEEST | +0 (+0.00%) |
| VELSEN | -15 (-0.02%) |
| - DRIEHUIS NH | 0 (-0.01%) |
| - IJMUIDEN | -11 (-0.04%) |
| - SANTPOORT-NOORD | 0 (0.00%) |
| - VELSEN-NOORD | 0 (0.00%) |
| - VELSEN-ZUID | 0 (0.00%) |
| - VELSERBROEK | -3 (-0.02%) |
| ZAANSTAD | +0 (+0.00%) |

Wanneer

In de periode voor de korte termijn te implementeren.



5. Uitvliegroutes t.h.v. Beverwijk, BERGI route vanaf baan 06, 09

Vervallen.

6. Uitvliegroutes t.h.v. IJmeer, ANDIK route vanaf baan 04, 06

Doel

Optimalisatie vertrekkend vliegverkeer langs de vertrekroutes t.h.v. IJmeer.

Wie

Luchtverkeersleiding Nederland.

Wat

Concentreren van vliegverkeer langs de ANDIK vertrekroutes t.h.v. IJmeer overeenkomstig de huidige uitvliegroute van de baan 09 (buitenveldertbaan in oostelijke richting)

Verwacht effect

Verbetering in Diemen, Duivendrecht en IJburg.

De CO₂ uitstoot zal afnemen door verkorting van de route.

Gebruik van de routes

Per jaar gebruiken ca. 150 tot 200 vliegtuigen de ANDIK route vanaf baan 04 waarvan ca 70% geen aanvullende instructies van de verkeersleiding krijgt.

Per jaar gebruiken minder dan ca. 5 vliegtuigen de ANDIK route vanaf baan 06.

Luchtverkeerswegen

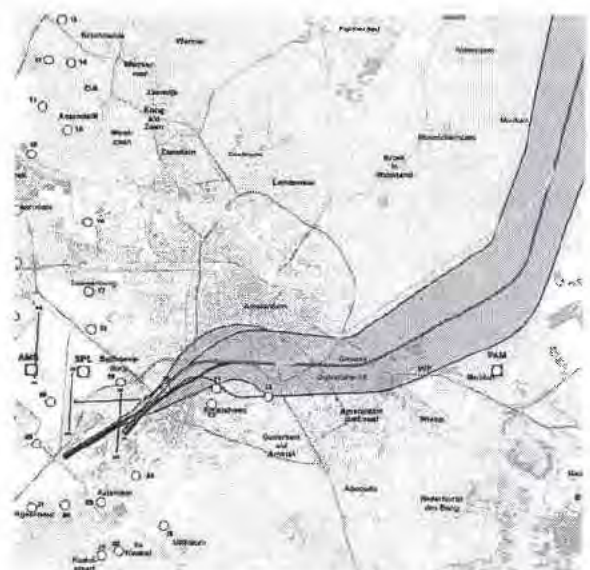
Vanaf Amsterdam-Zuid komt de nieuwe route steeds dichterbij de linkerrand van de luchtverkeersweg. Ter hoogte van Diemen treedt de nieuwe route buiten de luchtverkeersweg. Aanpassing luchtverkeersweg is noodzakelijk.

Handhavingspunten

De routewijzigingen hebben geen effect op de handhavingspunten

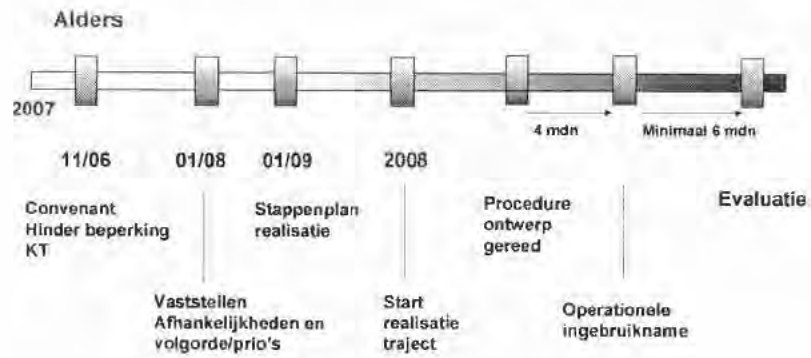
Berekende effecten

Nog niet onderzocht



Wanneer

In de periode voor de korte termijn te implementeren.



**7. Uitvliegroutes t.h.v. Sassenheim/Lisse/Kaagdorp, VALKO en BERGI
route vanaf baan 18C, 18L, 24**

Vervallen.

8. Uitvliegroutes t.h.v. Abcoude, ANDIK en ARNEM route vanaf baan 22

Doel

Optimalisatie vertrekkend vliegverkeer langs de vertrekroutes t.h.v. Abcoude.

Wie

Luchtverkeersleiding Nederland.

Wat

Concentreren van vliegverkeer langs de ANDIK en ARNEM vertrekroutes van baan 22 t.h.v. Abcoude, overeenkomstig de huidige uitvliegroute van de baan 18L (Aalsmeerbaan in zuidelijke richting).

Verwacht effect

Verbetering in Abcoude en Bussum.

De CO₂ uitstoot zal voor de ANDIK route toenemen door verlenging van de route en voor de ARNEM route afnemen door verkorting van de route.

Gebruik van de routes

Per jaar gebruiken ca. 200 tot 300 vliegtuigen de ANDIK route vanaf baan 22 waarvan ca 30% geen aanvullende instructies van de verkeersleiding krijgt.

Per jaar gebruiken ca. 800 tot 1.100 vliegtuigen de ARNEM route vanaf baan 22 waarvan ca 70% geen aanvullende instructies van de verkeersleiding krijgt.

Luchtverkeerswegen

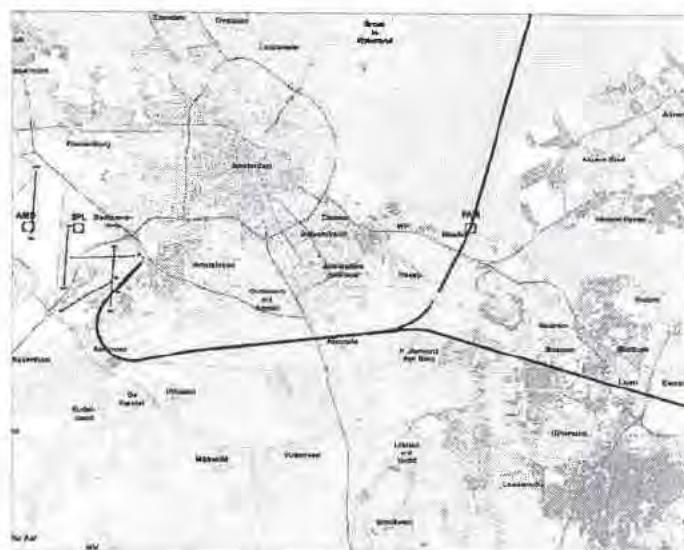
Vanaf Aalsmeer komt de nieuwe route dicht bij de rechterrand van de luchtverkeersweg. Aanpassing van de luchtverkeersweg is niet noodzakelijk.

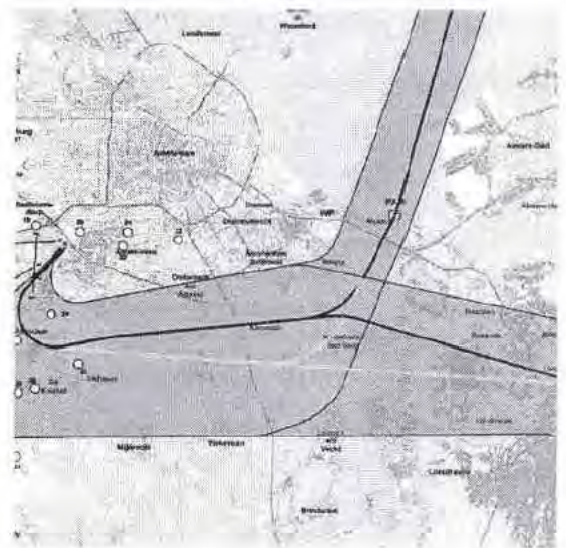
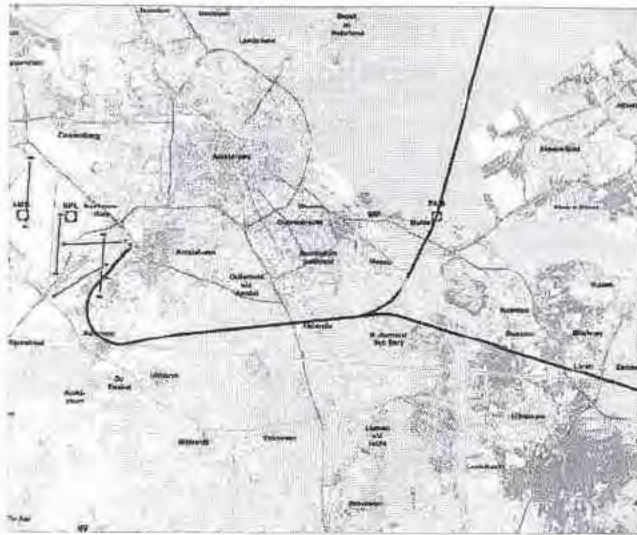
Handhavingspunten

Nog niet onderzocht

Berekende effecten

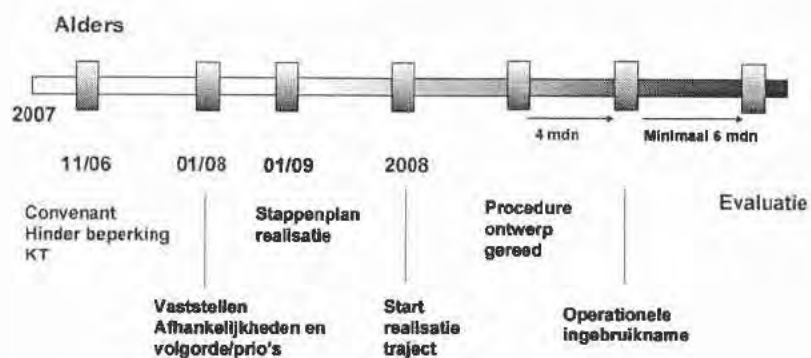
Door de routewijziging kan de geluidbelasting wijzigen in de handhavingspunten 25 en 26.





Wanneer

In de periode voor de korte termijn te implementeren.



9. Uitvliegroutes t.h.v. IJmond, BERGI route vanaf baan 36L

Doel

Optimalisatie vertrekkend vliegverkeer langs de vertrekroutes t.h.v. Beverwijk. Dit voorstel is onderdeel van cluster 1: Startend verkeer

Wie

Luchtverkeersleiding Nederland.

Wat

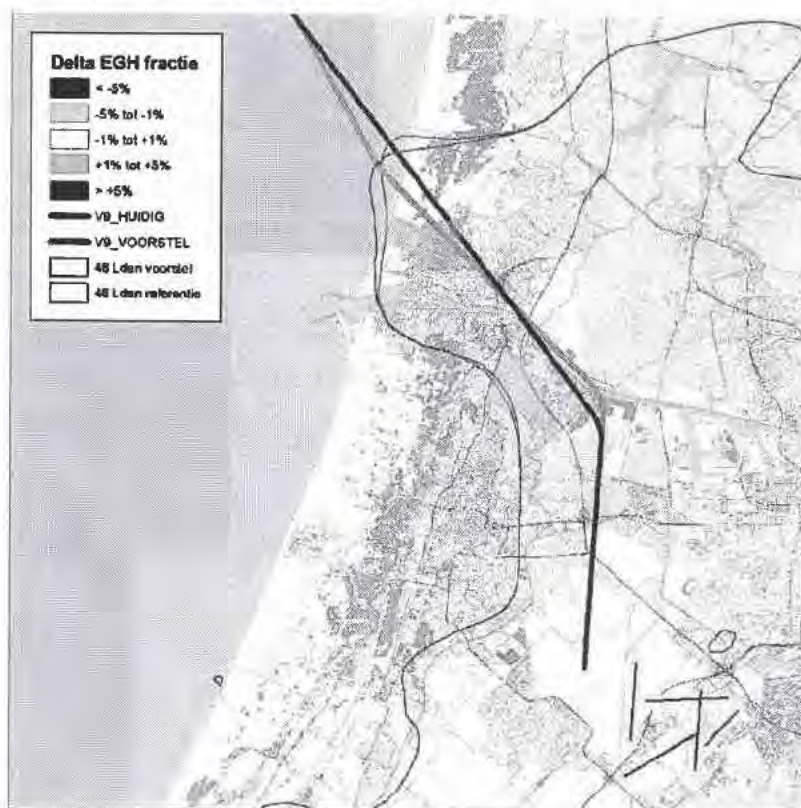
Concentreren van vliegverkeer langs de BERGI vertekroute van baan 36L t.h.v. Beverwijk, nodig om alle routes zonder knik over elkaar heen te leggen i.v.m. aanpassing van BERGI baan 06 en 09 en aanpassing GORLO baan 04, 06 en 09.

- Per jaar gebruiken ca. 12.000 tot 15.000 vliegtuigen de BERGI route vanaf baan 36L waarvan ca 90% geen aanvullende instructies van de verkeersleiding krijgt
- Vanaf Spaarndam komt de nieuwe route dicht bij de rechterraand van de luchtverkeersweg. Vanaf Beverwijk komt de nieuwe route iets dicht bij de linkerrand van de luchtverkeersweg. Aanpassing van de luchtverkeersweg is noodzakelijk.

Verwacht effect

Verbetering in Beverwijk en Spaarndam door grotere afstand tot de nominaal van de route.

Deze wijziging heeft geen effect op de CO2 uitstoot.



Berekende effecten

De effecten zijn berekend op de verandering in het aantal ernstig gehinderden (EGH), uitgedrukt absoluut en als een percentage t.o.v. het totaal, alsmede de effecten op de handhavingspunten. In totaal is er een afname met 611 ernstig gehinderden.

Handhavingspunten

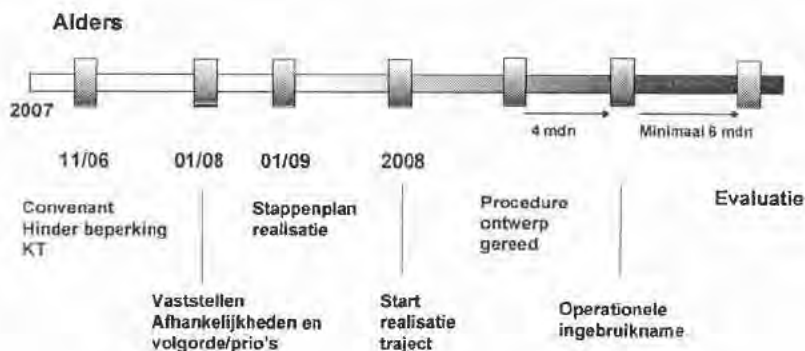
Door de routewijziging zal de geluidbelasting in handhavingspunt 9 met 0,08 dB afnemen. In de handhavingspunten 7 (0,03), 8 (0,04), 10 (0,13), 11 (0,06), 15 (0,08) en 16 (0,05) neemt de geluidbelasting toe.

Aantallen ernstig gehinderden bij voorstel incl. percentage verschil met huidige situatie

| | V9 |
|---------------------|----------------------|
| TOTAAL | -611 (-0,3%) |
| BEVERWIJK | -105 (-0,28%) |
| - BEVERWIJK | -128 (-0,37%) |
| - WIJK AAN ZEE | +23 (+1,09%) |
| CASTRICUM | -2 (-0,01%) |
| - AKERSLOOT | -2 (-0,04%) |
| - CASTRICUM | 0 (0,00%) |
| - DE WOUDE | 0 (0,00%) |
| - LIMMEN | 0 (0,00%) |
| HEEMSKERK | -21 (-0,06%) |
| - HEEMSKERK | -21 (-0,06%) |
| UITGEEST | -2 (-0,02%) |
| - UITGEEST | -2 (-0,02%) |
| VELSEN | -511 (-0,79%) |
| - DRIEHUIS NH | -32 (-0,96%) |
| - IJMUIDEN | +49 (+0,16%) |
| - SANTPOORT-NOORD | -7 (-0,10%) |
| - VELSEN-NOORD | 0 (0,00%) |
| - VELSEN-ZUID | -4 (-0,23%) |
| - VELSERBROEK | -517 (-3,15%) |
| ZAANSTAD | +22 (+0,02%) |
| - ASSENDELFT | +12 (+0,08%) |
| - KOOG AAN DE ZAAAN | +2 (+0,01%) |
| - KROMMENIE | +1 (+0,01%) |
| - WESTKNOLLENDAM | 0 (0,00%) |
| - WESTZAAAN | +3 (+0,07%) |
| - WORMERVEER | +0 (+0,00%) |
| - ZAANDAM | +4 (+0,01%) |
| - ZAANDIJK | +0 (+0,00%) |

Wanneer

In de periode voor de korte termijn te implementeren.



10. Kleine aanpassing uitvliegroute Kaagbaan waardoor minder over dicht bevolkt gebied gevlogen wordt.

Vervallen.

11. Microklimaat aanpak

Doel

Maatwerk geluidsmanagement op woonkern niveau door verbeterde communicatie met bewoners met veel meer oog voor detail en in samenspraak met individuele woonkernen. Dit voorstel is onderdeel van cluster 8: Communicatie, in combinatie met clusters 1 en 2: startend en landend verkeer

Wie

Voor de microklimaataanpak Luchtverkeersleiding Nederland en KLM. Voor het klachten en informatiecentrum Amsterdam Airport Schiphol en de Luchtverkeersleiding Nederland. Daarnaast is het Ministerie van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk voor het wijzigen van de "Regeling CROS", zoals aangekondigd in het Kabinetsstandpunt Schiphol uit april 2006. De Regeling CROS is een Ministeriele Regeling waarin de taak voor klachtenregistratie ondergebracht is bij CROS.

Wat

In de projecten "Rijzenhout" en "Badhoevedorp" zijn presentaties, interviewtechnieken en enquêtes ontwikkeld ten behoeve van communicatie met de omwonenden, en er is ervaring opgedaan met het daadwerkelijk communiceren met een woonkern. Tevens is en wordt er ervaring opgedaan met het gebruiken van gereedschappen voor het analyseren van geluidshinderprofielen en is kennis opgebouwd over geluidsproblematiek. Hierbij is er gevoel ontstaan voor het soort van oplossingen dat een rol zou kunnen spelen en worden er voor Rijzenhout inmiddels concrete verbetervoorstellen uitgewerkt.

Het beschikken over een eigen klachten- en informatiecentrum zal bijdragen aan het opzetten van een dergelijke maatwerkprogramma, omdat direct contact met klagers en gehinderden informatie geeft over welke hinder ervaren wordt en hoe dit opgelost kan worden. Daarnaast biedt een verbeterde registratie en analyse van klachten mogelijkheden om de manier waarop informatie gegeven wordt verbeterd kan worden. Meer inzicht in de aard en achtergrond van klachten zal leiden tot een beter begrip van de problemen met het luchtverkeer in de regio. Voorspelbaarheid van de te verwachten hinder en verbeterde informatievoorziening spelen zowel voor de woonkernen aanpak als voor het Klachten- en Informatiecentrum een belangrijke rol.

Deze informatie kunnen de sectorpartijen gebruiken om de hinder in de regio zoveel mogelijk te beperken, hetzij door de bestaande eigen bedrijfsprocessen te verbeteren, hetzij door een dialoog op basis waarvan andere maatregelen genomen kunnen worden.

Verwacht effect

Verbetering van de hinderbeleving in individuele woonkernen door informatievoorziening en mogelijke aanpassingen van de afhandeling van het vliegverkeer af te stemmen op de doelgroep. Het KIC zal meerdere effecten hebben: ten eerste verbetert het contact tussen AAS, LVNL en de klager. Ten tweede levert het KIC inzicht om het effect van hinderbeperkende maatregelen te verhogen.

Gebruik van de routes

N.v.t.

Luchtverkeerswegen

N.v.t.

Handhavingspunten

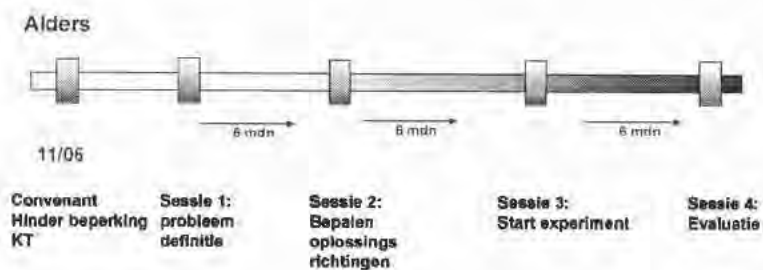
N.v.t.

Berekende effecten

Nog niet onderzocht

Wanneer

In de periode voor de korte termijn worden initiatieven genomen om een aantal individuele woonkernen te benaderen ter vermindering van de geluidshinder. Het Klachten- en Informatiecentrum kan op 1 juni 2007 overgaan naar AAS en LVNL mits het Ministerie tijdig de Regeling CROS heeft aangepast en CROS voldoende medewerking heeft verleend aan de overgang.



12. Overdracht grondgeluid

Doel

Reductie van hinder van grondgeluid in het gebied bij Hoofddorp-Noord met circa 10 dB. Dit voorstel is onderdeel van cluster 3: Baan en routegebruik.

Wie

Amsterdam Airport Schiphol in samenwerking met de Gemeente Haarlemmermeer, de bewonersvereniging Hoofddorp-Noord en CROS

Wat

Een combinatie van verschillende maatregelen zal nodig zijn om de hinder in het gebied te beperken. Enerzijds door de innovatieve oplossing van een geluidswal met gekartelde rand en daarnaast een herhaling van het reliëf in het tussengebied. De innovatieve wal zorgt door de vorm en uitvoering voor een reductie van het grondgeluid met ten minste 10 dB door een aanpak bij de bron. Door de speciale vorm van de geluidswal wordt voorkomen dat vliegtuigen last hebben van turbulentie of dat er verstoring van de landings- en navigatieapparatuur optreedt. De maatregel zal zodanig worden uitgevoerd dat geen vogelaantrekkende werking wordt gecreëerd met de realisatie van deze maatregel.

Het gebied achter de geluidswal kan op verschillende manieren efficiënt worden ingericht door waterberging te creëren met daarin drijvende kassen, het gebruik van de kassen voor agrarische toepassing bijvoorbeeld het kweken van gewassen voor bio-brandstoffen, ruimte voor onderzoekscentra, een milieubewust energie systeem, warmte opslag in de baan, zonne-energie en windenergie. Tijdens de informatieavond hebben de vier betrokken partijen een Uitvoeringsbesluit ondertekend waarbij Schiphol toezegt de geluidswal en aanvullende maatregelen te gaan ontwikkelen en aanleggen en de gemeente toezegt de hiervoor benodigde besluitvormingsprocedures tijdig te verzorgen.

Verwacht effect

De geluidswal en het gebied komen ten zuidwesten van de Polderbaan. De inwoners van Hoofddorp Noord zullen naar verwachting een aanmerkelijke vermindering van de geluidsoverlast ervaren als de Polderbaan in gebruik is. De geluidswal en aanvullende maatregelen moeten leiden tot een minimale geluidsreductie van 10dB. Afhankelijk van de omstandigheden neemt het niveau van het laagfrequent geluid af, zodat het onhoorbaar of net hoorbaar is. In ieder geval zal het laagfrequent geluid naar verwachting geen hinder meer opleveren.



Gebruik van de routes

N.v.t.

Luchtverkeerswegen

N.v.t.

Handhavingspunten

N.v.t.

Berekende effecten

Nog niet onderzocht

Wanneer

De geluidswal en aanvullende maatregelen kunnen eind 2009 gereed zijn, mits de gemeente tijdig haar bestemmingsplannen daartoe heeft aangepast.



13. Selectiviteit: ontmoediging van vluchten, met name door lawaaiige vliegtuigen, in de nacht

Doel

Deze maatregel is op te splitsen in twee maatregelen. De eerste maatregel is gericht op het minder aantrekkelijk maken van vliegen in de nacht. De tweede maatregel is gericht op het ontmoedigen van de lawaaiige vliegtuigen. Dit voorstel is onderdeel van cluster 6: Mainport-strategie.

Wie

Amsterdam Airport Schiphol voert deze maatregel uit.

Wat

De eerste maatregel is gericht op het minder aantrekkelijk maken van vliegen in de nacht. Dit wordt gedaan door vliegverkeer, dat in de nacht landt op Schiphol, 27% hogere tarieven aan te rekenen dan overdag. Voor vertrekkende vluchten in de nacht geldt een tarief dat 50% hoger is dan overdag. Met deze maatregel wordt vliegen in de nacht minder aantrekkelijk gemaakt.

De tweede maatregel is gericht om uiteindelijk de nu meest lawaaiige vliegtuigtypes volledig te weren op Schiphol. Dit betreft de zogenaamde Onderkant Hoofdstuk 3 types vliegtuigen. In verband met Europese regelgeving is het niet toegestaan om van de één op andere dag dergelijke lawaaiige vliegtuigen te verbieden om te vliegen op een EU luchthaven. Daarom start Schiphol met de ontmoediging van Onderkant Hoofdstuk 3 types gedurende de dag (tussen 06.00 en 23.00) door de tarieven voor deze vliegtuigtypes 40 % hoger te maken dan het basistarief. Voor de nacht (tussen 23.00 en 06.00) geldt voor startend verkeer een tarief van 315% van het basis tarief en voor landend verkeer een tarief van 267% van het basis tarief. Wanneer dit na verloop van tijd onvoldoende effectief blijkt te zijn, kan geleidelijk aanvullende operationele beperkingen ingevoerd worden.

Een dergelijk beleid heeft Schiphol al eerder gevoerd voor de zogenaamde Hoofdstuk 2 vliegtuigen. Hierdoor was Schiphol één van de eerste luchthavens ter wereld waar praktisch geen 'Hoofdstuk 2' vliegtuigen meer voorkwamen. Via ditzelfde mechanisme wil Schiphol de Onderkant Hoofdstuk 3 types nu ook ontmoedigen.

Verwacht effect

Dit ontmoedigingsbeleid zal naar verwachting ertoe leiden dat er in 2008 geen Onderkant Hoofdstuk 3 types meer in de nacht zullen voorkomen op Schiphol. Dit zal geleidelijk aan gaan. In de periode november 2005 tot en met oktober 2006 kwamen er 's nachts circa 1.100 vluchten voor met 'onderkant Hoofdstuk 3', waarvan bijna 800 landingen. Het zijn vrijwel allemaal vrachtluchten met de oudere versies van de Boeing 747 (200 en 300), de DC10 en de Airbus A300.

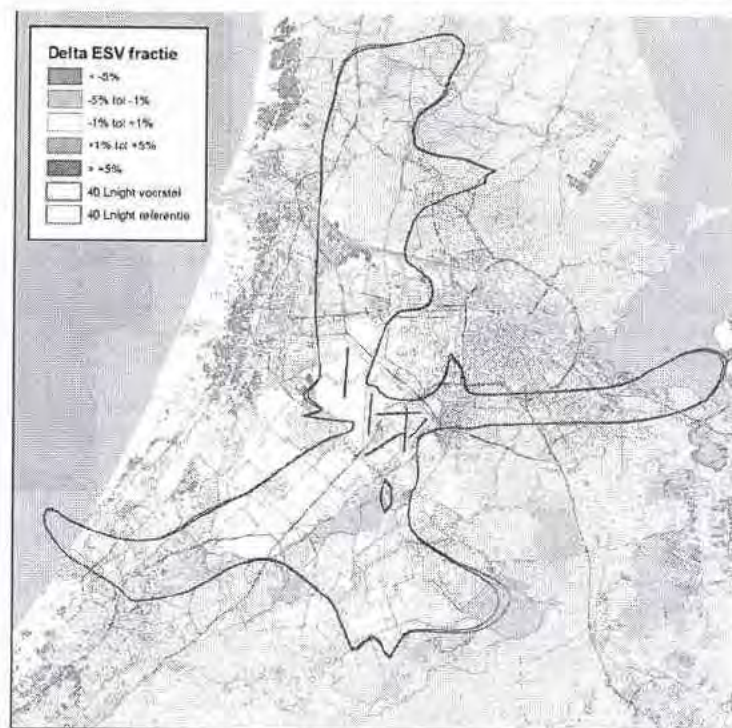
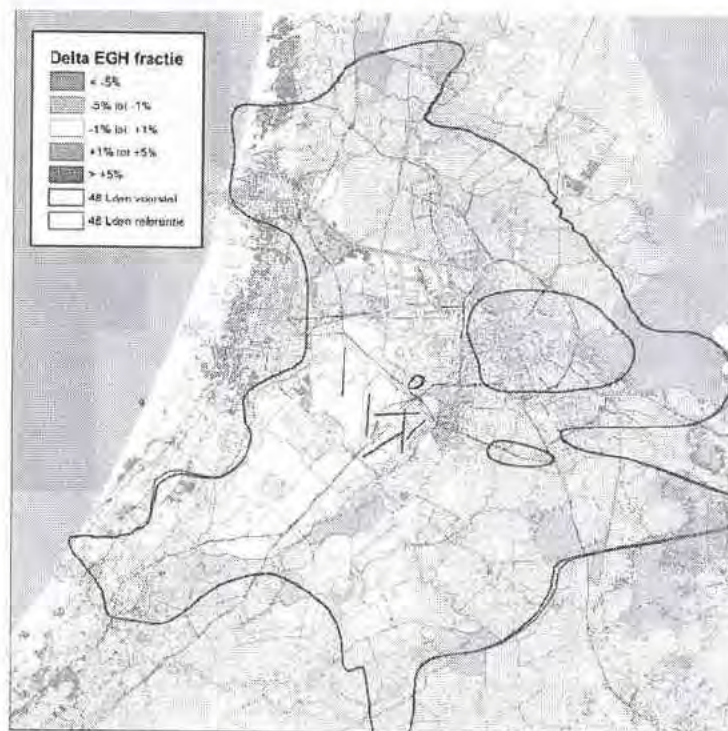
In de gebieden ten noorden van de Polderbaan en ten zuidwesten van de Kaagbaan vinden per nacht 3 à 4 vluchten met 'onderkant Hoofdstuk 3' vliegtuigen plaats. Dus de bewoners van onder andere Castricum, Heemskerk, Uitgeest, Assendelft, Spaarndam, Noordwijk en Sassenheim zullen enkele malen per nacht minder gestoord worden door de nu meest lawaaiige vliegtuigen.

Berekende effecten

De effecten zijn berekend op de verandering in het aantal ernstig gehinderden (EGH), aantal ernstig slaapverstoorden (ESV), uitgedrukt absoluut en als een percentage t.o.v. het totaal, alsmede de effecten op de handhavingspunten. Er is een afname met 2.849 ernstig gehinderden en een afname met 1.795 slaapverstoorden.

Handhavingspunten

Door deze maatregel zal de geluidbelasting in alle handhavingspunten afnemen.



Aantallen ernstig gehinderden bij voorstel incl. percentage verschil met huidige situatie

| | V13 |
|---------------------------|-----------------------|
| TOTAAL | -2849 (-1.20%) |
| AALSMEER | -30 (-0.13%) |
| - AALSMEER | -9 (-0.05%) |
| - KUDELSTAART | -21 (-0.29%) |
| ABCOUDE | -4 (-0.04%) |
| - ABCOUDE | -3 (-0.05%) |
| - BAAMBRUGGE | 0 (-0.03%) |
| ALKEMADE | -59 (-0.41%) |
| - KAAG | +0 (+0.04%) |
| - NIEUWE WETERING | -2 (-0.27%) |
| - OUD ADE | -2 (-0.26%) |
| - OUDE WETERING | -8 (-0.19%) |
| - RIJPWETERING | -1 (-0.07%) |
| - ROELOFARENDSEVEEN | -46 (-0.69%) |
| AMSTELVEEN | -123 (-0.16%) |
| - AMSTELVEEN | -123 (-0.16%) |
| AMSTERDAM | -1144 (-0.15%) |
| - AMSTERDAM | -612 (-0.09%) |
| - AMSTERDAM ZUIDOOST | -532 (-0.70%) |
| BENNEBROEK | -30 (-0.58%) |
| - BENNEBROEK | -30 (-0.58%) |
| BEVERWIJK | -27 (-0.07%) |
| - BEVERWIJK | -27 (-0.08%) |
| - WIJK AAN ZEE | -1 (-0.03%) |
| BREUKELEN | -1 (-0.13%) |
| - NIEUWER TER AA | -1 (-0.13%) |
| BUSSUM | -3 (-0.01%) |
| - BUSSUM | -3 (-0.01%) |
| CASTRICUM | -85 (-0.24%) |
| - AKERSLOOT | -84 (-1.66%) |
| - CASTRICUM | 0 (0.00%) |
| - DE WOUDE | 0 (0.00%) |
| - LIMMEN | 0 (0.00%) |
| DE RONDE VENEN | -73 (-0.21%) |
| - AMSTELHOEK | 0 (-0.02%) |
| - DE HOEF | -3 (-0.36%) |
| - MIJDRECHT | -35 (-0.21%) |
| - VINKEVEEN | -5 (-0.06%) |
| - WAVERVEEN | -1 (-0.08%) |
| - WILNIS | -28 (-0.42%) |
| DIEMEN | -43 (-0.18%) |
| - DIEMEN | -43 (-0.18%) |
| GRAFT-DE RIJP | -24 (-0.37%) |
| - DE RIJP | 0 (0.00%) |
| - GRAFT | -16 (-1.90%) |
| - MARKENBINNEN | -1 (-0.27%) |
| - NOORDEINDE NH | -2 (-2.19%) |
| - OOST GRAFTDIJK | -4 (-1.26%) |
| - STARNMEER | -1 (-0.62%) |
| - WEST GRAFTDIJK | 0 (-0.01%) |
| HAARLEM | -87 (-0.06%) |
| - HAARLEM | -86 (-0.06%) |
| - SPAARNDAM WEST | -1 (-0.11%) |
| HAARLEMMERLIEDE CA | -8 (-0.14%) |

| | |
|-----------------------|----------------------|
| - HAARLEMMERLIEDE | 0 (-0.13%) |
| - HALFWEG NH | -1 (-0.05%) |
| - SPAARN DAM | -6 (-0.23%) |
| HAARLEMMERMEER | -197 (-0.15%) |
| - AALSMEERDERBRUG | 0 (-0.07%) |
| - ABBENES | -1 (-0.06%) |
| - BADHOEVEDORP | -48 (-0.41%) |
| - BEINDORP | -3 (-0.36%) |
| - BOESINGHELIEDE | 0 (-0.16%) |
| - BUITENKAAG | +0 (+0.07%) |
| - BURGERVEEN | -2 (-0.76%) |
| - CRUQUIUS | -1 (-0.07%) |
| - HOOFDDORP | -80 (-0.12%) |
| - LEIMUIDERBRUG | 0 (-0.47%) |
| - LIJNDEN | 0 (0.00%) |
| - LISSERBROEK | -9 (-0.24%) |
| - LUCHTHAVEN SCHIPHOL | -1 (-0.33%) |
| - NIEUW VENNEP | -28 (-0.10%) |
| - OUDE MEER | 0 (-0.02%) |
| - RIJSENHOUT | -9 (-0.21%) |
| - ROZENBURG NH | 0 (-0.12%) |
| - SCHIPHOL-RIJK | 0 (0.00%) |
| - VIJFHUIZEN | -5 (-0.12%) |
| - WETERINGBRUG | -1 (-0.14%) |
| - ZWAANSHOEK | -2 (-0.10%) |
| - ZWANENBURG | -9 (-0.11%) |
| HEEMSKERK | -19 (-0.05%) |
| - HEEMSKERK | -19 (-0.05%) |
| HEEMSTEDE | -22 (-0.09%) |
| - HEEMSTEDE | -22 (-0.09%) |
| HILLEGOM | -1 (-0.01%) |
| - HILLEGOM | -1 (-0.01%) |
| HILVERSUM | -73 (-0.09%) |
| - HILVERSUM | -73 (-0.09%) |
| JACOBSWOUDE | -14 (-0.15%) |
| - LEIMUIDEN | -10 (-0.26%) |
| - RIJNSATERWOUDE | -3 (-0.19%) |
| - WOUBRUGGE | 0 (-0.01%) |
| KATWIJK | -18 (-0.04%) |
| - KATWIJK ZH | -18 (-0.04%) |
| LANDSMEER | -2 (-0.02%) |
| - DEN ILP | -1 (-0.06%) |
| - LANDSMEER | 0 (0.00%) |
| - PURMERLAND | -1 (-0.36%) |
| LEIDEN | -28 (-0.02%) |
| - LEIDEN | -28 (-0.02%) |
| LIEMEER | -7 (-0.10%) |
| - NIEUWVEEN | -3 (-0.07%) |
| - NOORDEN | -2 (-0.66%) |
| - VROUWENAKKER | 0 (-0.05%) |
| - ZEVENHOVEN | -3 (-0.12%) |
| LISSE | -55 (-0.25%) |
| - LISSE | -55 (-0.25%) |
| LOENEN | -29 (-0.38%) |
| - LOENEN AAN DE VECHT | -1 (-0.02%) |
| - LOENERSLOOT | -8 (-1.33%) |

| | |
|---------------------------|---------------|
| - NIGTEVECHT | -4 (-0.23%) |
| - VREELAND | -17 (-0.94%) |
| MUIDEN | -4 (-0.06%) |
| - MUIDEN | -2 (-0.05%) |
| - MUIDERBERG | -2 (-0.06%) |
| NIEUWKOOP | -31 (-0.32%) |
| - NIEUWKOOP | -2 (-0.02%) |
| - WOERDENSE VERLAAT | -28 (-3.37%) |
| NOORDWIJK | -8 (-0.03%) |
| - NOORDWIJK ZH | -8 (-0.03%) |
| NOORDWIJKERHOUT | -60 (-0.47%) |
| - NOORDWIJKERHOUT | -60 (-0.47%) |
| OEGSTGEEST | -3 (-0.01%) |
| - OEGSTGEEST | -3 (-0.01%) |
| OOSTZAAN | -1 (-0.01%) |
| - OOSTZAAN | -1 (-0.01%) |
| OUDER-AMSTEL | -53 (-0.40%) |
| - DUIVENDRECHT | -19 (-0.39%) |
| - OUDERKERK AAN DE AMSTEL | -34 (-0.41%) |
| RIJNSBURG | -34 (-0.23%) |
| - RIJNSBURG | -34 (-0.23%) |
| SASSENHEIM | -8 (-0.05%) |
| - SASSENHEIM | -8 (-0.05%) |
| TER AAR | -36 (-0.40%) |
| - TER AAR | -36 (-0.40%) |
| UITGEEST | -18 (-0.15%) |
| - UITGEEST | -18 (-0.15%) |
| UITHOORN | -9 (-0.03%) |
| - DE KWAKEL | -1 (-0.02%) |
| - UITHOORN | -9 (-0.04%) |
| VELSEN | -66 (-0.10%) |
| - DRIEHUIS NH | -4 (-0.12%) |
| - IJMUIDEN | -19 (-0.06%) |
| - SANTPOORT-NOORD | -2 (-0.02%) |
| - VELSEN-NOORD | 0 (0.00%) |
| - VELSEN-ZUID | -2 (-0.08%) |
| - VELSERBROEK | -39 (-0.24%) |
| VOORHOUT | -13 (-0.08%) |
| - VOORHOUT | -13 (-0.08%) |
| WARMOND | +1 (+0.02%) |
| - WARMOND | +1 (+0.02%) |
| WATERLAND | -4 (-0.03%) |
| - BROEK IN WATERLAND | -1 (-0.07%) |
| - ILPENDAM | -2 (-0.09%) |
| - MONNICKENDAM | 0 (0.00%) |
| - WATERGANG | -1 (-0.22%) |
| WEESP | -86 (-0.48%) |
| - WEESP | -86 (-0.48%) |
| WIJDEMEREN | -138 (-0.60%) |
| - 'S-GRAVELAND | -15 (-1.14%) |
| - ANKEVEEN | -2 (-0.10%) |
| - KORTENHOEF | -116 (-1.81%) |
| - LOOSDRECHT | -1 (-0.01%) |
| - NEDERHORST DEN BERG | -4 (-0.08%) |
| WOERDEN | -2 (-0.04%) |
| - KAMERIK | -2 (-0.06%) |

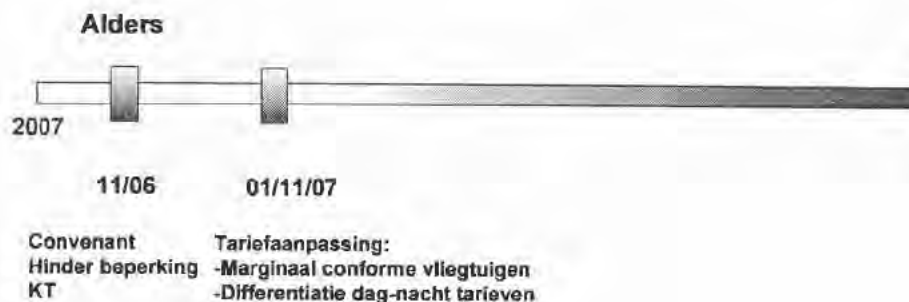
| | |
|-------------------|--------------|
| - ZEGVELD | 0 (0.00%) |
| WORMERLAND | -6 (-0.04%) |
| - JISP | 0 (0.00%) |
| - OOSTKNOLLENDAM | -1 (-0.15%) |
| - SPIJKERBOOR NH | 0 (0.00%) |
| - WIJDEWORMER | -2 (-0.10%) |
| - WORMER | -3 (-0.02%) |
| ZAANSTAD | -66 (-0.05%) |
| - ASSENDELFT | -18 (-0.13%) |
| - KOOG AAN DE ZAA | -4 (-0.03%) |
| - KROMMENIE | -26 (-0.15%) |
| - WESTKNOLLENDAM | 0 (0.00%) |
| - WESTZAAN | -3 (-0.07%) |
| - WORMERVEER | -4 (-0.04%) |
| - ZAANDAM | -10 (-0.01%) |
| - ZAANDIJK | -1 (-0.01%) |

Wanneer

Met ingang van 1 november 2007 vraagt Schiphol van marginaal conforme vliegtuigen en tarief dat:

- van 2300 uur tot 0600 uur voor startend en voor landend verkeer tenminste 140 procent;
 - van 2300 uur tot 0600 uur voor startend verkeer 315 procent;
 - van 2300 uur tot 0600 uur voor landend verkeer 267 procent;
- bedraagt van het basistarief

Schiphol maakt de in het vorige lid bedoelde tarieven tijdig, uiterlijk 31 mei 2007, bekend overeenkomstig het besluit exploitatie luchthaven Schiphol.



14. Selectiviteit: prioritering van stil verkeer dat een bijdrage levert aan het netwerk.

Doel

Bij de toewijzing van nieuwe slots wordt prioriteit gegeven aan vluchtaanvragen die uitgevoerd worden met stille vliegtuigen en tevens een bijdrage leveren aan de functie van Schiphol binnen het luchtvaartnetwerk.

Wie

In 2007 worden de maatregelen door AAS i.s.m. betrokken partijen (verder) uitgewerkt, voorgelegd aan het Coordination Committee Netherlands en uiteindelijk ter goedkeuring en doorvoering aan de overheid aangeboden.

Wat

De maatregelen hebben betrekking op het toewijzen van nieuwe aanvragen voor vertrek- en aankomsttijden (slots) in de nacht. De maatregel betreft het geven van prioriteit aan slotaanvragen die uitgevoerd worden met stille vliegtuigen en tevens een bijdrage leveren aan de functie van Schiphol binnen het luchtvaartnetwerk.

Schiphol werkt in samenwerking met relevante partijen en andere betrokkenen uiterlijk 6 maanden na afronding van een netwerkanalyse een voorstel uit op basis waarvan verkeer dat een bijdrage levert aan het netwerk voorrang krijgt bij de aanvraag van nieuwe slots.

Verwacht effect

De maatregel beoogt een optimale benutting van de milieuruimte en voorkomt dat binnen de schaarse capaciteit van Schiphol slots worden toegekend aan verkeer dat geen bijdrage levert aan het netwerk.

Gebruik van de routes

N.v.t.

Luchtverkeerswegen

N.v.t.

Berekende effecten

Nog niet onderzocht

Handhavingspunten

n.v.t.

Wanneer

Uiterlijk 6 maanden na afronding van de netwerkanalyse.



15. Ontwikkeling Environmental Simulator

Doel

Doel van het onderzoek is om te komen tot een systeem dat het mogelijk maakt inzichtelijk te maken wat de gevolgen zijn van het gebruik van vliegtuigen op die gebieden die beïnvloed worden door de aanwezigheid van deze vliegtuigen.

Daarbij zal de volgende onderzoeksvraag worden beantwoord: Het gevolg van het gebruik van vliegpaden zowel Standard Instrument Departures als Standard Arrival Routes op de omgeving: t.a.v. het vliegpad, inzichtelijk (zichtbaar) maken

- wat de geluidsproductie is per individueel vliegtuig en totale mix van vliegtuigen gedurende
 - de verschillende fasen van de vlucht,
 - de verschillende tijdsperioden op de grond,
- dit alles ten aanzien van de verschillende aan- en uitvliegprocedures.
- wat de (verwachte) beleving is op de bewoners in deze omgeving (zal zijn)
- wat de geluidsbelasting op de omgeving zal zijn.

Het systeem zal de mogelijkheid moeten bieden om bestaande en voorgenomen wijzigingen in het vliegprocedures vooraf te testen, zodat een gewogen en realistische voorspelling kan worden gedaan aangaande de gevolgen voor omgeving en proces.

Wie

Amsterdam Airport Schiphol heeft het initiatief genomen om de Environmental Simulator te ontwikkelen, in overleg met rijk en regiopartijen. Het is nog niet bekend welke organisaties bij de realisatie een rol zullen gaan spelen.

Wat

De Environmental Simulator moet complexe zaken over de afhandeling van vliegtuigen en de bijbehorende geluidshinder op een duidelijke en begrijpelijke manier kunnen presenteren. Gedacht wordt aan multimedia waarbij audio en visuele hulpmiddelen een belangrijke rol spelen.

De Environmental Simulator heeft drie belangrijke kenmerken. Ten eerste komt er een vaste lokatie. Op deze plaats kunnen geïnteresseerden op een interactieve manier informatie krijgen over Schiphol en over de manier van vliegen. Ten tweede omvat de Environmental Simulator een methode om informatie te presenteren voor discussies met omwonenden en bestuurders uit de omgeving van de luchthaven. Tenslotte komt (een deel van) de Environmental Simulator beschikbaar via internet.

Verwacht effect

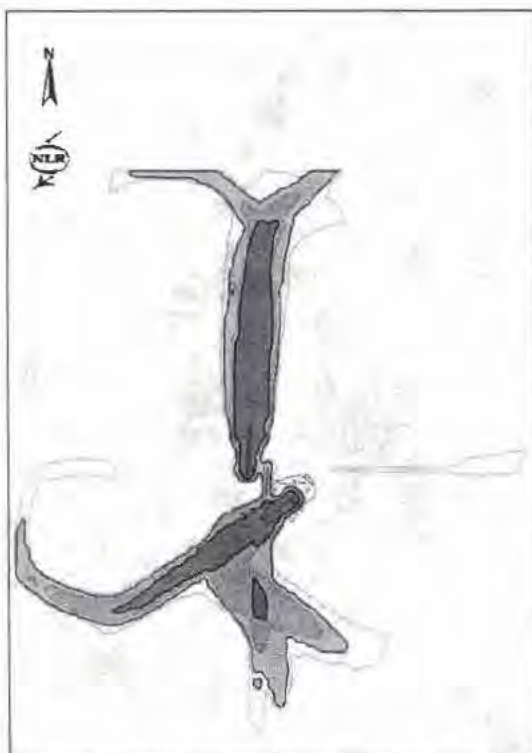
Voor alle geïnteresseerde partijen in de omgeving wordt het mogelijk om informatie te krijgen, kennis op te doen en zich een beeld te vormen over de relatie tussen Schiphol en de omgeving. Dit zal een goede bijdrage leveren aan de maatschappelijke discussies over Schiphol.

Wanneer

De eerste versie van de Environmental Simulator zal naar verwachting over 2½ jaar gerealiseerd zijn. Eind 2007 zal het verkennend onderzoek, op basis van input van rijk en regio, opgeleverd worden. Op basis hiervan zal besloten worden op welke wijze de Environmental Simulator ontwikkeld zal worden.



16. NOMOS uitbreiden



verkenning van mogelijkheden om via "flitspalen" over te gaan op alternatieve handhavingssystemen.

4. NOMOS wordt uitgebreid met meetposten voor het meten van laagfrequent geluid of grondgeluid. De resultaten van deze metingen zijn ook beschikbaar via de NOMOS website.

Verwacht effect

Dit is één maatregel in een samenhangend pakket voor verbetering van de informatievoorziening waarvan een positief effect op de hinderbeleving wordt verwacht.

Wanneer

De NOMOS projecten worden uitgevoerd gedurende de periode van de korte termijn.

Doel

De uitbreiding van het NOMOS meetnet en de toepassingen leidt tot meer transparantie en openheid in de informatievoorziening. Hiervan wordt een positief effect verwacht op de hinderbeleving.

Wie

Amsterdam Airport Schiphol.

Wat

De uitbreiding van NOMOS bevat vijf concrete projecten:

1. instandhouding van de huidige 27 NOMOS geluidmeetposten voor informatie over gemeten vliegtuiggeluid.
2. Uitbreiding met drie NOMOS geluidmeetposten in Amsterdam-Zuid, Amstelveen en Hoofddorp. In overleg met individuele gemeentes kan besloten worden tot uitbreiding van dit aantal, door plaatsing van geluidmeetposten in de desbetreffende gemeentes.
3. Voortzetting van het proefproject om geluid aan de kop van de baan te meten ter

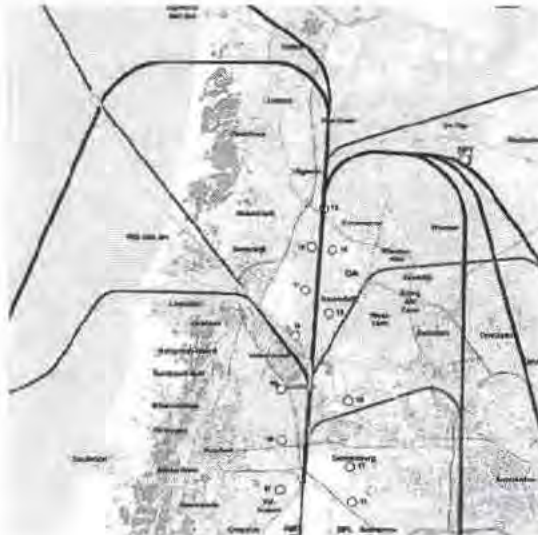


17. "Voorwaardelijke maatregel" De nachtelijke vertrekroutes vanaf de Polderbaan ook in het uur tussen 6 en 7 vliegen.

De sector is bereid deze maatregel uit te voeren tussen 6.00 en 6.45 uur. De evaluatie heeft uiterlijk in 2010 plaatsgevonden. Besloten kan worden tot de doorvoering of terugdraaiing van de maatregel. De evaluatie betreft met name een beoordeling van de effecten van de maatregel op het netwerk en de uitvoerbaarheid van de maatregel in het ATM-concept voor de middellange termijn. Dit voorstel is onderdeel van cluster 1: startend verkeer en cluster 3: nachtelijk gebruik Schiphol.

Om de maatregelen te kunnen doorvoeren zullen de desbetreffende grenswaarden en de regels voor het routegebruik voor de genoemde periode aangepast moeten worden. Naar verwachting is de experimenteerwet de snelste mogelijkheid om deze wettelijke aanpassingen te doen.

N.B. In het mer en de netwerkeffectanalyse worden verschillende alternatieven onderzocht voor het gebruik van de luchthaven op middellange termijn. In dit kader zal ook onderzocht worden of deze maatregel op middellange termijn uitvoerbaar is bij de verschillende alternatieven.



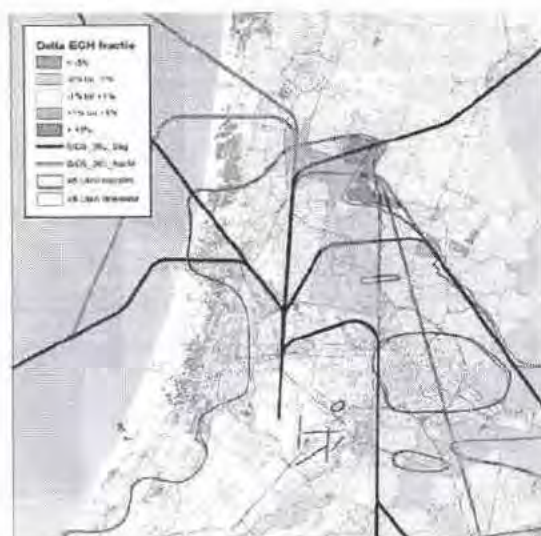
Toelichting op de voorwaarde van evaluatie:

De maatregel gaat ten koste van de kwaliteit van het netwerk als de startcapaciteit nog verder - dan nu al vrijwillig gebeurt (1+1 baangebruik) - wordt beperkt in het uur 6-7. Er zal er voor KLM+partners een commerciële en operationele (i.v.m. flexibiliteit) beperking ontstaan vanaf 2010-12 en daarmee wordt de concurrentiepositie aangetast.

De startbehoefte voor totaal Schiphol in dit time-bracket in de zomer van 2008 bedraagt 19. Dit loopt op tot boven de 30 in 2020. Als de startcapaciteit dus wordt beperkt tot 25 per uur dan ontstaat er tussen 2012 en 2020 een commercieel, maar ook operationeel probleem, mede afhankelijk van het gekozen alternatief voor de middellange termijn. Door de lange route en de bijna maximale benutting van de capaciteit in de jaren voordat het absolute maximum van 25 bereikt wordt (de maximale capaciteit volgens LVNL) zal bij de minste of geringste slechtweer omstandigheid de capaciteit verder dalen en kan de route niet meer uitgevoerd worden.

Beperking van de startcapaciteit in uur 6-7 levert een domino-effect op: in de nacht is er verder geen plek en het uur 7-8 zit al vol. Daardoor zou er verder de dag in moeten worden geschoven, waardoor commercieel en operationeel (aansluiting op

de waves) een slecht product ontstaat en daarmee het gehele netwerk en de opbouw ervan ontwricht wordt.



Berekende effecten



De effecten zijn berekend op de verandering in het aantal ernstig gehinderden (EGH), aantal ernstig slaapverstoorden (ESV), uitgedrukt absoluut en als een percentage t.o.v. het totaal, alsmede de effecten op de handhavingspunten. Er is een afname met 9.069 ernstig gehinderden en een afname met 3.266 slaapverstoorden.

Handhavingspunten

De maatregel kan effect hebben op de volgende handhavingspunten. Bij punten 02, 06, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 zal de geluidsbelasting toenemen. Bij punten 07, 17, 20, 21, 23, 25 en 35 zal de belasting afnemen.

Aantallen ernstig gehinderden bij voorstel incl. percentage verschil met huidige situatie

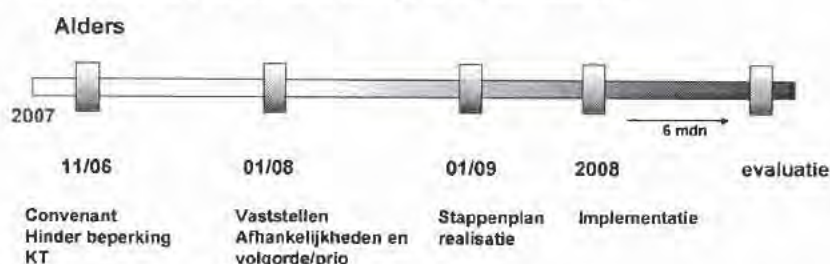
| | V17 |
|----------------------|-----------------------|
| TOTAAL | -9069 (-3.83%) |
| AALSMEER | -5 (-0.02%) |
| - AALSMEER | -3 (-0.02%) |
| - KUDELSTAART | -2 (-0.03%) |
| ABCOUDE | -15 (-0.17%) |
| - ABCOUDE | -14 (-0.20%) |
| - BAAMBRUGGE | -1 (-0.05%) |
| AMSTELVEEN | -321 (-0.41%) |
| - AMSTELVEEN | -321 (-0.41%) |
| AMSTERDAM | -6063 (-0.82%) |
| - AMSTERDAM | -5099 (-0.77%) |
| - AMSTERDAM ZUIDOOST | -964 (-1.27%) |
| BEEMSTER | +6 (+0.75%) |
| - WESTBEEMSTER | +6 (+0.75%) |
| BEVERWIJK | +36 (+0.10%) |
| - BEVERWIJK | +42 (+0.12%) |
| - WIJK AAN ZEE | -7 (-0.30%) |
| BREUKELLEN | -1 (-0.13%) |

| | |
|---------------------------|----------------------|
| - NIEUWER TER AA | -1 (-0.13%) |
| BUSSUM | -2 (-0.01%) |
| - BUSSUM | -2 (-0.01%) |
| CASTRICUM | +101 (+0.29%) |
| - AKERSLOOT | +96 (+1.89%) |
| - CASTRICUM | +1 (+0.01%) |
| - DE WOUDE | +3 (+2.07%) |
| - LIMMEN | +1 (+0.01%) |
| DE RONDE VENEN | -122 (-0.36%) |
| - AMSTELHOEK | -1 (-0.06%) |
| - DE HOEF | -3 (-0.37%) |
| - MIJDRECHT | -77 (-0.47%) |
| - VINKEVEEN | -6 (-0.08%) |
| - WAVERVEEN | -3 (-0.28%) |
| - WILNIS | -33 (-0.49%) |
| DIEMEN | -9 (-0.04%) |
| - DIEMEN | -9 (-0.04%) |
| GRAFT-DE RIJP | +450 (+6.84%) |
| - DE RIJP | +346 (+8.54%) |
| - GRAFT | +58 (+6.99%) |
| - MARKENBINNEN | +6 (+1.75%) |
| - NOORDEINDE NH | +5 (+6.32%) |
| - OOST GRAFTDIJK | +12 (+3.49%) |
| - STARNMEER | +8 (+3.57%) |
| - WEST GRAFTDIJK | +15 (+2.07%) |
| HEEMSKERK | +82 (+0.22%) |
| - HEEMSKERK | +82 (+0.22%) |
| HILVERSUM | -47 (-0.06%) |
| - HILVERSUM | -47 (-0.06%) |
| LANDSMEER | -49 (-0.48%) |
| - DEN ILP | -3 (-0.32%) |
| - LANDSMEER | -15 (-0.17%) |
| - PURMERLAND | -31 (-8.39%) |
| LIEMEER | -4 (-0.06%) |
| - NIEUWVEEN | -1 (-0.02%) |
| - NOORDEN | -2 (-0.68%) |
| - VROUWENAKKER | 0 (0.00%) |
| - ZEVENHOVEN | -2 (-0.10%) |
| LOENEN | -20 (-0.25%) |
| - LOENEN AAN DE VECHT | 0 (0.00%) |
| - LOENERSLOOT | -7 (-1.15%) |
| - NIGTEVECHT | -8 (-0.50%) |
| - VREELAND | -5 (-0.27%) |
| MUIDEN | -18 (-0.27%) |
| - MUIDEN | -12 (-0.35%) |
| - MUIDERBERG | -6 (-0.18%) |
| NIEUWKOOP | -52 (-0.54%) |
| - NIEUWKOOP | -18 (-0.21%) |
| - WOERDENSE VERLAAT | -33 (-3.88%) |
| OOSTZAAN | -39 (-0.42%) |
| - OOSTZAAN | -39 (-0.42%) |
| OUDER-AMSTEL | -87 (-0.66%) |
| - DUIVENDRECHT | -2 (-0.04%) |
| - OUDERKERK AAN DE AMSTEL | -85 (-1.04%) |
| SCHERMER | +5 (+0.37%) |
| - DRIEHUIZEN | +2 (+0.71%) |

| | |
|-----------------------|-----------------------|
| - GROOTSCHERMER | +1 (+0.18%) |
| - ZUIDSCHERMER | +3 (+0.44%) |
| UITGEEST | +104 (+0.88%) |
| - UITGEEST | +104 (+0.88%) |
| UITHOORN | -36 (-0.13%) |
| - DE KWAKEL | -1 (-0.02%) |
| - UITHOORN | -35 (-0.15%) |
| VELSEN | -84 (-0.13%) |
| - DRIEHUIS NH | -5 (-0.16%) |
| - IJMUIDEN | -137 (-0.45%) |
| - SANTPOORT-NOORD | +1 (+0.01%) |
| - VELSEN-NOORD | 0 (0.00%) |
| - VELSEN-ZUID | -2 (-0.08%) |
| - VELSERBROEK | +59 (+0.36%) |
| WATERLAND | -23 (-0.16%) |
| - BROEK IN WATERLAND | -17 (-0.78%) |
| - ILPENDAM | -3 (-0.16%) |
| - MONNICKENDAM | -1 (-0.01%) |
| - WATERGANG | -2 (-0.45%) |
| WEESP | -183 (-1.03%) |
| - WEESP | -183 (-1.03%) |
| WIJDEMEREN | -46 (-0.20%) |
| - 'S-GRAVELAND | -5 (-0.34%) |
| - ANKEVEEN | -2 (-0.15%) |
| - KORTENHOEF | -33 (-0.52%) |
| - LOOSDRECHT | 0 (0.00%) |
| - NEDERHORST DEN BERG | -6 (-0.12%) |
| WOERDEN | -4 (-0.06%) |
| - KAMERIK | -2 (-0.06%) |
| - ZEGVELD | -2 (-0.07%) |
| WORMERLAND | -123 (-0.77%) |
| - JISP | 0 (0.00%) |
| - OOSTKNOLLENDAM | +0 (+0.04%) |
| - SPIJKERBOOR NH | +20 (+11.06%) |
| - WIJDEWORMER | -9 (-0.51%) |
| - WORMER | -134 (-1.06%) |
| ZAANSTAD | -1478 (-1.05%) |
| - ASSENDELFT | +31 (+0.23%) |
| - KOOG AAN DE ZAAAN | -127 (-1.08%) |
| - KROMMENIE | +152 (+0.88%) |
| - WESTKNOLLENDAM | +10 (+1.80%) |
| - WESTZAAAN | -60 (-1.34%) |
| - WORMERVEER | -149 (-1.38%) |
| - ZAANDAM | -1167 (-1.62%) |
| - ZAANDIJK | -166 (-1.84%) |

Wanneer

In de periode voor de korte termijn te implementeren.



18. "Voorwaardelijke maatregel" Adviseren idle reverse thrust.

Doel

Verminderen hinder voor bewoners dichtbij de luchthaven. Dit voorstel is onderdeel van cluster 3: baan- en routegebruik.

Wie

LVNL publiceert de maatregel op verzoek van V&W in de luchtvaartgids. De luchtvaartmaatschappijen voeren de maatregel uit.

Wat

Het gebruik van full reverse thrust tijdens landing is een integraal onderdeel van de certificering van vliegtuigen. Een aantal luchthavens heeft er voor gekozen te adviseren tot het gebruik van idle reverse thrust bij de landing, waarbij het voorbehoud voor safety wordt gemaakt. De sector stelt voor ook voor de Luchthaven Schiphol het gebruik van idle reverse thrust overdag te adviseren bij de landing in plaats van full reverse thrust, doch slechts voorzover de vliegveiligheid zich daartegen op geen enkele wijze verzet. Dit advies wordt gegeven voor alle banen met uitzondering van baan 22 (Schiphol Oost baan), vanwege het feit dat baan 22 veel korter is dan andere banen op Schiphol.

Om het vliegtuig na de landing te vertragen zal meer gebruik worden gemaakt van remmen op de wielen. In de praktijk moet blijken of vliegtuigen de zelfde remvertraging als met gebruik van reverse thrust realiseren. Als de remvertraging in de praktijk minder blijkt te zijn dan blijft een vliegtuig langer op de landingsbaan waardoor de landingscapaciteit daalt. Daarom zal de maatregel binnen één jaar na start van het experiment geëvalueerd moeten worden op operationele- en netwerkeffecten.

Verwacht effect

Deze maatregel zal naar verwachting tot minder hinder leiden voor bewoners dichtbij de luchthaven (Badhoevedorp, Aalsmeer, Amsterdamse bos, Zwanenburg, Vijfhuizen, etc.) Bovendien leidt de maatregel tot minder fijn stof en emissies en minder grondgeluid. Het effect op de hinderbeleving van deze maatregel zal worden gemonitord en een jaar na de start van het experiment worden geëvalueerd.

Gebruik van de routes

N.v.t.

Luchtverkeerswegen

N.v.t.

Handhavingspunten

N.v.t.

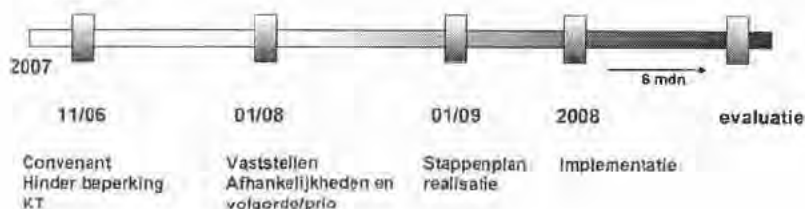
Berekende effecten

N.v.t.

Wanneer

In de periode voor de korte termijn te implementeren.

Alders



19. Vanaf de Polderbaan SID aanpassing LEKKO/LOPIK

Doel

Optimalisatie vertrekkend vliegverkeer vanaf de Polderbaan langs de vertrekroutes t.h.v. Amsterdam. Dit voorstel is onderdeel van cluster 1: Startend verkeer.

Wie

Luchtverkeersleiding Nederland.

Wat

Optimalisatie van vliegverkeer langs de vertrekroutes LEKKO en LOPIK t.h.v. Amsterdam en Amstelveen door routes van baan 36L (Polderbaan noordelijke richting) aan te passen, waarbij routing in zuidelijke richting over de rijksweg A10-west ook zal worden onderzocht en BRS besluit of deze variant de voorkeur verdient.

Verwacht effect

Hierdoor zal er minder hinder zijn in Amsterdam Centrum, Amstelveen en Zwanenburg. De maatregel is echter minder gunstig voor Badhoevedorp. Enerzijds zal de maatregel tot minder hinder leiden en minder emissies, anderzijds zullen er nieuwe gehinderden ontstaan. Het effect verschilt per variant (zie V19A en V19B)..De CO2 uitstoot zal afnemen door verkorting van de route (bij V19A).

Gebruik van de routes

Per jaar gebruiken ca. 7.000 tot 9.000 vliegtuigen de LEKKO route vanaf baan 36L.

Per jaar gebruiken ca. 1.300 tot 1.600 vliegtuigen de LOPIK route vanaf baan 36L.

Luchtverkeerswegen

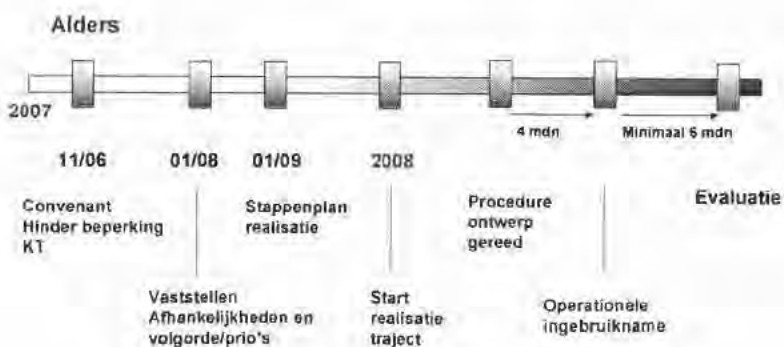
Voorbij Zwanenburg komen de routes dicht bij de linkerrand van de luchtverkeerswegen. Daarna komen de routes tot aan Uithoorn dicht bij de rechterrand van de luchtverkeerswegen. Aanpassing van de luchtverkeerswegen is noodzakelijk.

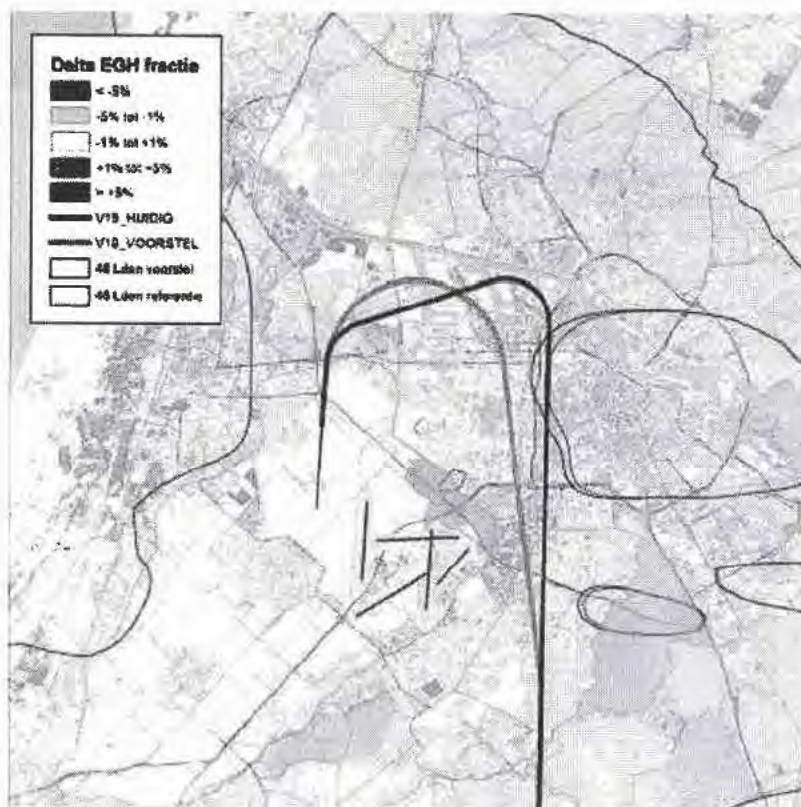
Handhavingspunten

Door de routewijziging kan de geluidbelasting wijzigen in de handhavingspunten 07, 08, 09, 16, 17, 19, 21 en 22.

Berekende effecten

De effecten zijn berekend op de verandering in het aantal ernstig gehinderden (EGH), uitgedrukt absoluut en als een percentage t.o.v. het totaal, alsmede de effecten op de handhavingspunten





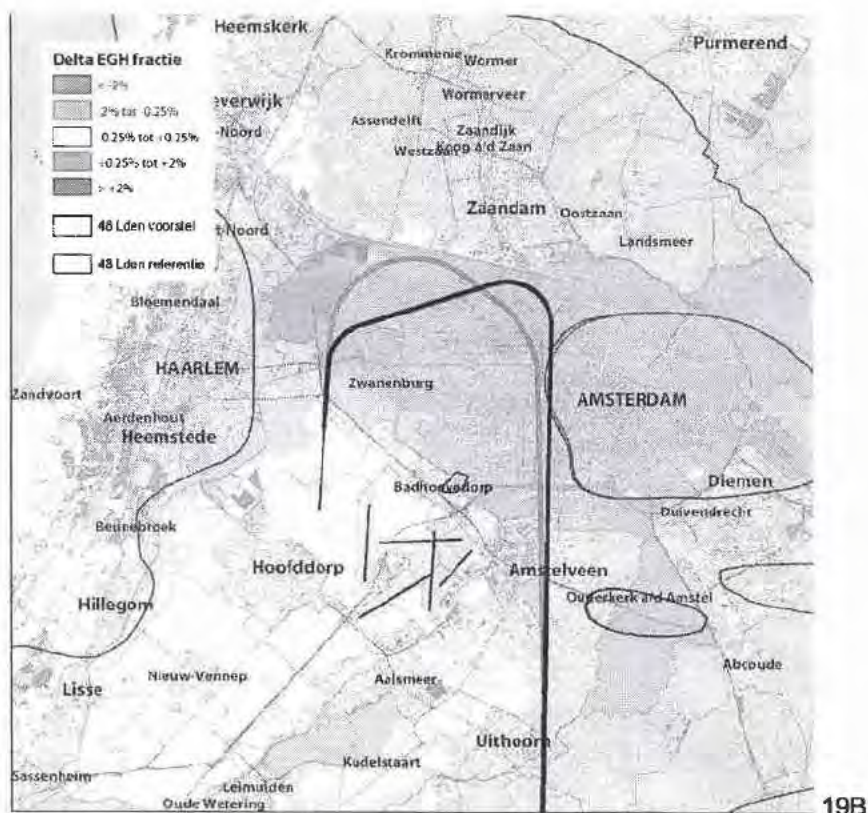
19A

Aantallen ernstig gehinderden bij voorstel 19A incl. percentage verschil met huidige situatie

| | V19A |
|----------------------------|-----------------------|
| TOTAAL | -5722 (-2.42%) |
| AALSMEER | +9 (+0.04%) |
| - AALSMEER | +7 (+0.04%) |
| - KUDELSTAART | +2 (+0.03%) |
| ABCOUDE | -2 (-0.02%) |
| - ABCOUDE | -1 (-0.02%) |
| - BAAMBRUGGE | 0 (0.00%) |
| ALKEMADE | +1 (+0.01%) |
| - KAAG | 0 (0.00%) |
| - NIEUWE WETERING | +0 (+0.05%) |
| - OUD ADE | 0 (0.00%) |
| - OUDE WETERING | +0 (+0.01%) |
| - RIJPWETERING | 0 (0.00%) |
| - ROELOFARENDSEEN | +1 (+0.01%) |
| ALPHEN AAN DEN RIJN | +5 (+0.40%) |
| - AARLANDERVEEN | +5 (+0.40%) |
| AMSTELVEEN | -347 (-0.44%) |
| - AMSTELVEEN | -347 (-0.44%) |
| AMSTERDAM | -5612 (-0.76%) |
| - AMSTERDAM | -5336 (-0.80%) |
| - AMSTERDAM ZUIDOOST | -276 (-0.36%) |
| BENNEBROEK | +1 (+0.02%) |
| - BENNEBROEK | +1 (+0.02%) |
| DE RONDE VENEN | -23 (-0.07%) |
| - AMSTELHOEK | 0 (0.00%) |
| - DE HOEF | +1 (+0.06%) |

| | |
|---------------------------|----------------------|
| - MIJDRECHT | -19 (-0.11%) |
| - VINKEVEEN | -1 (-0.02%) |
| - WEVERVEEN | -1 (-0.12%) |
| - WILNIS | -2 (-0.04%) |
| DIEMEN | -15 (-0.06%) |
| - DIEMEN | -15 (-0.06%) |
| HAARLEM | +29 (+0.02%) |
| - HAARLEM | +27 (+0.02%) |
| - SPAARNDAM WEST | +2 (+0.31%) |
| HAARLEMMERLIEDE CA | -3 (-0.05%) |
| - HAARLEMMERLIEDE | +1 (+0.29%) |
| - HALFWEG NH | -14 (-0.57%) |
| - SPAARNDAM | +11 (+0.40%) |
| HAARLEMMERMEER | +284 (+0.22%) |
| - AALSMEERDERBRUG | +0 (+0.02%) |
| - ABBENES | 0 (0.00%) |
| - BADHOEVEDORP | +305 (+2.62%) |
| - BEINSDORP | 0 (0.00%) |
| - BOESINGHELIEDE | 0 (-0.10%) |
| - BUITENKAAG | 0 (0.00%) |
| - BURGERVEEN | 0 (0.00%) |
| - CRUQUIUS | +0 (+0.01%) |
| - HOOFDDORP | +10 (+0.02%) |
| - LEIMUIDERBRUG | 0 (0.00%) |
| - LIJNDEN | +0 (+0.04%) |
| - LISSERBROEK | 0 (0.00%) |
| - LUCHTHAVEN SCHIPHOL | +1 (+0.25%) |
| - NIEUW VENNEP | +1 (+0.00%) |
| - OUDE MEER | +0 (+0.05%) |
| - RIJSENHOUT | +0 (+0.00%) |
| - ROZENBURG NH | 0 (0.00%) |
| - SCHIPHOL-RIJK | 0 (0.00%) |
| - VIJFHUIZEN | +0 (+0.00%) |
| - WETERINGBRUG | 0 (0.00%) |
| - ZWAANSHOEK | +0 (+0.01%) |
| - ZWANENBURG | -34 (-0.44%) |
| JACOBSWOUDE | +1 (+0.01%) |
| - LEIMUIDEN | +0 (+0.01%) |
| - RIJNSATERWOUDE | +1 (+0.04%) |
| - WOUBRUGGE | 0 (0.00%) |
| LEIDEN | +1 (+0.00%) |
| - LEIDEN | +1 (+0.00%) |
| LIEMEER | +1 (+0.01%) |
| - NIEUWVEEN | +0 (+0.01%) |
| - NOORDEN | 0 (-0.10%) |
| - VROUWENAKKER | +0 (+0.05%) |
| - ZEVENHOVEN | +0 (+0.01%) |
| LOENEN | -1 (-0.01%) |
| - LOENEN AAN DE VECHT | 0 (0.00%) |
| - LOENERSLOOT | 0 (0.00%) |
| - NIGTEVECHT | 0 (-0.03%) |
| - VREELAND | 0 (-0.02%) |
| NIEUWKOOP | -7 (-0.07%) |
| - NIEUWKOOP | +2 (+0.02%) |
| - WOERDENSE VERLAAT | -8 (-0.98%) |
| OUDER-AMSTEL | -93 (-0.71%) |

| | |
|---------------------------|--------------------|
| - DUIVENDRECHT | -10 (-0.21%) |
| - OUDERKERK AAN DE AMSTEL | -83 (-1.01%) |
| TER AAR | +6 (+0.07%) |
| - TER AAR | +6 (+0.07%) |
| UITHOORN | +5 (+0.02%) |
| - DE KWAKEL | +3 (+0.07%) |
| - UITHOORN | +2 (+0.01%) |
| WEESP | -4 (-0.02%) |
| - WEESP | -4 (-0.02%) |
| WIJDEMEREN | -1 (-0.01%) |
| - 'S-GRAVELAND | 0 (0.00%) |
| - ANKEVEEN | 0 (-0.03%) |
| - KORTENHOEF | -1 (-0.01%) |
| - LOOSDRECHT | 0 (0.00%) |
| - NEDERHORST DEN BERG | 0 (0.00%) |
| WOERDEN | -1 (-0.02%) |
| - KAMERIK | -1 (-0.03%) |
| - ZEGVELD | 0 (0.00%) |



19B

Aantallen ernstig gehinderden bij voorstel 19B incl. percentage verschil met huidige situatie

| | V19B |
|----------------------------|-----------------------|
| TOTAAL | -2183 |
| AALSMEER | +0 (+0.00%) |
| - AALSMEER | +0 (+0.00%) |
| - KUDELSTAART | +0 (+0.00%) |
| ABCOUDE | -1 (-0.01%) |
| - ABCOUDE | -1 (-0.01%) |
| - BAAMBRUGGE | 0 (0.00%) |
| ALKEMADE | +0 (+0.00%) |
| - KAAG | 0 (0.00%) |
| - NIEUWE WETERING | 0 (0.00%) |
| - OUD ADE | 0 (0.00%) |
| - OUDE WETERING | +0 (+0.00%) |
| - RIJPWETERING | 0 (0.00%) |
| - ROELOFARENDSVEEN | +0 (+0.00%) |
| ALPHEN AAN DEN RIJN | 0 (0.00%) |
| - AARLANDERVEEN | 0 (0.00%) |
| AMSTELVEEN | -83 (-0.10%) |
| - AMSTELVEEN | -83 (-0.10%) |
| AMSTERDAM | -2078 (-0.28%) |
| - AMSTERDAM | -2003 (-0.30%) |
| - AMSTERDAM ZUIDOOST | -75 (-0.10%) |
| BENNEBROEK | +1 (+0.01%) |
| - BENNEBROEK | +1 (+0.01%) |
| DE RONDE VENEN | -6 (-0.02%) |
| - MIJDRECHT | -4 (-0.02%) |
| - VINKEVEEN | 0 (-0.01%) |

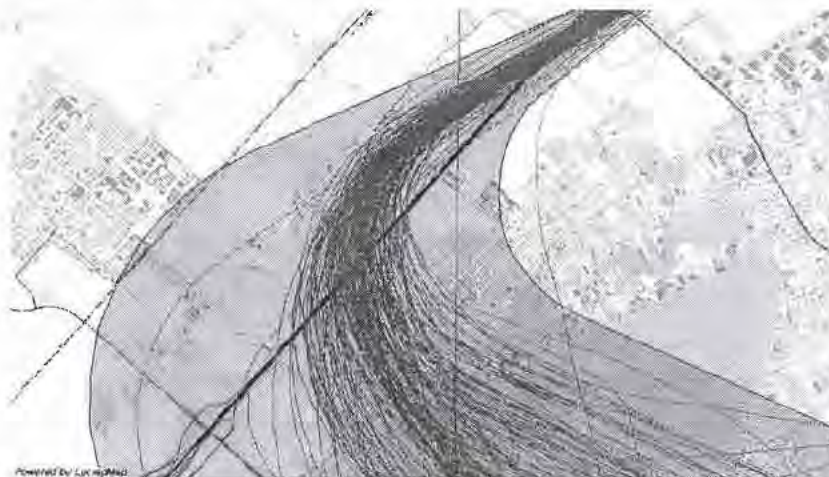
| | |
|---------------------------|---------------------|
| - WAVERVEEN | -1 (-0.06%) |
| DIEMEN | -4 (-0.02%) |
| - DIEMEN | -4 (-0.02%) |
| HAARLEM | +20 (+0.01%) |
| - HAARLEM | +19 (+0.01%) |
| - SPAARNDAM WEST | +2 (+0.23%) |
| HAARLEMMERLIEDE CA | -4 (-0.07%) |
| - HAARLEMMERLIEDE | +1 (+0.25%) |
| - HALFWEG NH | -13 (-0.53%) |
| - SPAARNDAM | +9 (+0.31%) |
| HAARLEMMERMEER | -13 (-0.01%) |
| - AALSMEERDERBRUG | 0 (0.00%) |
| - ABBENES | 0 (0.00%) |
| - BADHOEVEDORP | +18 (+0.15%) |
| - BEINDORP | 0 (0.00%) |
| - BOESINGHELIEDE | 0 (-0.05%) |
| - BUITENKAAG | 0 (0.00%) |
| - BURGERVEEN | 0 (0.00%) |
| - CRUQUIUS | 0 (0.00%) |
| - HOOFDDORP | +2 (+0.00%) |
| - LEIMUIDERBRUG | 0 (0.00%) |
| - LIJNDEN | 0 (0.00%) |
| - LISSERBROEK | 0 (0.00%) |
| - LUCHTHAVEN SCHIPHOL | +0 (+0.02%) |
| - NIEUW VENNEP | +0 (+0.00%) |
| - OUDE MEER | 0 (0.00%) |
| - RIJSENHOUT | 0 (0.00%) |
| - ROZENBURG NH | 0 (0.00%) |
| - SCHIPHOL-RIJK | 0 (0.00%) |
| - VIJFHUIZEN | 0 (0.00%) |
| - WETERINGBRUG | 0 (0.00%) |
| - ZWAANSHOEK | 0 (0.00%) |
| - ZWANENBURG | -33 (-0.43%) |
| JACOBSWOUDE | +0 (+0.00%) |
| - LEIMUIDEN | 0 (0.00%) |
| - RIJNSATERWOUDE | +0 (+0.00%) |
| - WOUBRUGGE | 0 (0.00%) |
| LEIDEN | 0 (0.00%) |
| - LEIDEN | 0 (0.00%) |
| LEIDERDORP | 0 (0.00%) |
| - LEIDERDORP | 0 (0.00%) |
| LIEMEER | 0 (0.00%) |
| - NIEUWVEEN | 0 (0.00%) |
| - NOORDEN | 0 (-0.02%) |
| - VROUWENAKKER | 0 (0.00%) |
| - ZEVENHOVEN | 0 (0.00%) |
| LOENEN | 0 (0.00%) |
| - LOENEN AAN DE VECHT | 0 (0.00%) |
| - LOENERSLOOT | 0 (0.00%) |
| - NIGTEVECHT | 0 (-0.01%) |
| - VREELAND | 0 (0.00%) |
| MUIDEN | 0 (0.00%) |
| - MUIDEN | 0 (0.00%) |
| - MUIDERBERG | 0 (0.00%) |
| NIEUWKOOP | -4 (-0.04%) |
| - WOERDENSE VERLAAT | -4 (-0.47%) |

| | |
|---------------------------|---------------------|
| OOSTZAAN | -2 (-0.02%) |
| - OOSTZAAN | -2 (-0.02%) |
| OUDER-AMSTEL | -34 (-0.26%) |
| - DUIVENDRECHT | -1 (-0.03%) |
| - OUDERKERK AAN DE AMSTEL | -32 (-0.39%) |
| TER AAR | +2 (+0.02%) |
| - TER AAR | +2 (+0.02%) |
| UITHOORN | -4 (-0.01%) |
| - UITHOORN | -4 (-0.02%) |
| VELSEN | +17 (+0.03%) |
| - DRIEHUIS NH | +1 (+0.04%) |
| - IJMUIDEN | +5 (+0.01%) |
| - VELSERBROEK | +11 (+0.06%) |
| WEESP | -1 (0.00%) |
| - WEESP | -1 (0.00%) |
| ZAANSTAD | +10 (+0.01%) |
| - ASSENDELFT | +1 (+0.01%) |
| - KOOG AAN DE ZAAAN | +2 (+0.02%) |
| - WESTZAAN | +7 (+0.16%) |
| - ZAANDAM | -1 (0.00%) |

20. Microklimaat aanpak - Optimalisatie vertrekroutes baan 24 in relatie tot Rijsenhout

Doel

Daar waar mogelijk, tegemoet komen aan de wensen van de inwoners van Rijsenhout om de lokale geluidshinder zoveel mogelijk te beperken, zonder hierbij overlast naar andere woonkernen te verplaatsen. Om dit te bereiken zal getracht worden om het luchtverkeer meer het bedoelde pad van de betrokken vertrekroutes te laten vliegen (de nominaal). Dit voorstel is onderdeel van cluster 8: communicatie, in combinatie met clusters 1 en 2: startend en landend verkeer.



Illustratie: De tracks boven Rijsenhout liggen veelal aan de binnenkant van de nominaal

Wie

Luchtverkeersleiding Nederland, KLM, Dorpsraad Rijsenhout en Boeing

Wat

Middels enquêtes, waarnemingen en interviews is bij de lokale bevolking van Rijsenhout nagegaan van welk vliegverkeer op Schiphol de meeste overlast werd ondervonden. Dit heeft geleid tot een top 5. Na analyse van dit vliegverkeer is vervolgens ter plaatse uitleg gegeven over de mogelijke oorzaken en de eventuele oplossingen voor de gevonden problemen. In overleg met Rijsenhout is besloten welke van deze oplossingen door de betrokken partijen zou moeten worden geïmplementeerd. Er werd voor gekozen om de hinder van luchtverkeer startend van de Aalsmeerbaan aan te pakken, door de vertrekroutes zo te definiëren dat het pad dat met de oorspronkelijke procedures werd beoogd, ook daadwerkelijk wordt gevlogen. Dit houdt in dat er een tweetal aanpassingen moeten worden gedaan, een aanpassing van de conventionele beschrijving en een aanpassing van RNAV-overlay van deze vertrekroutes (LEKKO-, LOPIK-, ARNEM- en ANDIK-departure).

Verwacht effect

In eerste instantie wordt gezocht naar een kwantitatief resultaat, het verplaatsen van de actueel gevlogen tracks naar de nominaal (dus het midden van de luchtverkeersweg, die illustratie boven). Los van het kwantitatieve resultaat, zal een kwalitatief resultaat minstens zo belangrijk zijn. Wanneer in de praktijk geen verlichting wordt ervaren door de inwoners van Rijsenhout, is een kwantitatief resultaat uitsluitend een resultaat op papier en daarom niet of nauwelijks relevant. Hetzelfde geldt als de overlast in andere woonkernen zal toenemen als gevolg van aanpassingen in de procedures

Gebruik van de routes

N.v.t.

Luchtverkeerswegen

N.v.t.

Handhavingspunten

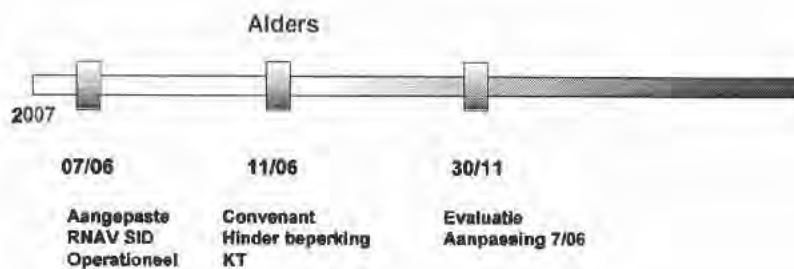
N.v.t.

Berekende effecten

N.v.t.

Wanneer

Korte termijn. De aanpassing van de conventionele beschrijving van de genoemde vertekroutes heeft in juli van 2006 plaatsgevonden en is later in november, na evaluatie, bijgesteld. De aanpassing van de RNAV beschrijving zal in juni 2007 gaan plaatsvinden. De effecten van de aanpassing worden eind 2007 geëvalueerd.



21. Microklimaat aanpak – Aalsmeer en Uithoorn

Doel

Daar waar mogelijk, tegemoet komen aan de wensen van de inwoners van Aalsmeer en Uithoorn om de lokale geluidshinder zoveel mogelijk te beperken, zonder hierbij overlast naar andere woonkernen te verplaatsen. In Aalsmeer en Uithoorn wordt geluidshinder ondervonden van het gebruik van de Aalsmeerbaan en ook van vliegverkeer van andere banen.

Wie

Luchtverkeersleiding Nederland en KLM.

Wat

Middels enquêtes, waarnemingen en interviews bij de lokale bevolking van Aalsmeer en Uithoorn nagaan van welk vliegverkeer op Schiphol de meeste overlast word ondervonden. Na analyse van dit vliegverkeer zal vervolgens ter plaatse uitleg worden gegeven over de mogelijke oorzaken en de eventuele oplossingen voor de gevonden problemen. In overleg met Aalsmeer en Uithoorn wordt besloten welk van deze oplossingen door de betrokken partijen zou moeten worden geïmplementeerd.

Hierbij zullen de Arnhem en Andik vertrekroutes van de Aalsmeerbaan worden geagendeerd. Ook met Amstelveen zal worden afgestemd over mogelijke oplossingen.

Verwacht effect

Verbetering van de hinderbeleving.

Gebruik van de routes

N.v.t.

Luchtverkeerswegen

N.v.t.

Handhavingspunten

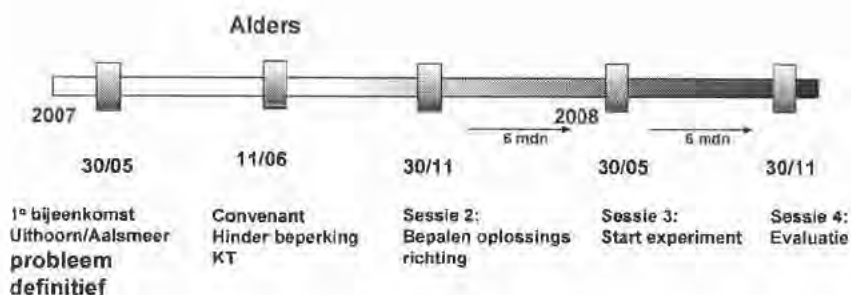
N.v.t.

Berekende effecten

N.v.t.

Wanneer

In mei/juni 2007 vinden de eerste gesprekken plaats. Op 30 mei 2007 is de eerste sessie geweest en is een start gemaakt t.b.v. de procesanalyse en mogelijke oplossingsalternatieven.



22. Uitplaatsen verkeer naar Lelystad

Doel

Vliegveld Lelystad wordt aangepast om vervolgens niet netwerkgerelateerd verkeer vanaf Schiphol te kunnen uitplaatsen naar Lelystad. Deze maatregel creëert ruimte voor Mainportverkeer op Schiphol. Dit voorstel is onderdeel van cluster 6: Mainportstrategie.

Wie

Amsterdam Airport Schiphol is verantwoordelijk voor de tijdige aanpassing van de luchthaveninfrastructuur van de luchthaven Lelystad. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor het tijdig aanpassen van regelgeving om Lelystad voor deze doeleinden in te kunnen zetten (aanwijzing Lelystad en Luchthavensysteem) inclusief het voor gebruik beschikbaar stellen van het militaire luchtruim bij Lelystad, voorzover dat nodig is voor de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad.

Wat

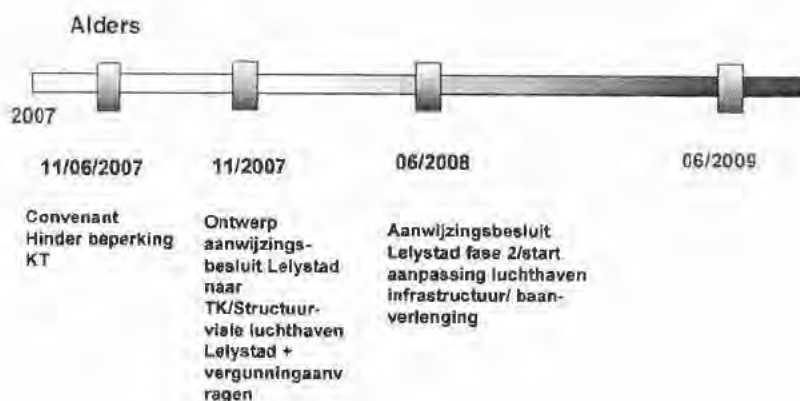
De landingsbaan van vliegveld Lelystad dient verlengd te worden om het uit te plaatsen verkeer daar te kunnen accommoderen.

Verwacht effect

Wanneer alles op tijd gerealiseerd is zullen er op Schiphol begin 2010 10.000 niet netwerk gerelateerde vluchten minder uitgevoerd worden.

Wanneer

Begin 2010 kunnen de eerste 10.000 niet netwerk gerelateerde bewegingen uitgeplaatst worden van Schiphol naar Lelystad.



23. Optimaliseren divergent parallel starten

Bij gelijktijdige starts vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan (het zgn. 'parallel' starten), wordt in de huidige praktijk door middel van een afwijkende koersinstructie eerder afgebogen van de geldende standaard uitvliegroutes (SIDs) vanaf de Zwanenburgbaan. De geldende SIDs buigen ook naar rechts af maar doen dit iets later vanaf een vast draaipunt, zodat volgens de nominale route tussen Zwanenburg en Lijnden door wordt gevlogen. In de huidige praktijk wordt vanaf 500ft een koersinstructie gegeven en naar een nieuw vast punt gevlogen. Afhankelijk van vliegtuigtype en gewicht ontstaat hierdoor spreiding, omdat de lichtere types eerder 500ft bereiken en draaien dan de zwaardere types.

Doel

Het doel van dit voorstel is om bij gelijktijdige starts vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan (het zgn. 'parallel' starten), de uitvliegprocedure vanaf de Zwanenburgbaan te optimaliseren vanuit het perspectief van hinderbeperking en geluidbelaste woningen.

Wie

LVNL in samenwerking met KLM, AAS en de overheid.

Wat

LVNL, KLM, AAS en DGTL (overheid) onderzoeken op korte termijn de mogelijkheden om tot genoemde optimalisatie van SIDs te komen, waarbij eerder onderzochte routes in het zogenaamde "trilemma" onderzoek uit 2004 ook zullen worden meegenomen.

Met de belanghebbende gemeenten zal worden afgestemd over mogelijke oplossingen.

LVNL ontwerpt in overleg met de KLM de Standard Instrument Departures (SIDs). Er wordt een stapsgewijs ontwikkelproces gevolgd waarbij als eerste stap de huidige uitvliegprocedure wordt vastgelegd in een SID om het aantal koersinstructies te beperken.

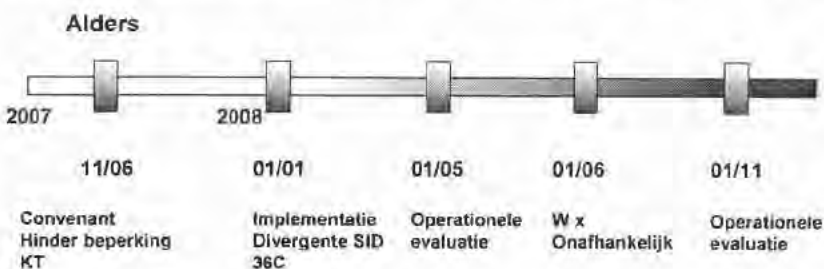
Daarna zal zo snel mogelijk de optimale uitvliegprocedure worden vastgelegd in een SID, waarbij ernaar gestreefd wordt om de voorspelbaarheid te vergroten en de spreiding te minimaliseren.

Verwacht effect

Zwanenburg en Lijnden/Badhoevedorp zullen zoveel mogelijk worden gemeden, de voorspelbaarheid zal vergroten en de spreiding minimaliseren waardoor naar verwachting de hinder wordt beperkt.

Wanneer

De MER voor de korte termijn zal tenminste bevatten het effect op de grenswaarden op de handhavingspunten, het aantal gehinderden en het aantal geluidbelaste woningen voor de oorspronkelijke beoogde parallele startroutes en de SID die de huidige uitvliegprocedure vastlegt. In de MLT na genoemd optimalisatieonderzoek zal worden besloten tot de definitieve uitvliegroutes vanaf de Zwanenburgbaan.



24. Microklimaat aanpak – Amstelveen

Doel

Daar waar mogelijk, tegemoet komen aan de wensen van de inwoners van Amstelveen om de lokale geluidshinder zoveel mogelijk te beperken, zonder hierbij overlast naar andere woonkernen te verplaatsen. In Amstelveen wordt geluidshinder ondervonden van het gebruik van de Buitenveldertbaan en ook van vliegverkeer van andere banen.

Wie

Luchtverkeersleiding Nederland en KLM.

Wat

Middels enquêtes, waarnemingen en interviews bij de lokale bevolking van Amstelveen nagaan van welk vliegverkeer op Schiphol de meeste overlast word ondervonden. Na analyse van dit vliegverkeer zal vervolgens ter plaatse uitleg worden gegeven over de mogelijke oorzaken en de eventuele oplossingen voor de gevonden problemen. In overleg met Amstelveen wordt besloten welk van deze oplossingen door de betrokken partijen zou moeten worden geïmplementeerd.

Verwacht effect

Verbetering van de hinderbeleving.

Gebruik van de routes

N.v.t.

Luchtverkeerswegen

N.v.t.

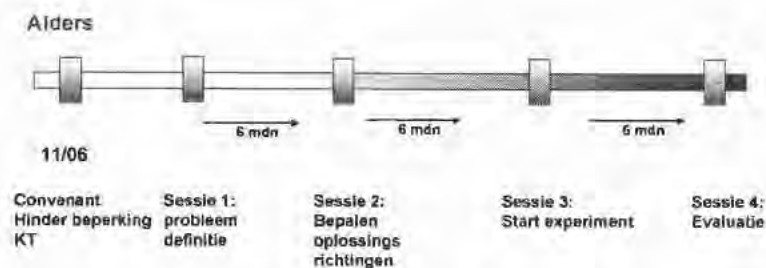
Handhavingspunten

N.v.t.

Berekende effecten

N.v.t.

Wanneer



BIJLAGE B

- 1 Deze bijlage is van toepassing voorzover daarnaar wordt verwezen in de artikelen 4.3, 6.2, 8.2, 9.3 en 10.3 van het convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol.
- 2 LVNL, Schiphol en KLM geven aan CROS onderbouwd aan op welke plaatsen en in welke mate voor de uitvoering van de maatregel aanpassing noodzakelijk is van de geldende grenswaarden voor geluidsbelasting en – indien van toepassing – vrijstelling van de artikelen 3.1.1 en 3.1.3 van het LVB.
- 3 CROS onderzoekt in hoeverre de uitvoering van de maatregel een positieve bijdrage levert aan de hinderbeleving van Omwonenden en adviseert op basis daarvan de Ministers. Artikel 4 tot en met 7 van deze bijlage zijn slechts van toepassing voorzover CROS positief adviseert.
- 4 De Ministers spannen zich in een regeling uit te vaardigen op grond van artikel 8.23a van de Wet luchtvaart. Deze regeling bevat voor een nader te bepalen duur vervangende grenswaarden voor geluidsbelasting die een ongestoorde uitvoering van het experiment mogelijk maken. Indien van toepassing bevat de regeling tevens vervangende regels die een ongestoorde uitvoering van het experiment mogelijk maken.
- 5 Nadat uitvoering is gegeven aan artikel 2 tot en met 4 van deze bijlage geven LVNL, Schiphol en KLM voor de duur zoals is bepaald op grond van artikel 8.23a Wet luchtvaart uitvoering aan de maatregel.
- 6 Partijen voorzien de partij die het monitoringprogramma uitvoert van de informatie waarom deze in dat kader verzoekt.
- 7 De Ministers beslissen volgens artikel 8.23a van de Wet luchtvaart over voortzetting van het experiment en omzetting in een structurele wettelijke regeling. Bij beëindiging van het experiment spannen zij zich in voor een overgangsregeling waarin rekening wordt gehouden met de gevolgen van het experiment voor de mogelijkheid te voldoen aan de grenswaarden voor geluidsbelasting.

Convenant leefbaarheid

PARTIJEN:

- I. de minister van **Verkeer en Waterstaat**, de heer ir. C.M.P.S. Eurlings, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, hierna te noemen: de minister van V&W;
- II. de minister van **Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer**, mevrouw dr. J.M. Cramer, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordigster van de Staat der Nederlanden, hierna te noemen: de minister van VROM;
- III. het College van Gedeputeerde Staten van de provincie **Noord-Holland**, handelend als bestuursorgaan, en de Commissaris van de Koningin, handelend als vertegenwoordiger van de provincie Noord-Holland, ten deze vertegenwoordigd door de heer A.C.M.A. Hooijmaijers, hierna te noemen: Noord-Holland;
- IV. het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente **Haarlemmermeer**, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester, handelend als vertegenwoordiger van de gemeente Haarlemmermeer, ten deze vertegenwoordigd door de heer drs. M.J. Bezuijen, hierna te noemen: Haarlemmermeer;
- V. het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente **Amsterdam**, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester, handelend als vertegenwoordiger van de gemeente Amsterdam, ten deze vertegenwoordigd door de heer mr. dr. L.F. Asscher, hierna te noemen: Amsterdam;
- VI. het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente **Amstelveen**, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester, handelend als vertegenwoordiger van de gemeente Amstelveen, ten deze vertegenwoordigd door de heer R.E. Pols, hierna te noemen: Amstelveen;
- VII. de organisatie voor luchtverkeersdienstverlening bedoeld in artikel 5.22 van de Wet luchtvaart, handelende onder de naam **Luchtverkeersleiding Nederland**, gevestigd te Schiphol-Oost, ten deze vertegenwoordigd door haar algemeen directeur de heer G.H. Kroese, hierna te noemen: LVNL;
- VIII. de naamloze vennootschap **N.V. Luchthaven Schiphol**, statutair gevestigd te Schiphol, ten deze vertegenwoordigd door haar president-directeur de heer prof.dr. G.J.N.H. Cerfontaine en haar statutair directeur dr. P.M. Verboom, hierna te noemen: Schiphol;
- IX. de naamloze vennootschap **Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.**, statutair gevestigd te Amstelveen, ten deze vertegenwoordigd door haar president-directeur de heer drs. ing. P.F. Hartman, hierna te noemen: KLM.

OVERWEGINGEN:

- a Door de liberalisering van markten, waaronder de luchtvaartmarkt, neemt de internationale concurrentie verder toe.
Er is sprake van toenemende internationale wedijver tussen grootstedelijke regio's bij het aantrekken en vasthouden van internationaal mobiele activiteiten, die een toenemend aandeel uitmaken van het totaal van maatschappelijke activiteiten. Wereldwijde, frequente rechtstreekse verbindingen vormen voor internationaal georiënteerde grootstedelijke regio's een cruciale vestigingsfactor. Luchtvaartmaatschappijen en hun netwerken concurreren in combinatie met hun thuisbasis als knooppunt met andere allianties van luchtvaartmaatschappijen en knooppunten. In toenemende mate gaat het daarbij om concurrentie tussen luchthavenregio's als complexen van netwerken, knooppunten en hun omgeving met elkaar versterkende activiteiten en bedrijven. In dit verband gaat het om het netwerk van Air-France-KLM en partners, knooppunt Schiphol en de Randstad en daarbinnen in het bijzonder de Noordvleugel.
- b Teneinde concurrerend te kunnen blijven is voor KLM een betrouwbare piekruurcapaciteit noodzakelijk. Overstaptijden dienen te worden geminimaliseerd en overstapmogelijkheden gemaximaliseerd. De kwaliteit van de afwikkeling van het vliegverkeer en de overige afhandeling tegen internationaal concurrerende tarieven alsmede de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol en de aantrekkelijkheid van de regio als bestemming zijn daarbij randvoorwaarden. Langs deze weg kan KLM als onderdeel van het Air France KLM netwerk een groot concurrerend netwerk aanbieden. Voor Schiphol zijn de beschikbare fysieke en milieucapaciteit, een hoge bezettingsgraad en een internationaal concurrerende omgevingskwaliteit inclusief landzijdige bereikbaarheid essentieel. Voor de regio is een groot aantal wereldwijde, frequent bereikbare bestemmingen én een aantrekkelijk, internationaal concurrerend vestigingsmilieu inclusief landzijdige bereikbaarheid van wezenlijk belang.
- c Gezien de stimulerende rol van het luchthavencomplex bij de maatschappelijke ontwikkeling van Nederland, in termen van toegevoegde waarde en werkgelegenheid maar vooral ook als vestigingsfactor voor bedrijven en instellingen, is het met succes aangaan van de internationale concurrentie met andere Europese regio's van wezenlijk nationaal belang: de maatschappelijke voordelen van het luchthavencomplex op macroniveau overtreffen de voordelen op bedrijfseconomisch niveau in hoge mate.
- d Voornoemde doelstellingen liggen in elkaars verlengde, maar leveren onderling ook spanningen op. De wereldwijde bereikbaarheid door de lucht leidt enerzijds tot boven genoemde positieve externe effecten. Anderzijds gaat de ontwikkeling van de luchtvaart gepaard met negatieve externe effecten: de belasting van het milieu, de geluidhinder in

de omgeving, de externe veiligheid en de door geluid- en veiligheidscontouren bepaalde ruimtelijke beperkingen en ruimtedruk. Partijen hebben – elk vanuit hun eigen positie en verantwoordelijkheden – belang bij maximalisatie van de positieve effecten en minimalisatie van negatieve effecten.

- e De positieve effecten werken door in de gehele regionale en nationale economie; de negatieve effecten zijn geconcentreerd in de onmiddellijke nabijheid van de luchthaven en van de vliegroutes. Als gevolg daarvan staat de kwaliteit van de woon- werk- en leefomgeving onder druk. De huidige wettelijke regelingen op het gebied van de ordening van het gebied rondom de luchthaven laten weinig ruimte voor maatwerk. Daarmee dreigt niet alleen afbrokkeling van het draagvlak voor de ontwikkeling van de luchthaven, maar is ook de aantrekkelijkheid van het vestigingsmilieu in het geding.
- f Bij brief van 29 juni 2005 hebben Schiphol, KLM en LVNL aan de minister van V&W aangeboden het verbetervoorstel "*Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio*". Daarin hebben de sectorpartijen aangegeven samen met de regio aan verbeteringen van de leefbaarheid te willen werken en gezamenlijk het milieustelsel verder te willen verbeteren. Dit biedt naast de mogelijkheid een goede concurrentiepositie voor Schiphol en het netwerk van Air France-KLM in het internationale speelveld te waarborgen, de randvoorwaarden voor een sterk vestigingsmilieu en een aantrekkelijk woon-, werk- en leefomgeving.
- g Laatstelijk bij brief van 13 april 2007 heeft de minister van V&W de Tweede Kamer bericht over de voortgang van het Schipholbeleid (Kamerstukken 29 665, nummer 44). De brief van 13 april 2007 bevat een actualisatie van het Kabinetsstandpunt Schiphol, dat de minister van V&W op 25 april 2006 mede namens de minister van VROM aan de Tweede Kamer heeft aangeboden (Kamerstukken 29 665, nummer 28). De brief van 13 april 2007 memoreert de volgende hoofdlijnen, die zijn geschetst bij brief aan de Tweede Kamer van 25 oktober 2006 (Kamerstukken 29 665, nummer 39):
- Het onderzoek naar het beter benutten van de milieuruimte en maatregelen voor de hinderbeperking voor zowel de korte als de middellange termijn wordt integraal en gelijktijdig uitgevoerd.
 - Over de opties voor betere benutting van de milieuruimte en afspraken over het beperken en het compenseren van hinder wordt in samenhang besloten. De afspraken worden vastgelegd in convenanten waarin Schiphol, LVNL en KLM, de lokale en regionale overheden en het rijk partij zijn. De CROS vertegenwoordigt de bewoners en adviseert in het traject.
 - Schiphol en LVNL zijn initiatiefnemer voor de m.e.r.-procedure waarin de opties voor betere benutting van de milieuruimte worden onderzocht. Het rijk is het bevoegd gezag in de procedure.

- De m.e.r.-procedure en de convenanten, evenals het onderzoek naar maatschappelijke kosten en baten en de effecten op het netwerk, worden besproken aan een overlegtafel waarin de betrokken partijen vertegenwoordigd zijn. CdK Alders is voorzitter van dit overleg.

- h In juni 2006 heeft Bestuurlijke Regie Schiphol haar visie voor de middellange termijn "*Naar een betere relatie tussen luchthaven en omgeving*" uitgebracht. Wezenlijke onderdelen van de daarin geformuleerde metropolitane strategie zijn de selectieve ontwikkeling van de luchthaven als knooppunt van directe wereldwijde verbindingen, het verbeteren van het woon- en leefklimaat door terugdringing van hinder en door investeringen in een leefbaarheidprogramma en selectieve ruimtelijke ontwikkeling.
- i In juli 2006 heeft Air France-KLM zijn *Corporate Social Responsibility statement* kenbaar gemaakt. Vanuit het bewustzijn dat de activiteiten van Air France-KLM effecten hebben op de leefomgeving in een markt waar de vraag naar mobiliteit toeneemt, verklaart KLM dat zij zich inzet om in de luchtvaartindustrie een vernieuwende voorbeeldfunctie neer te zetten wat betreft verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van het milieu en de omgeving door zich in te zetten om de best beschikbare technologieën toe te passen en waar mogelijk de meest efficiënte vliegprocedures te hanteren.
- j Om de groeiruimte op Schiphol beter te kunnen benutten willen de LVNL en Schiphol de afhandeling van het verkeer wijzigen. LVNL en Schiphol hebben daarom het initiatief genomen voor een MER-procedure ter voorbereiding van besluitvorming voor de korte en middellange termijn. Voor deze termijnen worden de milieueffecten getoetst voor een aantal verschillende voorstellen voor een andere afhandeling van verkeer op Schiphol. Voor de korte termijn worden alternatieven onderzocht om de nog aanwezige ruimte beter te benutten door de aanpassing van de statische grenswaarden aan de dynamiek van de netwerkoperatie. Er wordt naar gestreefd om deze overgangperiode zo kort mogelijk te houden, in elk geval tot het jaar 2010.
- k Voor de middellange termijn worden in de MER alternatieve operationele concepten onderzocht voor de afwikkeling van het vliegverkeer (Air Traffic Management concept). Het streven is om in een evolutionair proces stabiele, meer gebundelde vliegpaden te ontwikkelen teneinde een verantwoorde ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving van de luchthaven mogelijk te maken en gericht de hinder te beperken.
- l Partijen zijn er van overtuigd dat via een intensieve samenwerking tussen hen de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in de Schipholregio nog verder kan worden verbeterd. Partijen wensen dit te realiseren door de afstemming tussen hetgeen zich luchtzijdig voltrekt en hetgeen zich ruimtelijk op de grond ontwikkelt verder te verbeteren.

Dit is mogelijk door omgevingsvriendelijker vliegprocedures en vliegroutes en daarop afgestemd ruimtelijk beleid en compenserende maatregelen in de vorm van samenhangende beleidspakketten op de maat van de gebiedspecifieke problematiek te realiseren.

- m Daartoe willen partijen in convenanten nadere afspraken maken voor zowel de hinderbeperking en de kwaliteit van de leefomgeving op de korte en de middellange termijn. Deze convenanten vormen een samenhangend geheel met de alternatieve operationele keuzes die op de korte en middellange termijn gemaakt worden voor de afwikkeling van het vliegverkeer. De convenanten beogen een regiospecifieke aanpak, waarbij het pakket van compenserende maatregelen en investeringen in de woon-, werk- en leefomgeving uitgebreider is naar de mate waarin er op bepaalde plaatsen minder mogelijkheden zijn voor hinderbeperkende maatregelen.
Het onderhavige convenant heeft in het bijzonder betrekking op de korte termijn.
- n De huidige wet- en regelgeving kent harde contouren als gevolg waarvan bewoners net buiten deze contouren die dezelfde hinder zouden ondervinden niet voor wettelijke compenserende maatregelen in aanmerking kunnen komen. Aankoop van woningen, isolatie respectievelijk adequate isolatie of adequate nadeelcompensatie is bij de bestaande regelgeving en uitvoeringspraktijk op dit moment niet in alle gevallen mogelijk. De Provincie en Schiphol hebben besloten de bewoners waarvoor geen beroep op een wettelijke regeling mogelijk is en die schrijnend zijn te noemen een oplossing aan te bieden naast de bestaande wettelijke regelingen. Aangezien er sprake is van 'bovenwettelijke' oplossingen in de aanpak en afhandeling van deze problematiek, kan hier ook uit geleerd worden voor structurele aanpassing van de uitvoeringspraktijk. Provincie en Schiphol stellen daarvoor elk 10 miljoen Euro ter beschikking, met dien verstande dat de provinciale middelen bij wijze van medefinanciering ook ingezet kunnen worden voor maatregelen gericht op de verbetering van de leefomgeving. Het gaat bij de oplossing van individuele schijnende gevallen om gevallen die naar de geest van de wet wel, maar naar de letter van de wet niet in aanmerking komen voor compensatie.

Dit is mogelijk door omgevingsvriendelijker vliegprocedures en vliegroutes en daarop afgestemd ruimtelijk beleid en compenserende maatregelen in de vorm van samenhangende beleidspakketten op de maat van de gebiedspecifieke problematiek te realiseren.

- m Daartoe willen partijen in convenanten nadere afspraken maken voor zowel de hinderbeperking en de kwaliteit van de leefomgeving op de korte en de middellange termijn. Deze convenanten vormen een samenhangend geheel met de alternatieve operationele keuzes die op de korte en middellange termijn gemaakt worden voor de afwikkeling van het vliegverkeer. De convenanten beogen een regiospecifieke aanpak, waarbij het pakket van compenserende maatregelen en investeringen in de woon-, werk- en leefomgeving uitgebreider is naar de mate waarin er op bepaalde plaatsen minder mogelijkheden zijn voor hinderbeperkende maatregelen.
Het onderhavige convenant heeft in het bijzonder betrekking op de korte termijn.
- n De huidige wet- en regelgeving kent harde contouren als gevolg waarvan bewoners net buiten deze contouren die dezelfde hinder zouden ondervinden niet voor wettelijke compenserende maatregelen in aanmerking kunnen komen. Aankoop van woningen, isolatie respectievelijk adequate isolatie of adequate nadeelcompensatie is bij de bestaande regelgeving en uitvoeringspraktijk op dit moment niet in alle gevallen mogelijk. De Provincie en Schiphol hebben besloten de bewoners waarvoor geen beroep op een wettelijke regeling mogelijk is en die schrijnend zijn te noemen een oplossing aan te bieden naast de bestaande wettelijke regelingen. Aangezien er sprake is van 'bovenwettelijke' oplossingen in de aanpak en afhandeling van deze problematiek, kan hier ook uit geleerd worden voor structurele aanpassing van de uitvoeringspraktijk. Provincie en Schiphol stellen daarvoor elk 10 miljoen Euro ter beschikking, met dien verstande dat de provinciale middelen bij wijze van medefinanciering ook ingezet kunnen worden voor maatregelen gericht op de verbetering van de leefomgeving. Het gaat bij de oplossing van individuele schijnende gevallen om gevallen die naar de geest van de wet wel, maar naar de letter van de wet niet in aanmerking komen voor compensatie.

OVEREENKOMST:**Algemeen****1 Doelstelling Convenant**

- 1.1 Partijen wensen de afspraken op hoofdlijnen vast te leggen over hun inspanningen gericht op de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in de Schipholregio voor de korte termijn, elk vanuit de eigen verantwoordelijkheden en positie en in samenhang met het gelijktijdig af te sluiten Convenant hinderbeperking voor de korte termijn.
- 1.2 Dit Convenant dient mede als basis voor een voor de middellange termijn af te sluiten Convenant gericht op de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in de Schipholregio.
- 1.3 Partijen wensen zo spoedig mogelijk te komen tot realisatie van met het convenant hinderbeperking samenhangende gebiedsgerichte projecten ter verbetering van de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving aldaar;
- 1.4 Partijen wensen zo spoedig mogelijk te komen tot de instelling van een uitvoeringsorganisatie ten behoeve van de uitvoering van de convenantafspraken;
- 1.5 Ieder van partijen kan jegens iedere andere partij aanspraak maken op nakoming van dit convenant voor zover die andere partij in dit kader verplichtingen aangaat.
- 1.6 Mocht een partij bij de uitvoering van dit convenant vaststellen dat een bepaling daarvan nadere uitwerking behoeft om aan haar doel te beantwoorden, dan treden partijen in overleg. In dit overleg komen zij een zodanige aanvulling op dit convenant overeen dat het aan zijn doel beantwoordt.

2 Afspraken op hoofdlijnen

- 2.1 Het Rijk, de Provincie, Amsterdam en Haarlemmermeer streven een vitale ruimtelijke ontwikkeling na, in samenhang met de ontwikkeling van de luchthaven en gericht op een hoogwaardige woon-, werk en leefomgeving, binnen de grenzen van de door het Rijk gestelde ruimtelijke beperkingen en mede gericht op het beperken van de kans op hinder van het vliegverkeer. Met het oog daarop worden de mogelijkheden verkend om binnen het beperkingengebied verhuizingen te vergemakkelijken, sloop- en isolatieregelingen te verruimen en kleinschalig bij te bouwen binnen de door het Rijk geboden beleidsruimte.

Deze verkenning dient als basis voor een samenhangend omgevingsbeleid voor de middellange termijn.

- 2.2 Schiphol, KLM en LVNL streven in gezamenlijkheid naar stabiele, zo smal mogelijke vliegpaden binnen de randvoorwaarden die de knooppuntoperatie stelt en op basis van het in het kader van de MER-procedure gekozen alternatief.
- 2.3 De in het kader van het Convenant hinderbeperking door LVNL uit te voeren analyses van woonkernen op microklimaatniveau worden mede benut voor identificatie van plaatsen die in beginsel in aanmerking komen voor projecten voor de middellange termijn.
- 2.4 Partijen onderzoeken in gezamenlijkheid, maar elk vanuit de eigen positie en verantwoordelijkheden en in samenwerking met lokale partijen nut, noodzaak en mogelijkheden voor gebiedspecifieke projecten gericht op een verbeterde woon-, werk- en leefomgeving.
- 2.5 Partijen onderzoeken elk vanuit de eigen positie en verantwoordelijkheden op zo kort mogelijke termijn de mogelijkheden en wenselijkheid van financiering van de uitvoering van de beoogde projecten. Aan gemeenten op wier grondgebied projecten gerealiseerd worden, wordt de eis van medefinanciering van de desbetreffende projecten gesteld.

Korte Termijn

3 Projecten voor de Korte Termijn

- 3.1 Partijen stellen in dialoog met dorpsraden en wijkorganisaties en in overleg met de desbetreffende gemeentebesturen voor 1 januari 2008 een uitvoeringsplan op voor omgevingsprojecten op microklimaatniveau die bijdragen aan de verbetering van de omgevingskwaliteit in samenhang met de in artikel 4.1. beschreven aanpak van individuele gevallen en die de volgende woongebieden omvatten:
 - De woonkernen Zwanenburg en Halfweg staan symbool voor specifieke gebieden, die structureel veel hinder ervaren van het vliegverkeer. De nabijheid van de luchthaven en de ruimtelijke restricties binnen het beperkingengebied Schiphol leiden ertoe dat het gebied geconfronteerd wordt met sterke ruimtelijke beperkingen. Deze beperkingen en de (hinder als gevolg van) geluidsoverlast werken door in de mogelijkheden het woon-en leefgenot in Zwanenburg te verbeteren. In Halfweg zijn als gevolg van het extern veiligheidsbeleid beperkingen in de revitalisering van het voormalige CSM terrein een relevant voorbeeld. In het uitvoeringsplan zal onder meer gebruik worden gemaakt van de resultaten van het leefbaarheidsonderzoek voor

Zwanenburg en Halfweg. Ook zal het Ontwikkelingskader voor Zwanenburg van de gemeente Haarlemmermeer daarvoor een relevante input vormen.

- Woonkernen 'Aalsmeer en Uithoorn': In Aalsmeer en Uithoorn wordt veel hinder ondervonden als gevolg van gebruik van de Aalsmeerbaan. Het gebruik van de Aalsmeerbaan zal naar verwachting niet afnemen, eerder toenemen. Op wijkniveau zal in vervolg op de in het convenant hinderbeperking overeengekomen aanpak op microklimaat niveau door LVNL gekeken moeten worden hoe met maatregelen de leefbaarheid verbeterd kan worden in Aalsmeer en Uithoorn.
- Gebied Amstelveen / Uilenstede: Op grond van het externe veiligheidsbeleid worden beperkingen opgelegd aan de noodzakelijke herstructurering van het Uilenstede complex, terwijl in een omvangrijker zone een sterke toename van de geluidsbelasting aan de orde is. In dit gebied wordt samen met het gemeentebestuur van Amstelveen en wijkplatforms gezocht naar oplossingen en compenserend omgevingsbeleid.

3.2 Van elk project worden de effecten geëvalueerd. De resultaten van de evaluatie worden meegewogen bij de besluitvorming over de aanpak van de verbetering van de omgevingskwaliteit voor de Middellange Termijn.

3.3 De Provincie en de ondertekenende gemeenten stellen in samenwerking met het Rijk, Schiphol, KLM en LVNL een communicatieplan op dat huidige en toekomstige bewoners binnen de 20 Ke contour van Schiphol informeert over de geluidsbelasting en de hinderbeleving. Het communicatieplan beoogt te verkennen op welke wijze omwonenden van Schiphol bewust kunnen worden gemaakt van zowel de voor- als nadelen van de luchthaven en haar gebruikers. Het gaat daarbij onder andere om:

- Informatie bij burgerzaken van de gemeenten bij registratie van de bewoner in de betreffende gemeente;
- Elektronische beschikbare informatie via de gemeentewebsite;
- Kettingbedingen in koopovereenkomsten;
- Voorzover relevant opname van informatie in het kadaster.

4 Individuele schrijnende gevallen

4.1 De Provincie inventariseert de individuele schrijnende gevallen. Dit zijn gevallen van bewoners en bedrijven die vlakbij de luchthaven wonen die naar de geest van de wet wel, maar naar de letter van de wet niet in aanmerking komen voor wettelijke compensatie en die als schrijnend - er is sprake van een feitelijk onleefbare dan wel onwerkbare situatie - kunnen worden aangemerkt. Het gaat daarbij onder andere om:

- Woningen al dan niet met bedrijven binnen de sloopzone die nog bewoond zijn.
- Woningen waar de contour van de sloopzone door de 'dakgoot' loopt en die daarom niet voor de wettelijke aankoopregeling in aanmerking komen.

- Woningen die overlast hebben van grondgeluid ten zuiden van de Polderbaan die net buiten de sloopzone vallen.
- Woningen grenzend aan de gehanteerde geluidisolatiecontouren. Het gaat daarbij o.a. om woningen waarvan de burens wel zijn geïsoleerd maar de betreffende woningen niet. De bewoners ervaren het geluid van de vliegtuigen echter wel als even storend.
- Woningen binnen de isolatiecontour die vanwege hun technische staat niet te isoleren zijn omdat de fundering en/of constructie onvoldoende is om het isolatiepakket te dragen.
- Woningen die niet voor een schadevergoeding in aanmerking komen omdat ze net buiten de schadecontouren vallen maar wel degelijk overlast ervaren door o.a. afwijkingen van de voorgeschreven procedures.
- Bedrijven binnen de bestaande contouren die niet of onvoldoende gecompenseerd worden.
- Woningen waar regelmatig of af en toe de dakpannen moeten worden teruggelegd.

- 4.2 De Provincie verwerkt de inventarisatie op kaarten met de bestaande diverse contouren.
- 4.3 De Provincie en Schiphol stellen een kader vast op grond waarvan individuele schrijnende gevallen financieel kunnen worden gecompenseerd.
- 4.4 De Provincie en Schiphol stellen op basis van het voorgaande kader een uitvoeringsplan vast, in samenhang met het onder 3.1. bedoelde uitvoeringsplan.

5 Voorstel voor compensatie

- 5.1 De minister van V&W komt op korte termijn - op basis van advies van KLM, Schiphol en BRS, inspraakreacties Startnotitie 'MER werken aan de toekomst van Schiphol en de regio' en verbetervoorstellen evaluatie Schipholbeleid - met een voorstel hoe de huidige nadeelcompensatie, schade en geluidisolatie regelingen budgettair neutraal kunnen worden verbeterd zodat deze beter aansluiten bij de behoefte van de omgeving en waardoor efficiënter en effectiever met de middelen kan worden omgegaan.

Middellange Termijn

6 Plan van Aanpak voor de Middellange Termijn

- 6.1 Partijen stellen voor 1 januari 2008 een Plan van Aanpak op gericht op omgevingskwaliteit voor de middellange termijn, bestaande uit een:

- Probleembeschrijving per woongebied mede op basis van de in het kader van het Convenant hinderbeperking door LVNL uit te voeren analyses van woonkernen op microklimaatniveau;
- Inventarisatie van mogelijke oplossingen voor geïdentificeerde problemen
- Pakket met haalbare maatregelen ("menukaart") om de leefbaarheid per woongebied te verbeteren uitgesplitst in tijd;
- Uitvoeringsplan

7 Convenant Middellange termijn

- 7.1 Partijen komen aan het begin van 2008 een convenant overeen voor de middellange termijn gericht op de verdere verbetering van de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in de Schipholregio, gebaseerd op het Plan van Aanpak als bedoeld onder 6.1 waarbij zoveel als mogelijk wordt aangesloten bij de opzet en uitvoering van dit convenant.

Organisatie

8 Bestuurlijk overleg

- 8.1 Partijen richten een bestuurlijk overleg in onder voorzitterschap van de Provincie, waarin elk van hen een lid aanwijst. Het bestuurlijk overleg komt ten minste vier maal per jaar bijeen en wordt voorbereid door een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van partijen. De leden van het bestuurlijk overleg zijn zonder volmacht niet bevoegd partijen te vertegenwoordigen.
- 8.2 Taak van het bestuurlijk overleg is:
- Het vaststellen van het uitvoeringsplan als bedoeld onder 3.1
 - Het vaststellen van een Plan van Aanpak voor de Middellange termijn als bedoeld onder 6.1
 - Het goedkeuren van de plannen als bedoeld in 3.1, 4.4 en 6.1
 - De monitoring en evaluatie van de in het onderhavige Convenant gemaakte afspraken.
 - Het (doen) oprichten van een stichting met als doel het bevorderen van de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in de Schipholregio, alles in de ruimste zin van het woord waarbij de stichting in ieder geval de volgende taken heeft:
 - a Het (doen) uitvoeren en monitoren van de door het bestuurlijk overleg goedgekeurde plannen en daaraan gerelateerde opdrachten;
 - b de coördinatie van en afstemming tussen de in het kader van de uitvoering van de goedgekeurde plannen te entameren onderdelen;

- c het beheren en (doen) verdelen van de gelden, die aan de stichting [door onder meer de Provincie Noord-Holland en [de naamloze vennootschap: N.V. Luchthaven Schiphol, gevestigd te Schiphol]] ter beschikking worden gesteld, een en ander overeenkomstig de door het bestuur vast te stellen en door de raad van toezicht goed te keuren uitkeringsreglementen;
- Het bestuur van de stichting zal bestaan uit ten minste drie en ten hoogste vijf natuurlijke personen. De bestuurders worden benoemd door de Raad van Toezicht uit een bindende voordracht [van ten minste twee personen voor iedere vacature], op te maken door partijen. Het toezicht op het beleid van het bestuur en op de algemene gang van zaken in de stichting zal worden opgedragen aan een Raad van Toezicht. Het bestuurlijk overleg benoemd uit haar midden de leden van de Raad van Toezicht.

- 8.3 Indien door in het bestuurlijke overleg geen overeenstemming wordt bereikt op een of meer onderdelen waarover zij op basis van het tweede lid overeenstemming moet trachten te bereiken, wordt het bestuurlijk overleg uitsluitend geacht geen overeenstemming te hebben bereikt over die onderdelen. Betrokken partijen zullen zich inspannen alsnog overeenstemming te bereiken over de onderdelen waarover in het bestuurlijk overleg geen overeenstemming bestaat.

Bekostiging

9 Kostenverdeling

- 9.1 Voor de verdeling van de kosten van het opstellen van het uitvoeringsplan als bedoeld onder 3.1 en van het plan van aanpak als bedoeld onder 6.1 geldt de volgende verhouding: Provincie Noord Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam, het Rijk en Schiphol elk 25%. Daarbij wordt er vanuit gegaan dat de inzet in natura van de convenantpartners om niet plaats vindt.
- 9.2 Voor de verdeling van de kosten van het opstellen van het kader als bedoeld onder 4.3, het uitvoeringsplan als bedoeld onder 4.4 en het oprichten van de stichting als bedoeld onder 7.5 geldt de volgende verhouding: Noord Holland 50%, Schiphol 50%.
- 9.3 Voor de kosten van de uitvoering van de omgevingsprojecten en de oplossing van individuele gevallen voor de Korte Termijn wordt per project de verdeling tussen partijen vastgesteld.

Algemene bepalingen

10 Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en voorbehouden

- 10.1 Partijen bevorderen dat het overleg- en samenwerkingsorgaan BRS dit convenant in acht neemt.
- 10.2 De minister van V&W en de minister van VROM kunnen dit convenant ontbinden zodra de Tweede Kamer de Staten-Generaal te kennen geeft daarmee niet in te stemmen. Het convenant houdt dan ook voor de andere partijen op te gelden.
- 10.3 Dit convenant treedt in werking bij zijn ondertekening, doch voor Noord-Holland, Haarlemmermeer, Amsterdam en Amstelveen onder het voorbehoud van goedkeuring door het College van Gedeputeerde Staten danwel het College van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten, respectievelijk het College van Burgemeester en Wethouders danwel het College van Burgemeester en Wethouders en de Gemeenteraad. Het uitblijven van deze goedkeuring laat de rechten en verplichtingen voor de overige partijen, alsmede buiten dit convenant tussen partijen gemaakte afspraken onverlet.

11 Publiekrechtelijke medewerking

- 11.1 Partijen zijn zich ervan bewust dat de uitvoering van dit convenant mede afhankelijk is van de toepasselijke bestuursrechtelijke procedures. Partijen zullen zich naar beste vermogen inspannen de voor de uitvoering benodigde besluiten waarvoor zij bevoegd bestuursorgaan zijn te nemen.
- 11.2 De andere partijen zullen terzake van die besluiten geen rechtsmiddelen aanwenden, noch bevorderen dat deze worden aangewend. Indien en zodra op enig moment blijkt dat door een uitspraak van de bestuursrechter dit convenant geheel of gedeeltelijk niet kan worden uitgevoerd, treden partijen met elkaar in overleg om te komen tot gewijzigde afspraken die zoveel mogelijk aansluiten bij hetgeen in dit convenant is overeengekomen.
- 11.3 Indien een partij een verplichting uit dit convenant niet kan nakomen omdat een daarvoor benodigd besluit niet tot stand is gekomen danwel niet onherroepelijk is geworden, levert dit geen tekortkoming op.

12 Verhouding met regelgeving

- 12.1 Dit convenant laat het bij en krachtens de wet bepaalde en de beleidsvrijheid van de minister van V&W, de minister van VROM, Noord-Holland, Haarlemmermeer en Amsterdam onverlet.

13 Wettelijke procedures

- 13.1 Indien één of meer wettelijke procedures als gevolg van door derden aangewende rechtsmiddelen en/of als gevolg van door onafhankelijke adviseurs uitgebrachte adviezen, leiden tot uitkomsten die zodanig ingrijpend zijn dat een ongewijzigde uitvoering van dit Convenant in redelijkheid en billijkheid niet mogelijk is, plegen de ondergetekenden over de gevolgen daarvan zo spoedig mogelijk overleg. Wanneer de ondergetekenden niet in onderling overleg tot een oplossing komen is de regeling van artikel 11 van toepassing.

14 Wijziging en aanvulling van het Convenant

- 14.1 De ondergetekenden kunnen dit Convenant wijzigen en aanvullen. Wijzigingen en aanvullingen vereisen de voorafgaande goedkeuring van alle ondergetekenden en dienen schriftelijk te worden vastgelegd.

15 Inwerkingtreding en looptijd

- 15.1 Dit convenant treedt in werking bij ondertekening door alle partijen en is van kracht totdat het in artikel # bedoelde convenant in werking treedt, doch ten hoogste voor de duur van vijf jaar. Dit convenant is tussentijds niet opzegbaar.

16 Bijlagen

- 16.1 De bijlagen bij dit convenant vormen daarvan een integraal onderdeel. Ingeval van strijdigheid tussen het bepaalde in een bijlage en het convenant prevaleert het convenant.

17 Ongeldigheid

- 17.1 Indien een bepaling van dit convenant in enige mate als nietig, vernietigbaar, ongeldig, onwettig of anderszins als niet-bindend moet worden beschouwd, zal die bepaling, voorzover nodig, uit dit convenant worden verwijderd en worden vervangen door een bepaling die wél bindend en rechtsgeldig is en die de inhoud van de niet-geldige bepaling zoveel als mogelijk benadert. Het overige deel van het convenant blijft in een dergelijke situatie ongewijzigd.

18 Onvoorziene omstandigheden

- 18.1 Partijen treden met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen welke van dien aard zijn dat naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van dit convenant niet mag worden verwacht. Zij zullen bezien voor wiens rekening de onvoorziene omstandigheden behoren te komen en zullen zonodig dit convenant daaraan aanpassen.

19 Geen rechten voor derden

- 19.1 Uitsluitend partijen kunnen aan dit Convenant rechten ontlelen. Derden kunnen partijen in geen enkel opzicht houden aan of rechten jegens partijen ontlelen aan dit Convenant.

20 Geschillenregeling

- 20.1 Alle geschillen die uit dit Convenant of uit te sluiten overeenkomsten ingevolge dit Convenant mochten voortvloeien, worden ter beslechting voorgelegd aan de bevoegde burgerlijke rechter te Den Haag.
- 20.2 Alvorens zich tot de rechter te wenden voeren de ondergetekenden onderling bestuurlijk overleg om te komen tot een aanvaardbare oplossing van de gerezen problemen. Wanneer dit overleg niet binnen drie maanden tot overeenstemming leidt, treedt het eerste lid in werking. Tot het moment van uitspraak van de rechter zijn de ondergetekenden gehouden tot uitvoering van de in het Convenant gemaakte afspraken.

21 Publicatie

- 21.1 De tekst van dit convenant wordt een maand na de inwerkingtreding in de Staatscourant gepubliceerd.

ONDERTEKENING

Van dit convenant zijn negen exemplaren opgemaakt en ondertekend op 14 juni 2007.

de minister van VROM
mevrouw dr. J.M. Cramer

de minister van V&W
ir. C.M.P.S. Eurlings

namens Noord-Holland
A.C.M.A. Hooijmaijers

namens Haarlemmermeer
drs. M.J. Bezuijen

namens Amstelveen
R.E. Pols

namens Amsterdam
mr. dr. L.F. Asscher

namens LVNL
G.H. Kroese

namens Schiphol
prof. drs. G.J.N.H. Cerfontaine

namens Schiphol
dr. P.M. Verboom

namens KLM
drs. ing. P.F. Hartman



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

| Retour van Minister | |
|---------------------|------------------|
| DTV | G.H. 15-06-07 |
| Afd / Beh | 15-6-78 |
| DTV | |

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

14 juni 2007

div.

Ons kenmerk

Uw kenmerk

VENW/DGTL-2007/8977

2007/8971

Onderwerp

Advies van de heer Alders over toekomst Schiphol en de regio tot 2010

Geachte voorzitter,

Graag breng ik u, mede namens mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, op de hoogte van het advies van de heer Alders over de toekomst van Schiphol en de regio tot 2010. Dit advies is opgesteld op basis van het overleg tussen de betrokken partijen op 11 juni jongstleden.

Ik ben verheugd te constateren dat de luchtvaartpartijen Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en KLM met regionale bestuurders en een delegatie van bewonersvertegenwoordigers onder leiding van de heer Alders overeenstemming hebben bereikt en tot een gezamenlijk advies zijn gekomen over de ontwikkeling van Schiphol en de regio tot 2010.

In het overleg heeft Schiphol verklaard dat zij, gehoord de belangen van de omgeving, maximaal 480.000 vliegbewegingen wil toestaan tot 2010. Bovendien zijn er afspraken gemaakt over maatregelen die de hinder beperken en over maatregelen die de leefbaarheid in de omgeving bevorderen. De afspraken zijn vastgelegd in twee convenanten.

Op grond hiervan adviseert de heer Alders tot:

- aanpassing van de grenswaarden van de handhavingspunten in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) waarmee een groei tot 480.000 vliegtuigbewegingen mogelijk wordt gemaakt. Dit binnen de geactualiseerde gelijkwaardigheidscriteria die eenzelfde bescherming bieden als het eerste (herstelde) LVB conform de Wet luchtvaart.
- uitvoering van de afspraken die in de convenanten zijn vastgelegd.

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95



Het volledige advies treft u hierbij aan. Ik hecht er aan dat alle betrokkenen de gelegenheid hebben gekregen hun inzichten, belangen en opvattingen in te brengen. Ik ben dan ook verheugd dat de heer Alders aangeeft dat zijn advies kan rekenen op voldoende draagvlak bij de betrokken partijen.

Bovenstaande uitkomsten hebben betrekking op de korte termijn (tot 2010). Voor de middellange termijn is afgesproken dat vóór 31 maart 2008 de partijen met een advies zullen komen over de te nemen besluiten en convenanten voor de periode 2010 – 2018/2020. Dit zal gebeuren op basis van het MER en convenanten voor de middellange termijn, de resultaten van het onderzoek naar een nationaal luchthavensysteem, een netwerkanalyse en een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse.

Zoals ik in het Algemeen Overleg met uw kamer op 7 juni jongstleden heb aangegeven, hecht ik sterk aan gezamenlijk aangedragen oplossingen voor de geconstateerde problematiek en ontwikkeling van de mainport. Ik ben zeer dankbaar voor dit constructieve en bovendien gezamenlijke advies van de partijen. Hiermee wordt een selectieve ontwikkeling van Schiphol tot 2010 mogelijk. Ook leidt het tot acties die hinder waar mogelijk kunnen terugdringen en de leefbaarheid kunnen vergroten.

De heer Alders geeft aan dat de vertegenwoordigers aan de gesprekstafel, die betrokken zijn bij de beide convenanten, hebben laten weten het voornemen te hebben om tot tekening over te gaan en dat de vertegenwoordigers van de gemeenten Amstelveen en Haarlemmermeer dit voornemen met een positief advies hunnerzijds zullen voorleggen aan de respectievelijke colleges van burgemeester en wethouders.

Daaropvolgend zal het kabinet zo spoedig mogelijk schriftelijk haar standpunt kenbaar maken ter voorbereiding op de tweede termijn van het Algemeen Overleg met de Vaste Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat op 26 juni aanstaande.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

5.1.2 e Woo

Camiel Eurlings

Minuut



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Dossier 3941 15.
INF

Aan
Schiphol Group

5.1.2.e Woo

Postbus 7501
1118ZG AMSTERDAM

Classificatie
V&W/DGTL/2007- 11338

Contactpersoon

5.1.2.e Woo

Datum
15 november 2007
Ons kenmerk
V&W/DGTL-2007/11338
Onderwerp
Afspraken Alderstafel 12 november 2007

Doorkiesnummer
070-3517912

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

-

Getypt door/paraaf

5.1.2.e Woo

Vergeleken door/paraaf

5.1.2.e Woo

Verzonden door/paraaf

5.1.2.e Woo

Ondertekening door/paraaf

Directeur-Generaal

Medewerking van/paraaf

5.1.2.e Woo

Afschrift aan
secretariaat L&M

5.1.2.e Woo

5.1.2.e Woo

5.1.2.e Woo

Vervolg op

-

Rappeldatum

-

Verzenddatum

16/11/07
Verzendwijze

-

Na verzending retour aan

5.1.2.e Woo

Adres

-



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Transport en Luchtvaart

Schiphol Group

5.1.2 e Woo

Postbus 7501

1118ZG AMSTERDAM

Contactpersoon

5.1.2 e Woo

Datum

15 november 2007

Ons kenmerk

V&W/DGTL/2007-11338

Onderwerp

Afspraken Alderstafel 12 november 2007

Doorkiesnummer

070-3517912

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

-

5.1.2 e Woo

Met verwijzing naar ons telefoongesprek van 13 november jl, bevestig ik hierbij de afspraken die wij hebben gemaakt naar aanleiding van de afspraken van de Alderstafel van 12 november 2007. Deze afspraken betreffen:

- de gemaakte afspraken in het advies over de korte termijn van 13 juni 2007 zijn leidend;
- er wordt versneld uitvoering geven aan de aanvullende afspraken uit de brief van 5 juli 2007 over het onderzoek naar de noodzaak van aanpassing van de grenswaarden in zeven handhavingspunten;
- de invoerset voor de MER-onderzoeken voor zowel de korte als de middellange termijn zal op zo kort mogelijke termijn besproken worden.

Als Bevoegd Gezag willen wij zeker stellen, naast de gesprekken aan het Vermeegen-overleg - ook gezien het feit dat het concept-LVB in de Tweede Kamer voorligt – dat deze acties adequaat door u als initiatiefnemer worden opgepakt. Om die reden verzoek ik u om:

1. Uiterlijk vrijdag 23 november een plan van aanpak te presenteren t.a.v. uitvoering van de genoemde afspraken van de Alderstafel van 12 november 2007.
2. wekelijks schriftelijk te rapporteren aan 5.1.2 e Woo en 5.1.2 e Woo, als Bevoegd Gezag, over de stand van zaken van de uitvoering van deze afspraken en uzelf als Initiatiefnemer hierover tweewekelijks in gesprek met hen te treden.
3. In het plan van aanpak en de tussenrapportages expliciet te rapporteren over de andere hoofdafpraak van het Aldersakkoord te weten de 480 000 vliegtuigbewegingen: hoe ziet u de mogelijkheden om dit aantal

Luchthavens

Postadres Postbus 20904, 2500 EX Den Haag

Bezoekadres Plesmanweg 1-6 2597 JG Den Haag

5.1.2 e Woo

5.1.2 e Woo

5.1.2 e Woo @minvenw.nl

Internet www.verkeerenwaterstaat.nl



vliegtuigbewegingen ook daadwerkelijk te behalen binnen de door u voorgestelde aanpassingen van de grenswaarden in het LVB?

Met het oog op het (nog in te plannen) Algemeen Overleg met de Tweede Kamer ga ik er van uit dat u nog deze maand de werkzaamheden die van invloed kunnen zijn op het LVB voor de korte termijn kunt afronden.

Deze brief is ook aan 5.1.2 e Woo van de LVNL gestuurd.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR-GENERAAL TRANSPORT
EN LUCHTVAART, 5.1.2 e Woo

5.1.2 e Woo



Schiphol Group
5.1.2.8 Woo
Postbus 7501
1118ZG AMSTERDAM

5.1.2.8 Woo

Datum
15 november 2007
Ons kenmerk
V&W/DGTL/2007-11338
Onderwerp
Afspraken Alderstafel 12 november 2007

Doorkiesnummer
070-3517912
Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
"

5.1.2.8 Woo

Met verwijzing naar ons telefoongesprek van 13 november jl. bevestig ik hierbij de afspraken die wij hebben gemaakt naar aanleiding van de afspraken van de Alderstafel van 12 november 2007. Deze afspraken betreffen:

- de gemaakte afspraken in het advies over de korte termijn van 13 juni 2007 zijn leidend;
- er wordt versneld uitvoering geven aan de aanvullende afspraken uit de brief van 5 juli 2007 over het onderzoek naar de noodzaak van aanpassing van de grenswaarden in zeven handhavingspunten;
- de invoerset voor de MER-onderzoeken voor zowel de korte als de middellange termijn zal op zo kort mogelijke termijn besproken worden.

Als Bevoegd Gezag willen wij zeker stellen, naast de gesprekken aan het Vermeegen-overleg - ook gezien het feit dat het concept-LVB in de Tweede Kamer voorligt - dat deze acties adequaat door u als initiatiefnemer worden opgepakt. Om die reden verzoek ik u om:

1. Uiterlijk vrijdag 23 november een plan van aanpak te presenteren t.a.v. uitvoering van de genoemde afspraken van de Alderstafel van 12 november 2007.
2. wekelijks schriftelijk te rapporteren aan de heer J. Fukken en mevrouw A. Berg, als Bevoegd Gezag, over de stand van zaken van de uitvoering van deze afspraken en uzelf als initiatiefnemer hierover tweewekelijks in gesprek met hen te treden.
3. in het plan van aanpak en de tussenrapportages expliciet te rapporteren over de andere hoofdspraak van het Aldersakkoord te weten de 480 000 vliegtuigbewegingen: hoe ziet u de mogelijkheden om dit aantal

TX RESULTAATRAPPORT

NAAM : L & M
TEL : 0703516348
DAT. : 16.NOV.2007 14:42

| SESSIE | FUNCTIE | NR. | BESTEMMINGSSTATION | DATUM | TIJD | PAG. | DUUR | MODE | RESULTAAT |
|--------|---------|-----|--------------------|--------|-------|------|-------------|------|-----------|
| 0727 | TX | 001 | 00206013123 | 16.NOV | 14:42 | 002 | 00h00min19s | ECM | OK |



Aan
Schiphol Group
5.1.2.e Woo :
Postbus 7501
1118 ZG SCHIPHOL

LVNL
5.1.2.e Woo
Stationsplein Zuidwest 1001
1117 CV SCHIPHOL

Contactpersoon
5.1.2.e Woo :
Datum
29 november 2007
Ons kenmerk
VenW/DGTL-2007/11828
Onderwerp
afspraken Alderstafel 12 november 2007

Getypt door/paraaf
5.1.2.e Woo
Vergeleken door/paraaf
5.1.2.e Woo
Verzonden door/paraaf
-
Ondertekening door/paraaf
5.1.2.e Woo
Medewerking van/paraaf
5.1.2.e Woo

Afschrift aan
5.1.2.e Woo

Classificatie
VenW/DGTL-2007/11828

Doorkiesnummer
070-3517676
Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
785

Vervolg op
-
Rappeldatum
-
Verzenddatum
-
Verzendwijze
-
Na verzending retour aan
-

Adres
-



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Transport en Luchtvaart

LVNL

5.1.2 e Woo

Stationsplein Zuidwest 1001
1117 CV SCHIPHOL

Contactpersoon

5.1.2 e Woo

Datum

03 december 2007

Ons kenmerk

VenW/DGTL-2007/11828

Onderwerp

afspraken Alderstafel 12 november 2007

Doorkiesnummer

-

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

785

Geachte 5.1.2 e Woo

Hartelijk dank voor uw reactie d.d. 23 november op mijn brief van 15 november 2007. Ik wil hier graag als volgt op reageren.

1. Plan van Aanpak voor de uitvoering van de aan de Alderstafel gemaakte afspraken van 12 november 2007.

In het door u gestuurde stappenplan geeft u aan dat dit tot doel heeft terug te keren naar een operatie die recht doet aan de afspraken van de Alderstafel van 13 juni 2007 over het baangebruik voor de korte termijn. Hoewel het beoordelen van het stappenplan op basis van operationaliteit niet aan het beleidsdepartement is maar aan de sector zelf in gezamenlijkheid, constateer ik dat u van plan bent flow-maatregelen te nemen en spreekt u van operationele hinder voor de gebruikers. Om die reden wil ik zeker stellen dat u tot een gezamenlijke oplossing komt als sector, en hierover met bewonersvertegenwoordigers overlegt voor implementatie. In het stappenplan is sprake van finale besluitvorming op 27 november. Ik heb inmiddels vernomen dat aanvullend overleg plaats vindt op 6 december a.s. tussen de heren 5.1.2 e Woo. Graag verneem ik dan hoe concreet aan de afspraken van de Alderstafel wordt tegemoet gekomen.

2. Wekelijkse rapportage over de uitvoering van de aan de Alderstafel gemaakte afspraken.

Ik stem in met uw voorstel om in het wekelijkse Vermeegen-overleg te rapporteren over de uitvoering van het Plan van Aanpak. Wij zullen vanuit de optiek van het bevoegd gezag de voortgang beoordelen en in voorkomende gevallen u daarover direct benaderen.

Postadres Postbus 20904, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 2597 JG Den Haag

Telefoon 070-351 6171

5.1.2 e Woo

5.1.2 e Woo @minvenw.nl

Internet www.verkeerenwaterstaat.nl



3. De hoofdafpraak t.a.v. de te realiseren 480.000 vliegtuigbewegingen

In uw brief schetst u op hoofdlijnen de onzekerheden ten aanzien van het bereiken van het aantal vliegtuigbewegingen van 480.000 binnen de milieugrenzen van het stelsel. Wat betreft uw opmerkingen over het stelsel verwijs ik u naar mijn brief van 15 november jl.. De toelichting in uw brief van 23 november jl. verschaft mij onvoldoende duidelijkheid over het behalen van het genoemde aantal vliegtuigbewegingen binnen de door u voorgestelde aanpassing van de grenswaarden. Graag zou ik nader onderbouwd zien (liefst kwantitatief) welke (on-)mogelijkheden u ziet om dit ook *daadwerkelijk* te realiseren, gelet op de door u geschetste onzekerheden. Ik ga ervan uit dat u in het gesprek van 6 december daarover meer duidelijkheid kunt geven.

Deze brief is ook aan 5.1.2 e Woo [redacted] van de Schiphol Group gezonden.

Met vriendelijke groet,

5.1.2 e Woo [redacted]



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Transport en Luchtvaart

Schiphol Group

5.1.2 e Woo

Postbus 7501
1118 ZG SCHIPHOL

Contactpersoon

5.1.2 e Woo

Datum

03 december 2007

Ons kenmerk

VenW/DGTL-2007/11828

Onderwerp

afspraken Alderstafel 12 november 2007

Doorkiesnummer

-

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

785

Geachte 5.1.2 e Woo,

Hartelijk dank voor uw reactie d.d. 23 november op mijn brief van 15 november 2007. Ik wil hier graag als volgt op reageren.

1. Plan van Aanpak voor de uitvoering van de aan de Alderstafel gemaakte afspraken van 12 november 2007.

In het door u gestuurde stappenplan geeft u aan dat dit tot doel heeft terug te keren naar een operatie die recht doet aan de afspraken van de Alderstafel van 13 juni 2007 over het baangebruik voor de korte termijn. Hoewel het beoordelen van het stappenplan op basis van operationaliteit niet aan het beleidsdepartement is maar aan de sector zelf in gezamenlijkheid, constateer ik dat u van plan bent flow-maatregelen te nemen en spreekt u van operationele hinder voor de gebruikers. Om die reden wil ik zeker stellen dat u tot een gezamenlijke oplossing komt als sector, en hierover met bewonersvertegenwoordigers overlegt voor implementatie. In het stappenplan is sprake van finale besluitvorming op 27 november. Ik heb inmiddels vernomen dat aanvullend overleg plaats vindt op 6 december a.s. tussen de heren 5.1.2 e Woo. Graag verneem ik dan hoe concreet aan de afspraken van de Alderstafel wordt tegemoet gekomen.

2. Wekelijkse rapportage over de uitvoering van de aan de Alderstafel gemaakte afspraken.

Ik stem in met uw voorstel om in het wekelijkse Vermeegen-overleg te rapporteren over de uitvoering van het Plan van Aanpak. Wij zullen vanuit de optiek van het bevoegd gezag de voortgang beoordelen en in voorkomende gevallen u daarover direct benaderen.

Postadres Postbus 20904, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 2597 JG Den Haag

Telefoon 5.1.2 e Woo

5.1.2 e Woo

5.1.2 e Woo @minvenw.nl

Internet www.verkeerenwaterstaat.nl



3. De hoofdafpraak t.a.v. de te realiseren 480.000 vliegtuigbewegingen

In uw brief schetst u op hoofdlijnen de onzekerheden ten aanzien van het bereiken van het aantal vliegtuigbewegingen van 480.000 binnen de milieugrenzen van het stelsel. Wat betreft uw opmerkingen over het stelsel verwijs ik u naar mijn brief van 15 november jl.. De toelichting in uw brief van 23 november jl. verschaft mij onvoldoende duidelijkheid over het behalen van het genoemde aantal vliegtuigbewegingen binnen de door u voorgestelde aanpassing van de grenswaarden. Graag zou ik nader onderbouwd zien (liefst kwantitatief) welke (on-)mogelijkheden u ziet om dit ook *daadwerkelijk* te realiseren, gelet op de door u geschetste onzekerheden. Ik ga ervan uit dat u in het gesprek van 6 december daarover meer duidelijkheid kunt geven.

Deze brief is ook aan 5.1.2 e Waa van de LVNL gezonden,

Met vriendelijke groet,

5.1.2 e Waa

Minister van Verkeer en Waterstaat

5.1.2.e Woo

Postbus 20904

2500 EX DEN HAAG

→ Lit
Kopie reeds behandeld -
inhand voorgeselde rechte
vanoudt beproven met
der LH - 12/11

| | | | |
|------------------------------|----|----|-----------|
| DG Transport en Luchtvaart | | | |
| REG.NR. Venv/DGIL-2007/12057 | | | |
| Ingekomen | | | |
| 27 NOV. 2007 | | | |
| aanvangstermijn 08-01-2007 | | | |
| DG | LH | LT | Deponeren |
| 27/11 | | | 12/11 |
| DOSSIER Venv/DGIL/3941 | | | |

Telefoonnummer

020 - 601 23 09

Briefnummer

785

Bijlage

1

Faxnummer

020 - 601 31 23

Behandeld door

5.1.2.e

Uw schrijven d.d.

15 november 2007

Schiphol,

23 november 2007

Betreft: Afspraken Alderstafel 12 november 2007

Geachte mevrouw 5.1.2.e Woo

In uw brief van 15 november jongstleden verzoekt u ons om zeker te stellen dat de afspraken van de Alderstafel van 12 november worden nagekomen. U benoemt een drietal onderwerpen waarop hieronder wordt ingegaan.

1. Uiterlijk vrijdag 23 november een plan van aanpak presenteren t.a.v. uitvoering van de genoemde afspraken van de Alderstafel van 12 november 2007.

Na overleg is LVNL tot een stappenplan gekomen dat naar onze mening recht doet aan de afspraken over het baangebruik voor de korte termijn zoals op 13 juni 2007 aan de Alderstafel gemaakt. U treft dit in de bijlage aan.

Over de invoerset heeft inmiddels een uitvoerig overleg plaatsgevonden tussen de initiatiefnemers en een aantal bewoners. Dit heeft in onze ogen geleid tot de gevraagde duidelijkheid, ook over de aanpassing van de grenswaarden in de 7 handhavingspunten. Er is een aantal vervolgacties afgesproken die verder in het Vermeegen-overleg afgerond zullen worden. Op 23 november zal de invoerset ook met een CROS-delegatie (bewoners en bestuurders) worden besproken. Ook de invoerset voor de middellange termijn zal op een soortgelijke wijze worden behandeld.

2. Wekelijks schriftelijk te rapporteren aan 5.1.2.e Woo en 5.1.2.e , als Bevoegd Gezag, over de stand van zaken van de uitvoering van deze afspraken en hierover met hen tweewekelijks in contact te treden.

Er is reeds zeer frequent (minimaal een keer per week) overleg waarbij Bevoegd Gezag en Initiatiefnemers aanwezig zijn, onder andere in het Vermeegen-overleg. Wij stellen daarom voor om dit overleg te gebruiken om de voortgang te bewaken en hiervoor geen separate rapportage- en overlegstructuur op te zetten.

info - Anga
Andre
29/11

Datum

23 november 2007

3. In het plan van aanpak en de tussenrapportage expliciet rapporteren over de andere hoofdafpraak van het Aldersakkoord te weten 480.000 vliegtuigbewegingen.

Binnen het stelsel is met de aanpassing van het LVB het maximale gedaan om de groei naar 480.000 bewegingen op korte termijn mogelijk te maken. Echter, zoals door de sector reeds jarenlang is aangegeven, is dit milieustelsel uitermate complex, inflexibel en niet transparant. De grenswaarden in de handhavingspunten zijn gebaseerd op vele aannamen die doorgerekend worden in modellen. Op basis van deze modellen is in de MER een (theoretisch) overschrijdingsrisico van 13% berekend. In de praktijk zullen er echter altijd afwijkingen zijn ten opzichte van de aannamen hetgeen per definitie tot een hogere overschrijdingskans leidt in een of meer van de handhavingspunten. Daarnaast zijn vele operationele elementen niet in modellen te verwerken hetgeen ook van invloed is op de overschrijdingskans. Ook al is met de aanpassing van het LVB binnen de mogelijkheden van dit stelsel alles gedaan om de groei naar 480.000 bewegingen mogelijk te maken, de kans op overschrijdingen is zeker niet uit te sluiten. Ik hoop dat wij hierover verder kunnen spreken naar aanleiding van het onderzoek over 2007 dat onlangs door uw departement is uitgevoerd.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,
SCHIPHOL GROUP

5.1.2.e

Prof. drs G.J. Cerfontaine
President & CEO

LUCHTVERKEERSLEIDING NEDERLAND

5.1.2.e

G.H. Kroese
Voorzitter van het Bestuur

Stappenplan LVNL naar aanleiding van Alderstafel van 12 november 2007.

Achtergrond

Op 12 november 2007 is door LVNL afgesproken terug te keren naar een operatie die recht doet aan de afspraken over het baangebruik voor de korte termijn, die op 13 juni 2007 aan de Alderstafel zijn gemaakt.

Aanpassing baangebruik

In overleg met de sectorgenoten zal de operatie daarom als volgt worden aangepast:

1. De Aalsmeerbaan is alleen als startbaan beschikbaar tijdens een outbound piek, behoudens onderhoudssituaties, onvoorziene operationele situaties en dergelijke.
2. De Aalsmeerbaan is alleen als landingsbaan beschikbaar tijdens een inbound piek, behoudens onderhoudssituaties, onvoorziene operationele situaties en dergelijke.
3. Er wordt gewerkt met vaste richttijden voor de overgangen tussen inbound- en outbound piek en vice versa.
4. Flow maatregelen (via de CFMU te Brussel) moeten voorkomen dat er teveel inbound- of outbound verkeersaanbod komt voor een (respectievelijk) outbound dan wel inbound piek.

De vaste richttijden voor overgangen tussen de inbound- en outbound pieken en vice versa moeten nog worden vastgesteld. Hierbij zijn de slotuitgifte, historisch realisaties, operationele inzichten en de wensen van de gebruikers bepalend. LVNL en haar sectorgenoten streven er naar de operationele hinder voor de gebruikers van Schiphol te minimaliseren. De keuze van deze tijdstippen is hierin vrijwel allesbepalend.

De flow maatregelen genoemd onder punt 4 zijn er op gericht te voorkomen dat er "overlap" ontstaat tussen verschillende in- en outbound pieken.

Realisatiedatum

De aanpassing wordt waarschijnlijk ingevoerd op vrijdag 30 november 2007. Hierbij moet een voorbehoud worden gemaakt. Zoals uit bijgevoegde planning blijkt zal op dinsdag 27 november de finale besluitvorming plaatsvinden, in het bijzonder gericht op de operationele uitvoerbaarheid en detail invulling.

Overigens zal LVNL in overleg met de sector op de 30 november 2007 ook de preferentie wijzigen naar Zuidelijk baangebruik.

Planning

De volgende planning is van toepassing.

12 november 2007 – 23 november 2007
Vorbereiding en principe besluit

24 november – 27 november
Detail uitwerking

27 november 2007
Finale besluitvorming

27 november 2007 – 30 november 2007
Realisatie (systeemwijzigingen, operationele mededelingen). Vorbereidende werkzaamheden hiertoe zijn al in gang gezet om dit mogelijk te maken in deze korte periode.

30 november 2007
Realisatie van de aanpassing

In de periode vanaf 30 november 2007 wordt voor een onbepaalde periode de effecten van deze aanpassing gemeten.



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Minister

Handwritten: Fortge of P. u. verder, Althoud

☐ INKOMEND
☐ UITGAAND

REG.NR.

Handwritten: R2-5084

008729 18.06.18 15:46

beslisnota

Geluidsnormen Schiphol

Bestuurskern

DG Luchtvaart en Maritieme
Zaken
Project Schiphol

Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2 e Woo
5.1.2 e Woo

M 5.1.2 e Woo

5.1.2 e Woo @minienm.nl

Datum

12 juni 2018

Kenmerk

IenM/BSK-2018/126003

Bijlage(n)

1

Inleiding

Bijgevoegd vindt u de beantwoording op de Kamervragen over de criteria ten aanzien van gelijkwaardigheid en de besluitvorming daarover in 2007/2008 inclusief een feitelijke beschrijving over hoe de besluitvorming is verlopen. De kern van het verhaal is dat de Kamer altijd volledig betrokken is geweest bij de overwegingen om te komen tot de actualisatie van de criteria. De actualisatie is uitgevoerd op basis van diverse onderliggende rapportages en ook na contra-expertise is bevestigd dat de actualisatie op een juiste en correcte manier is uitgevoerd.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd de Kamervragen en het feitenrelaas te ondertekenen en te versturen aan de Tweede Kamer.

Beslistermijn

De deadline voor verzending aan de Tweede Kamer is 19 juni voor de Kamervragen en 25 juni voor het feitenrelaas en op 26 juni is het AO Luchtvaart.

Argumentatie

De kern van het feitenrelaas gaat vooral in op de manier waarop de besluitvorming tot stand is gekomen en laat zien dat de Kamer bij de diverse stappen steeds is betrokken en dat wensen van de Kamer zelfs onderdeel zijn geweest van de actualisatie. De Kamervragen gaan iets specifiek in op de manier hoe de actualisatie is uitgevoerd en laten zien hoe dat destijds is gebeurd.

Politieke context

De gelijkwaardigheidscriteria omtrent Schiphol liggen erg gevoelig daarom is zorgvuldige beantwoording belangrijk. Op deze manier moet worden aangetoond dat het proces om te komen tot de geluidsnormen en de hoeveelheid belaste woningen zorgvuldig heeft plaatsgevonden.

Kader

De gelijkwaardigheidscriteria zoals deze zijn geactualiseerd in 2008 gelden nog steeds. Over de kwestie loopt nog een rechtszaak, waardoor nu niet op alle vragen een antwoord kan worden gegeven.

5.1.2.e Woo



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 5.1.2.8 Woo

F 5.1.2.6 Woo

Ons kenmerk
IenW/BSK-2018/125785

Uw kenmerk
2018Z09017

20 JUNI 2018

Datum
Betreft Geluidsnormen Schiphol

Geachte voorzitter,

Uw Kamer heeft verzocht om een feitenrelaas ten aanzien van de besluitvorming over het criterium voor gelijkwaardigheid van Schiphol betreffende gehinderde woningen in de periode 2007/2008. Daarnaast zijn er door de leden Kröger, Lagin, Van Brenk, Gijs van Dijk en Van Raan ook vragen gesteld over dezelfde geluidsnormen. Ik zal hieronder allereerst ingaan op hoe de besluitvorming in het verleden is verlopen en vervolgens de gestelde Kamervragen beantwoorden.

Besluitvorming gelijkwaardigheidscriteria 2007/2008

Op 25 mei 2007¹ is de Tweede Kamer geïnformeerd over de actualisatie voor de criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming van de omgeving van Schiphol. In het Kabinetsstandpunt Schiphol van april 2006 werd aangekondigd dat deze actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria eraan kwam. Directe aanleiding van de actualisatie was een rapportage van de Commissie voor de milieueffectrapportage, waarin werd gesteld dat het niet zinvol is om te rekenen met sterk verouderde gegevens zoals het geval was. In het Kabinetsstandpunt Schiphol stond verder opgenomen dat bij deze actualisatie zou worden vastgehouden aan de maximale hinder, geluidsbelasting, slaapverstoring en veiligheidsrisico's. Ook betekende de actualisering niet meer of minder groeiruimte voor de luchtvaart. Op verzoek van uw Kamer werd daarnaast afgesproken dat de afgesproken criteria voor hinder en slaapverstoring voortaan op een groter gebied van toepassing zouden zijn. Op basis van verschillende rapportages zijn uiteindelijk de gelijkwaardigheidscriteria geactualiseerd, deze zijn bijgevoegd bij de brief van 25 mei 2007¹.

Stappen actualisatie

Om te komen tot de actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria is een aantal stappen doorlopen. Deze stappen zijn gemaakt op basis van de input van de onderliggende rapportages, en worden inhoudelijk beschreven in de brief van 25 mei 2007. Hieronder volgt een korte weergave van deze stappen:

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2006–2007, 29 665, nr. 46.



- Vernieuwen van het woningbestand
Het woningbestand was achterhaald en een update werd daarom noodzakelijk geacht.
- Vervangen van Nederlandse geluidsmaten door Europese maten
De oude Nederlandse maten L_{den} en LA_{eq} werden vervangen door respectievelijk L_{den} en L_{night} .
- Nieuwe dosis-effectrelaties
Vervanging dosis-effectrelaties na onderzoek door de keuze voor de Europese geluidsmaten.
- Verbeterde routemodellering
Verbeterde routemodellering die werd gebaseerd op de radartracks.
- Externe veiligheid berekenen met meteotoeslag
In de criteria werden de weersomstandigheden toegevoegd.
- Aanpassing criteria voor hinder en slaapverstoring, vergroting van het gebied.
Waardoor de contouren verder van Schiphol kwamen te liggen.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IenW/BSK-2018/125785

Effect actualisatie

De resultaten van de in 2007 uitgevoerde actualisatie lieten zien dat de criteria voor maximale geluidbelasting, ernstige hinder, ernstige slaapverstoring en veiligheidsrisico's door het vliegverkeer van en naar Schiphol een grotere groep mensen en woningen betreffen dan daarvoor werd aangenomen.

Dit verschil werd veroorzaakt door het vernieuwen van het woningbestand en de vergroting van het gebied waarop de criteria voor hinder en slaapverstoring van toepassing zijn². Specifiek voor het aantal gehinderde woningen is toen vastgelegd dat deze van 10.000 naar 10.800 zou stijgen door verbeterde modellering.

Daarnaast is toen besloten dat, door gebruik te maken van het nieuwe woningbestand en de toepassing van Europese geluidsmaten, de uiteindelijke norm van 12.300 woningen zou worden vastgelegd. Vervolgens is op verzoek van de Tweede Kamer door de toenmalige Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer door het Nationaal Luchtvaart- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) een contra-expertise uitgevoerd naar de wijze waarop de actualisering van de criteria voor gelijkwaardigheid heeft plaatsgevonden. Bij brief van 30 januari 2008 heeft de Minister dit rapport van het NLR aan de Tweede Kamer aangeboden en zijn standpunt (her)bevestigd dat de aantallen in de gelijkwaardigheidscriteria moeten worden beschouwd als de uitkomst van een som en niet als absolute aantallen³.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2006–2007, 29 665, nr. 46.

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 29 665, nr. 80



Kamervragen geluidsnormen Schiphol.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Vraag 1

Kent u het bericht 'Ministerie sjoemelde met geluidsnormen Schiphol'?⁴

Ons kenmerk
IenW/BSK-2018/125785

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat een betrouwbare overheid zich nooit mag laten verleiden tot gesjoemel en het oprekken van normen en dat het vertrouwen van de burger in de overheid in het algemeen belangrijker is dan een enkel beleidsdoel?

Antwoord 2

Uiteraard.

Vraag 3

Bent u bekend met het gelijkwaardigheidscriterium dat een maximum stelt aan het aantal woningen met een hoge geluidsbelasting (etmaal) vanwege vliegverkeer (ook wel de 'huizennorm' of 'oer-norm' genoemd)?

Antwoord 3

Ja.

Vraag 4

Klopt de bewering van bewonersorganisaties en het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) dat het oorspronkelijk afgesproken aantal van 10.000 zwaarbelastewoningen (1990; 35Ke) is opgerekt naar uiteindelijk 12.300 zwaarbelaste woningen (2005; 58 Lden)? Wist u hiervan? Met welke rechtvaardiging is dit gebeurd? Wanneer is de Kamer hierover geïnformeerd?

Antwoord 4

Het criterium voor het aantal gehinderde woningen is in het verleden geactualiseerd. Hier liggen verschillende rapportages aan ten grondslag. Uw Kamer is hierover geïnformeerd per brief van 25 mei 2007 en 4 februari 2008⁵.

Vraag 5

Bent u bekend met de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 25 mei 2007, waarin het beschermingsniveau van het eerste Luchthavenverkeersbesluit (LVB) (wat betreft het aantal zwaarbelaste woningen) wordt gesteld op 10.000 woningen (bestand 1990) met een geluidsbelasting van 35Ke of meer?⁶

Antwoord 5

Ja, zie ook vorige vraag.

Vraag 6

Kunt u bevestigen dat onder het huidige stelsel (met handhavingspunten en grenswaarden) voor de handhaving van de grenswaarden Lden en Lnight de

⁴ Website EenVandaag, 17 mei 2018 (<https://eenvandaag.avrotros.nl/item/ministerie-sjoemelde-met-geluidsnormen-schiphol/>)

⁵ Tweede Kamer, vergaderjaar 2006–2007, 29 665, nr. 46 en vergaderjaar 2007–2008, 29 665, nr. 80.

⁶ Kamerstuk 29665, nr.46



feitelijk gevlogen vliegpaden worden gebruikt en met name NIET de gemodelleerde routes? Wat is het praktijkverschil voor omwonenden tussen de feitelijk gevlogen routes en de gemodelleerde routes, zoals gebruikt bij de vaststelling van het eerste LVB?

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IenW/BSK-2018/125785

Antwoord 6

De handhaving onder het huidige stelsel is gebaseerd op de feitelijk gevlogen vliegpaden. Bij het eerste LVB vond de modellering voor het Milieueffectrapport (MER) nog niet plaats op basis van de radartracks van vliegbewegingen op Schiphol. Tijdens de actualisatie van de criteria voor gelijkwaardigheid waarover uw Kamer in 2007 is bericht, is daarom een verbeterde routemodellering gebruikt waarin dit is verwerkt. Dit betekent dat de modellering bij het eerste LVB minder goed aansloot bij de daadwerkelijke vliegpaden. Er is nu dan ook geen sprake van een praktijkverschil tussen gevlogen routes en hetgeen waarop wordt gehandhaafd.

Vraag 7

Kunt u bevestigen dat, als de grenswaarden Lden en Lnight zoals vastgelegd in het eerste LVB (Bijlage 2 en Bijlage 3) nog steeds van kracht zouden zijn en door de ILT strikt (dus NIET 'anticiperend') zouden worden gehandhaafd, dan maximaal 11.000 woningen (bestand 2005) 58 Lden of meer geluidsbelasting zouden kunnen ondervinden, zonder ook maar één van de grenswaarden uit Bijlage 2 resp. Bijlage 3 van het eerste LVB te overschrijden? Zo nee, waarom niet en hoeveel dan wél, en waarom?

Vraag 8

Onderschrijft u de stelling dat in het hypothetische geval dat na het eerste LVB nimmer meer een wijziging van (de bijlage 2 en 3 van) het LVB zou plaatsvinden, met inachtneming van de grenswaarden ervan (Bijlage 2 en Bijlage 3) maximaal 10.800 woningen (1990) een geluidsbelasting van 35 Ke of meer hadden kunnen moeten dulden? Zo nee, waarom niet, en hoeveel dan wél, en waarom?

Antwoord vraag 7 en 8

Nee, het uitgangspunt van de Schipholwet was dat onder de nieuwe wet feitelijk niet meer hinder voor de omgeving mocht ontstaan dan onder de Planologische Kern Beslissing (PKB). Actualisering van de criteria voor gelijkwaardigheid geeft aan dat de milieugevolgen van het scenario van het laatste PKB/eerste LVB zijn onderschat/onjuist beoordeeld en daarom zijn aangepast. Daarmee wordt niet meer hinder toegestaan, maar wordt erkend dat die (maximale) hoeveelheid hinder altijd al in dat eerste LVB besloten lag en dus was toegestaan. Grenswaarden waarvan is gebleken dat die destijds onjuist zijn vastgesteld (voornamelijk door de routemodellering) staan hier in feite los van, waarbij het dus zelfs zo is gebleken dat die grenswaarden destijds onjuist zijn vastgesteld (voornamelijk door de routemodellering). Grenswaarden zijn een middel om de criteria voor gelijkwaardigheid operationeel te maken (en zijn daarmee volgend), maar kunnen de criteria voor gelijkwaardigheid niet nader normeren of beperken.

Vraag 9

Hoeveel actualisaties van de gelijkwaardigheidscriteria zijn er na 2008 doorgevoerd?



Antwoord 9

Sinds het eerste luchthavenbesluit (2004) zijn de gelijkwaardigheidscriteria zoals (die horen bij het eerste besluit) twee keer geactualiseerd (2007 en 2013) voor nieuwe inzichten en eenmaal gecorrigeerd (2015).

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk

IenW/BSK-2018/125785

Vraag 10

Zijn er uitgangspunten/criteria opgesteld voor het actualiseren? Zo nee waarom niet, en wanneer dan wel?

Vraag 11

Wanneer worden die uitgangspunten/criteria met de Kamer besproken?

Vraag 12

Zijn alle actualisaties aan de uitgangspunten/criteria getoetst?

Antwoord vraag 10 tot en met 12

Als de criteria voor gelijkwaardigheid geactualiseerd worden, dan wordt dit door experts getoetst. Daarbij wordt allereerst gekeken of er voor nieuwe inzichten geactualiseerd dient te worden. Actualisatie van de criteria is aan de orde als met de nieuwe inzichten de effecten van de vliegoperatie beter kunnen worden vastgesteld; voor veranderingen in de vliegoperatie wordt niet geactualiseerd, in het kader van handhaving. Vervolgens wordt, om ervoor te zorgen dat de actualisatie past in het beschermingsniveau vanuit het eerste luchthavenbesluit, achtereenvolgens:

- Een referentieberekening uitgevoerd volgens de huidige inzichten. Het scenario wordt daarbij passend⁷ gemaakt zodat de uitkomst gelijk is aan de gelijkwaardigheidscriteria.
- Voor het passende scenario wordt een actualisatieberekening gedaan volgens de nieuwe inzichten. Het resultaat van deze berekening levert de nieuwe gelijkwaardigheidscriteria.

Deze stappen zijn in 2007 ook doorlopen. Indien een actualisatie wordt uitgevoerd, wordt Uw Kamer daarover geïnformeerd.

Vraag 13

Bent u bekend met de 'Procesbeschrijving MER berekeningen' van 23 maart 2004 versie 1.0, in het bijzonder 'Diagram 5 Voldaan aan richtlijnen MER' op pagina 12?⁸

Vraag 14

Bent u bekend met de 'Richtlijnen voor het milieu-effectrapport' van Januari 2004, in het bijzonder tabel 4.3 Criteria voor gelijkwaardige overgang op pagina 11?⁸

Vraag 15

Bent u bekend met Artikel XII (Overgangsbepaling geluidbelasting) van de wijzigingswet van 27 juni 2002 (wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol), in het bijzonder lid a en lid c?

⁷ Voor het passend maken binnen de criteria voor gelijkwaardigheid wordt een schaalfactor bepaald die weergeeft hoeveel meer geluid en risico er mogelijk is tot aan de criteria voor gelijkwaardigheid.

⁸ Onderhands meegezonden als bijlage.



Vraag 16

Bent u het eens met de stelling dat Diagram 5 in combinatie met tabel 4.3 de praktische uitwerking is van Artikel XII, lid a en lid c?

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Vraag 17

Bent u het eens met de stelling dat een herberekening van de milieueffecten van het eerste LVB vanwege een andere routemodellering (ook) dient te voldoen aan Artikel XII, lid a en lid c? En derhalve dient te worden berekend conform Diagram 5 en tabel 4.3? Zo nee, waarom niet?

Ons kenmerk
IenW/BSK-2018/125785

Antwoord vraag 13 tot en met 17:

Het processchema waar naar verwezen wordt ('Diagram 5') moet gezien worden in relatie tot de berekeningen die zijn uitgevoerd voor de in 2004 opgestelde MER. Het schema beschrijft hoe, op basis van de toen geldende berekeningsmethode⁹ een scenario met vliegtuigbewegingen 'passend' gemaakt werd binnen de toen geldende criteria (oa. 10.000 woningen binnen de 35 Ke contour). In 2007/2008 heeft een omzetting plaatsgevonden om over te gaan van de Kosteneenheid(Ke) als dosismaat naar de Lden (Level day evening night) als dosismaat. Het uitgangspunt voor de omzetting was dat het verkeersschema dat voldoet aan het criterium 10.000 woningen binnen de 35 Ke contour ongewijzigd werd toegepast. Voor dit verkeersschema is de Lden geluidbelasting berekend. Het toepassen van andere modellen¹⁰ heeft als effect dat het aantal woningen verandert van 10.000 binnen de 35 Ke, naar 12.300 binnen de 58 Lden contour. Hoewel dus het aantal woningen binnen de 58 Lden contour hoger is dan binnen de 35 Ke contour, is het aantal vliegtuigbewegingen dat daarbij hoort voor beide situaties gelijk. Het schema ('Diagram 5') is opgesteld voor de in 2004 opgestelde MER en is alleen bruikbaar als alle uitgangspunten (en modellen) die voor de berekeningen gelden identiek blijven. Dat is bij de omzetting van Ke naar Lden niet het geval. Daarom kan dit schema niet worden toegepast in een proces waarbij de Kosteneenheid overgaat naar de Lden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

5.12.18 Woo

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

⁹ De voorgeschreven Ke-rekenmethodiek, woningbestand 1990

¹⁰ Van de Nederlandse dosismaat Ke, naar de Europese aanbevolen dosismaat Lden, ander woningbestand, andere wijze van routemodellering