0821.04

Bijlage 1: Eerste resultaten MER-onderzoek korte termijn

1 Inleiding

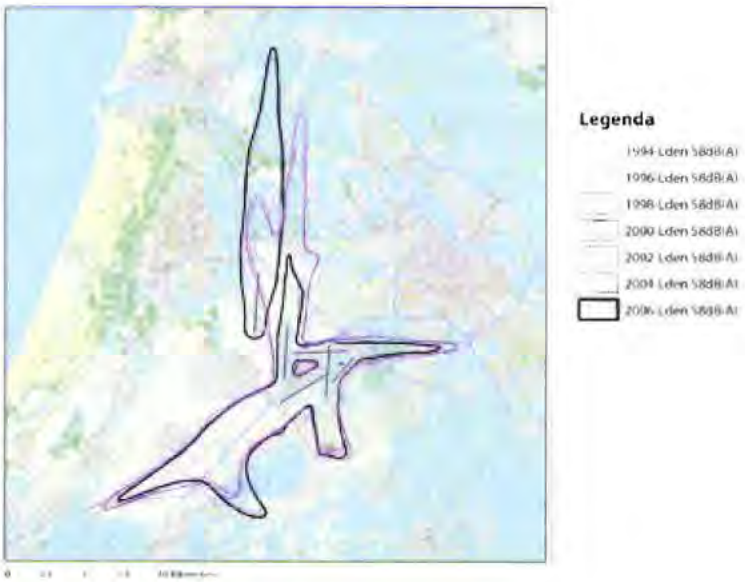
In april 2007 hebben Schiphol Group en Luchtverkeerkeersleiding Nederland gezamenlijk de Startnotitie "Verder werken aan de Toekomst van Schiphol en de Regio" uitgebracht. De Startnotitie markeert de start van een M.E.R.-procedure. Daarin wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om groeiruimte te 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 marktvraag 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 verderweggelegen 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 verondersteld scenario waarop de grenswaarden zijn gebaseerd en de in de praktijk gevlogen dienstregeling en wijze van verkeersafhandeling. Dat in de praktijk bijvoorbeeld niet de parallelle vertrekroutes 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 onderschrijding 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 handhavingspunten.

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 Gelijkwaardigheidstellingen 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)	11.400	12.200	12.100	12.300	6.990
Aantal geluidbelaste woningen 48 dB(A)	10.400	10.900	9.800	11.700	6.867
Aantal ernstig gehinderden	228.900	239.200	237.000	239.500	154.255
Aantal verstoorden	40.200	44.100	41.400	66.500	25.579
Aantal woningen boven 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 520.000 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 handhavingspunten zich ongeveer op deze contour bevinden.

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

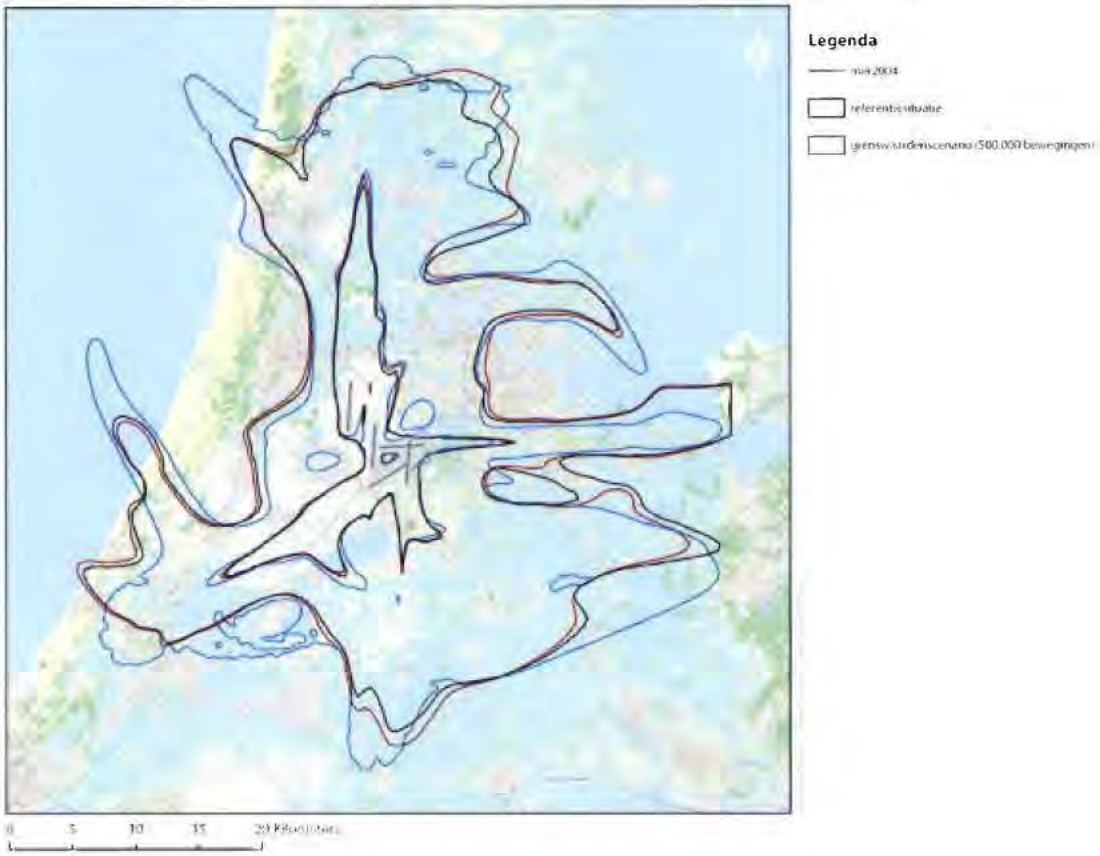
[1]Figuur 3 laat zien dat het geactualiseerde scenario voor 2010 zorgt voor een verschuiving van de milieueffecten ten opzichte van de aangenomen milieueffecten in het MER 2004. Het verkeersvolume heeft een zeer beperkt effect op de verschillen in de milieueffecten doordat het gebruikte scenario voor 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 verooorzaakt 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.

[1] Het rekengebied is, anders datn 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	56,03	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

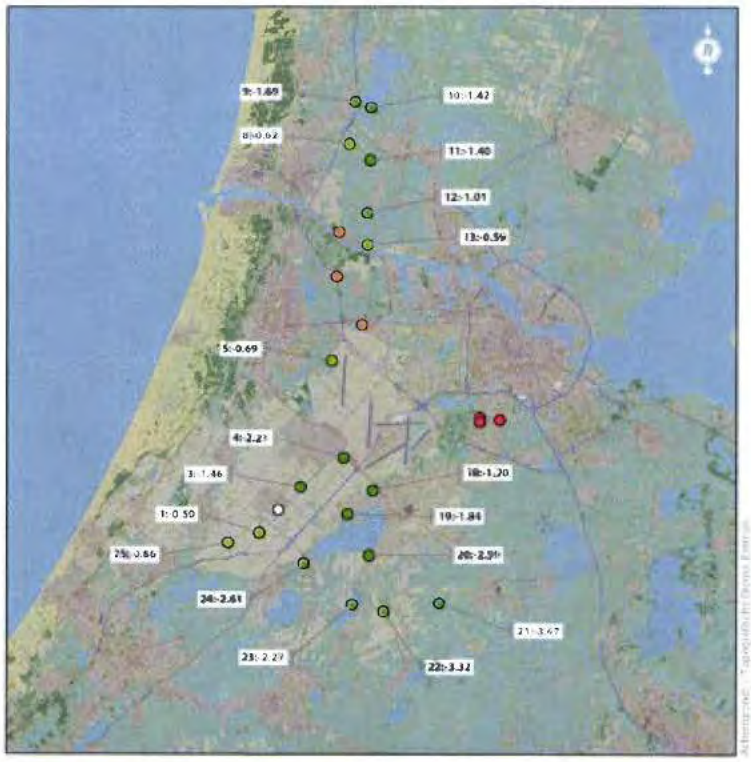
[vervolg Tabel 2]

	Huidige grenswaarde	480.000 vtb's	Verschil t.o.v. huidige GW'n	500.000 vtb's	Verschil 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 (tm 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.

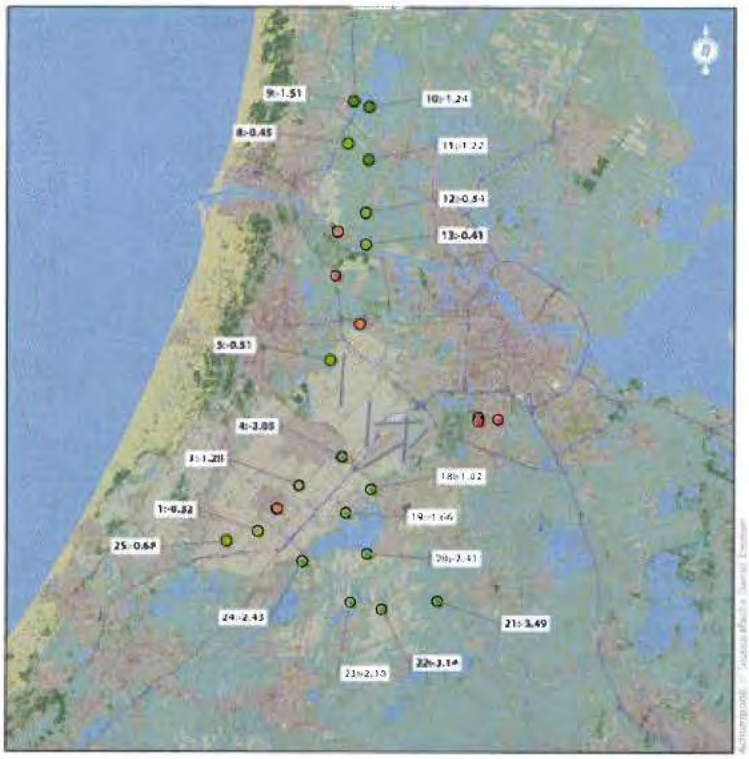
Figuren 4 en 5 Grenswaarden in handhavingspunten na actualiseren bij 480.000 vliegtuigbewegingen

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 groeimogelijkheden 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

	Huidige grenswaarden	Grenswaarden na salderen	Geluidbelasting bij 440.000 vtb's	Saldering t.o.v. huidige grenswaarden	Geluidbelasting bij 425.000 vtb'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	59,18	-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 groeiruimte 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 gesaldeerd 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 handhavingspunten 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 handhavingspunten 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

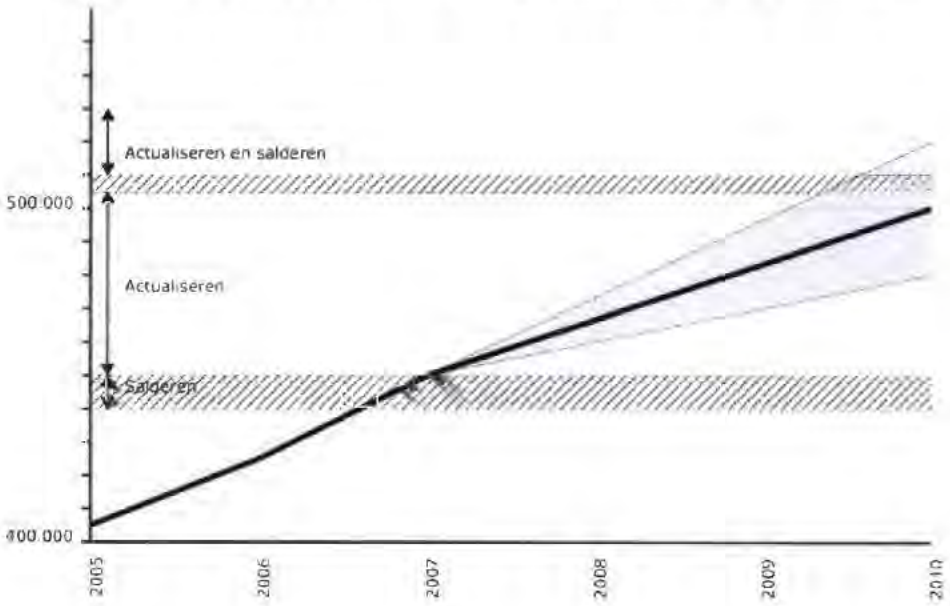
Uit het korte termijnonderzoek kunnen de volgende hoofdconclusies getrokken worden:

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 huidig 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.
- Geluidspreferentieel 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 baanselectiecriteria, 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.

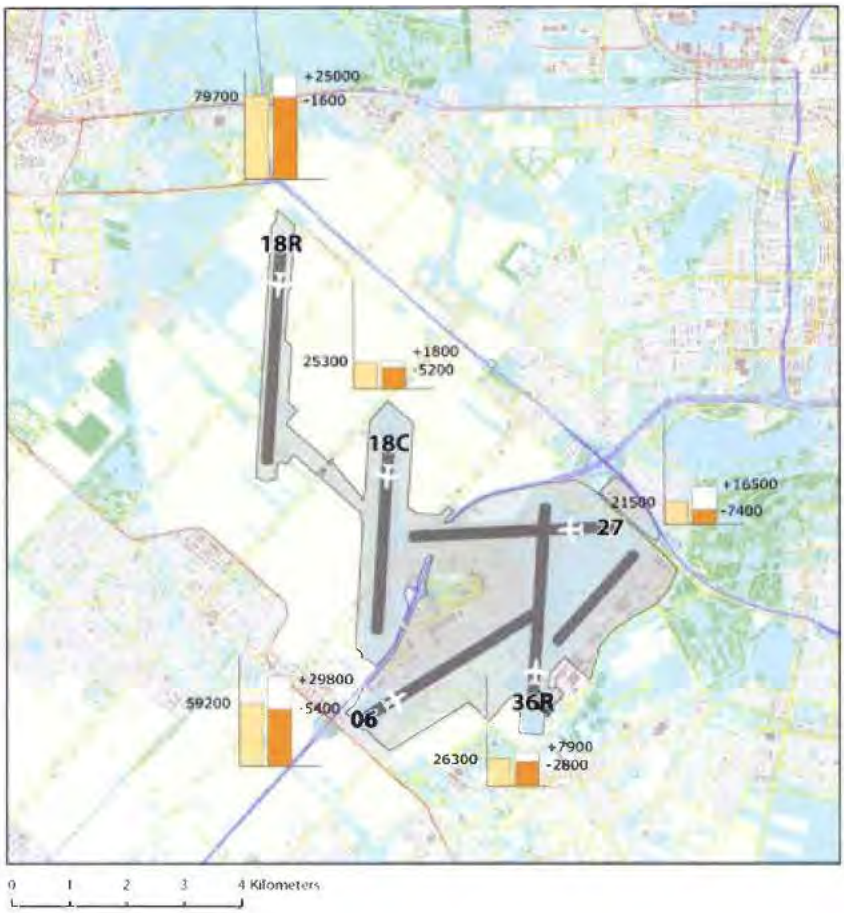
Legenda

Baangebruik

vertrekken

Referentiesituatie

Planalternatief met bandbreedte



Legenda

Baangebruik

aankomsten

referentiesituatie

planalternatief met bandbreedte

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 Luchthavenverkeerbesluit 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 verwachtte weersomstandigheden, verwachtte 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 aanvliegroute van meer preferente banen en op de aanvliegroute 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 uitvliegroute 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 36Len 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.

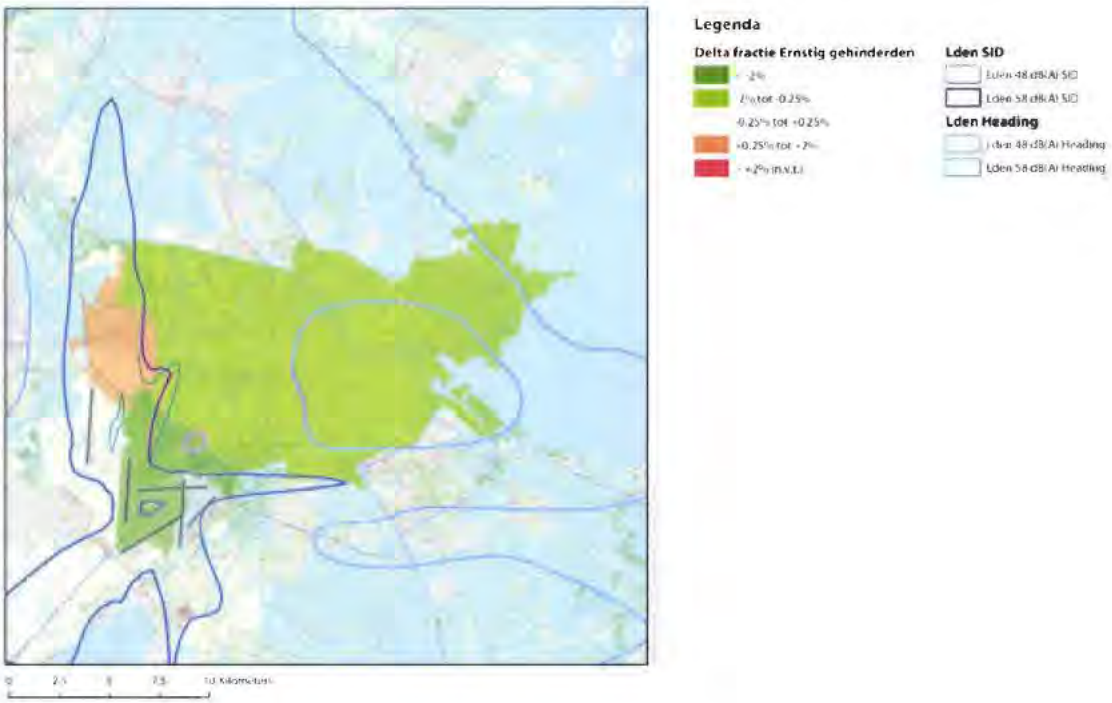
Er zijn nu momenten waarop baan 27 primaire landingsbaan is en baan 18R secundaire landingsbaan. Dat betekent dat de dwarswind op de meer preferente landingsbaan 18R boven de dwarswindlimiet (van Rinnooij Kan) van 20 knopen ligt. Gezagvoerders die toch een hogere dwarswindlimiet willen accepteren, kunnen 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.



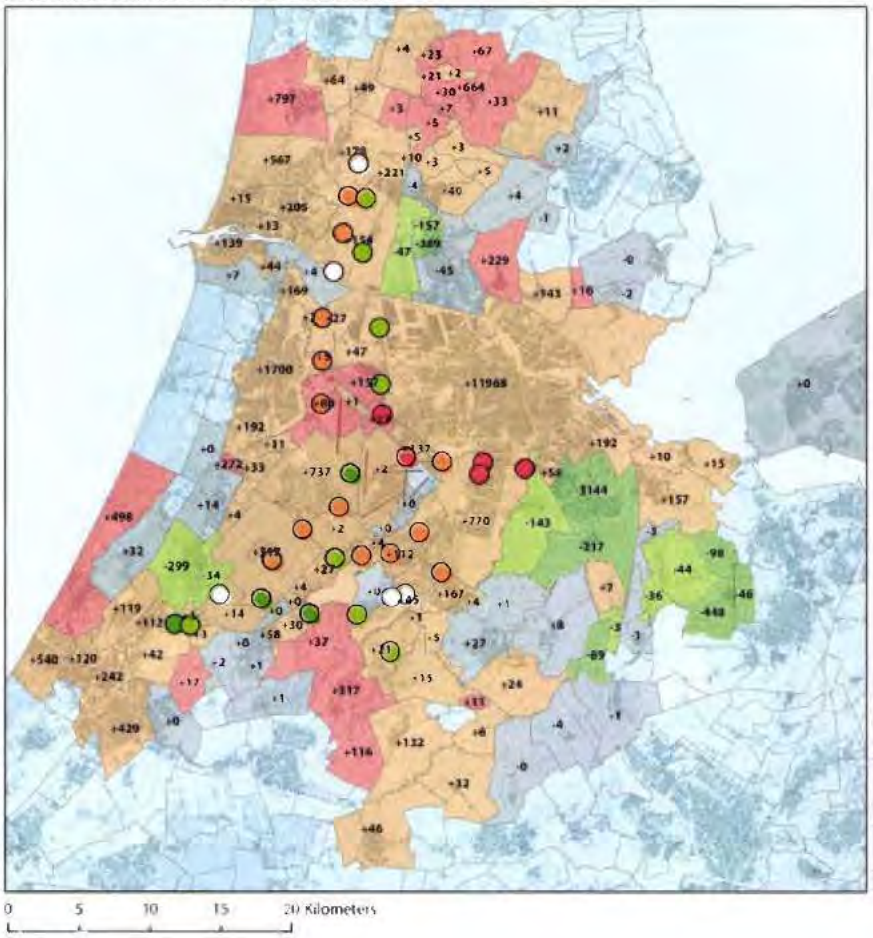
De divergerende starts veroorzaken een hogere geluidbelasting op de handhavingspunten. Terug gaan naar de oorspronkelijke startroutes heeft de volgende effecten op de geluidbelasting in handhavingspunten:

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.

Legenda

Grenswaardescenario (500.000 bewegingen)

58 dB(A) Lden

LIB contouren MER2004

10 ó

beperking

sloop ev

sloop geluid

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Transport en Luchtvaart

Archief

Aan de deelnemers van de Tafel van Alders;
het overleg over de toekomst van Schiphol en de regio

07.006559

2376

Contactpersoon
5.1.2.e Woo

Datum
10 april 2007

Ons kenmerk
DGTL 07.006559

Onderwerp
Agendavoorstel overleg toekomst Schiphol en de regio op 16 april 2007

Doorkiesnummer
5.1.2.e Woo

Bijlage(n)
agenda en diverse bijlagen

Uw kenmerk
-

Geachte deelnemer aan de Tafel van Alders,

Hierbij ontvangt u de agenda van de bijeenkomst over de toekomst van Schiphol en de regio, te houden op:

Maandag 16 april
Van 19.00 – 21.00 uur
Schipholgebouw
Evert van Beekstraat
1118 CP Luchthaven Schiphol

Bij aanvang van de vergadering wordt een warme snack geserveerd. U bent vanaf 18.30 uur welkom.

Met vriendelijke groet
5.1.2.e Woo

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

Telefoon 5.1.2.e Woo
Fax 5.1.2.e Woo
E-mail 5.1.2.e Woo @minvenw.nl
Internet www.verkeerenwaterstaat.nl

Bereikbaar met tram 9 (station hs en cs) en bus 22 (station cs)

Agenda

Overleg
Over de toekomst op korte en middellange termijn van Schiphol en de regio. Tussen Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland, KLM, Bestuurlijke Regie Schiphol, bewonersvertegenwoordigers via CROS en de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM.

Datum overleg
maandag 16 april 2007 van 1900 – 21.00 uur

Locatie
Schipholgebouw, luchthaven Schiphol

Agendavoorstel

1 **Opening en mededelingen**

2 **Verslag en acties overleg van 8 maart 2007**
Bijlage 1 concept verslag 8 maart

3 **Convenant hinderbeperking**
Bijlage 2: notitie van Schiphol en LVNL over maatregelen voor het convenant hinderbeperking voor de korte termijn. (zie oplegnotitie)

4 **Convenant omgevingskwaliteit**
Bijlage 3: notitie van de Bestuurlijke Regio Schiphol over maatregelen voor het convenant omgevingskwaliteit. (zie oplegnotitie)

5 **Startnotitie m.e.r.**
Bijlage 4: initiatiefnemers Schiphol en LVNL hebben een startnotitie opgesteld met daarin het onderzoek gericht op de korte én de middellange termijn. (zie oplegnotitie)

6 **Communicatie**
Bijlage 5 kernboodschap
Bijlage 6 voorstel over de woordvoering rondom de inspraak, inclusief planning.
(zie oplegnotitie)

7 **Planning werkzaamheden korte termijn in 2007**
Bijlage 7 schets ter informatie de werkzaamheden voor 2007, en een indicatieve planning.

8 **Rondvraag**

Verslag

datum overleg
8 maart 2007

status
concept

deelnemers
de heer Alders (voorzitter), 5.1.2.e Woo [redacted]

1 *Opening en mededelingen*

De heer Alders opent de vergadering en heet aanwezigen welkom. 5.1.2.e Woo is verhinderd, evenals 5.1.2.e Woo (hij is vader geworden). 5.1.2.e Woo vertegenwoordigt namens het rijk ook de heer Van der Vlist. De heer Asscher zal iets later arriveren.
De heer Alders stelt voor om de bijlagen bij agendapunt 3 om te draaien (bijlagen 4 en 5) en zodoende de aanpak mer notitie en de startnotitie gezamenlijk te bespreken, waarna vervolgens de beslispunten worden besproken. Ten slotte meldt de heer Alders dat de functie van dit overleg een adviesfunctie betreft, er worden alleen adviezen geformuleerd, de term beslispunten is wellicht wat misleidend.

2 *Verslag en acties bijeenkomst 17 januari 2007*

Het verslag (bijlage 1) wordt redactioneel aangepast (wijzen *af*).
Naar aanleiding van het verslag herinnert de heer Van Ojik de aanwezigen dat hij heeft opgemerkt dat de bewoners van mening zijn dat een uitplaatsing van 100.000 vliegbewegingen noodzakelijk is en dat naar hun mening de low cost geen onderdeel uitmaakt van het netwerk.
De heer Hartman geeft een toelichting ten aanzien van de garanties KLM/AF (bijlage 2). Hij geeft aan te hechten aan de juridische status van dit document. De heer van Gijzel vraagt daarop om inzicht in het hele document, aangezien het hier slechts een samenvatting betreft. De heer Kleyn vraagt wat in dit verband verstaan moet worden onder sleutelbestemmingen. De heer Hartman geeft aan dat volstaan kan worden met de notie dat deze State Assurances voor KLM als randvoorwaarde gelden, en als een van de juridische stukken betrokken dient te worden in het proces.
5.1.2.e Woo bevestigt dat de State assurances een juridische status hebben.

3 *Aanpak milieueffectrapportage Schiphol*

Naar aanleiding van de bijlagen 3 , 4 en 5 schetst de heer Alders de contouren van het proces voor de korte en middellange termijn, mede ontstaan op basis van de gesprekken die hij heeft gevoerd met de deelnemers. Sinds januari is er een aantal stappen gezet omdat de toen voorliggende notitie niet voldoende gedeeld kon worden.
In bijlage 3 wordt dit proces beschreven: enerzijds een traject via de m.e.r. (gericht op wijzigen van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol) anderzijds een voorstel van de bewonersdelegatie om via experimenten de problematiek op de korte termijn te ondervangen. Naast deze trajecten zullen er maatregelen worden voorgesteld in de convenanten hinderbeperking en leefbaarheid.

Voor het MER-traject is als bijlage meegezonden een samenvatting van de startnotitie, en de heer Cerfontaine wordt als een van de initiatiefnemers om toelichting gevraagd.

De heer Cerfontaine licht toe dat de starnotitie enerzijds een onderzoeksagenda beschrijft voor de korte termijn, waarin de alternatieven worden onderzocht op milieu effecten als geluid, luchtkwaliteit en veiligheid in relatie tot de kaders van gelijkwaardigheid. Daarbij worden drie groeiscenario's belicht: 480.000; 500.000 en 520.000 vliegbewegingen.
De startnotitie zal concreter beschrijven dat in het MER voor de korte termijn ook de mogelijkheden van hinderbeperkende maatregelen worden onderzocht zoals weren van "onderkant hoofdstuk 3"-vliegtuigen, reduced flaps of stille naderingen in de nacht.

Anderzijds worden voor de middellange termijn 4 alternatieven onderzocht op de aspecten netwerk, milieu, ruimte en operatie. Uitgangspunt daarbij vormt de netwerkfunctie van de mainport schiphol. De deelnemers komen over een dat het bewonersalternatief een volwaardig alternatief in de startnotitie zal zijn, geen variant. (Actie: initiatiefnemers). De heer Kroese onderschrijft het betoog van de heer Cerfontaine.

De deelnemers komen overeen dat de toonzetting van de startnotitie wordt aangepast. De heer Ouwerkerk merkt op dat hij de inleiding van de startnotitie "provocerend" vindt. Hier worden allerlei stellingen betrokken die nooit de positie van alle partijen weergeven. Dat zou in deze fase vermeden moeten worden. Tevens moet duidelijker het beeld worden neergezet dat het hier om onderzoek gaat, en nog geen besluitvorming. Tevens zal de samenhang tussen enerzijds de maatregelen die worden onderzocht in de MER en anderzijds de hinderbeperkende maatregelen uit het convenant moeten worden beschreven in de startnotitie. (Actie: initiatiefnemers).

De heer Ouwerkerk geeft aan dat het voorgestelde proces wel een beroep doet op het vertrouwen van de deelnemers, aangezien er nog weinig zicht is op de hinderbeperkende maatregelen.
Ook de heer Pols geeft aan dat, met het voorstel om de startnotitie al in april ter visie te leggen zonder zicht op dat moment op concrete maatregelen die de hinder beperken, dit lokaal zeer moeilijk is uit te leggen. Hij illustreert dit met de situatie in Amstelveen.
Ook de heer Eilert geeft aan dat het lokale bestuurders in een zeer moeilijk positie brengt, hoewel ook hij graag bereid is zich ten zeerste in te spannen voor het welslagen van het proces. Hij vraagt hiervoor begrip.
De heer Cerfontaine spreekt uit dat het hier ook gaat om het managen van verwachtingen; hij erkent het pleidooi van de heren Pols en Eilert, maar het lijkt niet reëel dat elke gemeente zijn eigen hinderbeperkende maatregel krijgt. 5.1.2.e toe dat samen met LVNL gekeken zal worden naar de mogelijkheden en dat eind maart er een lijst van maatregelen is.
De heer Hooijmaijers geeft aan dat de verwachtingen van omwonenden erg laag zijn, zodat er nu juist een goede slag gemaakt kan worden.

De heer Alders concludeert dat er een dringend verzoek is gedaan om voortgang te maken bij de hinderbeperkende maatregelen in een convenant. Hij vraagt of het mogelijk is dat er in mei concrete maatregelen voor het convenant hinderbeperking voorliggen en de contouren geschetst kunnen worden voor het convenant leefbaarheid? De heer Cerfontaine geeft aan dat Schiphol en LVLN dit beschikbaar kunnen hebben. (Actie: KLM, Schiphol en LVNL: opstellen lijst van 5 á 10 maatregelen ter bespreking in het volgende Alders overleg). De heer Alders wil graag in april overleggen met de partijen betrokken bij het convenant.

De heer Hooijmaijers wil graag de volgende punten verduidelijken
Het overleg over de leefbaarheidsmaatregelen is nu goed op gang, maar hij bepleit ook een financiële participatie vanuit het rijk. Hij vraagt aandacht voor een evenwicht in de bijdragen van alle partijen in het voorbereidingsproces, niet alleen gezamenlijk de intentie uitspreken, maar ook financieel en in menskracht bijdragen. De Rijksbijdrage is gerechtvaardigd, omdat het omgekeerde principe van "de vervuiler betaalt" hier geldt: heel Nederland profiteert van de lusten van de mainport, maar alleen

lokaal worden de lasten gevoeld. Hij suggereert een investering in de regio: als er een bepaald percentage van het BNP hier wordt verdiend, dan dien je dit ook terug te zien in een deel van de (rijks) investeringen in de regio.
Voorts bepleit de heer Hooijmaijers een eerlijke behandeling rondom de nachtvluchten. Meer in het algemeen zal snel duidelijkheid moeten komen over hinderbeperkende maatregelen. Hij benadrukt dat het overgangsregime niet te lang mag voortbestaan: 2010 is het uiterste.
Tenslotte reageert hij op de heer Kroese die aangaf geen exacte routes te kunnen vliegen. De heer Hooijmaijers geeft aan dat voor de lokale en regionale overheden gebundeld vliegen langs stabiele paden cruciaal is, zowel vanuit het oogpunt van hinder, als van mogelijkheden voor verdere ruimtelijke ontwikkeling. De BRS heeft er oog voor dat dit een langdurig proces is, ook vanuit het oogpunt van capaciteit, maar er zal maximale inzet op gepleegd moeten worden. Tot slot verontschuldigt hij zich bij het verdere verloop van de vergadering in verband met provinciale coalitieonderhandelingen; hij uit zijn vertrouwen in de resultaten van het proces aan deze tafel van Alders.

De heer Hartman hecht het beeld dat nu dreigt te ontstaan -dat KLM niet exact kan vliegen, terwijl er precies wordt gevlogen volgens de aanwijzingen van LVNL- weg te nemen. Dit beaamt de heer Riemens.
Er wordt nu gekeken hoe onder andere door gebundeld vliegen er meer zekerheid kan ontstaan voor de ruimtelijk opgave. Een CDA-achtige benadering heeft echter direct gevolgen voor het netwerk en de veiligheid. Deze effecten zijn nu nog niet goed bekend, en daarom verzoekt hij om meer onderzoek op dit gebied. LVNL geeft aan ook te zoeken naar een oplossing voor het probleem met parallel starten en de verbeterde nachtnadering tussen 6 en 7 's-ochtends.

De heer Kleyn voegt toe dat er een optimum gevonden dient te worden in bundeling en spreiding van vliegbewegingen, zodat er een perspectief ontslaat voor de ruimtelijk ordeningsvraagstukken. Het is voor regionale bestuurders essentieel om meer inzicht te krijgen in (gevolgen voor) de ruimtelijke plannen. De heer Riemens beaamt dat dit in het onderzoek moet worden meegenomen.

De heer Pols schets vervolgens de problematiek rondom het salderen in de regio Amstelveen. De hinder op de Buitenveldertbaan neemt toe. Hij wil graag uitleggen dat er een oplossing voor de korte termijn gevonden kan worden, mits er echt zicht is op hinderbeperking (bv via het aanpassen van het nachtregime, of via het weren van onderkant H3-vliegtuigen). Om te voorkomen dat er door salderen in de regio Amstelveen een structurele toename van de geluidsbelasting ontstaat, stelt hij voor dat de effecten worden verdeeld over de regio over de jaren heen.

De heer Cerfontaine benadrukt dat het niet de bedoeling is om meer gebruik te gaan maken van de Buitenveldertbaan, want er is sprake van preferentieel baangebruik. Wel is het zo dat met de huidige grenswaarden in de handhavingspunten die te krap zijn bemeten de kans groot is dat grenswaarden worden overschreden. Dat moet opgelost worden ten aanzien van de handhavingspunten daar.

De heer Van Gijzel geeft een toelichting op het voorstel van de bewoners. Hij geeft aan dat nu meegaan met een structurele aanpassing van het LVB wellicht ook zou betekenen dat wordt ingestemd met de maatregelen voor de middellange termijn. Daarom willen de bewoners een aanpassing in tijd en in omvang beperken. Daarom wordt voorgesteld te onderzoeken of andere maatregelen, zoals bij voorbeeld pilot 2, (die als experiment/pilot kunnen worden getoetst) wellicht ook al voldoende oplossend vermogen hebben, zonder dat daarbij vooruit wordt gelopen op de middellange termijn.
De heren Pols en Asscher stellen voor te onderzoeken of je salderen in tijd kan begrenzen, zodat de extra hinder per jaar niet steeds in hetzelfde gebied terechtkomt, in casu rond de Buitenveldertbaan.

Zij benadrukken dat de overgangsperiode hoe dan ook zo kort mogelijk gehouden dient te worden. Bij een in tijd begrensde saldering worden door 5.1.2.e kanttekeningen geplaatst: dit lijkt praktisch niet echt haalbaar, met name vanwege weersomstandigheden is de verschuifruimte in het baangebruik beperkt.

De heer Vermeegen voegt toe dat het om een overbruggingsperiode gaat, waarbij bij een groei van circa 4,5 % in die periode er sprake zal zijn van een groei tot circa 480.00 vluchten. Er zullen nu nog geen exacte jaartallen voor de termijn te noemen zijn. De heer Kleyn geeft mee te hechten aan de timing van besluitvorming met het oog op de zittingsperiode van de lokale bestuurders (tot 2010).

De heer Alders stelt voor, gelet op het feit dat er bij een aantal partijen bezwaren lijken te bestaan tegen het aanpassen van het LVB (omdat daarmee de weg vrij lijkt te worden gemaakt voor een definitieve verruiming) om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor begrenzing van de werkingsduur van het te wijzigen LVB en of bij voorbeeld een verplichte evaluatie moet worden opgenomen (actie bevoegd gezag). Daarnaast wordt het voorstel door de bewoners (experiment/pilot) nader uitgewerkt (actie bewonersdelegatie CROS). De resultaten moeten ook in mei beschikbaar zijn. Tevens schetst hij de gevoerde discussie over de balans ten aanzien van het detailniveau voor de middellange termijn. Verschillende partijen hebben aangegeven dat het zoeken naar de juiste balans een worsteling is. De mate van concreetheid voor de middellange termijn ligt in het midden en zal middels een iteratief proces vorm moeten krijgen.
5.1.2.e Woo voegt toe dat het detailniveau mede afhankelijk is van de keuze of het huidige concept wordt gecontinueerd, of niet. Bij het huidige concept kan het detailniveau hoger zijn. Over het detailniveau wat nodig is voor een ander concept kan nu nog weinig worden opgemerkt, dit moet ook blijken uit het proces rondom zo'n innovatief concept. Daarom moet dat onderzocht worden. De heer Van Gijzel benadrukt dat het iteratief proces een trechtering betreft langs een aantal mijlpalen in de besluitvorming.

Bij dit agendapunt wordt tenslotte gesproken over de Hoofdlijn aanpak voor de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA), bijlage 6. Er wordt ingestemd met de aanpak.
Wel plaatst 5.1.2.e Woo vraagtekens bij de uitvoering van de netwerkanalyse zoals die is beschreven in bijlage 6.
Naar zijn mening maakt het veel uit vanuit welke optiek deze analyse wordt uitgevoerd, bv vanuit een macro- economisch blik of uit bedrijfseconomisch blik vanwege de verschillende belangen die in het spel zijn. Daarom stelt hij voor een onafhankelijke partij dit onderzoek uit te laten voeren.
5.1.2.e Woo geeft aan dat inderdaad KLM het voortouw heeft voor deze analyse, maar dat het rijk de kaders en uitgangspunten meegeeft, en het rijk zal dit op transparante en onafhankelijke wijze doen. Echter, de inhoudelijke kennis is bij sector aanwezig, en een derde onafhankelijke partij heeft naar haar mening daarom weinig toegevoegde waarde.
De heer Van Gijzel begrijpt dit, en stelt daarom voor om gezamenlijk een soort programma van eisen voor de analyse uit te werken, of gezamenlijk de uitgangspunten te definiëren. De heer Vermeegen geeft aan dat de beoogde aanpak daarin kan voorzien. De heer Asscher vult aan dat het rijk volgens hem een goede partij kan zijn, indien het rijk tijdig inzicht in de methodiek en uitgangspunten biedt, en eventueel aanvullend onderzoek doet als de analyse van KLM onvoldoende breed is. De heer Hartman geeft aan dat KLM al 87 jaar ervaring heeft en deze graag inzet als deskundige. Hij ziet liever geen buitenlands bureau met de Nederlandse kennis aan de slag gaan in verband met de concurrentie positie. De heer Hartman merkt op dat er al heel veel onderzoeksgegevens voorhanden zijn, en verzoekt deze te gebruiken. 5.1.2.e Woo bevestigt dat ook in de aanpak staat beschreven dit te inventariseren.
Actie rijk: gezamenlijke uitwerking op basis van netwerkanalyse door KLM.

4 *Normen- en Handhavingstelsel*

De notitie Verkenning aanpassing normen- en handhavingsstelsel (bijlage 7)wordt ter kennisgeving aangenomen. Wel merkt de heer Van Gijzel op dat hij de passage waarin het kabinetsstandpunt wordt geparafraseerd over de lange termijn naar zijn mening niet helder is. Zijn voorstel om dit te schappen wordt overgenomen. (actie rijk)

5 *Communicatie*

Gelet op het feit dat over de Startnotitie op korte termijn naar buiten wordt getreden, wordt door de heer Kleyn benadrukt dat er sprake moet zijn van een gezamenlijke communicatie strategie, waarin de diverse processen en producten in hun onderlinge verband worden geschetst. Hierover zal op zeer korte termijn een voorbereidende werkgroep bijeen moeten komen. Het rijk heeft hierin het voortouw. (actie rijk)

De heer Ouwerkerk verzoekt gezien de huidige planning rondom de startnotitie om deze toch in het Alders overleg van 16 april te behandelen. Het gaat daarbij dan om een allerlaatste check op gevoeligheden, geen grote wijzigingen. De heer Alders geeft dit mee aan de initiatiefnemers.(actie initiatiefnemers).

6 *Rondvraag*

De planning van de volgende overleggen (bijlage 8)wordt voor kennisgeving aangenomen.
Er wordt geen gebruik gemaakt van de rondvraag. De notitie "Vestigingslocaties Schiphol, een globale verkenning voor de lange termijn" van de Provincie Noord Holland wordt ter informatie uitgereikt aan de aanwezigen. De heer Alders dankt de aanwezigen en sluit de vergadering.

Afspraken:

- erkennen dat state assurances ook randvoorwaarde zijn (*allen*)
- uitwerken startnotitie conform het proces zoals beschreven in bijlage 3 (*initiatiefnemers*):
    - volwaardige positie van het bewoners alternatief
    - de positionering SN nader toelichten (tav andere trajecten en mbt onderzoeksagenda)
    - concrete hinderbeperkende maatregelen in startnotitie benoemen (reduced flaps etc.)
    - toevoegen: onderzoek naar salderen in tijd en beperkt geografisch salderen
- uitzetten onderzoek via experimenten (*bewoners*)
- opstellen lijst van 5 á 10 hinderbeperkende maatregelen ter bespreking 16/4 en daartoe voorgesprek in april met de heer Alders (*KLM, Schiphol, LVNL*)
- contouren leefbaarheidconvenant (*BRS*)
- uitzoeken mogelijkheden LVB begrensd in tijd aanpassen en/of evaluatiemoment (*bevoegd gezag*)
- gezamenlijk opvolgen netwerkanalyse, nadat netwerkanalyse door KLM is opgeleverd
- integraal strategisch communicatieplan presenteren voordat Startnotitie (inclusief advertentie) verschijnt (rijk)
- startnotitie definitief vaststellen op 16 april

Tafel van Alders
Datum bijeenkomst: 16 april 2007

Oplegnotitie bij agendapunt: 3
Convenant hinderbeperking

Afzender:
LVNL en Schiphol

Doel bespreking:
Doel van dit agendapunt is gevoel te krijgen voor het soort hinderbeperkende maatregelen. Het document moet voldoende houvast bieden voor verdere uitwerking richting een convenant dat in mei in concept zal voorliggen, zodat in juni advisering kan plaatsvinden door de Tafel van Alders over het totaalpakket voor de aanpak voor de korte termijn.
Voor nu wordt instemming gevraagd op deze hoofdrichting en suggesties voor nadere uitwerking

Toelichting
Het document beschrijft 19 hinderbeperkende maatregelen die opgenomen zouden kunnen worden in het Convenant Hinderbeperkende Maatregelen voor de korte termijn.
Overige hinderbeperkende maatregelen worden onderzocht in het MER voor de KT en voor de MLT (in relatie tot de alternatieven). Maatregelen die passen bij de alternatieven worden onderzocht op effecten voor milieu en bedrijfsvoering. De resultaten worden in het MER beschreven.
Ter vergadering volgt een toelichting.

Voorstellen hinderbeperkende maatregelen

Concept versie Tafel van Alders 16 april 2007

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 Leefbaarheid en Compensatie 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 ingediende verbetervoorstellen geclusterd. Per maatregel is 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 deze maatregelen 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.

De sector stelt voor om de maatregelen die gericht zijn op startend en landend en baan- en routegebruik via een experiment te implementeren, voor zover dit wettelijk nodig blijkt te zijn. Het heeft de sterke voorkeur van de sector om eerst andere routes in de praktijk te beproeven, voordat zij definitief in wetgeving vastgelegd worden.

Dit document geeft voorafgaand aan het Aldersoverleg van 16 april een beschrijving van de door de sector voorgestelde maatregelen. In het Aldersoverleg zelf zullen de maatregelen nader toegelicht worden.

Voorstellen hinderbeperkende maatregelen

1. CROS Pilot 1: Alternerend Noord-Zuid baangebruik (cluster 3: Baan- en routegebruik) 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 8
6. Uitvliegroutes t.h.v. IJmeer, ANDIK route vanaf baan 04, 06 9
7. Uitvliegroutes t.h.v. Sassenheim/Lisse/Kaagdorp, VALKO en BERGI route vanaf baan 18C, 18L, 24 10
8. Uitvliegroutes t.h.v. Abcoude, ANDIK en ARNEM route vanaf baan 22 12
9. Uitvliegroutes t.h.v. IJmond, BERGI route vanaf baan 36L 13
10. Kleine aanpassing uitvliegroute Kaagbaan waardoor minder over dicht bevolkt gebied gevlogen wordt 14
11. Microklimaat aanpak 15
12. Overdracht grondgeluid 16
13. Selectiviteit: ontmoediging lawaaiige vliegtuigen 18
14. Selectiviteit: prioritering van stiller verkeer in de nacht 19
15. Ontwikkeling Environmental Simulator 20
16. NOMOS uitbreiden 21
17. "Voorwaardelijke maatregel" De nachtelijke vertrekroutes vanaf de Polderbaan ook in het uur tussen 6 en 7 vliegen. 22
18. "Voorwaardelijke maatregel" algemeen verbod op reverse thrust 23
19. "Voorwaardelijke maatregel" Vanaf de Polderbaan SID aanpassing LEKKO/LOPIK 24

1. CROS Pilot 1: Alternerend Noord-Zuid baangebruik (cluster 3: Baan- en routegebruik)

Doel
Het doel van CROS Pilot 1 is het bepalen van het effect van de voorspelbaarheid op de hinderbeleving en het spreiden van rustmomenten.

Wie
CROS.

Wat
De frequentie waarop de voorkeursrichting gewisseld wordt kan varieren 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.

Wanneer
De Pilot start in oktober 2007 en duurt een jaar.

2. CROS Pilot 5a: verticale aanpassing nachtnaderingen Polderbaan (cluster 2: landend verkeer)

Doel
Onderzoeken of de hinderbeleving in de nacht in de regio ten noorden van Schiphol afneemt door het vliegen van andere naderingen..

Wie
CROS. De uitwerking van de pilot wordt verzorgt door het Knowledge & Development Center (KDC).

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.

Wanneer
De benodigde aanpassingen zijn in het najaar van 2007 gereed voor implementatie.

3. CROS Pilot 3b: Concentreren uitvliegroute SPY vanaf de kaagbaan t.h.v. Hoofddorp-Nieuw Vennep (cluster 1: startend verkeer)

Doel
Concentreren vliegverkeer langs de vertrekroute tussen Hoofddorp en Nieuw Vennep.

Wie
CROS. De uitwerking van de pilot wordt verzorgt door het Knowledge & Development Center (KDC)

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.

Wanneer
Trial periode waarbij alleen KLM B737s de anders gecodeerde (en dus minder spreiding opleverende vertrekroute) gaan vliegen loopt volgens planning van juli 2007 tot juli 2008. Daarna volgt evaluatie. Bij positieve evaluatie wordt brede implementatie voorzien vanaf eind 2008.

4. Uitvliegroutes t.h.v. IJmuiden, GORLO route vanaf baan 04, 06, 09 (cluster 1: startend verkeer)

Doel
Optimalisatie vertrekkend vliegverkeer langs de vertrekroutes t.h.v. IJmuiden.

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)

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

Wanneer
In de periode voor de korte termijn te implementeren.

5. Uitvliegroutes t.h.v. Beverwijk, BERGI route vanaf baan 06, 09 (cluster 1: startend verkeer)

Doel
Optimalisatie vertrekkend vliegverkeer langs de vertrekroutes t.h.v. Beverwijk.

Wie
Luchtverkeersleiding Nederland.

Wat
Concentreren van vliegverkeer langs de BERGI vertrekroutes t.h.v. Beverwijk waarbij de knik in de route verwijdert is overeenkomstig de huidige uitvliegroute van de 36L (polderbaan in noordelijke richting). Zie ook voorstel 9.

Verwacht effect
Verbetering in Beverwijk door vermindering van de spreiding ter hoogte van de knik en door dat de route meer over industrie- en havengebied loopt.

Wanneer
In de periode voor de korte termijn te implementeren.

6. Uitvliegroutes t.h.v. IJmeer, ANDIK route vanaf baan 04, 06 (cluster 1: startend verkeer)

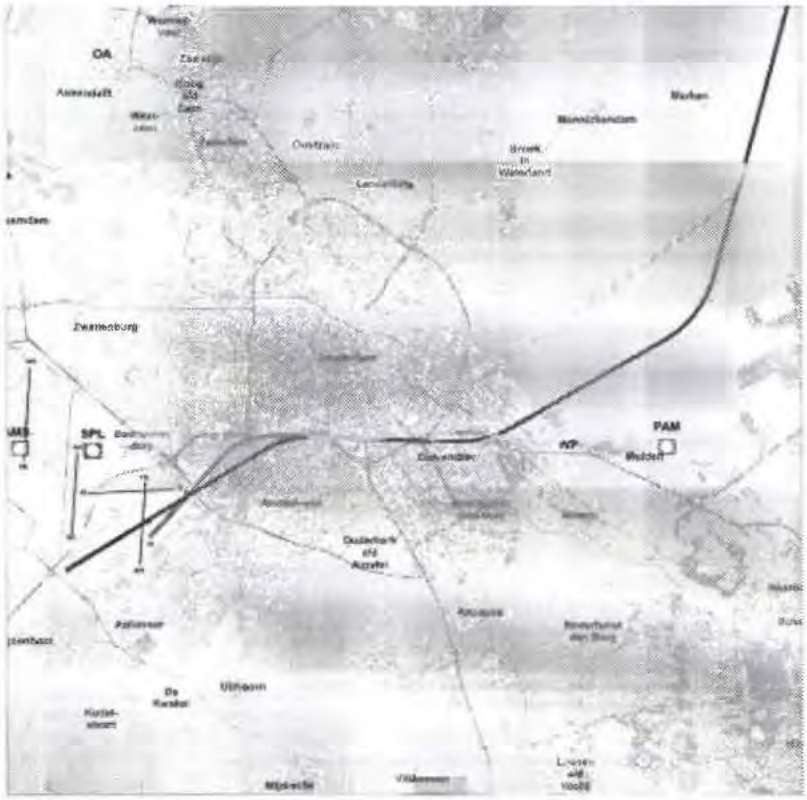
Doel
Optimalisatie vertrekkend vliegverkeer langs de vertrekroutes t.h.v. IJmeer.

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.

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

(cluster 1: startend verkeer)

Doel
Optimalisatie vertrekkend vliegverkeer langs de vertrekroutes t.h.v. Sassenheim/Lisse/Kaagdorp.

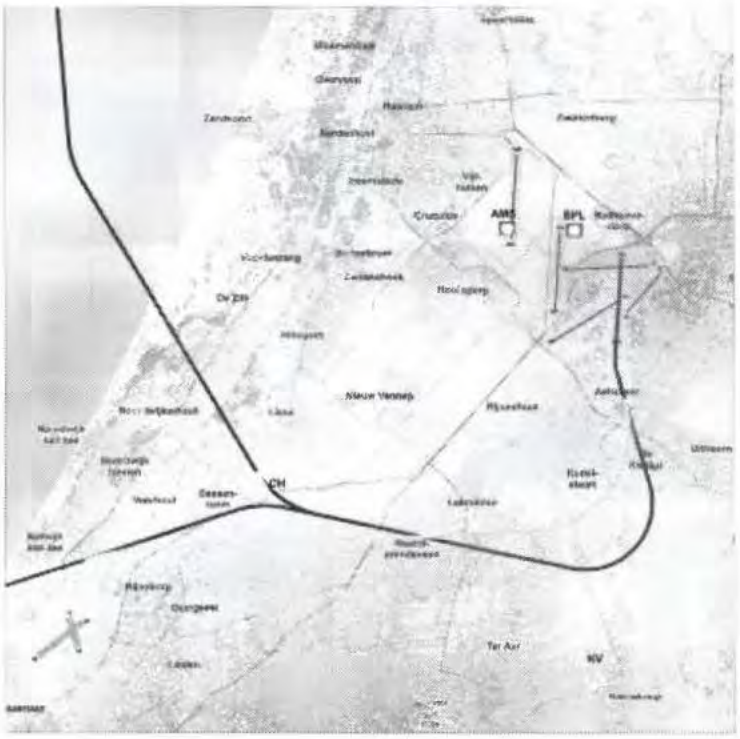
Wie
Luchtverkeersleiding Nederland.

Wat
Optimalisatie van vliegverkeer langs de VALKO en BERGI vertrekroutes vanaf baan 18C (Zwanenburgbaan), 18L (Aalsmeerbaan) en 24 (Kaagbaan) t.h.v. Sassenheim/Lisse/Kaagdorp.

Verwacht effect
Verbetering in Sassenheim, Lisse en Kaagdorp. Er worden nagenoeg geen effecten verwacht in Rijsenhout, Hoofddorp en Nieuw Vennep omdat het eerste (rechte) gedeelte van de groene route overeenkomt met de huidige gemiddelde route (draaien op 500 ft hoogte) bij vliegtuigen met moderne navigatie. De zwarte route is de route volgens conventionele navigatie.

Wanneer
In de periode voor de korte termijn te implementeren.

Routes 18C



Routes 18L

Routes 24

8. Uitvliegroutes t.h.v. Abcoude, ANDIK en ARNEM route vanaf baan 22 (cluster 1: startend verkeer)

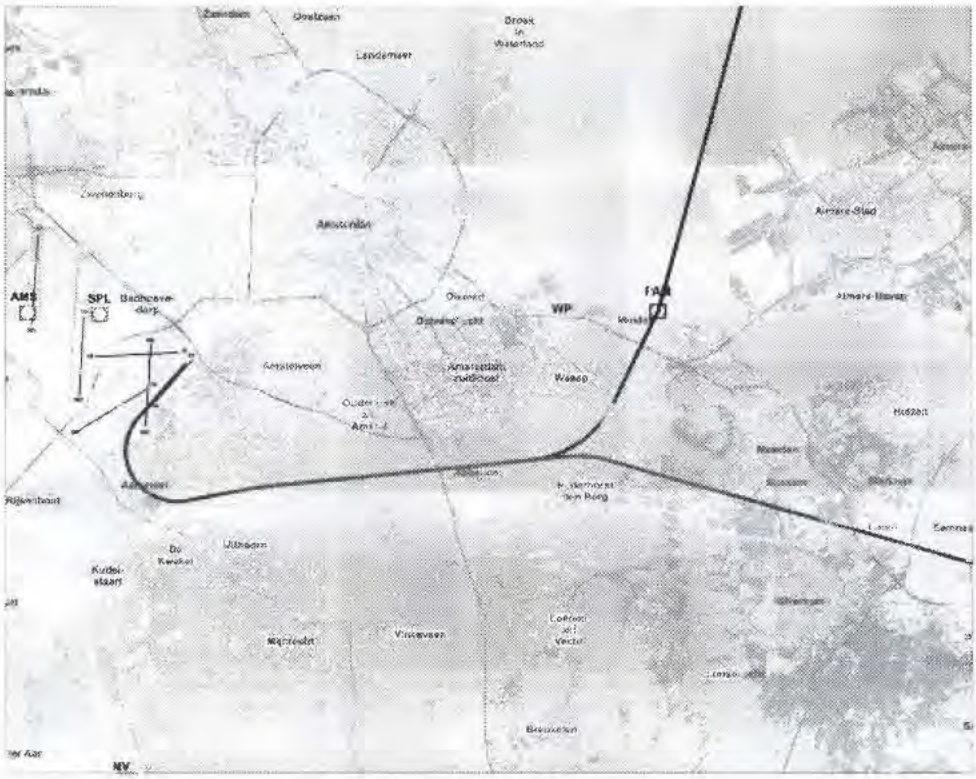
Doel
Optimalisatie vertrekkend vliegverkeer langs de vertrekroutes t.h.v. Abcoude.

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.

Wanneer
In de periode voor de korte termijn te implementeren.



9. Uitvliegroutes t.h.v. IJmond, BERGI route vanaf baan 36L (cluster 1: startend verkeer)

Doel
Optimalisatie vertrekkend vliegverkeer langs de vertrekroutes t.h.v. Beverwijk.

Wie
Luchtverkeersleiding Nederland.

Wat
Concentreren van vliegverkeer langs de BERGI vertrekroute 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.

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

Wanneer
In de periode voor de korte termijn te implementeren.

10. Kleine aanpassing uitvliegroute Kaagbaan waardoor minder over dicht bevolkt gebied gevlogen wordt.
(cluster 1: startend verkeer)

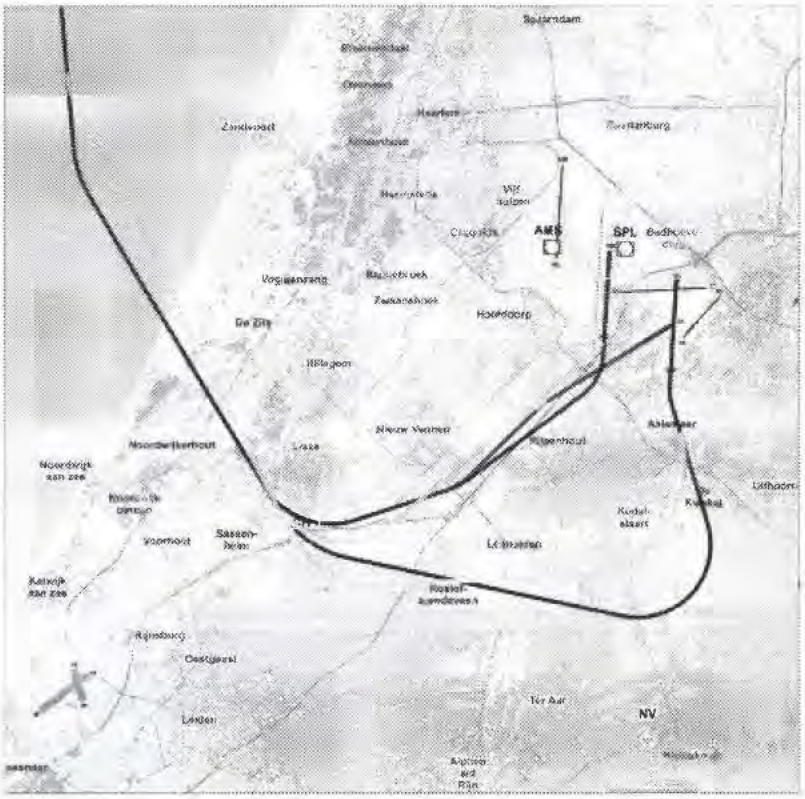
Doel
Optimalisatie vertrekkend vliegverkeer langs de vertrekroutes t.h.v. Noordwijkerhout.

Wie
Luchtverkeersleiding Nederland.

Wat
Verlegging uitvliegroute baan 24 (Kaagbaan), 18C (Zwanenburgbaan) en 18L (Aalsmeerbaan). Route iets verschuiven naar ten Noorden Noordwijkerhout door beter tussen Noordwijkerhout en De Zilk te vliegen zonder verslechtering van Lisse en Sassenheim. (in de tekening is deze maatregel samen met maatregel 7 getekend)

Verwacht effect
Verbetering in Noordwijkerhout.

Wanneer
In de periode voor de korte termijn te implementeren.



11. Microklimaat aanpak

(cluster 8: communicatie, in combinatie met clusters 1 en 2: startend en landend verkeer)

Doel
Maatwerk geluidsmanagement op woonkern niveau met veel meer oog voor detail en in samenspraak met individuele woonkernen. 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 goede 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 belangijke rol

Wie
Amsterdam Airport Schiphol en de Luchtverkeersleiding Nederland.

Wat
In de projecten "Rijsenhout" 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 Rijsenhout inmiddels concrete verbetervoorstellen uitgewerkt.

Daarbij richten AAS en LVNL mede ter ondersteuning hiervan gezamenlijk een klachten- en informatiecentrum in, waarbij de huidige wijze van klachtenregistatie, -behandeling en analyse verbeterd kan worden. Klagers geven zelf informatie over de redenen waarom zij hinder ondervinden. Deze informatie kunnen AAS en LVNL 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 in individuele woonkernen. 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. En tenslotte verbetert de hinderbeleving door informatievoorziening of te stemmen op de doelgroep.

Wanneer
In de periode voor de korte termijn.

12. Overdracht grondgeluid
(cluster 3: baan- en routegebruik)

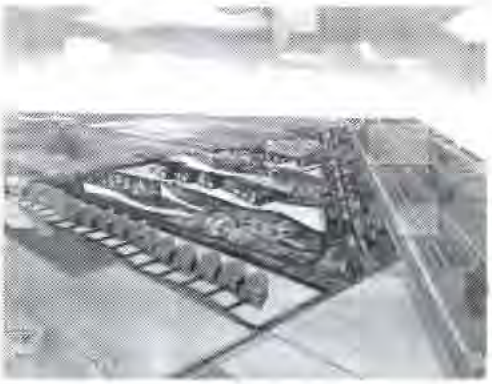
Doel
Reductie van grondgeluid bij Hoofddorp-Noord met circa 10 dB.

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.

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 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 laagfrekwent geluid af, zodat het onhoorbaar of net hoorbaar is. In ieder geval zal het laagfrekwent geluid naar verwachting geen hinder meer opleveren.



Wanneer
De geluidswal en aanvullende maatregelen moeten gereed zijn op 9 september 2009, onder voorwaarde dat de bestemmingsplannen in orde zijn.

13. Selectiviteit: ontmoediging lawaaiige vliegtuigen (cluster 6: mainport-strategie)

Doel
Deze maatregel is bedoeld om de meest lawaaiige vliegtuigen uit de nacht te halen.

Wie
Amsterdam Airport Schiphol voert deze maatregel uit.

Wat
Ons selectiviteitbeleid is gericht op het nemen van maatregelen waarmee we bepaald vliegverkeer aanmoedigen om naar Schiphol te komen en ander vliegverkeer ontmoedigen. Eén van de maatregelen hiervoor is differentiatie in havengelden op basis van geluidcategorieën: hoe lawaaiiger het vliegtuig, hoe hoger de havengelden. Ook wil AAS meer verschil aanbrengen tussen tarieven voor dag- en nachtvluchten.

Amsterdam Airport Schiphol differentieert al sinds geruime tijd de tarieven voor havengelden. Maatschappijen met lawaaiige toestellen betalen een opslag en voor stille vliegtuigen geldt een korting. Hierdoor was Schiphol één van de eerste luchthavens ter wereld waar praktisch geen 'Hoofdstuk 2' vliegtuigen meer voorkwamen. Via hetzelfde mechanisme worden nu de tarieven zo vastgesteld dat ook de lawaaiige vliegtuigen die nu tot 'onderkant Hoofdstuk 3' behoren worden ontmoedigd. In eerste instantie zal dit verkeer ontmoedigd worden door de tarieven te verhogen. Het gaat om een opslag van 30% op de normale tarieven voor lawaaiige vliegtuigen en een korting van 10% voor de stilste types. Wanneer dit onvoldoende resultaat blijkt op te leveren kunnen aanvullende operationele beperkingen ingevoerd worden waarmee op termijn de meest lawaaiige vliegtuigen niet meer op Schiphol toegelaten worden.

Verwacht effect
Het ontmoedigen van lawaaiige vliegtuigen leidt er toe dat 's nachts de nu meest lawaaigste vliegtuigen steeds minder voorkomen. 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 vrachtvluchten 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 a 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.

Wanneer
Door de maatregel zullen in 2009 's nachts geen 'onderkant Hoofdstuk 3' toestellen meer op Schiphol vliegen.

14. Selectiviteit: prioritering van stiller verkeer in de nacht (cluster 6: mainport-strategie)

Doel
Bij de toewijzing van nieuwe slots prioriteit te verlenen aan vluchtaanvragen die worden uitgevoerd met de stilste vliegtuigen in hun klasse voor het deel van de nachtperiode waarin geen netwerkoperaties plaatsvinden.

Wie
In 2007 worden de maatregelen door AAS (verder) uitgewerkt, voorgelegd aan het Coordination Committee Netherlands en uiteindelijk ter goedkeuring aan de overheid aangeboden.

Wat
De maatregelen hebben betrekking op het toewijzen van nieuwe aanvragen voor vertrek- en aankomsttijden (slots). De maatregel betreft het geven van prioriteit aan slotaanvragen voor vluchten die worden uitgevoerd met de stilste vliegtuigen in hun klasse voor het deel van de nachtperiode waarin geen netwerkoperaties plaatsvinden.

Het geven prioriteit aan stiller verkeer in de nacht komt concreet neer op het geven van voorrang aan de maatschappij met het stilste vliegtuig bij het toewijzen van slots in de nacht. Het gaat hierbij om slots die meerdere maatschappijen hebben aangevraagd voor vluchten met vliegtuigtypes van vergelijkbare grootte/gewicht. In zo'n geval kent de slotcoördinator het slot toe aan de maatschappij met het stilste type.

Verwacht effect
De maatregel voorkomt dat er onnodig lawaaiige vliegtuigen gedurende de nacht gaan vliegen.

Wanneer
Naar verwachting kan de maatregel binnen een half jaar worden ingevoerd, mits het Coordination Committee instemt met de maatregel.

15. Ontwikkeling Environmental Simulator (cluster 8: communicatie)

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. Het is nog niet bekend welke organisaties bij de realisatie een rol zullen gaan spelen.

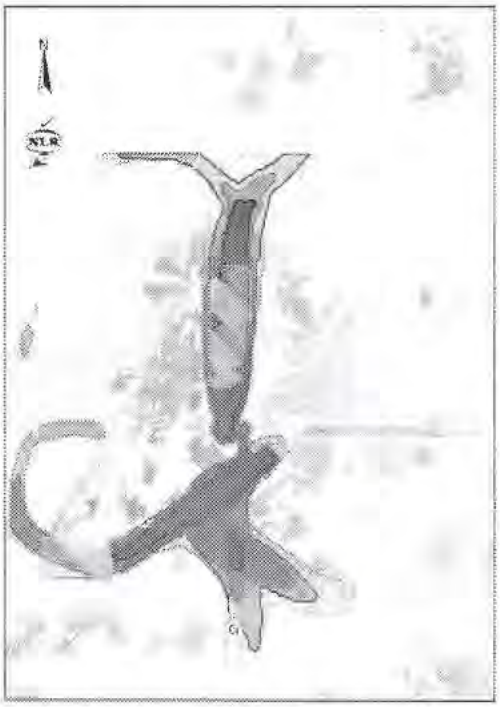
Wat
De Environmental Simulator moet complexe zaken over de afhandeling van vliegtuigen en de bijbehorende geluidshinder op een duidelijke een begrijpelijke manier kunnen presenteren. Gedacht wordt aan multimedia waarbij audio en visuele hulpmiddelen een belangrijke rol spelen.

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.

16. NOMOS uitbreiden
(cluster 8: communicatie)



Doel
De uitbreiding van NOMOS leidt tot meer transparantie en openheid in de informatievoorziening. Hiervan wordt een positief effect verwachte op de hinderbeleving.

Wie
Amsterdam Airport Schiphol breidt NOMOS uit en gebruikt hierbij verzoeken vanuit de omgeving en reacties op NOMOS-online.

Wat
De uitbreiding van NOMOS omvat drie nieuwe functies:

- Meer informatie om het gebruik van de banen en routes toe te lichten. Het gaat hierbij om de ligging van routes en de intensiteit van het gebruik van banen en routes.
- Proefmetingen vlakbij de start- en landingsbanen. De resultaten van deze proefmetingen zijn beschikbaar via de NOMOS website.
- 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.

Daarnaast wordt NOMOS uitgebreid met enkele nieuwe meetposten (Amstelveen, Amsterdam-Zuid en Zaandam).

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 uitbreiding van NOMOS zal eind 2007 gereed zijn.

17. "Voorwaardelijke maatregel" De nachtelijke vertrekroutes vanaf de Polderbaan ook in het uur tussen 6 en 7 vliegen.
(cluster 1: startend verkeer en cluster 3: nachtelijk gebruik Schiphol)

De sector is bereid deze maatregel uit te voeren tussen 6.00 en 6.45 uur, mits de maatregel tijdelijk van aard is en na drie jaar weer teruggedraaid wordt. Deze garantie voor tijdelijkheid zal schriftelijk vastgelegd moeten worden in het convenant en bevestigd moeten worden door alle partijen. Daarnaast zullen desbetreffende grenswaarden en de regels voor het routegebruik voor de genoemde periode aangepast moeten worden. Als het niet mogelijk blijkt te zijn om deze maatregel tijdelijk (voor drie jaar) uit te voeren en de grenswaarden en regels aan te passen, dan is de maatregel helaas niet haalbaar.

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 tijdelijkheid:
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.

Conclusie: doorvoering van de maatregel langer dan drie jaar is geen duurzame oplossing gegeven de mainport ambitie.

18. "Voorwaardelijke maatregel" algemeen verbod op reverse thrust. (cluster 3: baan- en routegebruik)

Er zijn situaties waardoor het gebruik van reverse thrust noodzakelijk is. Wij begrijpen echter dat het gebruik ervan tot overlast leidt. Daarom wil de sector voorstellen om het gebruik van idle thrust aan te bevelen (is n.l. niet te verbieden), tenzij veiligheid het gebruik van reverse thrust verplicht. 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.

19. "Voorwaardelijke maatregel" Vanaf de Polderbaan SID aanpassing LEKKO/LOPIK
(cluster 1: startend verkeer)

Doel
Optimalisatie vertrekkend vliegverkeer vanaf de Polderbaan langs de vertrekroutes t.h.v. Amsterdam.

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.

Verwacht effect
Hierdoor er minder hinder zal zijn in Amsterdam Centrum, Amstelveen en Zwanenburg. De maatregel is echter minder gunstig voor Badhoevedorp.
De sector worstelt met deze maatregel. Enerzijds zal de maatregel tot minder hinder leiden en minder emissies, anderzijds zullen er nieuwe gehinderden ontstaan. Gelet op onze slechte ervaringen met verschuiving van verkeer naar gebieden die nog niet belast zijn, weten we niet of we deze maatregel zouden moeten uitvoeren. Daarom wil de sector deze maatregel graag voorleggen aan de Alderstafel om te polsen hoe de partijen daar hierin zitten?

Wanneer
In de periode voor de korte termijn te implementeren.

Tafel van Alders
Datum bijeenkomst: 16 april 2007

Oplegnotitie bij agendapunt: 4
Contouren convenant omgevingskwaliteit Schiphol

Afzender:
Bestuurlijke Regio Schiphol

Doel bespreking:
Doel van dit agendapunt is gevoel te krijgen voor het convenant omgevingskwaliteit (voorheen leefbaarheid), zodat in juni advisering kan plaatsvinden door de Tafel van Alders over het totaalpakket voor de aanpak voor de korte termijn.
De notitie beoogt een eerste uitwerking van de hoofdlijnen te geven en moet voldoende houvast beiden voor verdere uitwerking.

Toelichting:.
Ter vergadering

Contouren convenant omgevingskwaliteit Schiphol

A. Context

1. Het rijk is gestart met een uitvoeringsprogramma voor het Schipholbeleid dat zich richt op de korte en middellange termijn. Dit programma omvat voor de middellange termijn een mer-procedure, een convenant hinderbeperkende maatregelen, een convenant leefbaarheid en compensatie, een maatschappelijke kosten-baten analyse, een netwerk(effect)analyse en een verkenning naar een nieuw normen- en handhavingstelsel. Deze "contouren-notitie" richt zich alleen op het convenant omgevingskwaliteit voor de korte termijn.

2. Partijen – rijk, regio en sector – onderschrijven het belang van een kwalitatief hoogwaardige woon-, werk- en leefomgeving voor de internationale concurrentie tussen grootstedelijke regio's. De leefbaarheid van de Schipholregio wordt daarom vanuit deze visie benaderd.

3. Na besluitvorming over de middellange termijn zal duidelijk worden op welke wijze het vliegverkeer verdeeld wordt over de omgeving. Dit legt tevens vast welke gebieden op middellange termijn zwaar belast zullen worden.

4. Partijen – rijk, regio en sector – willen ieder vanuit hun eigen maatschappelijke verantwoordelijkheid alles doen wat mogelijk is om de hinder zoveel mogelijk te beperken. In eerste instantie door het vliegen zo stil mogelijk te maken en door routes en vliegprocedures zo optimaal mogelijk in te richten. Met alle mogelijke maatregelen in de lucht zal er altijd hinder op de grond blijven bestaan. Het is daarom urgent om de blijvend belaste woongebieden extra perspectief te bieden via compensatie en investeringen die de kwaliteit van het woon-, werk- en leefklimaat vergroten.

5. Partijen erkennen dat, om te komen tot gerichte hinderbeperking op de grond, waarbij nog meer zal worden afgestemd tussen afwikkeling van het vliegverkeer en de ruimtelijke inrichting, er langdurige processen zullen moeten worden doorlopen. Met name voor de middellange termijn zullen eventuele verbeteringen pas concreet aan de orde komen na de MER, de netwerk(effect)analyse en de MKBA. Daarom richten partijen zich in dit convenant op de korte termijn eerst op de gebieden die bij alle opties voor de middellange termijn met zware hinder te maken hebben.

6. BRS wil in overleg met rijk en sector op middellange termijn via verschillende proefprojecten met een "stadsvernieuwing-achtige" aanpak in eerste instantie de onder 4 bedoelde gebieden aanpakken. De "stadsvernieuwing-achtige" aanpak kenmerkt zich door een inventarisatie van factoren die de kwaliteit van de woon-, werk- en leefklimaat beïnvloeden en vervolgens een integrale aanpak om deze leefbaarheid te verbeteren in dialoog met dorpsraden en buurtorganisaties. Hierbij staan het karakter en de functionaliteit van het desbetreffende gebied centraal. Het gaat erom dat er winst behaald wordt door verdere optimalisatie tussen luchtzijdige ontwikkelingen en de doorwerking daarvan op de grond. Maatregelen en investeringen dienen ruimtelijke en sociale doelstellingen.

7. De collectieve benadering op buurtniveau is complementair aan de benadering van individuele situaties. Doel is om met een regiospecifieke aanpak tot een maatwerkprogramma dat inzet op de kwaliteit van woon- werk- en leefomgeving (gebiedsspecifiek).

B. De korte en middellange termijn

1. Voor de korte termijn zal een concreet gebiedsspecifiek maatregelenpakket vastgelegd worden in het convenant. Dit richt zich enerzijds op maatregelen die aangrijpen bij individuele panden, zoals sloop en isolatie en anderzijds bij de omgeving.

2. De korte termijn zal daarnaast benut worden door in samenspraak met de betrokkenen een leerproces door te maken dat benut kan worden voor de middellange termijn. Daartoe is een viertal "proefprojecten" in verschillende fasen van ontwikkeling benoemd. Met wijkorganisaties, dorpsraden etc. wordt een dialoog gestart ter inventarisatie van de problematiek op microniveau en om maatwerk te leveren bij de ontwikkeling van deelprojecten in het kader van het convenant omgevingskwaliteit. Deze projecten leiden niet alleen tot verbetering van de omgevingskwaliteit en de oplossing van schrijnende gevallen, maar beogen ook leereffecten te genereren die in het kader van de middellange termijn benut worden.

3. Daarnaast vindt een analyse plaats van de "footprint" van de volume ontwikkeling bij het gekozen ATM-concept, van de effecten van te nemen hinderbeperkende maatregelen en van de problematiek in de woonkernen en worden per woonkern beleidspakketten vastgesteld voor de middellange termijn, mede gebruik makend van de in het kader van het klachten- en informatiecentrum te genereren specifieke kennis van ervaren overlast. Voorts worden de mogelijkheden onderzocht voor verlaging van de overdrachtsbelasting, verbetering van de uitvoering en/of verruiming van regelingen en maatwerk bij de vormgeving van projecten die kampen met effecten van extern veiligheidsbeleid. De uitkomsten van tussentijdse en eindevaluatie van de proefprojecten, van de footprint-analyse en het overige onderzoek vormen input voor het op te stellen plan van aanpak voor de middellange termijn.

4. Nadere uitwerking concrete acties in het convenant korte termijn:
   a. Opstellen plan van aanpak gericht op omgevingskwaliteit, bestaande uit:
      i. Probleembeschrijving per woongebied
      ii. Inventarisatie van mogelijke oplossingen voor geïdentificeerde problemen
      iii. Pakket met haalbare maatregelen ("menukaart") om de leefbaarheid per woongebied te verbeteren
      iv. Uitvoeringsplan

      Met name de onderdelen i) en ii) zullen in overleg met bewoners en/of dorps- of buurtverenigingen worden opgesteld.

   b. Proefproject Zwanenburg en Halfweg (fase: inventarisatie oplossingen)
      Het gaat hier om specifiek gekozen gebieden die structureel veel hinder ondervinden, met sterke ruimtelijke beperkingen. Zo worden uit hoofde van het externe veiligheidsbeleid sterke beperkingen opgelegd aan het revitaliseringproject "Sugar City" in Halfweg. De vereniging Dorspraad Zwanenburg-Halfweg heeft in april 2006 een Leefbaarheidonderzoek voor Halfweg en Zwanenburg laten opstellen. Dit heeft geresulteerd in een uitgebreid rapport met uitkomsten en advies voor een actieprogramma. Aan de hand van dit rapport zal een aantal verbeteringen concreet geïmplementeerd worden in overleg met de betrokkenen.

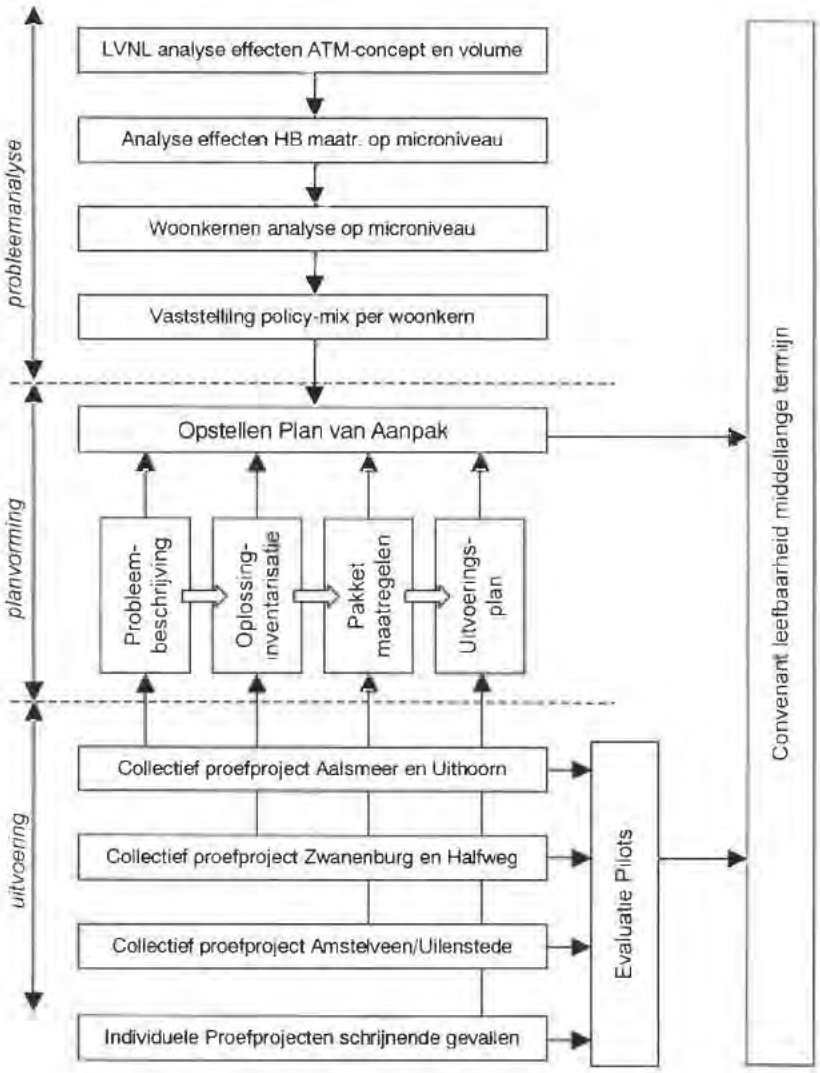
c. Proefproject Aalsmeer (en mogelijk Uithoorn) (fase: probleembeschrijving)
In Aalsmeer en Uithoorn wordt veel hinder ondervonden als gevolg van gebruik van de Aalsmeerbaan. Het gebruik van de Aalsmeerbaan zal naar verwachting niet afnemen, eerder toenemen. Dit proefproject omvat daarom een integraal plan om de hinder in Aalsmeer en Uithoorn te verminderen, van luchtzijdige maatregelen tot grondzijdige maatregelen. LVNL zal hiertoe starten met hun "woonkernen-aanpak" om de routes vanaf de Aalsmeerbaan over Aalsmeer en Uithoorn te optimaliseren. Vervolgens zal door BRS, Rijk en AAS op wijkniveau gekeken worden hoe met overige maatregelen de leefbaarheid verbeterd kan worden in Aalsmeer en bij succes vervolgens in Uithoorn.

d. Collectief Proefproject Amstelveen / Uilenstede (fase: maatregelenpakket)
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 proefproject wordt samen met het gemeentebestuur van Amstelveen en wijkplatforms gezocht naar oplossingen.

e. Individuele gevallen: oplossen schrijnende gevallen (fase: uitvoering)
De huidige wet- en regelgeving heeft ertoe geleid dat er bewoners tussen wal en schip vallen voor sloop, isolatie en compensatie. Aankoop van woningen, isolatie respectievelijk adequate isolatie of adequate nadeelcompensatie is bij de bestaande regelgeving en uitvoeringspraktijk op dit moment niet mogelijk. Door Provincie en Schiphol Group is besloten de bewoners een oplossing aan te bieden. Er is sprake van bovenwettelijke oplossingen, waaruit ook geleerd kan worden voor structurele aanpassing in de uitvoeringspraktijk.

Onderstaand diagram geeft een overzicht van de verschillende acties in hun onderlinge verband[1].

[1] In het diagram zijn eenvoudigheidshalve de acties m.b.t. overdrachtsbelasting, aanpassing van uitvoeringsregels en/of verruiming en maatwerk bij extern veiligheidsbeleid niet opgenomen


probleemanalyse
planvorming
uitvoering
LVNL analyse effecten ATM-concept en volume
Analyse effecten HB maatr. op microniveau
Woonkernen analyse op microniveau
Vaststelling policy-mix per woonkern
Opstellen Plan van Aanpak
Probleem-beschrijving
Oplossing-inventarisatie
Pakket maatregelen
Uitvoerings-plan
Collectief proefproject Aalsmeer en Uithoorn
Collectief proefproject Zwanenburg en Halfweg
Collectief proefproject Amstelveen/Uilenstede
Individuele Proefprojecten schrijnende gevallen
Evaluatie Pilots
Convenant leefbaarheid middellange termijn

C. Uitvoering

1. Er zal ter voorbereiding van de convenanten voor de korte en middellange termijn een stevige inzet gepleegd worden door alle betrokken partijen en er zal uiteenlopende expertise bijeengebracht worden, zoals gedetailleerde lokale kennis, ervaring met stadsvernieuwing en kennis van de luchtverkeersbegeleiding. Voorts zullen onder meer gesprekken gevoerd worden met dorps- en buurtorganisaties en met woningbouwcorporaties. De stuur-, project- en werkgroepen worden vanuit de partners bemenst door zware medewerkers, met voldoende specifieke expertise, overzicht over het dossier en beschikbare capaciteit.'

	opdracht	*samenstelling*
Stuurgroep	Opdrachtgeversoverleg; bewaakt samenhang met MER/hinderbeperking	PNH, V&W, A'dam, Haarl'meer AAS, LVNL, V&W, KLM,
Projectgroep	Zorgt voor samenhang en gemeenschappelijke uitgangspunten binnen convenant	PNH; Amsterdam, H'meer; V&W; VROM; LVNL, AAS; KLM
Werkgroep isolatie en compensatie	Richt zich op maatregelen die aangrijpen bij individuele woningen	PNH, RWS/Progis, H'meer; A'veen; Aalsmeer; AAS; KLM
Werkgroep footprint	Levert andere werkgroepen footprints en potentiële footprints aan	PNH; LVNL; V&W
Werkgroep omgeving	Richt zich op maatregelen die aangrijpen bij omgeving	PNH, V&W; VROM, AAS; A'dam; H'meer; Aalsmeer; A'veen

2. Gezien het hoge benodigde werktempo en de complexiteit wordt een zware externe projectleiding aangesteld ter voorbereiding van de convenanten. Deze zal over sterke inhoudelijke en proceskwaliteiten beschikken.

3. Voor de uitvoering van de oplossing van individuele gevallen wordt een onafhankelijke Stichting opgericht. Dit is tevens de beoogde uitvoeringsorganisatie voor de uitvoering van de convenanten voor de korte en middellange termijn.

D. Partijen en kosten

1. Convenantpartijen zijn: Bestuurlijke Regie Schiphol, Rijk, Schiphol Group, LVNL en KLM/Air France. Voor de financiële bijdragen treden de overheden afzonderlijk en de sectorpartijen als een geheel op.

2. De kosten voor de periode tot aan het afsluiten van het korte termijn convenant worden geraamd op € 100.000. De secretariële inzet zal geleverd worden door provincie Noord Holland.

3. Voor de verdeling van dit bedrag over de partners geldt de volgende verhouding: PNH, lokaal bestuur (H'meer + A'dam), Rijk, sector elk 25%. Daarbij wordt er vanuit gegaan dat binnen de genoemde geledingen de partners zelf de verdeling afspreken en dat de inzet in natura om niet plaats vindt. Voor de kosten van de uitvoering van het convenant wordt per project de verdeling tussen partijen vastgesteld.

Contouren convenant omgevingskwaliteit Schiphol

A. Context

1. Het rijk is gestart met een uitvoeringsprogramma voor het Schipholbeleid dat zich richt op de korte en middellange termijn. Dit programma omvat voor de middellange termijn een mer-procedure, een convenant hinderbeperkende maatregelen, een convenant leefbaarheid en compensatie, een maatschappelijke kosten-baten analyse, een netwerk(effect)analyse en een verkenning naar een nieuw normen- en handhavingstelsel. Deze "contouren-notitie" richt zich alleen op het convenant omgevingskwaliteit voor de korte termijn.

2. Partijen – rijk, regio en sector – onderschrijven het belang van een kwalitatief hoogwaardige woon-, werk- en leefomgeving voor de internationale concurrentie tussen grootstedelijke regio's. De leefbaarheid van de Schipholregio wordt daarom vanuit deze visie benaderd.

3. Na besluitvorming over de middellange termijn zal duidelijk worden op welke wijze het vliegverkeer verdeeld wordt over de omgeving. Dit legt tevens vast welke gebieden op middellange termijn zwaar belast zullen worden.

4. Partijen – rijk, regio en sector – willen ieder vanuit hun eigen maatschappelijke verantwoordelijkheid alles doen wat mogelijk is om de hinder zoveel mogelijk te beperken. In eerste instantie door het vliegen zo stil mogelijk te maken en door routes en vliegprocedures zo optimaal mogelijk in te richten. Met alle mogelijke maatregelen in de lucht zal er altijd hinder op de grond blijven bestaan. Het is daarom urgent om de blijvend belaste woongebieden extra perspectief te bieden via compensatie en investeringen die de kwaliteit van het woon-, werk- en leefklimaat vergroten.

5. Partijen erkennen dat, om te komen tot gerichte hinderbeperking op de grond, waarbij nog meer zal worden afgestemd tussen afwikkeling van het vliegverkeer en de ruimtelijke inrichting, er langdurige processen zullen moeten worden doorlopen. Met name voor de middellange termijn zullen eventuele verbeteringen pas concreet aan de orde komen na de MER, de netwerk(effect)analyse en de MKBA. Daarom richten partijen zich in dit convenant op de korte termijn eerst op de gebieden die bij alle opties voor de middellange termijn met zware hinder te maken hebben.

6. BRS wil in overleg met rijk en sector op middellange termijn via verschillende proefprojecten met een "stadsvernieuwing-achtige" aanpak in eerste instantie de onder 4 bedoelde gebieden aanpakken. De "stadsvernieuwing-achtige" aanpak kenmerkt zich door een inventarisatie van factoren die de kwaliteit van de woon-, werk- en leefklimaat beïnvloeden en vervolgens een integrale aanpak om deze leefbaarheid te verbeteren in dialoog met dorpsraden en buurtorganisaties. Hierbij staan het karakter en de functionaliteit van het desbetreffende gebied centraal. Het gaat erom dat er winst behaald wordt door verdere optimalisatie tussen luchtzijdige ontwikkelingen en de doorwerking daarvan op de grond. Maatregelen en investeringen dienen ruimtelijke en sociale doelstellingen.

7. De collectieve benadering op buurtniveau is complementair aan de benadering van individuele situaties. Doel is om met een regiospecifieke aanpak tot een maatwerkprogramma dat inzet op de kwaliteit van woon- werk- en leefomgeving (gebiedsspecifiek).

B. De korte en middellange termijn

1. Voor de korte termijn zal een concreet gebiedsspecifiek maatregelenpakket vastgelegd worden in het convenant. Dit richt zich enerzijds op maatregelen die aangrijpen bij individuele panden, zoals sloop en isolatie en anderzijds bij de omgeving.

2. De korte termijn zal daarnaast benut worden door in samenspraak met de betrokkenen een leerproces door te maken dat benut kan worden voor de middellange termijn. Daartoe is een viertal "proefprojecten" in verschillende fasen van ontwikkeling benoemd. Met wijkorganisaties, dorpsraden etc. wordt een dialoog gestart ter inventarisatie van de problematiek op microniveau en om maatwerk te leveren bij de ontwikkeling van deelprojecten in het kader van het convenant omgevingskwaliteit. Deze projecten leiden niet alleen tot verbetering van de omgevingskwaliteit en de oplossing van schrijnende gevallen, maar beogen ook leereffecten te genereren die in het kader van de middellange termijn benut worden.

3. Daarnaast vindt een analyse plaats van de "footprint" van de volume ontwikkeling bij het gekozen ATM-concept, van de effecten van te nemen hinderbeperkende maatregelen en van de problematiek in de woonkernen en worden per woonkern beleidspakketten vastgesteld voor de middellange termijn, mede gebruik makend van de in het kader van het klachten- en informatiecentrum te genereren specifieke kennis van ervaren overlast. Voorts worden de mogelijkheden onderzocht voor verlaging van de overdrachtsbelasting, verbetering van de uitvoering en/of verruiming van regelingen en maatwerk bij de vormgeving van projecten die kampen met effecten van extern veiligheidsbeleid. De uitkomsten van tussentijdse en eindevaluatie van de proefprojecten, van de footprint-analyse en het overige onderzoek vormen input voor het op te stellen plan van aanpak voor de middellange termijn.

4. Nadere uitwerking concrete acties in het convenant korte termijn:
   a. Opstellen plan van aanpak gericht op omgevingskwaliteit, bestaande uit:
      i. Probleembeschrijving per woongebied
      ii. Inventarisatie van mogelijke oplossingen voor geïdentificeerde problemen
      iii. Pakket met haalbare maatregelen ("menukaart") om de leefbaarheid per woongebied te verbeteren
      iv. Uitvoeringsplan

      Met name de onderdelen i) en ii) zullen in overleg met bewoners en/of dorps- of buurtverenigingen worden opgesteld.

   b. Proefproject Zwanenburg en Halfweg (fase: inventarisatie oplossingen)
      Het gaat hier om specifiek gekozen gebieden die structureel veel hinder ondervinden, met sterke ruimtelijke beperkingen. Zo worden uit hoofde van het externe veiligheidsbeleid sterke beperkingen opgelegd aan het revitaliseringproject "Sugar City" in Halfweg. De vereniging Dorspraad Zwanenburg-Halfweg heeft in april 2006 een Leefbaarheidonderzoek voor Halfweg en Zwanenburg laten opstellen. Dit heeft geresulteerd in een uitgebreid rapport met uitkomsten en advies voor een actieprogramma. Aan de hand van dit rapport zal een aantal verbeteringen concreet geïmplementeerd worden in overleg met de betrokkenen.

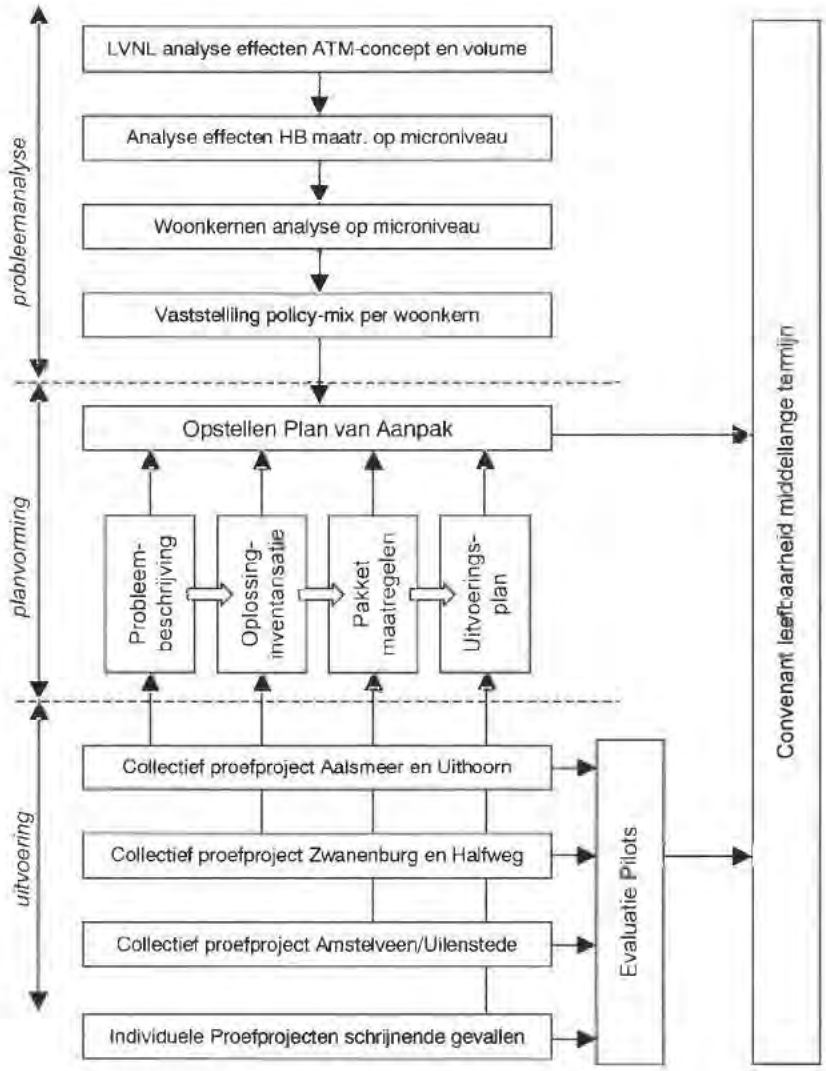
c. Proefproject Aalsmeer (en mogelijk Uithoorn) (fase: probleembeschrijving)
In Aalsmeer en Uithoorn wordt veel hinder ondervonden als gevolg van gebruik van de Aalsmeerbaan. Het gebruik van de Aalsmeerbaan zal naar verwachting niet afnemen, eerder toenemen. Dit proefproject omvat daarom een integraal plan om de hinder in Aalsmeer en Uithoorn te verminderen, van luchtzijdige maatregelen tot grondzijdige maatregelen. LVNL zal hiertoe starten met hun "woonkernen-aanpak" om de routes vanaf de Aalsmeerbaan over Aalsmeer en Uithoorn te optimaliseren. Vervolgens zal door BRS, Rijk en AAS op wijkniveau gekeken worden hoe met overige maatregelen de leefbaarheid verbeterd kan worden in Aalsmeer en bij succes vervolgens in Uithoorn.

d. Collectief Proefproject Amstelveen / Uilenstede (fase: maatregelenpakket)
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 proefproject wordt samen met het gemeentebestuur van Amstelveen en wijkplatforms gezocht naar oplossingen.

e. Individuele gevallen: oplossen schrijnende gevallen (fase: uitvoering)
De huidige wet- en regelgeving heeft ertoe geleid dat er bewoners tussen wal en schip vallen voor sloop, isolatie en compensatie. Aankoop van woningen, isolatie respectievelijk adequate isolatie of adequate nadeelcompensatie is bij de bestaande regelgeving en uitvoeringspraktijk op dit moment niet mogelijk. Door Provincie en Schiphol Group is besloten de bewoners een oplossing aan te bieden. Er is sprake van bovenwettelijke oplossingen, waaruit ook geleerd kan worden voor structurele aanpassing in de uitvoeringspraktijk.

Onderstaand diagram geeft een overzicht van de verschillende acties in hun onderlinge verband[1].

[1] In het diagram zijn eenvoudigheidshalve de acties m.b.t. overdrachtsbelasting, aanpassing van uitvoeringsregels en/of verruiming en maatwerk bij extern veiligheidsbeleid niet opgenomen


probleemanalyse
planvorming
uitvoering
LVNL analyse effecten ATM-concept en volume
Analyse effecten HB maatr. op microniveau
Woonkernen analyse op microniveau
Vaststelling policy-mix per woonkern
Opstellen Plan van Aanpak
Probleem-beschrijving
Oplossing-inventarisatie
Pakket maatregelen
Uitvoerings-plan
Collectief proefproject Aalsmeer en Uithoorn
Collectief proefproject Zwanenburg en Halfweg
Collectief proefproject Amstelveen/Uilenstede
Individuele Proefprojecten schrijnende gevallen
Evaluatie Pilots
Convenant leefbaarheid middellange termijn

C. Uitvoering

1. Er zal ter voorbereiding van de convenanten voor de korte en middellange termijn een stevige inzet gepleegd worden door alle betrokken partijen en er zal uiteenlopende expertise bijeengebracht worden, zoals gedetailleerde lokale kennis, ervaring met stadsvernieuwing en kennis van de luchtverkeersbegeleiding. Voorts zullen onder meer gesprekken gevoerd worden met dorps- en buurtorganisaties en met woningbouwcorporaties. De stuur-, project- en werkgroepen worden vanuit de partners bemenst door zware medewerkers, met voldoende specifieke expertise, overzicht over het dossier en beschikbare capaciteit.'

	opdracht	*samensteller*
Stuurgroep	Opdrachtgeversoverleg; bewaakt samenhang met MER/hinderbeperking	PNH, V&W, A'dam, Haarl'meer AAS, LVNL, V&W, KLM,
Projectgroep	Zorgt voor samenhang en gemeenschappelijke uitgangspunten binnen convenant	PNH; Amsterdam, H'meer; V&W; VROM; LVNL, AAS; KLM
Werkgroep isolatie en compensatie	Richt zich op maatregelen die aangrijpen bij individuele woningen	PNH, RWS/Progis, H'meer; A'veen; Aalsmeer; AAS; KLM
Werkgroep footprint	Levert andere werkgroepen footprints en potentiële footprints aan	PNH; LVNL; V&W
Werkgroep omgeving	Richt zich op maatregelen die aangrijpen bij omgeving	PNH, V&W; VROM, AAS; A'dam; H'meer; Aalsmeer; A'veen

2. Gezien het hoge benodigde werktempo en de complexiteit wordt een zware externe projectleiding aangesteld ter voorbereiding van de convenanten. Deze zal over sterke inhoudelijke en proceskwaliteiten beschikken.

3. Voor de uitvoering van de oplossing van individuele gevallen wordt een onafhankelijke Stichting opgericht. Dit is tevens de beoogde uitvoeringsorganisatie voor de uitvoering van de convenanten voor de korte en middellange termijn.

D. Partijen en kosten

1. Convenantpartijen zijn: Bestuurlijke Regie Schiphol, Rijk, Schiphol Group, LVNL en KLM/Air France. Voor de financiële bijdragen treden de overheden afzonderlijk en de sectorpartijen als een geheel op.

2. De kosten voor de periode tot aan het afsluiten van het korte termijn convenant worden geraamd op € 100.000. De secretariële inzet zal geleverd worden door provincie Noord Holland.

3. Voor de verdeling van dit bedrag over de partners geldt de volgende verhouding: PNH, lokaal bestuur (H'meer + A'dam), Rijk, sector elk 25%. Daarbij wordt er vanuit gegaan dat binnen de genoemde geledingen de partners zelf de verdeling afspreken en dat de inzet in natura om niet plaats vindt. Voor de kosten van de uitvoering van het convenant wordt per project de verdeling tussen partijen vastgesteld.

Tafel van Alders
Datum bijeenkomst: 16 april 2007

Oplegnotitie bij agendapunt: 5
Startnotitie voor het MER "Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio".

Afzender:
Schiphol en LVNL

Doel bespreking:
Gevraagd wordt kennisname van de inhoud van de startnotitie, zodat deze op 19 april ter inzage kan worden gelegd.

Toelichting:
De startnotitie beschrijft de onderzoeksagenda voor de korte en middellange termijn. Op basis van de onderzoeksresultaten zal in juni 2007, mede in relatie tot de convenanten hinderbeperking en omgevingskwaliteit, een advies door de Tafel van Alders worden gegeven over de aanpak voor de korte termijn. Recentelijk hebben de bewoners aangegeven via experimenten te willen onderzoeken of een alternatieve oplossing voor de korte termijn kan worden gevonden. Dit zal in het advies worden betrokken.

Proces sinds 8 maart jl.
Aan deze Startnotitie heeft de samenvatting ten grondslag gelegen, zoals die op 8 maart jl. aan de Tafel van Alders is gepresenteerd en besproken. Opmerkingen van verschillende partijen zijn door de initiatiefnemers meegenomen in het samenstellen van de uiteindelijke tekst van de Startnotitie.
De concepttekst van de Startnotitie is door de initiatiefnemers opgesteld en in het voortraject gedeeld en besproken met vertegenwoordigers van de Ministeries van V&W en VROM (als bevoegd gezag), KLM, BRS en van bewoners. Reacties van deze partijen zijn verwerkt in de eindversie van de Startnotitie. Voorts is uitgebreid met 5.1.2.e Woo (als vertegenwoordiger van bewoners aan de Tafel van Alders) gesproken over de inhoud van de Startnotitie en de verwoording in algemene zin en van het bewonersalternatief "Groeien en kwaliteit" in het bijzonder. Dit overleg heeft ertoe geleid dat de tekst op een aanzienlijk aantal punten – zowel inhoudelijk

als met betrekking tot de rol, positie en standpunten van de initiatiefnemers – is aangepast.
De vertegenwoordigers van bewoners aan de Tafel van Alders hebben recent het initiatief genomen om in een parallel traject te onderzoeken of via experimenten een alternatieve oplossing voor de korte termijn kan worden gevonden. In overleg met 5.1.2.e Woo hebben de initiatiefnemers een verwijzing naar dit traject opgenomen.

Inhoudelijke aanpassingen in de Startnotitie
Naar aanleiding van ingebrachte commentaren zijn de volgende inhoudelijke aanpassingen in de tekst van de Startnotitie aangebracht:
De toonzetting in de Startnotitie is neutraler en ook de rol en positie van de initiatiefnemers is duidelijker weergegeven.
Het door de bewoners ingebrachte alternatief "Groeien in kwaliteit" wordt als een volwaardig alternatief meegenomen in het onderzoek voor de middellange termijn.
In de Startnotitie is nu concreet aangeven welke hinderbeperkende maatregelen op het gebied van selectiviteit (weren van de meest lawaaiige vliegtuigen in de nacht, tariefdifferentiatie, prioriteitsregels voor toekennen van slots) worden meegenomen in het onderzoek voor de korte termijn.
De samenhang tussen het MER en de overige onderdelen van het traject (convenanten, netwerkeffectanalyse en MKBA) is in de Startnotitie beschreven.
Als onderdeel van het onderzoek voor de korte termijn zullen de effecten van aanpassing van de startprocedures bij gelijktijdig starten van parallelle banen in beeld worden gebracht.

Vervolgstappen
De Startnotitie wordt 19 april gepubliceerd en voor een periode van 4 weken ter inzage gelegd. Daarmee start de officiële m.e.r.-procedure.

Startnotitie voor de milieueffectrapportage

Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio

Luchtverkeersleiding Nederland
Air Traffic Control the Netherlands

Schiphol Group

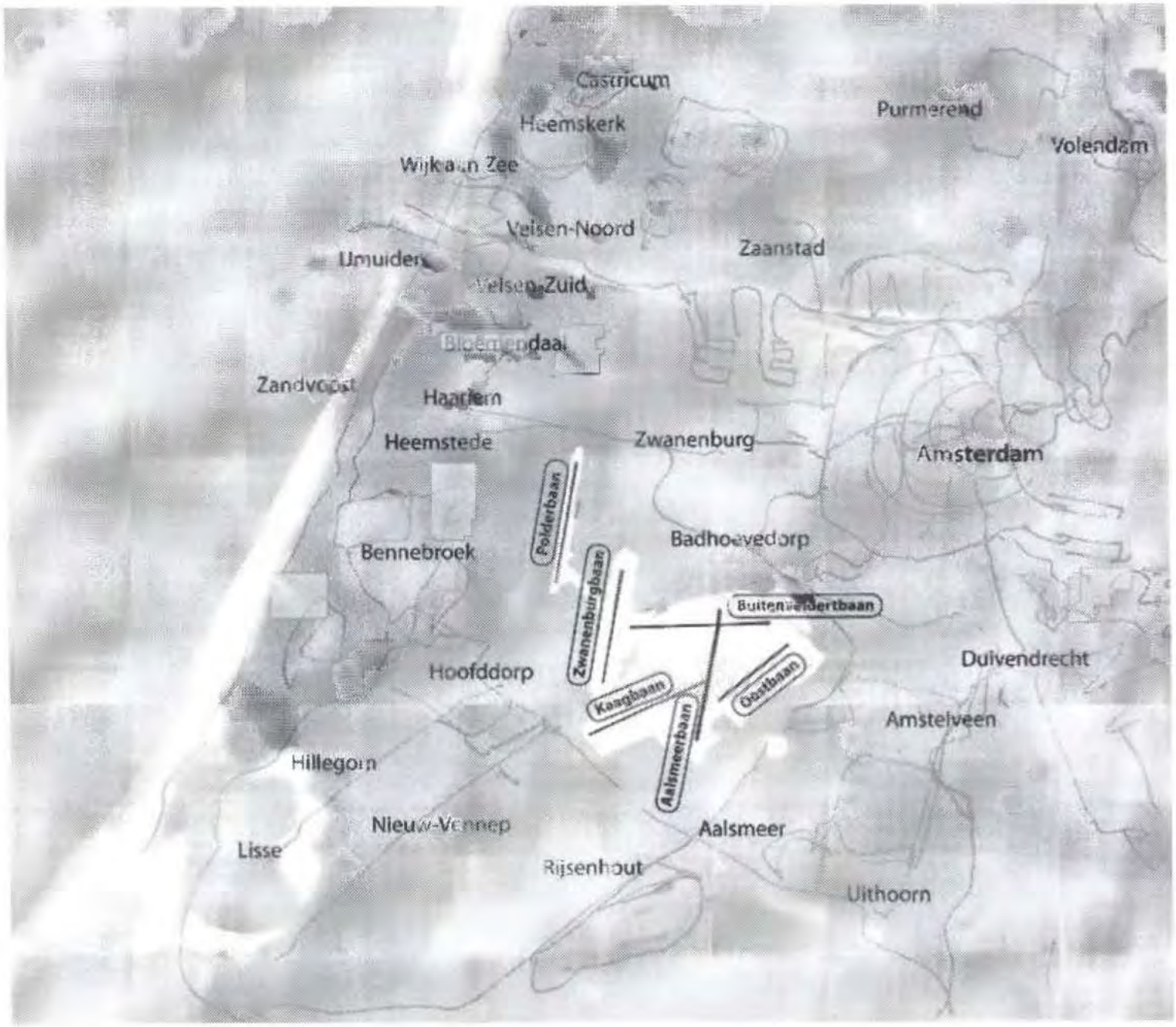
Startnotitie voor de milieueffectrapportage

Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio'

April 2007

Inhoud

1.	**Inleiding**	**5**
1.1.	Schipholwet	5
1.2.	Evaluatie Schipholbeleid	5
1.3.	Mainportfunctie	6
1.4.	M.e.r.-procedure	6
1.5.	Aanvullende informatie voor besluitvorming	7
2.	**Doelstelling en problematiek**	**9**
2.1.	Doelen	9
2.2.	Ruimte voor versterking van het netwerk van Schiphol	9
2.3.	Hinderbeperking en ruimtelijke ontwikkeling	10
2.4.	Aanpassing afhandeling vliegverkeer	11
2.5.	Knelpunt	11
2.6.	Plan van aanpak van de initiatiefnemers	12
3.	**Hinderbeperking**	**15**
3.1.	Integrale aanpak hinderbeperking	15
3.2.	Verbetervoorstellen	17
3.3.	Te onderzoeken hinderbeperkende maatregelen	17
4.	**Onderzoeksplan MER korte termijn**	**19**
4.1.	Alternatieven	19
4.2.	Te onderzoeken effecten	21
4.3.	Beleidsopties	21
4.4.	Criteria voor een gelijkwaardige bescherming	22
4.5.	Invoerset en onzekerheden daarin	23
5.	**Onderzoeksplan MER middellange termijn**	**25**
5.1.	Alternatieven	25
5.2.	Te onderzoeken effecten	28
5.3.	Beleidsopties	29
5.4.	Invoerset en onzekerheden daarin	29
6.	**Partijen, procedure & besluitvorming**	**31**
6.1.	Betrokken partijen en instanties	31
6.2.	Procedure	32
6.3.	Besluitvorming	33
6.4.	Gevraagde besluiten	34


Castricum
Heemskerk
Purmerend
Volendam
Wijk aan Zee
Velsen-Noord
Zaanstad
IJmuiden
Velsen-Zuid
Bloemendaal
Zandvoort
Haarlem
Heemstede
Zwanenburg
Amsterdam
Polderbaan
Badhoevedorp
Bennebroek
Zwanenburgbaan
Buitenveldertbaan
Duivendrecht
Hoofddorp
Kaagbaan
Oostbaan
Amstelveen
Aalsmeerbaan
Hillegom
Nieuw-Vennep
Aalsmeer
Lisse
Rijsenhout
Uithoorn

1. Inleiding

1.1. SCHIPHOLWET

Tegelijk met de ingebruikname van de Polderbaan begin 2003 is de Schipholwetgeving - bestaande uit de Schipholwet, het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en het Luchthaven-indelingbesluit (LIB) - in werking getreden met een nieuw normen- en handhavingstelsel. Deze wetgeving zou ontwikkeling van de mainport mogelijk maken en een bescherming bieden die gelijkwaardig of beter is dan die van de PKB 'Schiphol en Omgeving' uit 1995. Daarnaast zouden de nieuwe normen transparanter, beter meetbaar en beter handhaafbaar moeten zijn. Kern van het door het rijk gevoerde Schipholbeleid is een duurzame balans te bevorderen tussen de ontwikkeling van Schiphol als luchthaven enerzijds en veiligheid, een duurzame leefomgeving en mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling anderzijds. In de Wet luchtvaart is opgenomen dat de Schipholwetgeving binnen drie jaar na inwerkingtreding moet zijn geëvalueerd.

1.2. EVALUATIE SCHIPHOLBELEID

Door de rijksoverheid

De rijksoverheid heeft de evaluatie van haar Schipholbeleid begin 2006 afgerond. In het 'Kabinetsstandpunt Schiphol', dat in april 2006 is uitgekomen, concludeert het kabinet dat het beleid in het algemeen goed werkt, maar ook dat het beter kan. Het Kabinet hanteert twee uitgangspunten bij het aanpassen van het beleid:

- In de eerste plaats wil het kabinet de positie van Schiphol als één van de belangrijke hubs (knooppunt van verbindingen) in Noordwest-Europa behouden. Het kabinet wil zorgen dat er ruimte is voor de verdere ontwikkeling van Schiphol.
- In de tweede plaats erkent het kabinet dat het vliegverkeer in de ruime omgeving van Schiphol hinder veroorzaakt. Het kabinet wil die hinder zoveel mogelijk terugdringen, met name in het gebied verder van de luchthaven.

Door de sectorpartijen

Ook Schiphol Group, KLM en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) hebben hun ervaring met het normen- en handhavingstelsel zoals dat is vastgelegd in de Schipholwet, het LVB en het LIB, geëvalueerd. Daarbij hebben zij nagedacht over de effectiviteit van het beleid en mogelijke verbeteringen. In juni 2005 heeft dit geleid tot de gezamenlijke visie 'Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio'. Belangrijkste constatering daarin was dat het huidige stelsel een duurzame ontwikkeling van Schiphol en de regio belemmert. Voor de benodigde versterking van de kwaliteit van met name het netwerk van KLM en haar partners in Skyteam en van de knooppuntfunctie van Schiphol (verder het 'netwerk van Schiphol' genoemd), bieden de huidige regels slechts beperkte mogelijkheden. Ook verdergaande hinderbeperking vraagt om een aanpassing van de huidige regels. De sectorpartijen zijn van mening dat zonder aanpassing van de huidige regels de luchthaven al op korte termijn, en bij een veel kleiner aantal vlieg-tuigbewegingen dan gedacht, haar groeiplafond zal hebben bereikt, ondanks dat ruim binnen de wettelijke criteria voor gelijkwaardige overgang van het PKB-stelsel naar het milieustelsel zoals vastgelegd in de Schipholwet is gebleven. Dit zal, als niet snel wordt ingegrepen, leiden tot afkalving van het netwerk van met name KLM en haar partners in Skyteam en de knoop-puntfunctie van Schiphol, waardoor de mainportfunctie van de luchthaven in gevaar wordt gebracht. Groeimogelijkheden op Schiphol zijn daarom noodzakelijk om de kwaliteit van het netwerk verder concurrerend te ontwikkelen.

1.3. MAINPORTFUNCTIE

Een mainport functioneert als een geheel van elkaar versterkende bedrijven en activiteiten. Samen zorgen zij ervoor dat er een internationaal knooppunt ontstaat van stromen mensen, goederen, geld, informatie, kennis, en cultuur. Via Schiphol zijn Nederland en de Randstad verbonden met Europa en de rest van de wereld. Essentieel voor luchthavens als Schiphol is een kwalitatief hoogwaardig netwerk van lucht- en landzijdige verbindingen. De kwaliteit en omvang van het netwerk van verbindingen bepalen de concurrentiepositie van Schiphol ten opzichte van andere Europese mainports. Om de positie van Schiphol te behouden en te versterken is groeiruimte nodig om het aantal verbindingen met Schiphol te kunnen uitbreiden, maar ook om het aantal vluchten op bestaande bestemmingen te kunnen verhogen, zodat kortere en betrouwbaardere overstaptijden gerealiseerd kunnen worden. Dit kan alleen bereikt worden door gedurende de dag op vaste tijden veel vluchten tegelijkertijd binnen te laten komen en weer te laten vertrekken. Als meer vluchten in deze piekuren op Schiphol op tijd kunnen binnenkomen en vertrekken worden de overstaptijden korter en het netwerk van Schiphol aantrekkelijker. Piekuurcapaciteit is een cruciale factor in de concurrentie tussen de luchthavens en luchthavenregio's. Een uitgebreid netwerk van en naar Schiphol is als vestigingsfactor voorwaardelijk voor de internationaal georiënteerde economie van de Randstad en daarbinnen voor de Noordvleugel. De concurrentiepositie van Schiphol is op haar beurt gebaat bij een sterke, Europees en wereldwijd concurrerende regio. Schiphol en de regio vullen elkaar dus aan. De initiatiefnemers willen daarom – ook in het belang van de maatschappelijke ontwikkeling van de regio – de mogelijkheden creëren om het netwerk op Schiphol verder te laten versterken om de toenemende vraag naar betrouwbare, wereldwijde verbindingen via Schiphol te kunnen accommoderen.

1.4. M.E.R.-PROCEDURE

Schiphol Group en LVNL willen voor de periode tot ca. 2020 ruimte creëren voor de versterking van het netwerk van Schiphol en de kwaliteit ervan verbeteren, terwijl ook de hinder zo veel als mogelijk beperkt wordt en er mogelijkheden ontstaan voor een verantwoorde ruimtelijke ontwikkeling. Schiphol Group en LVNL willen daarvoor de afhandeling van het vliegverkeer wijzigen. Dit heeft consequenties voor de huidige regelgeving. Naar verwachting van het rijk zal aanpassing van de huidige regelgeving mogelijk pas in 2009-2010 kunnen worden gerealiseerd.

Om de periode tot 2009-2010 te kunnen overbruggen is, volgens Schiphol Group en LVNL, 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.
Eind oktober 2006 heeft het Kabinet aan Schiphol Group en LVNL gevraagd het initiatief te nemen een milieueffectrapportage uit te voeren ter voorbereiding van besluitvorming voor de korte en middellange termijn. Deze startnotitie voor de milieueffectrapportage vormt de eerste stap in de procedure om te komen tot deze besluitvorming. Het gaat dus om één m.e.r.-procedure waarin op basis van deze startnotitie twee MER-rapporten worden opgesteld, voor de korte termijn en voor de middellange termijn.

1.5. AANVULLENDE INFORMATIE VOOR BESLUITVORMING

Om besluiten te kunnen nemen voor de korte en de middellange termijn is meer informatie nodig dan de informatie die het MER geeft. Daarom zullen naast een m.e.r. een netwerk-effectanalyse en, alleen voor de middellange termijn, een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) worden uitgevoerd die uitgaan van dezelfde alternatieven als het MER. Daarnaast is het rijk gestart met een verkenning naar verbetering van het huidige normen- en handhavingstelsel, zodat besluitvorming over de middellange termijn eventueel gepaard kan gaan met aanpassing van het stelsel.

Voor de korte en de middellange termijn worden, parallel aan het m.e.r. traject, convenanten opgesteld waarin afspraken worden gemaakt over hinderbeperkende maatregelen en over compenserende maatregelen en leefbaarheid. Deze convenanten hebben eveneens betrekking op de korte en de middellange termijn. Ze vormen een samenhangend geheel met de keuzes die gemaakt worden ter afwikkeling van het vliegverkeer. Beoogd wordt een regiospecifieke aanpak, waarbij het pakket van compenserende maatregelen en investeringen in de woon-, werk- en leefomgeving uitgebreider is naarmate er op bepaalde plaatsen minder mogelijkheden zijn voor hinderbeperkende maatregelen. Partij in de convenanten zullen zijn het rijk, Schiphol Group, LVNL, KLM en de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). De vertegenwoordigers van de bewoners hebben bij de totstandkoming van deze convenanten via de CROS een adviserende rol.

Het rijk zal als regisseur optreden van het proces met Schiphol Group, KLM, LVNL en de omgeving. Het doorlopen van de m.e.r.-procedure en de totstandkoming van de convenanten, netwerkeffectanalyse en MKBA zal plaatsvinden in een open proces, onder leiding van een onafhankelijk voorzitter, de heer J.G.M. Alders. Het doel van de overlegtafel is om alle betrokkenen gelegenheid te geven hun inzichten en opvattingen in te brengen in het integrale traject. Het gaat daarbij om het creëren van draagvlak en om het bereiken van overeen-stemming over de convenanten over hinderbeperking en leefbaarheid.

2. Doelstelling en programma

2.1. DOELEN

De initiatiefnemers willen een goede balans zoeken tussen de ontwikkeling van het netwerk van de luchtvaartmaatschappijen op Schiphol en de omgevingsdoelstellingen. De doelen van de initiatiefnemers zijn:

- het creëren van ruimte voor versterking van met name het netwerk van KLM en haar partners in Skyteam en van de knooppuntfunctie van Schiphol en het verbeteren van de kwaliteit ervan;
- het beperken en waar mogelijk lokaal terugdringen van de hinder in de regio en het creëren van een duidelijk perspectief voor een verantwoorde ruimtelijke ontwikkeling in de regio.

Om deze doelen te realiseren zijn veranderingen nodig in de wijze waarop het verkeer wordt afgehandeld. Naar de mening van de initiatiefnemers is dit binnen de huidige regelgeving niet mogelijk.

2.2. RUIMTE VOOR VERSTERKING VAN HET NETWERK VAN SCHIPHOL

Groeiruimte nodig voor versterking netwerk van Schiphol
Voor de positie van de Randstad en daarbinnen de Noordvleugel is, in de internationale concurrentie tussen grootstedelijke regio's, een nabij gelegen luchthaven met een goed en betrouwbaar netwerk met veel frequente wereldwijde verbindingen essentieel, zeker in een globaliserende economie. De luchtvaartmaatschappijen op Schiphol, met name KLM en haar partners in Skyteam, hebben daarin een sleutelpositie en moeten in een mondiaal speelveld kunnen blijven concurreren met andere (allianties van) luchtvaartmaatschappijen binnen en ook buiten Europa. Voor passagiers en vervoer van vracht is een luchthaven aantrekkelijk als veel bestemmingen bereikt kunnen worden en als verbindingen op aantrekkelijke tijden, frequent, met een korte overstaptijd en betrouwbaar worden aangeboden. Luchthavens onderling en (allianties van) luchtvaartmaatschappijen onderling beconcurreren elkaar op deze aspecten. Schiphol en KLM hebben daarin op dit moment een sterke en kansrijke positie verworven. Echter, zij moeten de toenemende marktvraag kunnen blijven accommoderen om aantrekkelijk te blijven voor passagiers teneinde deze positie verder te kunnen versterken. Dat betekent dat groeiruimte nodig is om het aantal rechtstreekse verbindingen uit te breiden en de frequentie van vluchten op reeds bestaande bestemmingen te verhogen. Wanneer deze groeiruimte op Schiphol niet geboden kan worden, zullen luchtvaartmaatschappijen die het netwerk van Schiphol bedienen elders hun vluchten gaan uitvoeren. Overstapmogelijkheden op Schiphol worden daardoor beperkter. Passagiers zullen daardoor liever via een andere luchthaven doorreizen, omdat van daar uit meer bestemmingen frequenter worden aangeboden. Het netwerk op Schiphol zal daardoor naar verwachting fors inkrimpen en naar grote waarschijnlijkheid zal Schiphol veranderen in een herkomst/bestemmingsluchthaven. Dat zal – vanwege de beperkte thuismarkt van de luchthaven – grote consequenties hebben voor de omvang van het netwerk en daarmee, vanwege de sterke internationale oriëntatie en afhankelijkheid van Schiphol, voor de regio. De economie zal – in de context van voortgaande globalisering - moeten terugschakelen van een internationale naar een regionale oriëntatie, met minder werkgelegenheid en een lagere bijdrage aan het bruto nationaal product. Ook kan dit leiden tot een forse achteruitgang van het vestigingsmilieu in de Randstad en daarbuiten voor

internationaal opererende organisaties en bedrijven. Voor de regio cruciale economische concentraties en ontwikkelingen, waarvan de Amsterdamse Zuidas slechts een voorbeeld is, zullen in een geheel ander perspectief komen te staan. Deze aspecten zullen opnieuw worden belicht in een netwerkeffectanalyse en in een MKBA.

Inspelen op dynamiek van de markt
De ontwikkeling van de markt is een dynamisch geheel. Bepalende factor daarbij is de wereldwijde economische context. Deze uit zich niet alleen in een mondiaal toenemende behoefte aan vervoer van passagiers en vracht, maar ook in een verschuiving van economische zwaartepunten. Een voorbeeld is de opbloeiende economische activiteit in China en India. Deze ontwikkeling biedt naast bedreigingen ook kansen. De luchtvaartmaatschappijen volgen deze ontwikkelingen in hun strategie. Dit uit zich in een aanpassing van het netwerk zoals herkomst en bestemming, de vloot en de dienstregeling en daarmee een verandering van de verdeling van de geluidsbelasting over de regio. Voor de versterking van de netwerkfunctie van de mainport Schiphol en om mee te kunnen doen het wereldwijde concurrentiespel is het cruciaal dat Schiphol en KLM in kunnen spelen op deze dynamiek.

2.3. HINDERBEPERKING EN RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Uit de reacties vanuit de regio en uit de ingediende verbetervoorstellen in het kader van de evaluatie van het Schipholbeleid blijkt een sterke behoefte aan verdere beperking van de hinder en het creëren van ruimte voor ruimtelijke investeringen, waaronder woningbouw. Een hoogwaardig woon- werk- en leefmilieu is bovendien een internationale vestigingsfactor bij de toenemende concurrentie tussen grootstedelijke regio's om internationaal mobiele activiteiten aan te trekken en vast te houden. De initiatiefnemers willen deze behoefte combineren met het creëren van ruimte voor de versterking van het netwerk van Schiphol. Op verzoek van het rijk zal daarbij aandacht worden besteed aan de resultaten van het MNP-onderzoek 'Opties voor Schipholbeleid'.

Hinderbeperking
In de gezamenlijke visie 'Werken aan de Toekomst van Schiphol en de Regio' hebben Schiphol Group, LVNL en KLM al eerder een integrale aanpak van de hinderbeperking voorgesteld. Onderdeel van deze aanpak is het beter benutten van de mogelijkheden tot beperking en waar mogelijk terugdringen van de hinder. Zo kan, naar mening van de initiatiefnemers, een ander gebruik van banen en van het luchtruim een beter perspectief bieden voor beperking van geluidshinder. In hoofdstuk 3 'Hinderbeperking' wordt op mogelijke hinderbeperkende maatregelen nader ingegaan.

Perspectief voor ruimtelijke ontwikkelingen
De Noordvleugel van de Randstad heeft een grote opgave voor woningbouw en andere ruimtelijke ontwikkelingen. De mogelijkheden hiervoor worden sterk bepaald door de milieudruk rond Schiphol. Een ander gebruik van banen en luchtruim en/of een andere normstelling, kan, volgens de huidige inschatting van de initiatiefnemers, een duidelijker en beter perspectief bieden voor ruimtelijke ontwikkelingen.

2.4. AANPASSING AFHANDELING VLIEGVERKEER

Het kunnen accommoderen van de marktvraag van de luchtvaartmaatschappijen, die het netwerk van Schiphol bedienen, wordt operationeel beperkt door de infrastructuur op de grond en in de lucht. Met infrastructuur in de lucht wordt bedoeld de routes, de luchtruimstructuur en de wijze waarop het verkeer wordt afgehandeld.

De huidige wijze waarop het vliegverkeer wordt afgehandeld is gebaseerd op veiligheidseisen, de huidige marktvraag, en het huidige milieustelsel. Dit wordt uitgedrukt in de categorieën veiligheid, efficiency en milieu (VEM). Belangrijke onderdelen zijn, bijvoorbeeld, de ligging van startroutes, de start- en landingscapaciteit per baan, het start- en landingspiekensysteem, de baancombinatie, het preferentieel baangebruik en betrouwbaarheid van de verkeersafhandeling.

Een wijziging van de marktvraag en betekenisvolle stappen ter beperking van hinder vragen in de meeste gevallen een aanpassing van de wijze waarop het vliegverkeer wordt afgehandeld. Het huidige milieustelsel is sterk gebaseerd op deze wijze van afhandelen en houdt, volgens de initiatiefnemers, geen rekening met mogelijke veranderingen in deze afhandeling.

De wijze waarop het vliegverkeer wordt afgehandeld vereist een balans tussen veiligheid, efficiency en milieu. Een wijziging in deze afhandeling heeft in veel gevallen effecten op alle drie de categorieën. Dat betekent dat bij wijzigingen altijd naar een nieuwe balans tussen veiligheid, efficiency en milieu gezocht moet worden. Andersom kan ook een wijziging op het gebied van één of meerdere van de drie categorieën leiden tot aanpassing van de wijze waarop het vliegverkeer wordt afgehandeld. De hierboven genoemde doelen van de initiatiefnemers kunnen dan ook niet los van elkaar bereikt worden, maar alleen in samenhang met elkaar.

2.5. PROBLEMATIEK

De initiatiefnemers ervaren de grenswaarden voor geluid in de handhavingspunten en de regels voor het gebruik van luchtverkeerswegen en van start- en landingsbanen als de meest beperkende factoren voor de realisatie van hun doelen, zoals beschreven in paragraaf 2.1.

Dit lijkt niet het geval omdat in de meeste handhavingspunten de capaciteit nog niet volledig is benut, maar in enkele handhavingspunten is dit al wel het geval. Zo is, na afloop van het operationele jaar 2005, gebleken dat de grenswaarden voor vliegtuiggeluid op een beperkt aantal handhavingspunten al zijn bereikt. Na afloop van het operationele jaar 2006 is geconstateerd dat in enkele handhavingspunten sprake was van een hogere geluidsbelasting dan op grond van de wettelijke grenswaarde is toegestaan.

De verdeling van de geluidsbelasting is beperkt te sturen. Dit is het gevolg van het feit dat gedurende pieken tenminste drie banen tegelijkertijd gebruikt moeten worden, niet alle combinaties van banen mogelijk zijn en niet iedere baancombinatie onder alle weersomstandigheden bruikbaar is.

Daardoor is het onmogelijk om in de praktijk de resterende ruimte te benutten, ondanks het gegeven dat, volgens de initiatiefnemers, binnen de huidige criteria voor gelijkwaardigheid nog niet alle ruimte is benut: er is nog ruimte voor groei van het aantal vliegtuigbewegingen. Omdat de resterende ruimte niet benut kan worden, wordt al op korte termijn een verdere toename van het aantal vluchten vrijwel onmogelijk. Dit dreigt de ontwikkeling van het netwerk van Schiphol, bij een veel lager aantal vluchten dan op grond van de in 2004 opgestelde MER "Wijziging Uitvoeringsbesluiten Schiphol" mocht worden verwacht, te laten stagneren. Dit terwijl de sector de afgelopen jaren fors heeft geïnvesteerd in infrastructuur, procedures en stillere vliegtuigen.

Wat is daarvan de oorzaak? De grenswaarden voor de geluidsbelasting zijn gebaseerd op één specifiek scenario uit 2001 met het verwachte gebruik van de luchthaven in 2005. In de praktijk ontwikkelt en gedraagt de luchtvaart op Schiphol zich met alle onzekerheden (zie paragraaf 4.4) anders dan vooraf kan worden voorspeld. Naast het feit dat de Schiphol-operaties complex van aard zijn, en dus moeilijk te voorspellen, zijn ook andere moeilijk voorspelbare factoren (zoals uitzonderlijke weersomstandigheden of invloed van klimaatveranderingen) zeer bepalend in de prognoses van bijvoorbeeld het baangebruik en de geluidsbelasting in de handhavingspunten. Bovendien zijn de prognosemodellen een vereenvoudiging van de werkelijkheid. De initiatiefnemers zijn van mening dat het systeem van grenswaarden voor geluid zoals dat nu is vastgelegd in het LVB onvoldoende rekening houdt met deze veranderende en moeilijk voorspelbare omstandigheden, met onvoorziene nieuwe ontwikkelingen en de realisatie van de doelen, zoals beschreven in paragraaf 2.1.

Een andere oorzaak voor het capaciteitsknelpunt is het feit dat in de praktijk de parallelle vertrekroutes van Polderbaan en Zwanenburgbaan waarop de grenswaarden zijn gebaseerd om veiligheidsredenen door LVNL niet worden toegepast. Vertrekkend verkeer van de Zwanenburgbaan buigt nu eerder af in oostelijke richting. Ook dit leidt tot een afwijkende belasting van de handhavingspunten en dientengevolge tot beperking van de ruimte voor groei.

2.6. PLAN VAN AANPAK VAN DE INITIATIEFNEMERS

De initiatiefnemers willen, om ruimte te creëren voor de versterking van het netwerk van Schiphol en verbetering van de kwaliteit ervan, terwijl ook de hinder zo veel als mogelijk beperkt en waar mogelijk teruggedrongen wordt en er mogelijkheden ontstaan voor ruimtelijke ontwikkeling, de afhandeling van het verkeer wijzigen. Op korte termijn kunnen slechts beperkte wijzigingen in de afhandeling van het verkeer worden doorgevoerd. Voor de middellange termijn verwachten de initiatiefnemers dat, om de doelen te kunnen realiseren, grotere wijzigingen mogelijk en noodzakelijk zijn. De initiatiefnemers gaan voor deze termijn uit van een marktvraag van circa 600.000 vliegtuigbewegingen, al dan niet afgehandeld via Schiphol, met het huidige banenstelsel, en waarschijnlijk bereikt rond 2018-2020.

Wijzigingen in de afhandeling van het vliegverkeer hebben consequenties voor de huidige regelgeving zoals vastgelegd in LVB en LIB en mogelijk ook de Wet luchtvaart. Naar verwachting van het rijk zal aanpassing van de huidige regelgeving mogelijk pas in 2009-2010 kunnen worden gerealiseerd. Dit is mede afhankelijk van het feit of het bevoegd gezag besluit om, indien de onderzoeksresultaten in het MER daartoe aanleiding geven, ook de wetgeving aan te passen.

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 ook 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 van 2010-2012 gaat het om een toename tot ca. 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Dit komt overeen met het verkeersvolume waarop de huidige grenswaarden voor geluid zijn gebaseerd, zoals blijkt uit het in 2004 opgestelde MER "Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol". Ook voor de korte termijn worden hinderbeperkende maatregelen onderzocht.

Deze startnotitie voor de milieueffectrapportage vormt de eerste stap in de procedure om te komen tot deze besluitvorming. Het gaat dus om één m.e.r.-procedure waarin op basis van deze startnotitie twee MER'en worden opgesteld, voor de korte termijn en voor de middellange termijn.

De groei van de luchtvaart zal overlast voor de regio met zich mee blijven brengen. Daarom willen Schiphol Group en LVNL zich zoveel als mogelijk inspannen om samen met de luchtvaartmaatschappijen, het rijk en de regio de overlast te beperken en waar mogelijk (lokaal) terug te dringen. In het MER zal daarom worden onderzocht met welke hinderbeperkende maatregelen de te onderzoeken alternatieven, voor de korte en de middellange termijn, gecombineerd kunnen worden. Ook zullen mogelijkheden worden bepaald voor ruimtelijke ontwikkeling. Van deze maatregelen zullen de effecten voor het milieu en de bedrijfsvoering worden beschreven. Ook de effecten op het netwerk van KLM en haar partners in Skyteam en op de knooppuntfunctie van Schiphol zullen in kaart worden gebracht (in de netwerkeffectanalyse).

In dit hoofdstuk wordt geschetst welke initiatieven op het gebied van hinderbeperking het uitgangspunt zijn voor de te onderzoeken (of te beschrijven) hinderbeperkende maatregelen en welke hinderbeperkende maatregelen zullen worden onderzocht (of beschreven).

3.1. INTEGRALE AANPAK HINDERBEPERKING

In de gezamenlijke visie 'Werken aan de Toekomst van Schiphol en de Regio' hebben Schiphol Group, LVNL en KLM vier pijlers voorgesteld voor een integrale aanpak van de hinderbeperking. Deze vier pijlers bieden – in overleg met de regio en het rijk – mogelijkheden voor verdere invulling van het milieustelsel.

Eerste pijler: Afspraken met de omgeving
Door afspraken te maken met de regio over het gebruik van banen en routes (en de ligging van de routes) en over compenserende maatregelen willen Schiphol Group, LVNL en KLM de hinder zo effectief mogelijk beperken. In dit kader worden convenanten voorbereid tussen de luchtvaartpartijen, LVNL, het rijk en de BRS waarin afspraken worden gemaakt over hinderbeperkende maatregelen voor de korte en de middellange termijn. Daarnaast worden convenanten voorbereid tussen de BRS, de luchtvaartpartijen en het rijk,over compenserende maatregelen en leefbaarheid. Ook dit convenant heeft betrekking op de korte en de middellange termijn. De vertegenwoordigers van bewoners via de CROS aan de Tafel van Alders adviseren over de inhoud van de convenanten.

Tweede pijler: Aanpak van hinder bij de bron: innovatief bronbeleid
Om de hinder veroorzaakt door de bron – het vliegverkeer – te beperken voert Schiphol onder meer een selectiviteitsbeleid. Dit omvat een samenhangend en evenwichtig geheel van maatregelen die enerzijds verkeer bevorderen dat de mainportdoelstelling ondersteunt en anderzijds de inzet stimuleert van vliegtuigtypen met de best mogelijke geluidsprestaties. Maatregelen in het kader van het selectiviteitsbeleid zijn uitplaatsing van daarvoor in aanmerking komend niet-knooppuntgebonden verkeer naar regionale luchthavens, de tarief-differentiatie van de havengelden op basis van geluidscategorieën, de operationele restricties voor relatief lawaaiige vliegtuigen en de ontwikkeling van prioriteitsregels voor de toewijzing van nieuwe slots.

Derde pijler: Introductie van meetpunten
Met het 'noise monitoring system', kortweg NOMOS, meet Schiphol sinds 1994 het vliegtuiggeluid in woongebieden rondom de luchthaven. De metingen worden op dit moment uitgevoerd met zevenentwintig vaste geluidmeetposten. Deze staan op daken van gebouwen of op de grond. Schiphol bereidt de plaatsing van drie extra posten voor. Indien gewenst kan in overleg met gemeentes dit aantal uitgebreid worden.
Daarnaast bestudeert de luchtvaartsector, parallel aan de m.e.r.-procedure, de introductie van geluidmeetpunten als een mogelijk onderdeel van een alternatief normen- en handhavingstelsel. De reden hiervoor is dat luchtvaartsector vindt dat de nu berekende geluidsbelasting niet aansluit bij de hinderbeleving en het gevoel van bescherming van omwonenden.

Vierde pijler: Adequate informatievoorziening op maat
Schiphol en LVNL gaan een eigen klachten- en informatiecentrum oprichten om de behandeling van klachten te verbeteren. Schiphol en LVNL verwachten met een eigen klachten- en informatiecentrum meer inzicht te krijgen in aard en achtergrond van klachten, waardoor de sector verwacht beter in staat te zijn om in te kunnen spelen op de hinder-problemen in de regio. Het huidige klachtenbureau zal daarom medio 2007 over gaan naar Schiphol en LVNL.

Een belangrijk onderdeel van het klachten- en informatiecentrum is een verbeterde informatievoorziening over het vliegverkeer van en naar Schiphol. Uit contracten met omwonenden is de initiatiefnemers gebleken dat de omgeving van Schiphol behoefte heeft aan precieze informatie. Schiphol Group was daarom medio juni 2005 gestart met NOMOS Online en LVNL kwam eind 2005 met online informatie over het te verwachten baangebruik. Op deze twee nieuwe websites kan het verwachte en actuele gebruik van de start- en landingsbanen van Schiphol bekeken worden en kan in één oogopslag gezien worden hoeveel vliegtuiggeluid er in de omgeving is. Deze vorm van informatie-voorziening zal verder verbeterd en uitgebreid worden.

3.2. VERBETERVOORSTELLEN

Het Kabinet heeft in het kader van de evaluatie van het Schipholbeleid alle belanghebbenden gevraagd om voorstellen voor verbetering van het beleid in te dienen. In totaal zijn 682 verbetervoorstellen ingediend bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat door individuele omwonenden, gemeentebesturen, bewonersplatforms, milieuorganisaties, onderzoeksbureaus en sectorpartijen. Ook de CROS en de BRS hebben een aantal voorstellen ingediend.

In de zomer van 2005 is in opdracht van de ministeries van VenW en VROM een eerste ordening en verkenning uitgevoerd van de ingediende verbetervoorstellen. Deze ordening is vastgelegd in het document 'Evaluatie Schipholbeleid – Voorstellen voor verbetering – Eerste verkenning'.

De ordening heeft geleid tot een indeling in een aantal thema's: startend verkeer, landend verkeer, baan- en routegebruik, normstelling, ruimtelijke ordening, mainportstrategie, communicatie, compensatie, institutioneel en wettelijk kader, overig. Van de 682 ingediende voorstellen gaan er 312 over landend verkeer, startend verkeer en baan- en routegebruik en 43 over ruimtelijke ordening. Veel van deze voorstellen adresseren hetzelfde probleem, waardoor clustering mogelijk is.

3.3. TE ONDERZOEKEN HINDERBEPERKENDE MAATREGELEN

De initiatiefnemers bestuderen de geclusterde verbetervoorstellen over landend verkeer, startend verkeer, baan- en routegebruik en ruimtelijke ordening. Daarbij wordt onder meer rekening gehouden met de voorkeuren van de bewonersvertegenwoordigers aan de Tafel van Alders en van de BRS.
Onderzocht zal worden met welke typen hinderbeperkende maatregelen de alternatieven voor de korte en middellange termijn gecombineerd kunnen worden. Deze selectie zal in het MER worden beargumenteerd. Van de maatregelen die te combineren zijn zullen de effecten voor milieu en bedrijfsvoering worden beschreven. De volgende typen zijn te onderscheiden:

- Verschuiven van startroutes zodanig dat het startend verkeer minder over woonkernen en over natuur- en recreatiegebieden vliegt.
- Nauwkeuriger vliegen van startroutes door gebruik te maken van geavanceerde apparatuur in het vliegtuig.
- Langer volgen van startroutes.
- Verschuiven van stromen naderend verkeer zodanig dat tijdens de nadering zoveel mogelijk over zee wordt gevlogen en zo min mogelijk over woonkernen en natuur- en recreatiegebieden.
- Het introduceren van (vaste) naderingsroutes overdag zodanig dat minder over woonkernen en natuur- en recreatiegebieden wordt gevlogen.

- Hoger aanvliegen naar de eindnadering. Door langer hoog te blijven vliegen wordt de geluidsbelasting lokaal beperkt in de verder van Schiphol gelegen gebieden.
- Aanvliegen in glijvlucht, waarbij vanaf een grotere hoogte en met een lager motorvermogen wordt gevlogen.

- Optimaliseren van het geluidspreferentieel baangebruik zodanig dat het aantal gehinderden in het ruime gebied rond Schiphol wordt gereduceerd.
- Selectiviteitmaatregelen:
  - tariefdifferentiatie van de havengelden op basis van de milieuprestaties van vliegtuigen
  - operationele restricties voor relatief lawaaiige vliegtuigen en
  - de prioriteitsregels voor de toewijzing van nieuwe slots en
  - uitplaatsing van daarvoor in aanmerking komend verkeer naar regionale luchthavens.

De initiatiefnemers zullen een MER voor de korte termijn opstellen, ter voorbereiding van besluitvorming door het bevoegd gezag over aanpassing van het LVB. Doel hiervan is het voorkomen van stagnatie in de ontwikkeling van het netwerk van met name KLM en haar partners in Skyteam en de knooppuntfunctie van Schiphol door het creëren van de benodigde groeiruimte voor de overbruggingsperiode naar de middellange termijn. Volgens de initiatiefnemers kan dit worden bereikt door het beter benutbaar maken van de ruimte die de criteria voor een gelijkwaardig beschermingsniveau bieden.

Voor de overbruggingsperiode wordt een oplossing gezocht die niet leidt tot onomkeerbare keuzes voor de middellange termijn. In samenhang daarmee zetten de initiatiefnemers zo veel als mogelijk in op het beperken van hinder en verbetering van het woon-, werk- en leefklimaat in de omgeving.
De vertegenwoordigers van bewoners aan de Tafel van Alders hebben het initiatief genomen om in een parallel traject te onderzoeken of via experimenten een alternatieve oplossing voor de korte termijn kan worden gevonden.

4.1. ALTERNATIEVEN

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

- 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.
- geluidspreferentieel baangebruik, waarbij bij voorkeur die start- en landingsbanen worden ingezet waarbij het minst over dichtbevolkt gebied nabij de luchthaven wordt gevlogen;
- 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.

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.
Daarnaast vindt op dit moment onderzoek plaats naar andere, toekomstige mogelijkheden om met gelijktijdig starten van parallelle startbanen om te gaan.

Hinderbeperkende maatregelen die de sector in ieder geval zal invoeren zijn:

- Tariefdifferentiatie van de havengelden op basis van geluidscategorieën om nachtelijk vliegverkeer en inzet van lawaaiige vliegtuigen zoveel als mogelijk te ontmoedigen. Daarbij worden aanvullende maatregelen ingevoerd om de inzet van de meest lawaaiige vliegtuigtypen versneld terug te dringen. Tevens wordt de inzet van stillere vliegtuigen extra gestimuleerd.
- Prioriteitsregels voor de toewijzing van nieuwe slots invoeren om te bewerkstelligen dat de groeiruimte door de meest stille vliegtuigen wordt ingevuld.
- De luchtvaartmaatschappijen stimuleren om tijdens de nadering met vliegtuigen die over de mogelijkheid beschikken, aangepaste vleugelklepstanden toe te passen waardoor minder geluid geproduceerd wordt.

Van deze maatregelen zullen in het MER de effecten inzichtelijk worden gemaakt.
Sinds oktober 2006, met de mogelijkheid tot ontheffing tot begin 2008, geldt een verplichting voor toepassing van moderne navigatie-uitrusting in de nacht. Dit wordt meegenomen in het MER-onderzoek.

Verder zal onderzocht worden met welke andere typen hinderbeperkende maatregelen zoals beschreven in hoofdstuk 3 'Hinderbeperking' het alternatief voor de korte termijn eventueel gecombineerd kan worden:

- verschuiven van startroutes;
- nauwkeuriger vliegen van startroutes;
- langer volgen van startroutes;
- verschuiven van stromen naderend verkeer;
- het introduceren van (vaste) naderingsroutes overdag;
- hoger aanvliegen naar de eindnadering;
- aanvliegen in glijvlucht;

Van de maatregelen die te combineren zijn, waarvan nu al voldoende gegevens beschikbaar zijn en die binnen de tijdsperiode van de korte termijn ingevoerd kunnen worden, zullen de effecten voor milieu en bedrijfsvoering worden beschreven. Deze selectie zal in het MER voor de korte termijn worden beargumenteerd.

Het nulalternatief
De m.e.r.-procedure vereist dat naast het beschreven alternatief van de initiatiefnemers ook een nulalternatief wordt onderzocht, gedefinieerd als de situatie die zich voordoet wanneer de grenswaarden in het LVB niet worden aangepast. Dit komt er op neer dat vastgehouden wordt aan (hoofdzakelijk) 2+1 baangebruik en de oorspronkelijk beoogde vertrekroutes van de Zwanenburgbaan bij parallel starten inclusief de hiervoor genoemde hinderbeperkende maatregelen die in ieder geval zullen worden ingevoerd. Onderzocht zal worden welk verkeersvolume binnen het nulalternatief afgehandeld kan worden.

4.2. TE ONDERZOEKEN EFFECTEN

In het MER zullen de milieueffecten van het alternatief (en het nulalternatief) in kaart gebracht worden bij verschillende verkeersvolumes in een bandbreedte rondom 500.000 vliegtuigbewegingen, en met elkaar worden vergeleken. Daarbij wordt als ondergrens een verkeersvolume van circa 480.000 en als bovengrens circa 520.000 vliegtuigbewegingen gehanteerd.
Hieronder volgt een overzicht van de milieueffecten die in het MER zullen worden onderzocht.

- Geluidsbelasting
  Het MER brengt de geluidsbelasting van het vliegverkeer van en naar Schiphol in kaart. De geluidsbelasting wordt uitgedrukt in L_{den} en L_{night}.
- Geluidshinder en slaapverstoring
  Het aantal personen met ernstige hinder en het aantal personen met ernstige slaapverstoring wordt geteld op basis van de berekende geluidsbelasting, de daarop toegepaste dosis-effectrelaties voor hinder en slaapverstoring van het RIVM (2002 en 2005) en het woning- en populatiebestand voor de omgeving van Schiphol (2005).
- Luchtverontreiniging en luchtkwaliteit
  De uitstoot van luchtverontreinigende stoffen wordt in kaart gebracht, evenals de luchtkwaliteit in de omgeving van Schiphol. De bijdrage van de luchtvaart en de daarmee samenhangende landzijdige ontwikkeling aan de luchtkwaliteit wordt vastgesteld en getoetst aan de geldende grenswaarden voor luchtkwaliteit op grond van nationale en Europese wet- en regelgeving. Tevens wordt de uitstoot van schadelijke stoffen als geheel berekend en het aandeel van de luchthaven in de uitstoot van broeikasgassen onderzocht.
- Externe veiligheid
  Het MER presenteert de externe veiligheidsrisico's in de omgeving van Schiphol in termen van het plaatsgebonden risico.
- Natuurbescherming
  Alle alternatieven worden getoetst aan de Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000+ gebieden) en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS-gebieden).
- Ruimtelijke ordening
  Aangegeven wordt hoe de relevante geluids- en externe veiligheidscontouren zich verhouden tot de gebieden waar ruimtelijke beperkingen gelden uit het LIB.

4.3. BELEIDSOPTIES

De hiervoor genoemde effecten op het gebied van geluidsbelasting worden vergeleken met de beleidsopties m.b.t. de handhavingspunten: actualiseren, salderen en de combinatie van beiden. Daarbij zal inzichtelijk worden gemaakt hoe de beleidsopties zich verhouden tot de criteria voor een gelijkwaardig beschermingsniveau.

Actualiseren, salderen en de combinatie actualiseren en salderen
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.

Salderen is een mechanisme waarbij een overschrijding in één of meerdere handhavingspunten is toegestaan, mits die gecompenseerd wordt door een minimaal even grote onderschrijding 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.

In het MER zal daarbij ook de door de BRS gestelde conditie dat niet in twee achtereenvolgende jaren in dezelfde punten wordt gesaldeerd, worden onderzocht.

De initiatiefnemers zullen in het MER ook de combinatie salderen en actualiseren onderzoeken en hebben daarvoor de volgende redenen:

- Actualisatie van grenswaarden omdat de verkeersafhandeling in de praktijk en de verkeersscenario's zich anders hebben ontwikkeld dan was aangenomen.
- Salderen van grenswaarden om de onzekerheden in de prognose voor de komende jaren te kunnen accommoderen en het milieustelsel flexibeler te maken.

4.4. CRITERIA VOOR EEN GELIJKWAARDIGE BESCHERMING

De Wet luchtvaart stelt in artikel 8.17, zevende lid, dat 'Elk besluit, volgend op het eerste luchthavenverkeerbesluit, biedt een beschermingsniveau ten aanzien van externe veiligheid, geluidsbelasting en lokale luchtverontreiniging, dat voor ieder van deze aspecten, gemiddeld op jaarbasis vastgesteld, per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit. Dit beschermingsniveau is, bij het van kracht worden van hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, in het overgangsrecht vastgelegd met 'criteria voor een gelijkwaardige bescherming', die een maximum stellen aan de hinder, de slaapverstoring, het aantal woningen met een hoge geluidsbelasting en het aantal woningen in het gebied met bepaalde veiligheidsrisico's. Deze criteria golden voor de eerste luchthavenbesluiten en zijn nu vervallen. In het Kabinetsstandpunt is aangegeven dat gemoderniseerde criteria voor gelijkwaardige bescherming door de bewindslieden van VenW en VROM zullen worden vastgesteld.

In het coalitieakkoord (februari 2007) van het huidige kabinet staat dat Schiphol binnen de bestaande milieu- en geluidsnormen kan doorgroeien. De interpretatie van de initiatiefnemers is dat daarmee de gemoderniseerde criteria voor een gelijkwaardig beschermingsniveau worden bedoeld. De initiatiefnemers zullen deze gemoderniseerde criteria als uitgangspunt hanteren voor het MER-onderzoek.

4.5. INVOERSET EN ONZEKERHEDEN DAARIN

Voor het berekenen van de milieueffecten zijn gegevens over het vliegverkeer nodig, zoals schattingen ten aanzien van het aantal starts en landingen, de vliegtuigtypen die worden ingezet, de herkomst en de bestemming van de vluchten, vertrek- en aankomsttijden, routes en baangebruik. Om de milieueffecten voor een toekomstige situatie te berekenen, en/of om grenswaarden vast te stellen, wordt gebruik gemaakt van aannames voor deze gegevens. Al die gegevens samen wordt 'invoerset' genoemd.

In tegenstelling tot eerdere m.e.r.-procedures zal in de berekeningen niet worden uitgegaan van een enkele unieke invoerset.

De ervaring heeft geleerd dat een enkele gedetailleerde prognose van milieueffecten (in dit geval de precieze verdeling van de geluidsbelasting rond Schiphol) slechts met een beperkte zekerheid kan worden gemaakt. Daarnaast houdt het rekenmodel niet met alle factoren rekening die in de praktijk de verkeersafhandeling bepalen (bijvoorbeeld specifieke weersomstandigheden als lokale zware buien, variabele wind of het verschil tussen het geprognosticeerde weer en het werkelijke weer). Het is daarom van groot belang dat de belangrijkste onzekerheden worden onderkend en dat de gevolgen van deze onzekerheden voor de milieueffecten zo goed mogelijk worden vastgesteld.

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 baanselectiecriteria, zullen verschillende toekomstprognoses worden geconstrueerd om de effecten in te schatten. Daartoe worden relevante modelparameters in kaart gebracht en wordt een reële variatie daarvan ingeschat. Dit resulteert middels een gevoeligheidsanalyse in een bandbreedte van de optredende milieueffecten, die bij de diverse invoersets meer betrouwbaarheid geeft over de verwachte effecten van de toekomstprognoses en in een reëler inzicht in de milieueffecten.

5. Onderzoeksplan MER middellange termijn

De doelen van de initiatiefnemers voor de middellange termijn zijn:

- het creëren van ruimte voor versterking van met name het netwerk van KLM en haar partners in Skyteam en van de knooppuntfunctie van Schiphol en het verbeteren van de kwaliteit ervan;
- het beperken en waar mogelijk (lokaal) terugdringen van de hinder in de regio en het creëren van een duidelijk perspectief voor een verantwoorde ruimtelijke ontwikkeling in de regio.

Om deze doelen te realiseren zijn veranderingen nodig in de wijze waarop het verkeer wordt afgehandeld. Voor de middellange termijn wordt een verdere groei verwacht naar circa 600.000 vliegtuigbewegingen, al dan niet afgehandeld op Schiphol. Uitgangspunt is dat dit kan worden afgehandeld op het huidige banenstelsel van Schiphol. In het MER voor de middellange termijn worden de milieueffecten daarvan in kaart gebracht en worden de mogelijkheden onderzocht de daarmee gepaard gaande hinder zoveel mogelijk te beperken en lokaal terug te dringen. Ook wordt onderzocht welke mogelijkheden gecreëerd kunnen worden voor ruimtelijke ontwikkeling.

5.1. ALTERNATIEVEN

Zes alternatieven worden in het MER onderzocht:

- het nulalternatief;
- doorontwikkeling huidig operationeel concept;
- nieuw operationeel concept;
- doorontwikkeling huidig operationeel concept met uitplaatsing van charterverkeer;
- nieuw operationeel concept met uitplaatsing van charterverkeer;
- bewonersvoorstel 'Groeien in kwaliteit'.

De laatste drie alternatieven zijn alternatieven met uitplaatsing van verkeer.
Met uitplaatsing wordt bedoeld dat bepaalde typen vluchten geen gebruik meer maken van Schiphol, maar van andere luchthavens, bijvoorbeeld Lelystad.

De initiatiefnemers zullen in het MER de bovenstaande alternatieven onderling vergelijken en ook met de geprognosticeerde milieueffecten voor het gebruiksjaar 2007.

Op grond van de onderzoeksresultaten zullen de initiatiefnemers een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) benoemen.

Hinderbeperkende maatregelen
Onderzocht zal worden met welke typen hinderbeperkende maatregelen zoals beschreven in hoofdstuk 3 'Hinderbeperking' de alternatieven voor de middellange termijn optimaal gecombineerd kunnen worden:

- verschuiven van startroutes;
- nauwkeuriger vliegen van startroutes;
- langer volgen van startroutes;
- verschuiven van stromen naderend verkeer;
- het introduceren van (vaste) naderingsroutes overdag;

- hoger aanvliegen naar de eindnadering;
- aanvliegen in glijvlucht;
- geluidspreferentieel baangebruik gericht op minimaal aantal gehinderden;
- aanscherping van de selectiviteitmaatregelen om een stiller en schoner vliegverkeer te bevorderen.

Deze selectie zal in het MER voor de middellange termijn worden beargumenteerd.
Van de maatregelen die te combineren zijn zullen de effecten voor milieu en bedrijfsvoering worden beschreven.

Het nulalternatief
De m.e.r.-procedure vereist dat naast de alternatieven van de initiatiefnemers ook een nulalternatief wordt onderzocht, gedefinieerd als de situatie die zich voordoet wanneer het gevraagde besluit voor de middellange termijn niet wordt genomen. De inhoud van dit alternatief wordt derhalve bepaald door de operaties en de vigerende wetgeving in de overbruggingsperiode, welke mede afhankelijk zal zijn van het besluit dat door de overheid wordt genomen op basis van het MER voor de korte termijn.

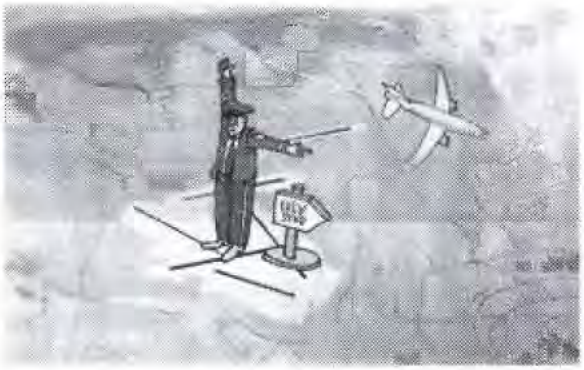
Doorontwikkeling huidig operationeel concept
Dit alternatief sluit aan bij de wijze waarop het vliegverkeer in de periode tot 2010-2012 wordt afgehandeld en gaat dan ook uit van voortzetting en verdere ontwikkeling (optimalisering) van het huidige operationeel concept, gekenmerkt door:
- afwisseling 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.
- geluidspreferentieel baangebruik, waarbij bijvoorkeur die start- en landingsbanen worden ingezet waarbij het minst over dichtbevolkt gebied nabij de luchthaven wordt gevlogen;
- 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.

De inzet van twee start- en twee landingsbanen tegelijkertijd zal frequenter en langduriger toegepast worden naarmate het verkeersvolume verder toeneemt. Karakteristiek voor dit alternatief is dat naderend en vertrekkend verkeer min of meer over de regio wordt gespreid, overeenkomstig de huidige operationele praktijk.

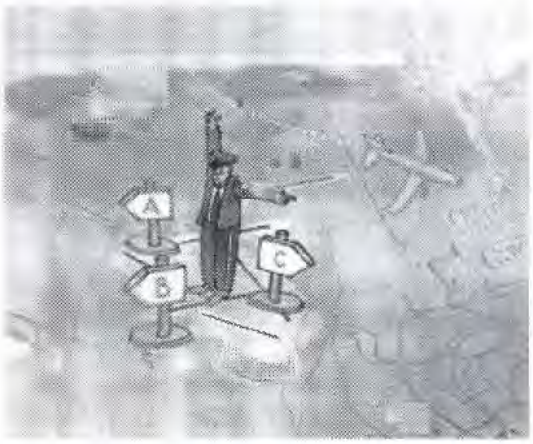
Nieuw operationeel concept
Dit alternatief gaat uit van het gebruik overdag van continu vier banen (twee startbanen en twee landingsbanen) met een stapsgewijze aanpassing van naderings- en vertrekroutes en de wijze waarop deze gevlogen worden. Karakteristiek voor dit concept is concentratie van naderend en vertrekkend verkeer rondom routes en het hanteren van stabiele en voorspelbare verkeersstromen..Het beschikken over 2+2 baangebruik is randvoorwaarde voor dit concept. Onderdelen van dit concept zijn eerder door het MNP op hun milieueffecten onderzocht in 'Opties voor Schipholbeleid'.

Doorontwikkeling huidig operationeel concept met uitplaatsing van charterverkeer
Dit alternatief is gelijk aan het alternatief 'Doorontwikkeling huidig operationeel concept' met dit verschil dat het charterverkeer wordt uitgeplaatst. Daarbij gaat het om doorgroei naar circa 560.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol en uitplaatsing van 40.000 vliegtuigbewegingen.

Nieuw operationeel concept met uitplaatsing van charterverkeer
Dit alternatief is gelijk aan het alternatief 'Nieuw operationeel concept' met dit verschil dat het charterverkeer wordt uitgeplaatst. Daarbij gaat het om doorgroei naar circa 560.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol en uitplaatsing van 40.000 vliegtuigbewegingen.



Bewonersvoorstel 'Groeien in kwaliteit'
Door bewoners is een alternatief model ingebracht dat uitgaat van een plafond van het aantal vliegtuigbewegingen dat op Schiphol per jaar afgehandeld mag worden van 500.000 vliegtuigbewegingen. Door niet mainportgebonden verkeer (volgens indieners: vracht, low-cost en charters, in totaal ca.100.000 vliegtuigbewegingen) uit te plaatsen moet ruimte gemaakt worden voor verdere ontwikkeling van de hubfunctie. In dit model wordt ook vastgehouden aan het huidige 2+1 baangebruik, waarbij in beperkt aantal piekperioden een extra baan mag worden 'bijgezet'.



De geluidssituatie in het binnengebied wordt gestabiliseerd en voor het buitengebied worden hinderbeperkende maatregelen genomen. Voorwaarde voor de uitvoerbaarheid van dit plan is het invoeren van een nationaal luchthavensysteem. Verder stellen de bewoners onder meer als de randvoorwaarde dat de grenswaarden niet worden gesaldeerd en geactualiseerd en dat de grenswaarde voor het Totaal Volume van de Geluidbelasting (TVG) wordt gehandhaafd. Voorts is onderdeel van het voorstel van de bewoners dat er een wettelijke bescherming voor het verder van Schiphol gelegen gebied komt.

5.2. TE ONDERZOEKEN EFFECTEN

De in hoofdstuk 5.1 genoemde alternatieven worden in de eerste plaats getoetst op de eisen ten aanzien van de netwerkfunctie. Vervolgens worden mogelijkheden geschetst voor hinderbeperking in het binnengebied, vermindering van de hinder in het totale gebied rond Schiphol (vergelijkbaar met de benadering van het Milieu & Natuur Planbureau) en het bepalen van mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling.

In het MER zullen de milieueffecten van bovengenoemde alternatieven voor de Schipholregio (eindsituatie en de ontwikkeling daar naar toe) en van de daarmee te combineren hinderbeperkende maatregelen in kaart gebracht worden en met elkaar worden vergeleken. Het betreft de volgende milieueffecten:.

- Geluidsbelasting
  Het MER brengt de geluidsbelasting van het vliegverkeer van en naar Schiphol in kaart. De geluidsbelasting wordt uitgedrukt in L_{den} en L_{night}.
- Geluidshinder en slaapverstoring
  Het aantal personen met ernstige hinder en het aantal personen met ernstige slaapverstoring wordt geteld op basis van de berekende geluidsbelasting, de daarop toegepaste dosis-effectrelaties voor hinder en slaapverstoring van het RIVM (2002 en 2005) en de woningsituatie in de omgeving van Schiphol (2005). In de huidige situatie is het gebruik van de luchthaven zodanig geoptimaliseerd dat het aantal gehinderden in het binnengebied minimaal is. Het MNP heeft in 'Opties voor het Schipholbeleid' laten zien dat ook beperking van de hinder in het ruime gebied rondom Schiphol mogelijk is als de focus op het binnengebied wordt losgelaten. In het MER zullen beide richtingen worden verkend.
- Luchtverontreiniging en luchtkwaliteit
  De uitstoot van luchtverontreinigende stoffen wordt in kaart gebracht, evenals de luchtkwaliteit in de omgeving van Schiphol. De bijdrage van de luchtvaart en de daarmee samenhangende landzijdige ontwikkeling aan de luchtkwaliteit wordt vastgesteld en getoetst aan de geldende grenswaarden voor luchtkwaliteit op grond van nationale en Europese wet- en regelgeving. Tevens wordt de uitstoot van schadelijke stoffen als geheel berekend en het aandeel van de luchthaven in de uitstoot van broeikasgassen onderzocht.
- Externe veiligheid
  Het MER presenteert de externe veiligheidsrisico's in de omgeving van Schiphol in termen van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.
- Natuurbescherming
  Alle alternatieven worden getoetst aan de Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000+ gebieden) en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS-gebieden).
- Ruimtelijke ordening
  Aangegeven wordt in hoeverre de geluidsbelasting en de externe veiligheid gevolgen hebben voor het gebruik van de ruimte in de omgeving van Schiphol. Ook wordt nagegaan of gebieden kunnen worden vrijgespeeld, zodat beperkingen die nu gelden kunnen worden opgeheven. Daarbij zal aandacht worden besteed aan de resultaten van het MNP-onderzoek 'Opties voor Schipholbeleid'.

5.3. BELEIDSOPTIES

In het Kabinetsstandpunt Schiphol van april 2006 is aangegeven dat een aantal grenswaarden uit het huidige normenstelsel niet effectief is. Genoemd worden het Totaal Volume van de Geluidbelasting (TVG), de huidige emissiegrenswaarden en het Totaal Risico Gewicht (TRG). Parallel aan de m.e.r.-procedure verkent het rijk de mogelijkheden om het huidige stelsel te verbeteren. Tevens zal worden nagegaan of het huidige stelsel toe te passen is op de te onderzoeken alternatieven en op welke wijze met onzekerheden in de prognoses moet worden omgegaan.
Eventuele voorstellen voor aanpassingen moeten gereed zijn als de besluitvorming over de middellange termijn start (2008). Daarom kan daar nog niet op worden vooruitgelopen en zal vooralsnog alleen inzichtelijk worden gemaakt hoe de effecten zich verhouden tot de criteria voor een gelijkwaardige bescherming. In navolging van het Milieu en Natuur Planbureau (MNP) zal ook gekeken worden naar het totaal aantal gehinderden in het ruime gebied rond Schiphol als mogelijke beleidsoptie voor de toekomst. Als het onderzoek door het rijk gedurende het m.e.r.-traject tijdig resulteert in kansrijke aanpassingen van het beleid, dan zullen die in het MER alsnog worden meegenomen.

5.4. INVOERSET EN ONZEKERHEDEN DAARIN

Hetgeen in het vorige hoofdstuk 'Onderzoeksplan MER Korte Termijn' is vermeld over de wijze waarop in het MER met invoersets zal worden omgegaan geldt ook voor de MER voor de middellange termijn. De milieueffecten van de typen hinderbeperkende maatregelen worden inzichtelijk gemaakt aan de hand van voorbeelden van mogelijke invulling van de maatregelen.

De mate van detail van de prognoses voor de middellange termijn is kleiner en de onzekerheden voor de middellange termijn zijn groter dan die op de korte termijn en verschilt bovendien per te onderzoeken alternatief. Dit geldt niet alleen voor wat betreft de ontwikkeling van het netwerk van Schiphol. Enkele alternatieven worden gekenmerkt door een ontwikkeltraject met onzekerheden. Voorts is niet duidelijk of en in welke mate de ontwikkeling van de luchtvaart beïnvloed zal worden door tariefdifferentiatie in het kader van selectiviteitsmaatregelen of door specifiek op klimaatverbetering gerichte maatregelen. Daarnaast spelen diverse nationale en internationale ontwikkelingen een rol die hierop van invloed kunnen zijn (bijvoorbeeld milieuheffing op vliegtickets, Single European Sky).

6 Partijen, procedure & besluitvorming

In deze startnotitie is in het kort aangegeven wat de voorgenomen activiteiten van de initiatiefnemers zijn en welke maatregelen op korte en middellange termijn nodig zijn om dit te bewerkstelligen. Daarnaast is aangegeven welke milieu-informatie Schiphol Group en LVNL als initiatiefnemers van plan zijn te verstrekken. In dit hoofdstuk wordt de te volgen procedure nader uiteengezet.

6.1. BETROKKEN PARTIJEN EN INSTANTIES

Schiphol Group en LVNL
Schiphol Group is verantwoordelijk voor de exploitatie van de luchthaven Schiphol en LVNL is verantwoordelijk voor de afhandeling van het luchtverkeer van en naar de luchthaven Schiphol. Deze partijen zijn als initiatiefnemers verantwoordelijk voor het opstellen van de startnotitie en het MER.

KLM
KLM is, samen met Schiphol Group, verantwoordelijk voor het opstellen van een netwerkeffecten analyse voor de korte termijn en voor de middellange termijn, waarin netwerkeffecten, bedrijfseconomische en operationele effecten inzichtelijk zullen worden gemaakt van alle alternatieven, subvarianten en hinderbeperkende maatregelen. Netwerkeffecten zullen transparant worden getoetst aan een breed gedragen netwerkvisie.

De minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM
De minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM vormen namens het rijk het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag stelt richtlijnen vast voor de inhoud van het MER en beoordeelt de aanvaardbaarheid van het MER. Het bevoegd gezag neemt een besluit over oplossingen en de noodzaak voor aanpassing van het LVB, het LIB en de wet, mede op basis van de inzichten uit het MER, de netwerkeffectanalyse én de MKBA.

Commissie voor de milieueffectrapportage
De commissie adviseert als onafhankelijk orgaan het bevoegd gezag. In eerste instantie adviseert de commissie over de inhoud van de richtlijnen. In tweede instantie adviseert de commissie over de juistheid en de volledigheid van het MER. Bij haar adviezen betrekt de commissie de reacties van de insprekers.

Wettelijke adviseurs
De VROM Inspectie en de Regionale Directeur Natuurbeheer van het ministerie van LNV zijn in de wet aangewezen als adviseurs van het bevoegd gezag. Zij adviseren over de richtlijnen voor het MER en over de inhoud van het MER.

Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS)
Dit is een samenwerkingsverband van provincies, gemeenten en gemeentelijke samenwerkingsverbanden. De BRS is namens de bestuurscolleges van de desbetreffende overheden betrokken is bij de totstandkoming van het MER en de convenanten.

Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS)
De Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) is een overlegorgaan van lokale en regionale bestuurders, bewoners, de luchtvaartsector en LVNL. De CROS overlegt over geluidshinder, geur, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid. Het doel is een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat de belangen van alle deelnemers zo goed mogelijk behartigt. Dit betekent dat de CROS het gebruik van de luchthaven wil optimaliseren en vermijdbare hinder wil beperken.

De Tafel van Alders
Om een open proces te waarborgen waarbij alle partijen gelegenheid hebben hun inzichten en opvattingen in te brengen, voorziet het rijk in een overlegtafel met een onafhankelijk voorzitter, de heer J.G.M. Alders. Aan het overleg nemen Schiphol Group, KLM, LVNL, de BRS, de vertegenwoordigers van bewoners via de CROS en ook het rijk zelf deel. Het doel van de overlegtafel is om alle betrokkenen gelegenheid te geven hun inzichten en opvattingen in te brengen in het integrale traject. Het gaat daarbij om het creëren van draagvlak en afstemming over het MER, de netwerkeffectanalyse en de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en om het bereiken van overeenstemming over de convenanten over hinderbeperking en leefbaarheid. Deze studies moeten gezamenlijk de benodigde informatie opleveren voor de besluitvorming.

6.2. PROCEDURE

De te doorlopen procedure is beschreven in de Wet milieubeheer en onder te verdelen in een aantal stappen.

Stap 1
De m.e.r.-procedure begint met de bekendmaking en ter inzage legging van de voorliggende startnotitie door het bevoegd gezag. Een ieder die dit wenst kan tijdens deze periode zijn of haar visie geven op het verzoek van de initiatiefnemers. Alle inspraakreacties worden dan vervolgens gebundeld en opgestuurd naar de Commissie voor de m.e.r. die vervolgens, net als de wettelijke adviseurs, de gelegenheid krijgt te adviseren over de richtlijnen voor de inhoud van het MER.

Stap 2
De minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM stellen vervolgens in hun rol als bevoegd gezag, op grond van de startnotitie, de inspraakreacties en de ontvangen adviezen, de richtlijnen voor het MER vast.

Stap 3
Na de ter inzage legging worden de in de startnotitie genoemde onderwerpen aan de hand van de richtlijnen verder uitgewerkt en worden de noodzakelijke berekeningen uitgevoerd en verwerkt in het MER.

Stap 4
Het MER wordt vervolgens aangeboden aan het bevoegd gezag. Voor de korte termijn vindt dit naar verwachting plaats in het derde kwartaal van 2007; voor de middellange termijn in het eerste kwartaal van 2008. Het bevoegd gezag bepaalt of het rapport aanvaardbaar is en legt het rapport samen met de ontwerpbesluiten ter inzage. Tevens krijgt de Commissie voor de m.e.r. de gelegenheid het MER op juistheid en volledigheid te toetsen aan de richtlijnen en aan de wettelijke voorschriften. Na de ter inzage legging brengt de Commissie voor de m.e.r. evenals de wettelijke adviseurs een advies uit over het MER.

Stap 5
Tegelijkertijd met de ter inzage legging worden de ontwerpbesluiten aan het parlement voorgelegd. Na behandeling in het parlement wordt de Raad van State gevraagd hierover te adviseren. Na het advies van de Raad van State kunnen de besluiten worden vastgesteld.

6.3. RELATIE MET ANDERE TRAJECTEN

Om besluiten te kunnen nemen over oplossingen voor de korte en de middellange termijn is meer informatie nodig dan de informatie die het MER geeft. Daarom zullen naast een m.e.r. een netwerkeffectanalyse en, alleen voor de middellange termijn, een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) worden uitgevoerd die uitgaan van dezelfde alternatieven als het MER. Daarnaast worden parallel aan de trajecten voor de korte en de middellange termijn convenanten opgesteld waarin afspraken worden gemaakt over hinderbeperkende maatregelen en over compenserende maatregelen en leefbaarheid.

Netwerkeffectanalyse
Om te kunnen beoordelen in welke mate de alternatieven de ontwikkeling van een kwalitatief goed netwerk bevorderen, is een netwerkeffectanalyse nodig. De definitie van het netwerk kan vanuit verschillende invalshoeken plaatsvinden: vanuit de positie van de belangrijkste netwerkaanbieder KLM, Schiphol, de omgeving en het rijk. De definiëring van het netwerk wordt door de sector in samenwerking met het rijk uitgevoerd en is gereed voor de zomer van 2007. Eventuele verschillende opvattingen moeten daarbij zichtbaar gemaakt worden. Van alle varianten in het MER en alle maatregelen in het MER en de convenanten worden de effecten op het netwerk bepaald (netwerkeffectanalyse). Hieronder vallen tevens de bedrijfseconomische aspecten van varianten en maatregelen.

Kosten-batenanalyse
In de door het rijk voorgestelde aanpak (Brief DGTL/06.009314) staat dat naast de gebruikelijke onderzoeken in de m.e.r.-procedure naar effecten op capaciteit, geluid, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid, een (maatschappelijke) kosten-batenanalyse (MKBA) bruikbaar is om naast de effecten op milieu ook de effecten op de regionale economie en ruimtelijke ordening en de consequenties voor de landzijdige bereikbaarheid van de diverse varianten voor de middellange termijn in beeld te brengen. De MKBA wordt niet opgesteld door de initiatiefnemers, maar door het bevoegd gezag. In het MKBA zullen de alternatieven uit het MER worden onderzocht.

Convenanten
In één integraal traject met de m.e.r.-procedure worden twee convenanten opgesteld.

- Convenanten tussen de Schiphol Group, KLM, LVNL, het rijk en de BRS waarin afspraken worden gemaakt over hinderbeperkende maatregelen voor de korte en de middellange termijn.
- Convenanten tussen de BRS, Schiphol Group, KLM en LVNL en het rijk over compenserende maatregelen en leefbaarheid. Ook dit convenant heeft betrekking op de korte en de middellange termijn.

De CROS adviseert bij het opstellen van de convenanten.

Opties voor ontwikkeling van Schiphol op lange termijn
Schiphol Group is gevraagd nu al met opties te komen om mogelijke capaciteitsknelpunten op lange termijn te ondervangen en helderheid te bieden aan de omgeving. Het Kabinet wil op basis van deze opties een verkenning starten. Doel van de verkenning is het inrichten en inhoud geven van de afweging van opties voor het consolideren van de mainport Schiphol op de lange termijn. Bij die afweging wordt aangegeven hoe om te gaan met strategische ruimtelijke reserveringen ten behoeve van eventuele aanpassing van het banenstelsel en met potentiële fysieke uitbreiding. Uiteraard zullen de in het MER beschreven opties de ontwikkeling op lange termijn niet mogen frustreren. Anderzijds voorzien de middellange-termijnopties in een ontwikkeling tot circa 2020.

Door het rijk wordt, als onderdeel van de lange termijn verkenning, onderzoek gedaan naar het instellen van een nationaal luchthavensysteem. Op grond daarvan kan luchtverkeer worden verdeeld over Schiphol en de regionale luchthavens binnen Nederland.

6.4. GEVRAAGDE BESLUITEN

Gevraagd besluit voor de overbruggingsperiode
Voor de overbruggingsperiode vragen de initiatiefnemers een besluit over aanpassing van grenswaarden voor geluid, zoals vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB). Tevens wordt gevraagd daarbij rekening te houden met de onzekerheden in de prognoses voor de komende overbruggingsjaren.

Gevraagd besluit voor de middellange termijn
Gevraagd wordt een duurzaam besluit waardoor de ontwikkeling naar het gekozen concept voor het gebruik van de luchthaven mogelijk wordt en uiteindelijk de tweede horizon (ca. 600.000 vliegtuigbewegingen, al dan niet afgehandeld op Schiphol) geaccommodeerd kan worden.

Copyright
Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland 2007.
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande toestemming van Luchtverkeersleiding Nederland en/of Schiphol Group.

Tafel van Alders
Datum bijeenkomst: 16 april 2007

Oplegnotitie bij agendapunt: 6
Communicatie Tafel van Alders

Afzender:
Deze notitie is opgesteld door het platform communicatie Schiphol. In dit platform zijn communicatiemedewerkers vertegenwoordigd van de volgende organisaties: Schiphol, LVNL, KLM en ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Doel bespreking:
Gevraagd wordt in te stemmen met het actieplan rondom de startnotitie en de kernboodschap

Toelichting:
In deze notitie wordt de kernboodschap geformuleerd voor het proces om te komen tot oplossingen voor de toekomst van Schiphol en de regio, en wordt een voorstel gedaan voor de manier waarop partijen omgaan met communicatie naar aanleiding van de Alderstafel op 16 april aanstaande.

Kernboodschap

Er moet een goede balans worden gezocht tussen de ontwikkeling van het vliegverkeer op Schiphol, de kwaliteit van de leefomgeving en de ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving. De luchtvaartsector kan de omvang en de kwaliteit van het wereldwijde netwerk van verbindingen behouden en versterken, ten gunste van de economische concurrentiepositie van de Randstad. Volgens het Coalitieakkoord kan dat binnen de bestaande milieu- en geluidnormen. Er kan meer worden gedaan om de hinder te beperken en terug te dringen. Daarnaast en in aanvulling daarop zullen extra investeringen in de woon-, werk- en leefomgeving worden gedaan. Ook moeten overheden een duidelijk perspectief krijgen voor het realiseren van hun ruimtelijke ontwikkelingsopgaven.

Dit zijn de belangrijkste doelen van een proces waarin de luchtvaartsector, het Rijk, de provincie, de omliggende gemeenten, en bewonersvertegenwoordigers tot voorstellen voor duurzame oplossingen voor de ontwikkeling van Schiphol en de regio willen komen. Een gezamenlijk proces, met behoud van ieders eigen verantwoordelijkheid, onder leiding van een onafhankelijk voorzitter (Hans Alders).

Aanleiding voor de start van dit proces is de evaluatie van de Schipholwetgeving (februari 2006). Daaruit blijkt dat tussen 1993 en 2005 over het gehele gebied genomen de geluidhinder en de veiligheidsrisico's zijn afgenomen. Niet voor iedereen, want op sommige plaatsen zoals bij de Polderbaan, is de hinder toegenomen. Uit de evaluatie blijkt dat nog niet alle mogelijkheden om de milieubelasting te beperken worden benut. Er zijn veel verbetervoorstellen ingediend. Ook is de vraag of de luchtvaartsector met de huidige normen en regels de kwaliteit van het netwerk kan behouden en versterken.

De partijen hebben overeenstemming bereikt over het proces en de daarin te onderzoeken alternatieven voor het luchthavengebruik op de middellange termijn (2010-2018/2020). Deze hebben bijvoorbeeld betrekking op het baangebruik, op de mate waarin verkeerssegmenten worden uitgeplaatst en op hinderbeperking zoals de ligging van aan- en uitvliegroutes. De milieugevolgen en de regionale en nationale kosten en baten worden onderzocht, evenals de bijdrage aan de kwaliteit van het netwerk die voor de Randstad van belang is. Ook de ambitie in het coalitieakkoord ten aanzien van de reductie van broeikasgassen zal het kabinet nadrukkelijk bij haar besluit betrekken. Het Rijk verkent of verbeteringen mogelijk zijn in het milieustelsel. In convenanten worden afspraken gemaakt over hinderbeperking en verbetering van de leefbaarheid op middellange termijn. De start van het proces wordt gemarkeerd door de publicatie van de startnotitie voor het MER door Schiphol en de Luchtverkeersleiding (LVNL).

De onderzoeken zijn in 2008 gereed en uiterlijk in 2010 wordt besluitvorming afgerond. Vóór die tijd is er sprake van overschrijding van grenswaarden in enkele handhavingspunten voor geluid. De volledige milieuruimte kan niet benut worden, omdat het stelsel daarvoor onvoldoende flexibiliteit biedt. Daarom wordt ter overbrugging van de periode tot 2010 een oplossing gezocht die de ontwikkeling van het netwerk veilig stelt, niet vooruitloopt op besluiten voor de middellange termijn die voldoet aan de eis voor gelijkwaardige bescherming van de omgeving. Ook voor de korte termijn worden in convenanten voor de zomer van 2007 afspraken gemaakt over hinder en leefbaarheid. De luchtvaartpartijen willen onder andere maatregelen treffen om nachtelijk verkeer en lawaaiige vliegtuigen te ontmoedigen.

Actieplan communicatie rond startnotitie

Kernboodschap
Er is een kernboodschap opgesteld die door de verschillende partijen gebruikt kan worden als onderlegger voor communicatie. Het concept is bijgevoegd.

Persbericht
Voorgesteld wordt om na afloop van het Aldersoverleg een persbericht uit te geven waarin de startnotitie wordt gemarkeerd als belangrijke mijlpaal in het overleg over de toekomst van Schiphol en de regio. Door het rijk wordt een persbericht opgesteld dat na afloop van de Tafel van Alders op de website geplaatst wordt.

Advertentie inspraak Startnotitie
Er wordt op 18 april een advertentie geplaatst in de Staatscourant, het Parool en een aantal regionale dagbladen om mensen te attenderen op de startnotitie, de mogelijkheid deze in te zien en erop in te spreken en de organisatie van twee informatie / inspraakavonden.
De deadline voor de huis-aan-huisbladen ligt een week voor publicatie. De advertentie met bekendmaking van de startnotitie kan daarom niet vóór aanvang van de inspraak plaatsvinden in deze bladen. Wel zal in de huis-aan-huisbladen op 25 april een advertentie geplaatst worden met een uitnodiging voor de tweede informatie -/inspraakavond. De advertenties worden opgesteld en geplaatst door het rijk.

Informatie / inspraakavonden
Er worden twee informatie/ inspraakavonden georganiseerd rondom het verschijnen van de startnotitie: dinsdag 24 april in Assendelft en woensdag 9 mei in Hoofddorp. Insprekers hebben zo de keuze om aan het begin of aan het eind van de inspraakprocedure informatie in te winnen en/of in te spreken. De organisatie is in handen van DGTL en initiatiefnemers.
Het programma van de informatieavond is als volgt:

18.00 uur	start informatiemarkt
19.00 uur	presentaties van bevoegd gezag en initiatiefnemers
20.00 uur	mogelijkheid tot mondeling inspreken (organisatie Inspraakpunt VenW)
21.00 uur	sluiting informatiemarkt

Deelnemers informatiemarkt: vertegenwoordigers namens Rijk, Schiphol, LVNL, BRS, CROS

Schipholland
De informatiekrant Schipholland, die een groot verspreidingsgebied rondom Schiphol kent, verschijnt op 8 mei. De deadline voor deze editie is al op 11 april, dus vóór het overleg van de Tafel van Alders op 16 april. De redactie van Schipholland heeft besloten geen artikelen over de startnotitie en de inspraak te plaatsen voor besluitvorming aan de Alderstafel heeft plaatsgevonden. Wel wordt een kadertekst geplaatst waarin voor actuele informatie over dit onderwerp wordt verwezen naar de website van Schiphol.

Nwsbrf Schipholbeleid
Uitgave van V&W, gericht op bestuurders en belanghebbenden. Voorstel is om een special over het gehele proces op te stellen die in de eerste helft van de inspraakperiode verspreid wordt.

Schiphol TV
Schiphol TV wordt uitgezonden op AT-5 op woensdag om 19u55, donderdag om 18u55 en zaterdag om 17u55 en is te ontvangen in bijna het gehele CROS gebied. Omdat gekozen wordt voor een low-key benadering zal aan de publicatie van de startnotitie en de inspraak bescheiden aandacht worden besteed op Schiphol TV. Actiehouder is Schiphol.

Sourcetekst gemeente sites
Vanuit de BRS wordt aan gemeenten gevraagd de advertentietekst en het persbericht op de gemeente sites te plaatsen.

Q en A's
Het platform communicatie stelt een lijst samen van mogelijke vragen en antwoorden, die door alle partijen kan worden gebruikt. De lijst kan gebruikt worden voor de eerste informatieavond.

Planning werkzaamheden besluitvormingstraject korte termijn 2007

Inspraak startnotitie mer	19 april t/m 16 mei 2007 (infoavonden 24 april en 9 mei)
Onderzoeksresultaten korte termijn m.e.r	21 mei 2007
Advies Commissie m.e.r.	(nog nader te bepalen: eind mei)
Richtlijnen m.e.r.	begin juni 2007
Besluitvorming over korte termijn *wijzigen LVB óf experiment*	juni 2007
MER korte termijn gereed	juli 2007
goedkeuring ontwerp LVB door MR	september 2007

Planning indien gekozen wordt voor wijzigen LVB:

Ontwerp-LVB ter inzage en naar parlement	september/ oktober 2007
Overleg Tweede Kamer over ontwerp-LVB	oktober / november 2007
Vaststelling in MR	november/december 2007
Advies Raad van State LVB	januari / februari 2008
Inwerkingtreding LVB	maart/ april 2008

Hoofdlijnen komende overleggen Tafel van Alders

7 mei

- convenanten hinderbeperking en leefbaarheid
- uitwerking bewonersvoorstel aanpak korte termijn via experiment en uitkomst juridische mogelijkheden van beperkte werking LVB
- netwerkanalyse

11 juni

richtlijnen, resultaten inspraak en advies
advies door Tafel van Alders voor korte termijn (wel/geen aanpassing LVB)
convenanten hinderbeperking en leefbaarheid

Verslag
datum overleg
16 april 2007

status
concept

deelnemers
de heer Alders (voorzitter), 5.1.2.e Woo [redacted]

1 *Opening en mededelingen*
De heer Alders opent de vergadering en heet aanwezigen welkom 5.1.2.e Woo [redacted] is verhinderd, 5.1.2.e Woo [redacted] vertegenwoordigt het rijk, 5.1.2.e Woo [redacted] vervangt 5.1.2.e Woo [redacted] en 5.1.2.e Woo [redacted] vervangt 5.1.2.e Woo [redacted]. De voorzitter meldt tevens dat er een fotograaf aanwezig is die foto's maakt voor de nieuwsbrief van het rijk.
Hij licht het hoofddoel van deze bijeenkomst toe: bezien of er voldoende evenwicht is in de aanpak voor de korte termijn, tussen enerzijds het onderzoek via een mer en de thans voorliggende startnotitie, en anderzijds de hinderbeperkende maatregelen en leefbaarheidmaatregelen, zodat deze hoofdrichting verder uitgewerkt kan worden. In juni zal dan door deze Tafel advies uitgebracht over het totaal pakket voor de korte termijn.

2. Conceptverslag 8 maart en actiepunten
Er zijn geen opmerkingen op het verslag, dit wordt ongewijzigd vastgesteld.
Afspraken/actiepunten uit het verslag van 8 maart:

- Opmerkingen die betrekking hebben op de startnotitie komen aan de orde bij agendapunt 5.
- Actie 3. uitzetten onderzoek via experimenten (bewoners). 5.1.2.e Woo [redacted] zal hier bij agendapunt 5 op terugkomen. Bespreking van de notitie zal in de volgende bijeenkomst op 7 mei plaatsvinden.
- Actie 4, hinderbeperkende maatregelen komt aan de orde bij agendapunt 3.
- Actie 5. Contouren leefbaarheidconvenant, de BRS heeft een notitie voorbereid, deze komt aan de orde bij agendapunt 4.
- Actie 6. Uitzoeken mogelijkheden LVB begrensd in tijd aanpassen en/of evaluatiemoment.
- 5.1.2.e Woo [redacted] geeft aan dat het bevoegd gezag een notitie heeft voorbereid, deze wordt nog juridisch getoetst door de landsadvocaat. De notitie wordt besproken in de volgende bijeenkomst op 7 mei, in samenhang met de notitie van bewoners over experimenten (zie afspraak hierboven bij 3.)
- Actie 7. Gezamenlijk opvolgen netwerkanalyse, nadat deze door KLM is opgeleverd. KLM bereidt een notitie voor met een onderzoeksopzet voor de netwerkanalyse. 5.1.2.e Woo [redacted] vraagt of hij het juist heeft begrepen dat V&W een voorzet doet voor de uitgangspunten en onderzoeksmethoden. Dit klopt. De notitie over netwerkanalyse is naar verwachting pas gereed voor bespreking op de juni bijeenkomst (11 juni).
- Actie 8. Integraal strategisch communicatieplan presenteren. Het rijk heeft een notitie voorbereid, deze komt aan de orde bij agendapunt 6.
- Actie 9. Definitief vaststellen startnotitie op 16 april, zie agendapunt 5.

Alvorens aan de volgende 3 agendapunten te beginnen schetst 5.1.2.e Woo de context om daarmee ook nog eens de samenhang tussen de startnotitie, de hinderbeperkende maatregelen en leefbaarheidmaatregelen in herinnering te brengen.

3. Hinderbeperkende maatregelen

1. Schiphol, LVNL en KLM hebben een notitie voorbereid met daarin de hinderbeperkende maatregelen die op korte termijn – tussen nu en 2010 – kunnen worden ingevoerd. Het document moet voldoende houvast bieden voor verdere uitwerking richting een convenant dat in mei in concept zal voorliggen zodat in juni advisering kan plaatsvinden door de Tafel van Alders over het totaalpakket voor de aanpak voor de korte termijn 5.1.2.e Woo start met de presentatie en licht toe dat er vanuit de 682 verbetervoorstellen geclusterd is tot 9 clusters. De presentatie is beschikbaar en wordt na afloop rondgedeeld.

Riemens licht het type maatregelen toe:

- Wisseling gasstand bij uitvliegen levert minder hinder
- Verkleinen van spreiding van vertrekroutes
- Vergroten van voorspelbaarheid van stilte/geluid
- Optimaliseren aan de bron

5.1.2.e Woo geeft aan dit dat een coproductie is geweest van LVNL, Schiphol en KLM. Weliswaar kent een aantal maatregelen nog enige onzekerheden, maar hij wil ook geen valse verwachtingen wekken. Hij licht toe dat het convenant wat hem betreft geen afsluiting betekent, maar "work in progress", het nadenken houdt niet op als het convenant tot stand is gekomen.
5.1.2.e Woo vraagt of verticaal bundelen alleen op de korte termijn onmogelijk is, of dat dit categorisch is. KLM geeft aan dat dit niet categorisch is, maar voor de korte termijn niet kan.

5.1.2.e Woo vult aan dat KLM al veel rekening houdt met maatregelen, vanwege de complexiteit van Schiphol, en vraagt dan ook credit daarvoor. Daarnaast pleit hij ervoor dat beperkingen ook bij andere (buitenlandse) luchtvaartmaatschappijen kunnen worden afgedwongen, zodat KLM niet in een ongelijk speelveld komt, zoals bij voorbeeld met reduced flaps.

In de bijlage staat een korte beschrijving van de maatregelen. Er staan 19 maatregelen voorgesteld, maar er ligt een duidelijke vraag naar de deelnemers ("maatregel 20") om aanvullend voorstellen te doen.

Opmerkingen bij de presentatie:
5.1.2.e Woo : is CROS de enige die pilots kan aanbrengen? Nee, iedereen kan pilots aandienen, maar er ligt al enorm veel materiaal, het is vooral zaak om aan de slag te gaan.
5.1.2.e Woo : heb je voor enkele van deze maatregelen geen aanpassing van het LVB nodig? Dit is afhankelijk van de maatregel.
5.1.2.e Woo geeft aan verrast te zijn door dit antwoord, wat hij begreep dat de maatregelen voor de korte termijn gelden, en dit zou een langere procedure tijd behoeven. Ook 5.1.2.e Woo geeft dit aan.
De heer Alders concludeert dat wordt onderzocht welke procedurele stappen er per maatregel nodig zijn, en welke effecten verwacht worden. Actie initiatiefnemers Hiervoor wordt geopperd een deskundigen panel in te zetten, zodat wel op korte termijn een reële beoordeling op globaal niveau van effecten gemaakt kan worden. Het rijk, BRS en bewonersdelegtie maken elk een beoordelingskader voor de korte termijn maatregelen (actie rijk, BRS en bewonersdelegatie). Dit is nodig, omdat in mei dan een afweging gemaakt kan worden over de hele aanpak voor de korte termijn.

5.1.2.e Woo geeft aan dat er al veel voorstellen op de plank liggen. De bewoners kunnen niet akkoord gaan met tijdelijkheid van maatregel 17 (nachtelijke vertrekroutes vanaf Polderbaan ook tussen 6 en 7 vliegen). Voorgesteld wordt om hierover pas te beslissen als er zicht is op de middellange termijn en het effect op het netwerk.
Van verschillende zijden 5.1.2.e Woo worden complimenten uitgesproken voor het werk wat is verricht de laatste weken. 5.1.2.e Woo geeft aan dat, voordat bestuurlijke steun kan worden uitgesproken, hij aandacht vraagt voor communicatie naar de achterban. Is LVNL qua capaciteit in staat om deze maatregelen te begeleiden? Kan het rijk daarbij ondersteunen?
Daarnaast vraagt 5.1.2.e Woo onderzoek naar een grotere differentiatie in tarieven voor de dag, avond en nacht (ten aanzien van maatregel 13 en 14), en wil hij bij maatregel 17 zien welke onderbouwing er is: Wat kost dit in capaciteit, waarom slechts voor 3 jaar? actie initiatiefnemers
5.1.2.e Woo geeft aan dat hij met de uitwerking van deze hoofdlijn kan instemmen, omdat hiermee voor bewoners mogelijk een evenwicht kan ontstaan in de korte termijn aanpak, maar dat dit wat hem betreft nog geen eindbeeld is. Hij geeft aan dat een aantal gemeenten verheugd zal zijn met herkenning van de problematiek, maar anderen weer niet. Bij de maatregel over nachtvluchten is het wellicht te vroeg om vooruit te lopen op de effecten.
5.1.2.e Woo vult aan dat er zicht dient te komen op wat in de mer moet/ zal worden onderzocht en wat niet, en dat er meer facts & figures nodig zijn om zicht te krijgen om de robuustheid van de maatregelen. In een voorgesprek met regio Zuid was de teneur van de discussie of dit "weinig is of te weinig". Hij vraagt ten aanzien van maatregel 17 waarom dit alleen geldt voor starten (en niet landen) actie initiatiefnemers.
5.1.2.e Woo gaat ervan uit dat deze maatregelen de toets van de sector hebben doorstaan, en dat het mogelijk is deze in te voeren (behoudens 6 en 7). Wel vindt hij dat we de initiatiefnemers nog niet hoeven te verzoeken de maatregelen ook daadwerkelijk in te voeren, zover zijn we nu nog niet.

5.1.2.e Woo beantwoordt dat sommige maatregelen in de MER worden onderzocht (bv onderkant Hoofdstuk3), sommige in experiment (bij voorbeeld het omleggen van routes), maar dat dat niet allemaal in de komende maand kan. Wanner wordt exact de afweging gemaakt?
De heer Alders antwoordt dat in juni de drie trajecten bij elkaar moeten komen, en dat er dan zicht moet zijn op hoe substantieel het pakket hinderbeperkende maatregelen dan, een inschatting van de effecten een zicht op het tijdschema van wijzigen LVB.
5.1.2.e Woo beaamt dit, en 5.1.2.e Woo kan zich hierin vinden. Hij geeft aan dat hij de deelnemers graag uitnodigt in het QCO, om een kijkje in de keuken te komen nemen, nu lijkt het netwerk wellicht soms een black box. Hij wil graag openheid geven, maar ook aangeven dat sommige problemen zullen gaan ontstaan, zoals bij maatregel 17: waarbij wordt voorzien dat dit het netwerk zeer ernstig belemmert. 5.1.2.e Woo benadrukt dat inderdaad het beschikbaar hebben van dit uur voor vluchten van KLM essentieel is.
5.1.2.e Woo vraagt naar de toezegging dat er een inventarisatie kan komen naar de nachtvluchten? 5.1.2.e Woo beaamt dit, er komt een analyse in het kader van de netwerkanalyse (actie KLM).
De heer Alders vult aan dat zojuist al is besloten deze maatregel aan te passen en zo te formuleren dat er -pas nadat zicht is op de effecten voor het netwerk en op de koers voor de middellange termijn- beoordeeld wordt of deze maatregel wel of niet kan worden voortgezet. Uitgangspunt blijft het belang van de mainport. actie LVNL.
5.1.2.e Woo beantwoordt de vraag van 5.1.2.e Woo over de 682 verbetervoorstellen, dat deze inderdaad worden beoordeeld, op wat mogelijk is en wat dat betekent voor wet- en regelgeving. Nu richt het zich vooral op de zachtere maatregelen. 5.1.2.e Woo spreekt in dat kader uit dat je beter 1 vogel in de hand kan hebben dan 10 in de lucht. 5.1.2.e Woo herhaalt de vraag waarom er bij maatregel 17 niet naar landen is gekeken (tussen 6 en 7). 5.1.2.e Woo geeft aan dat dit afhankelijk is van de afhandelingscapaciteit van LVNL, maar zegt toe daarover een notitie te doen toekomen. (actie LVNL).

5.1.2.e Woo benadrukt nogmaals dat er al heel veel voorstellen liggen, en dat het zaak is om aan de slag te gaan, in plaats van nog veel meer energie te steken in het uitputtend maken van de maatregelen. 5.1.2.e Woo geeft daarop aan dat hij wel nog series wil gaan kijken naar de mogelijkheden voor Aalsmeer en Uithoorn. (actie Schiphol).

De heer Alders vat samen dat er een overzicht moet komen wat er nodig is voor implementatie, hoe ziet het convenant er concreet uit, hoe zit het met handhaving, capaciteit, financiën, en procedurele stappen. De initiatiefnemers werken dit gezamenlijk met het rijk uit (actie)
De vergadering kan met deze kanttekeningen instemmen de hoofdrichting van het convenant.

4. Contouren convenant kwaliteit leefomgeving
De BRS heeft een notitie voorbereid met daarin een schets van de inhoud van het convenant kwaliteit leefomgeving. 5.1.2.e Woo licht toe dat er nu een smallere selectie voorligt dan beoogd voor de lagere termijn. Daarbij is geredeneerd van binnen naar buiten, dat wil zeggen dat het gaat om gebieden dichtbij de luchthaven, die op langere termijn zeker hinder zullen blijven ondervinden.
5.1.2.e Woo 5.1.2.e Woo r vraagt of er op middellange termijn gestreefd wordt naar gebundeld vliegen?
5.1.2.e Woo antwoorden dat op middellange termijn inderdaad gestreefd wordt naar gebundeld vliegen, onder voorwaarden van instandhouding van het netwerk.
5.1.2.e Woo vervolgt dat het committment vanuit het rijk essentieel is, ook financieel.
5.1.2.e Woo geeft daarop aan dat er committment is: V&W doet als volwaardig partner mee, maar middelen kunnen niet op voorhand worden toegezegd. Er is nu te weinig zicht op de rol van het rijk hierbij zou moeten zijn, er moet eerst meer informatie komen over/uit de proefprojecten. Daarnaast draagt het rijk ook al bij aan het Urgentieprogramma Randstad en de Noordvleugel en dat kan niet los worden gezien. Dit wordt nog met de minister van V&W besproken. Actie rijk. De heer Hooijmaijers vraagt daarbij om een positief signaal vanuit de ambtelijke top.
5.1.2.e Woo geeft aan dat een aantal voorstellen al gesubsidieerd wordt door het rijk 5.1.2.e Woo r- plaats een redactionele kanttekening: dit geldt niet alleen voor KLM, maar voor alle luchtvaartmaatschappijen.
5.1.2.e Woo wil dat hinderbeperking de allerhoogste prioriteit krijgt, en wil niet het gevoel krijgen dat er hier met pepernoten wordt gestrooid over leefbaarheid.
5.1.2.e Woo doet de suggestie om ook bij andere luchthavens te kijken naar leefbaarheids-maatregelen, zodat er een (omgekeerd) level playing field ontstaat voor onze regio.

De hoofdlijn wordt herkend en de vergadering stemt in met nadere uitwerking van deze lijn voor het convenant kwaliteit leefomgeving (actie BRS en Schiphol).

5. Startnotitie
De initiatiefnemers voor de m.e.r., Schiphol en LVNL, hebben een startnotitie opgesteld met daarin het onderzoek gericht op de korte én de middellange termijn. Ter vergadering wordt de gedrukte versie uitgedeeld. Het onderzoek voor de korte termijn is gericht op het aanpassen van de grenswaarden in handhavingpunten, door middel van salderen, actualiseren, of een combinatie van beiden. Met de informatie uit het onderzoek richten de initiatiefnemers zich op een besluit van het rijk over een wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit. Voor de middellange termijn worden een aantal varianten van het toekomstig operationeel gebruik van de luchthaven onderzocht. Ook de door bewoners voorgestelde variant 'Groeien in kwaliteit' wordt als volwaardige variant onderzocht.
De heer Alders vraagt om reacties.
5.1.2.e Woo geeft aan dat naar zijn verwachting de Commissie m.e.r. niet akkoord zal gaan met hetgeen is opgenomen over meest milieuvriendelijk alternatief of nul-alternatief, maar dat hij dat aan de commissie overlaat. 5.1.2.e Woo wil echter nu vooral uitspreken dat -hoewel is afgesproken

om een drietal trajecten nu uit te werken- naar zijn mening het bewonersalternatief voor korte termijn niet serieus wordt genomen. Hij vraagt een valide kans ook dit alternatief in het onderzoekstraject af te wegen.
De heer Alders vraagt of er een volgende stap in het plenaire CROS overleg nodig is?
5.1.2.e Woo geeft aan dat voor de pilot geen unanieme besluitvorming nodig is in CROS, het gaat om een advies.
5.1.2.e Woo geeft aan, gezien de krappe planning en het vele werk, af te wachten totdat de CROS plenair zich hierover heeft uitgesproken. Daarnaast zou worden onderzocht of er ook juridische bezwaren kleven aan dit traject.
5.1.2.e Woo geeft aan dat er 2 zaken worden onderzocht:

- Is het juridisch mogelijk dat er een begrensde aanpassing van het LVB komt?
- Zijn er juridische bewaren ten aanzien van de pilot?

5.1.2.e Woo voegt toe dat de CROS een wettelijke adviesrol heeft daar waar het de experimentwet betreft.
De heer Alders besluit dat er een volwaardige afweging moet kunnen plaatsvinden door de Tafel van Alders en dat daarom, indien er geen juridische bezwaren door de landsadvocaat worden gesignaleerd ten aanzien van de bewonerspilot, het onderzoekstraject moet kunnen starten. Hiervoor moet de sector dan het KDC de opdracht verlenen. Daarmee wordt ingestemd, maar 5.1.2.e Woo
5.1.2.e Woo merkt daarbij wel op dat indien nu de Tafel van Alders boven het CROS overleg heen besluit, dat op ander momenten ook kan.
Daarmee zijn de onderzoeken voor de startnotitie akkoord.

6. Communicatie
Het rijk heeft een notitie gemaakt over de communicatie rondom de producten en mijlpalen van de Alderstafel, inclusief de kernboodschap. Er ligt een concept persbericht voor, waarop vanavond nog opmerkingen geplaatst kunnen worden 5.1.2.e Woo suggereert dat er een zin moet worden toegevoegd die het kader schetst van dit proces, zodat de vraag "waarom nu deze notitie" kan worden beantwoord. De communicatiemensen zullen hiermee aan de slag gaan, en verwijzen naar de evaluatie van het beleid en het debat met de Tweede Kamer daarover in het najaar 5.1.2.e Woo vraagt om aanscherping van de scope, nu kan ook onterecht gelezen worden dat uitbreiding van het banenstelsel wordt beoogd.
5.1.2.e Woo geeft aan dat, hoewel partijen nu instemmen met dit traject en de berichtgeving erover, er uiteraard nog inspraak reacties vanuit gemeenteraden kunnen komen.
5.1.2.e Woo waarschuwt voor het beeld dat nu een mijlpaal is bereikt. Partijen die op wat meer afstand staan van het proces aan de Alderstafel ervaren dit niet zo.

7. Rondvraag
5.1.2.e Woo wil er nogmaals op wijzen dat tijdigheid in agendering en verzending nodig is om achterbannen mee te nemen in het proces. Daarnaast vraat hij om een vergelijk met Frankfurt en Parijs op het gebied van leefbaarheid, in relatie tot veiligheid en beperkingen aan het ruimtegebruik. Het rijk zegt dit toe. (actie rijk)

Verslag
datum overleg
7 mei 2007

status
concept

deelnemers
de heer Alders (voorzitter), 5.1.2.e Woo [redacted]

1 Opening en mededelingen

De heer Alders opent de vergadering en heet aanwezigen welkom.
Hij licht het hoofddoel van deze bijeenkomst toe: de effecten beoordelen van de hinderbeperkende maatregelen, het convenant omgevingskwaliteit bespreken evenals het bewonersvoorstel inclusief het advies van de Landsadvocaat.
5.1.2.e Woo [redacted] verzoekt om het advies van de Landsadvocaat niet te behandelen in deze vergadering, gezien de korte voorbereidingstijd, en de geringe afstemming met de bewonersdelegatie voorafgaand de vergadering. 5.1.2.e Woo [redacted] benadrukt echter dat het bewonersvoorstel en dus ook het oordeel van de landsadvocaat daarbij van groot belang is om zo in juni over de korte termijn aanpak te kunnen adviseren. Gehoord de reacties van de aanwezigen besluit de heer Alders het stuk wel te agenderen.
Op de vraag over de brief over gelijkwaardigheid van 5.1.2.e Woo [redacted] op dat het Milieu en Natuurplanbureau MNP geen vrede heeft met wat nu gebeurt 5.1.2.e Woo [redacted] t antwoordt dat slechts in beeld zou worden gebracht wat de verschillen zijn tussen de oude en nieuwe methodes. Het MNP dient te oordelen of de feiten kloppen, en gaat niet over de beleidsconsequenties. De heer van De heer Alders voegt daaraan toe dat de brief de tafel al is gepasseerd, en dat we nu de discussie in de Tweede Kamer maar moeten afwachten hierover. Ter voorbereiding daarop vindt komende week een overleg tussen bewindslieden plaats.

2. Conceptverslag 16 april en actiepunten

Er zijn redactionele opmerkingen op het verslag, dit zal worden aangepast, waarna het verslag wordt vastgesteld. (over Uithoorn/Aalsmeer: in relatie tot de Arnem / Andik routes, OCC ipv QCO, er bestaat geen koppeling tussen de opmerking van 5.1.2.e Woo [redacted] e in de zin over Aalsmeer / Uithoorn.
Naar aanleiding van het verslag merkt [redacted] op dat er telkens gerefereerd wordt aan het kabinetsbeleid van het vorige kabinet, en dat is controversieel verklaard, dus dat bevreemdt hem. 5.1.2.e Woo [redacted] en de heer Alders reageren dat controversieel verklaren alleen iets zegt over de behandeling in de Tweede Kamer, en totdat er nieuw rijksbeleid is, het oude rijksbeleid van kracht blijft (in tegenstelling tot gemeentelijk en provinciaal beleid).

<u>Afspraken/actiepunten uit het verslag van 16 april</u>

1. Initiatiefnemers onderzoeken welke procedurele stappen er per maatregel nodig zijn, en welke effecten verwacht worden. Dit komt aan de orde bij agendapunt 3.
2. Het rijk, BRS en bewonersdelegatie maken elk een beoordelingskader voor de korte termijn maatregelen. Dit komt mondeling aan de orde bij agendapunt 3.
3. 5.1.2.e Woo [redacted] heeft om grotere differentiatie in tarieven voor de dag, avond en nacht gevraagd (ten aanzien van maatregel 13 en 14), deze actie blijft gelden voor Schiphol om hierover te berichten.

4. Onderbouwing voor maatregel 17 (nachtregime verlengen t/m 7 uur). Dit komt aan de orde bij agendapunt 3 in de presentatie.
5. 5.1.2 e Woo vroegen: waarom alleen starten en niet landen (bv maatregel 17)? Ook dit komt aan de orde bij agendapunt 3 in de presentatie.
6. 5.1.2 e Woo vroeg om inventarisatie van nachtvluchten. 5.1.2.e Woo geeft aan dat dit in juni terugkomt in het kader van netwerkanalyse.
7. De zin over beperkte duur van 3 jaar van maatregel 17 is aangepast door LVNL.
8. 5.1.2 e Woo geeft aan hoe hij met Aalsmeer/ Uithoorn problematiek omgaat bij agendapunt 3 in de presentatie, het gaat om een microklimaat aanpak.
9. Ten aanzien van de inzet vanuit het rijk voor leefbaarheidsconvenant meldt de heer Alders dat aansluitend aan dit overleg er een overleg plaatsvindt over leefbaarheidsconvenant.
10. Het rijk zou een vergelijking maken met luchthavens als Frankfurt en Parijs over leefbaarheid in relatie tot veiligheid en beperkingen aan het ruimtegebruik. Deze actie blijft staan voor juni.

3. Hinderbeperkende maatregelen

Namens Schiphol, LVNL en KLM licht 5.1.2.e Woo in een presentatie de hinderbeperkende maatregelen toe: wat zijn de effecten van hinder, waar treedt dit meer of minder op als gevolg van verleggen van routes. Na afloop wordt de documentatie in boekvorm rondgedeeld. Nog niet alle informatie is beschikbaar, enkele maatregelen worden uitgelicht.
Het beeld dat ontstaat is dat er per saldo bij een aantal maatregelen geringe hinderbeperking optreedt, in enkele gevallen zelfs minimaal. Voor andere maatregelen (bv 17) geldt dat per saldo een verschil van 6.000 minder gehinderden ontstaat. Dit soort maatregelen is direct uitvoerbaar. 5.1.2.e Woo verzoekt om ook te onderzoeken of bundeling met de A10 nog meer beperking van hinder oplevert, en geen toename in Badhoevedorp. 5.1.2 e Woo zegt toe dit na te gaan.
Naast de routes zijn er natuurlijk ook maatregelen die wel direct uitvoerbaar zijn, zoals het uitfaseren van onderkant Hoofdstuk 3 vliegtuig types. Dat scheelt volgens 5.1.2 e Woo e 1100 vluchten per jaar in de nacht. Daarnaast noemt hij de mogelijkheden van uitplaatsing naar Lelystad van 40.000 vluchten, dit zou eind 2009 / begin 2010 al mogelijk zijn. De gemeente en provincie zijn welwillend. Bovendien stelt hij dat de echte winst zit in het kennis opdoen ter plaatse en hoe het systeem in de praktijk werkt.

De discussie richt zich op de inzet voor de resterende periode tot aan 11 juni.
5.1.2 e Woo doet de suggestie om te investeren in die maatregelen die het meest effectief blijken en niet te blijven steken in zoektocht naar optimalisaties met een gering effect.
Dit is een uitsnede uit de 682 verbetervoorstellen. Blijkbaar is er weinig laaghangend fruit meer voorhanden. Het zijn bovendien saldi, dat betekent dat er bijvoorbeeld meer winst is in Amsterdam, maar weer meer hinder in Badhoevedorp. 5.1.2 e Woo reageert hierop door te pleiten toch ook vast te houden aan maatregelen die door de bewoners als zinvol worden beleefd, hoewel ze misschien in de berekeningen een gering effect laten zien. Er moet dus inzicht komen in hoe bewoners dit op de grond ervaren (actie initiatiefnemers).
5.1.2 e Woo complimenteert de initiatiefnemers met de tijd en energie die in het onderzoek is gestoken. Echter, veel van de maatregelen worden ook al in het kader van de pilots onderzocht. Dit werkt mogelijk als een boemerang om die nu hier weer op te voeren. Hij is teleurgesteld in het resultaat, maar niet sarcastisch.
5.1.2.e Woo geeft aan zeer teleurgesteld te zijn, en hiermee niet naar zijn achterban terug te kunnen. Als je bij voorbeeld kijkt naar Badhoevedorp waar zaken juist verslechteren, dan is het moeilijk uit te leggen dat het hier hinderbeperkende maatregelen betreft.
5.1.2.e Woo is niet zo pessimistisch. Hij beschouwt het graag als winst dat er heel veel energie op is gezet, zelfs voor maar een gehinderden is men bereid uitgebreid te studeren. Daarnaast blijkt hiermee dat er in het verleden al heel goed is gekeken, het zou een brevet van onvermogen zijn geweest als nu opeens zou blijken dat er duizenden minder gehinderden zouden zijn

te bereiken met deze maatregelen. Ten derde blijkt dat er naast deze routeverleggingen ook andere maatregelen zijn te treffen die wel meer effect sorteren.
Volgens 5.1.2.e Woo is de selectie vanuit de verbetervoorstellen erg snel afgeketst op het capaciteitsvraagstuk. Voor bewoners is de indruk ontstaan dat enkele veelbelovende voorstellen zijn gesneuveld, omdat dit ten koste zou gaan van de capaciteit, terwijl er wellicht wel grote winst te behalen valt op het gebied van hinderbeperking. 5.1.2.e Woo geeft aan dat de ambitie van Schiphol is en blijft te groeien naar 500.000 a 600.000 vliegbewegingen, daar wil hij ook helder in zijn. 5.1.2.e Woo vraagt om inzicht in die afweging, en verzoekt om nog eens heel goed te kijken naar het selectieproces. 5.1.2.e Woo geeft aan dat de selectie is gemaakt door To70 en dat blijkt dat binnen het huidige handhavingssysteem nu eenmaal niet meer mogelijk is. Hij vraagt op welke voorstellen wordt gedoeld? 5.1.2.e Woo noemt hoger aanvliegen, maar zal zelf ook nog eens kijken naar mogelijke suggesties. 5.1.2.e Woo vult aan dat er ook gekeken zal worden naar hoe de maatregelen beoordeeld worden, er dient niet alleen per saldo te worden gekeken. Dit beoordelingskader zal door het rijk in samenwerking met de bewoners en BRS worden opgesteld (actie rijk).
Afgesproken wordt dat de initiatiefnemers met een stofkam door de verbetervoorstellen gaan op zoek naar voorstellen waarbij de balans tussen capaciteit en hinderbeperking nauw ligt, en nog eens helder beargumenteren op welke wijze de selectie heeft plaatsgevonden. Daarbij zal nogmaals worden onderzocht of er toch geen maatregelen zijn te vinden waarbij wellicht (zeer) beperkt capaciteitsverlies optreedt, maar wel relatief grote hinderbeperking kan worden gevonden (actie initiatiefnemers).

5.1.2.e Woo stelt aanvullend voor om die maatregelen die wel effect sorteren indien mogelijk te versnellen, door bv uit te zoeken of uitfasering van meest lawaaiige vliegtuigtypes niet spoediger kan worden ingevoerd. Naar zijn mening kan je al door het laten zien van resultaten aantonen dat je veel energie hebt gestoken in het onderzoek naar verbeteringen en draagt dat bij aan begrip in de omgeving. Hij deelt de mening van 5.1.2.e Woo om niet veel meer energie te steken in kleine maatregelen. Afgesproken wordt dat in kaart zal worden gebracht waaraan prioriteit wordt gegeven (actie rijk in samenwerking met initiatiefnemers).

5.1.2.e Woo geeft aan dat dit pakket maatregelen moeilijk uit te leggen is in bij voorbeeld Amstelveen. Zonder echte hinderbeperking op de korte termijn wordt er weinig geboden. Ook 5.1.2.e Woo herinnert nog eens aan de samenhang en het benodigde evenwicht in het pakket voor de korte termijn, dit is één geheel.
5.1.2.e Woo is het met zowel 5.1.2.e Woo als 5.1.2.e Woo eens: de startpositie is nu om de overlast zoveel mogelijk te beperken, en door slimme maatregelen de ruimte te verdienen voor aanpassing LVB. Het is aan de Tweede Kamer om de weging te maken de bescherming te wijzigen als er geringe hinderbeperking optreedt. De sector heeft met al zijn deskundigheid dit resultaat opgeleverd, dus dan is dit het.
5.1.2.e Woo geeft aan dat volgens hem de winst niet alleen zit in de rekenkundige effecten, maar vooral ook het praten over de (beleving van) hinder in de omgeving zelf, zoals de microklimaat aanpak in Rijssenhout uitwees. Hij betreurt het dat blijkbaar toch het beeld bestaat dat de sector nog niet genoeg zijn best doet. Hij geeft aan dat binnen het bestaande stelsel er niet méér haalbaar is. Hij is graag bereid om nog eens door de verbetervoorstellen te gaan, maar hoort ook graag suggesties (actie allen).
De heer Alders vat samen dat er vorige keer een clustering is gemaakt, nu zijn de effecten van die maatregelen minder dan verwacht, op welke maatregelen zal men zich de komende tijd moeten richten? Kan daarnaast inzichtelijk worden gemaakt welke maatregelen sneller kunnen worden ingevoerd?

5.1.2e Woo merkt op dat hier aan tafel soms wordt gesproken alsof uitplaatsing naar andere luchthavens al een feit is, en wil daarover toch opmerken dat dat niet het geval is. 5.1.2 e Woo dat dit een automatisme is.
5.1.2.e Woo geeft aan dat naar zijn mening nu gekeken is naar de individuele maatregelen, de gehinderden en het effect op de capaciteit per maatregel, terwijl je de afweging ook over het totaalpakket aan maatregelen moet maken, en hoe dat pakket een totaal volume van minder gehinderden geeft in relatie tot de totale capaciteit.
5.1.2.e Woo geeft aan dat er drie overwegingen gelden: effectiviteit van de maatregel; zijn er nog andere maatregen te vinden; en omdat de intentie is dat we met zijn allen dit proces willen laten slagen, moeten we ons ook gezamenlijk inspannen om voor iedereen een (zichtbaar) succes te boeken. De heer Alders concludeert dat dit een goede suggestie is vraagt om bij het nadere onderzoek extra aandacht te besteden aan de reeds zwaarder gehinderde gebieden (actie initiatiefnemers).

Tevens ligt een notitie voor (bijlage 2) over structuur en juridisch kader convenant hinderbeperking, met daarin een beeld van de mogelijkheden van implementatie; de planning en samenhang van de maatregelen. Er lijkt vertroebeling te gaan ontstaan tussen de maatregelen uit het convenant korte termijn en de effecten van pilot 1. De heer Alders vraagt waar de voorkeur naar uitgaat?
5.1.2 e Woo geeft aan dat zijn voorkeur duidelijk uitgaat naar het met voorrang uitzoeken van pilot 1, deze pilot ligt al klaar, terwijl de andere maatregelen wellicht eerst nog 7 maanden uitwerking behoeven. Volgens 5.1.2 e Woo is 7 maanden wellicht nog een optimistische inschatting. 5.1.2 e Woo vindt het te vroeg om hierover te oordelen en verzoekt om een nadere specificaties per maatregel: hoe conflicteren ze onderling, hoe kunnen ze worden gehandhaafd etc. (actie initiatiefnemers). Ten aanzien van de handhaving geeft 5.1.2 e Woo aan te pleiten voor meer dan alleen maar "name and shame"; hij vindt de argumentatie in de stukken onvoldoende overtuigend. Ook 5.1.2.e Woo is sceptisch hierover. 5.1.2 e Woo voegt voor de goede orde toe dat de maatregelen primair genomen worden uit een positieve motivatie om de hinder te verminderen en niet uit een negatieve motivatie om "name and shame" te voorkomen.
De heer Alders stelt bovendien dat dit convenant naar burgerlijk recht afdwingbaar is, en het niet gekoppeld hoeft te worden aan het starten van een procedure. Er dient pragmatisch te worden bekeken wat per maatregel het meest effectieve instrument voor handhaving is (actie initiatiefnemers).

Vervolgens beschrijft bijlage 3 de procedure Ministeriele Regeling over Experimenten Schiphol. Dit geeft een beeld van de stappen en doorlooptijden. 5.1.2 e Woo geeft aan dat dit zinvol is wanneer we weten over welke maatregelen we het exact hebben. Dan kan je nogmaals checken of er eventueel ook andere mogelijke procedures kunnen gelden. De heer Alders geeft aan dat hier staat dat binnen een jaar de oude situatie weer gaat gelden, dus dat je al het onderzoek binnen dat jaar moet hebben gedaan.
Zoals eerder benoemd geeft 5.1.2 e Woo nogmaals aan dat aan de hand van een beoordelingskader inzichtelijk wordt gemaakt hoe de effecten van de maatregelen worden beoordeeld. De heer Alders concludeert dat hierin zal worden aangegeven: effecten en gehinderden, hoe een en ander leeft in de omgeving (de waarde naast het rekenwerk) en hoe duurzaam maatregelen blijken (actie rijk).

4. Convenant omgevingskwaliteit
De BRS heeft een notitie voorbereid over de inhoud van het convenant omgevinsgkwaliteit, met daarin een beeld tot en met het totstandkomen van afspraken van een conceptconvenant, wat in de volgende Tafel van Alders op 11 juni staat geagendeerd.

5.1.2.e Woo geeft aan dat bij hem de vrees ontstaat dat bestuurders alleen ruimte willen creëren voor bouwplannen, en dat zij voorbijgaan aan de wens van de bewoners 5.1.2.e Woo r regeert hierop door te stellen dat ook juist bewoners in de omgeving willen (blijven) wonen.
5.1.2.e Woo vult aan dat het gaat om inbreiding, het lijkt een rare boodschap om gemeenten te melden dat zij wel mogen blijven bestaan, maar dat de bestaansgrond voor dat voortbestaan niet is toegestaan. 5.1.2.e Woo verduidelijkt dat zo een nieuw probleem lijkt te gaan ontstaan, waar ligt de grens?
5.1.2.e Woo licht toe dat het gaat om het toestaan van mensen die er wél willen wonen, met een juridische verankering dat ze later geen bezwaar maken. Hij vraagt dan ook medewerking van het rijk in dergelijke procedures. 5.1.2.e Woo wijst op de zinsnede "binnen door het rijk gestelde beperkingen". 5.1.2.e Woo geeft aan dat het voor het rijk dan van belang is te weten om welke schaalgrootte het gaat, maak dat concreet (actie BRS). Aansluitend volgt over dit onderwerp nog een separaat overleg tussen rijk, BRS en Schiphol.

5. Inspraak en stand van zaken richtlijnen voor het MER korte termijn
Er zijn geen bijzonderheden te melden, de onderzoeken lopen. De suggesties van vandaag zullen worden meegenomen in het proces.
Ter kennisname zijn meegestuurd de concept richtlijnen, er zijn geen opmerkingen.

6. Stand van zaken voorstel van bewoners voor experiment korte termijn
5.1.2.e Woo herhaalt het verzoek van 5.1.2.e Woo over uitstel van behandeling, vanwege onvoldoende voorbereidingstijd. Hierop reageert de heer Vermeegen dat dit naar zijn mening zeer onterecht is, er is uitgebreid gesproken met de bewonersdelegatie. Er is ook nog maar zeer weinig tijd voor het onderzoek wil gelijktijdig een afweging kunnen plaatsvinden voor de korte termijn aanpak. Bovendien is het bewonersvoorstel inhoudelijk gewijzigd.
5.1.2.e Woo vat samen dat naar zijn mening nog steeds drie opties voorliggen: een aanpassing van het LVB zonder begrenzing, een aanpassing van het LVB met begrenzing in tijd en/of omvang of het bewoners experiment. Geen van drieën is juridisch onmogelijk.
5.1.2.e Woo merkt echter op dat erbij het bewonersvoorstel een gerede kans op een rechtsgang bestaat, en dat dit daarom absoluut niet wenselijk is. 5.1.2.e Woo stelt dat met het experiment de overschrijding echter beperkt is. 5.1.2.e Woo licht de aanname in dit voorstel nader toe: dit gaat ervan uit dat de groei nagenoeg binnen de grenswaarden kan plaatsvinden en er slechts zeer beperkt aanpassing nodig zal blijken. Daarop geeft 5.1.2.e Woo aan dat er sowieso overschrijding gaat plaatsvinden, dat dat nu juist de aanleiding was om de korte termijn problematiek te adresseren. Bovendien is een in tijd begrensde aanpassing van het LVB vanuit ondernemingsperspectief zeer ongewenst. 5.1.2.e Woo antwoordt dat het actualiseren van omvang niet acceptabel is voor de bewoners; er is afgesproken dat niet vooruit wordt gelopen op de middellange termijn.
De heer Alders vat samen dat de landsadvocaat oordeelt dat alle opties kunnen, maar dat er risico's bestaan. Uit het onderzoek zal dan vanzelf blijken of de groei wel of niet nagenoeg binnen de grenswaarden past. Ten aanzien van pilot 1"wordt afgesproken dat voor het onderzoek meer concrete kwantitatieve informatie nodig is, en dat de CROS bewonersdelegatie dit tijdig aanlevert (actie CROS bewonersdelegatie).

7. Rondvraag
Ter informatie is meegestuurd bijlage 9: position paper van KLM en Schiphol, inzake ticket tax. 5.1.2.e verzoekt om daaraan leefomgeving toe te voegen. 5.1.2.e Woo is daartoe bereid.

Samenvatting acties:

1. Helder beargumenteren hoe de selectie t.o.v. de 682 verbetervoorstelllen heeft plaatsgevonden ("nog eens met de stofkam er doorheen of er toch geen maatregelen zijn te vinden waarbij wellicht (zeer) beperkt capaciteitsverlies optreedt, maar wel relatief grote hinderbeperking kan worden gevonden". LVNL (en andere initiatiefnemers)

2. Maatregelen verder ordenen:
   - Per maatregel welk handhavingsinstrument is meest geschikt? Initiatiefnemers en rijk
   - Per maatregel welke procedure is meest geschikt? Schiphol

3. Effecten verder ordenen:
   - Niet alleen per saldo, maar per kern verschuiving in beeld brengen (LVNL)
   - In kaart brengen hoe bewoners maatregelen waarderen en dan keuze maken of ook kleinste effect maatregel loont in de beleving (Schiphol, en LVNL)
   - Hoe per regio (politiek) scoort: kan iedereen hier mee naar huis?: extra aandacht voor reeds gehinderden etc. (LVNL en Schiphol)

4. Keuze voorbereiden op welke maatregelen moet worden ingezet?
   Energie steken in meest effectieve maatregelen en zoeken of hierin verbetering kan plaatsvinden: bv uitfaseren al in 2008 ipv 2009) OF doorgaan met zoeken naar al het laaghangend fruit (in verwachting van kleine kans) rijk / allen

5. Beslissing voorbereiden waaraan prioriteit te geven in onderzoeksplanning
   - Door aangeven welke maatregelen in uitvoering conflicteren (schiphol)
   - Door aangeven welke maatregelen in handhaving conflicteren (rijk)

6. Beschrijving pilot1 ' nader kwantificeren tbv uitvoeren onderzoek op korte termijn door LVNL (CROS bewoners).

7. Opstellen beoordelingskader voor hinderbeperkende maatregelen met daarin o.a.(rijk samen met BRS en CROS)
   - effecten op gehinderden
   - waarde in de omgeving
   - duurzaamheid etc

8. Omgevingskwaliteit: slag concreter maken (BRS)

Verzoeken
- 5.1.2.e Woo : bundelen met A10 onderzoeken (LVNL)
- 5.1.2.e Woo : toevoegen leefomgeving in position paper KLM over ticket tax (KLM)

Acties uit vorige overleg blijven staan:
- Gezamenlijk opvolgen netwerkanalyse, nadat deze door KLM is opgeleverd. KLM bereidt een notitie voor met een onderzoeksopzet voor de netwerkanalyse.
- 5.1.2e Woo vroeg om grotere differentiatie in tarieven
- Toelichting/ stand van zaken; waarom alleen starten en niet landen?
- inventarisatie van nachtvluchten irt netwerk
- Vergelijking maken met luchthavens als Frankfurt en Parijs over leefbaarheid in relatie tot veiligheid en beperkingen aan het ruimtegebruik.

0177 08

Tafel van Alders
Datum bijeenkomst: 7 mei 2007

Oplegnotitie bij agendapunt: 6, Stand van zaken bewonersvoorstel
Toelichting op pilot 1, inclusief nadere onderbouwing bewonersalternatief

Afzender:
CROS bewonersdelegatie

Doel:
U te informeren over het bewonersvoorstel.

Toelichting
In het overleg aan de Alderstafel van 8 maart jl. is afgesproken dat er drie opties worden uitgewerkt met het oog op het ondervangen van knelpunten voor de korte termijn.
Deze notitie beschrijft het bewonersalternatief waarbij het experimenteerartikel wordt ingezet voor pilot 1 met elementen van oost/west baangebruik, zodanig dat de effectiviteit van pilot 1 toeneemt.
In het voorstel wordt ervan uitgegaan dat de voorgestelde groei voor de korte termijn nagenoeg past binnen de huidige grenswaarden van de handhavingspunten en dat slechts voor pilotdoeleinden grenswaarden aangepast dienen te worden.

Toelichting op pilot 1, incl. nadere onderbouwing bewonersalternatief
Memo d.d. 24 april 2007

1. Inleiding

In het overleg aan de Alderstafel van 8 maart jl. is afgesproken dat er drie opties worden uitgewerkt met het oog op het ondervangen van knelpunten voor de korte termijn. Eén van de opties is een uitwerking van het bewonersalternatief waarbij het experimenteerartikel wordt ingezet voor pilot 1 met elementen van oost/west baangebruik, zodanig dat de effectiviteit van pilot 1 toeneemt. Deze notitie bespreekt de achtergrond en mogelijkheid daartoe.

2. Pilot 1

Pilot 1 is als volgt omschreven (Projectplan pilots, CROS d.d. 26 januari 2006):
"Het vooraangekondigd variëren met voor langere periode preferent starten/landen in noordelijke richting en preferent starten/landen in zuidelijke richting. Deze variatie in preferentie voor bepaalde van tevoren gecommuniceerde periodes heeft tot doel het effect op hinder(beleving) te bepalen van het afwisselen van – relatieve - rust en belastingperiodes voor omwonenden."

2.1. Algemene kenmerken van pilot 1

a) De pilot onderzoekt de hinderbeleving door in de pilotperiode het baangebruik zo in te richten dat woonkernen waar het noordelijk en zuidelijk baangebruik duidelijk een verschil maakt in termen van geluidsbelasting periodiek te ontlasten, voor zover meteo dat toelaat.

b) De pilot sluit aan bij een sterke behoefte van de omwonenden in de Schipholregio. Met name in de zomermaanden wordt het geluid door vliegtuigbewegingen als hinderlijk ervaren door omwonenden en wordt prijs gesteld op een meer gelijke verdeling van 'rustperiodes'.

c) De pilot geeft de CROS ruimte om te sturen in het baangebruik. In de huidige operatie wordt een besluit genomen door de E2MC-commissie. Deze commissie besluit periodiek tot aanpassing van baangebruik op basis van de geluidsbelasting in de handhavingspunten en prognoses van vliegtuigbewegingen voor (de rest van) het gebruiksjaar. Voorspelbaarheid van geluidsbelasting speelt daarin geen rol. In de pilotsituatie zullen niet deze berekeningen en prognoses leidend zijn voor het nemen van stuurmaatregelen door E2MC, maar zal operatie plaatsvinden op basis van het pilot ontwerp. De CROS mag daarbij aangeven wanneer welke baanpreferenties gehanteerd worden. Om de voorspelbaarheid te bevorderen wordt het baangebruik voor het pilotjaar vooraf vastgelegd.

d) De E2MC-commissie werkt met een achttal 'lijsten' (modes) van baangebruik (baanpreferentielijsten). Omdat het baangebruik anders wordt ingericht, zijn speciale lijsten ten behoeve van de pilot opgesteld: een voor noordelijk baangebruik en een voor zuidelijk baangebruik. Het oost/west baangebruik is daarin zoveel als mogelijk 'gemiddeld' opgenomen.

2.2. *Uitgangspunten van het ontwerp*

Het ontwerp van pilot 1, dat is vastgesteld in de plenaire CROS vergadering van 28 september 2006, is gestoeld op een aantal uitgangspunten, aanvullend op het Projectplan pilots. Relevant in dit kader zijn:

a) Het creëren van voorspelbaarheid in het vliegverkeer door het periodiek (per maand) variëren tussen noordelijk en zuidelijk baangebruik met als doel het verminderen van de hinder.

b) Het zo min mogelijk afwijken van een 'normaal' gebruiksjaar. Hiertoe is een referentiescenario opgesteld.

c) Contrastwerking: om het effect van voorspelbaarheid van geluidsbelasting op de hinderbeleving zo goed mogelijk te kunnen onderzoeken, is het noodzakelijk dat in de gebieden in het onderzoeksgebied (zogenaamde 'contrastgebieden' ten noorden en zuiden van Schiphol, waar een significant verschil optreedt) het contrast zo groot mogelijk is. Met andere woorden: als er relatieve 'rustperiodes' voorzien zijn in een gebied, verdient het de voorkeur daar zoveel mogelijk aan tegemoet te komen.

2.3. *Scenario-ontwikkeling*

In 2006 zijn verschillende scenario's voor de pilot ontwikkeld en aanpassingen gedaan. Daarbij is het oost/west baangebruik zodanig opgenomen dat er sprake is van 'gemiddeld' gebruik van de Buitenveldertbaan. Enkele opmerkingen:

a) Er zijn scenario's aan de orde geweest, waarin de Buitenveldertbaan meer dan gemiddeld in gebruik zou zijn. Dit is gunstig voor de voorspelbaarheid in de contrastgebieden ten noorden en ten zuiden van Schiphol.

b) Bij doorrekening van de scenario's zijn twee andere correcties van belang aangebracht:

Correctie 1: Een correctie voor de afname op de Buitenveldertbaan (door het gebruik van de Buitenveldertbaan hoger op de baanpreferentielijsten te plaatsen in de startpiek). Het resultaat was dat er ten aanzien van het gebruik van de Buitenveldertbaan geen significant verschil meer is in de simulaties tussen het pilotontwerp en het referentiescenario. Tegelijk bleef er een andere verdeling van verkeer ten zuiden van Schiphol. Er bleek in de prognoses een toename van de geluidbelasting op de Zwanenburg en Aalsmeerbaan te ontstaan en een afname op de Kaagbaan.

Correctie 2: Een verplaatsing van verkeer van de Aalsmeerbaan naar de Zwanenburgbaan. Het bleek niet mogelijk voor de toename die is ontstaan bij de Aalsmeerbaan en Zwanenburgbaan in het ontwerp te corrigeren, zodanig dat de Kaagbaan meer belast werd. Ondanks deze correctie is de verdeling van vliegverkeer in het gebied ten zuiden van Schihol nog steeds zodanig dat de gebieden ten zuiden van de Aalsmeerbaan meer dan in het referentiescenario belast worden. De gemeenten Aalsmeer en Uithoorn hebben aangegeven hier grote moeite mee te hebben.

3. Voorstel voor aanpassing van pilot 1 ("bewonersalternatief")

De besprekingen aan de Alderstafel brengen de mogelijkheid met zich mee om pilot 1 aan te passen waarbij elementen in de pilot worden opgenomen van intensivering van het oost/west baangebruik ter ontlasting van het noord/zuid baangebruik. Deze variant is als gezegd in het verleden besproken, maar niet verder ontwikkeld omdat de belasting ten oosten van Schiphol niet mocht toenemen conform in verband met de stellingname van Amsterdam en Amstelveen.

Samenvattend biedt het opnieuw sterker inbrengen van oost/west baangebruik in pilot 1 de mogelijkheid om:

a) de voorspelbaarheid in gebieden ten noorden en ten zuiden van Schiphol wordt geoptimaliseerd. Pilot 1 wordt hierdoor robuuster. In het huidige pilotontwerp zal het in een aantal situaties voorkomen dat wanneer in een maand dat de noordelijke preferentie geldt, maar er vanwege weersomstandigheden niet naar het noorden gevlogen kan worden, zuidelijke baancombinaties eerder gebruikt worden dan preferenties waarin de Buitenveldertbaan voorkomt. Dit gaat ten koste van een 'optimale voorspelbaarheid';

b) de geluidsbelasting in gebieden ten noorden en zuiden van Schiphol gedurende de uitvoering van pilot 1 te verminderen en tegemoet te komen aan bezwaren vanuit de gebieden ten zuiden van de Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan ten aanzien van de voorspelde toename van vliegtuigbewegingen;

c) de voorgestelde aanpassing van het pilotontwerp zal de voorspelde 'extra belasting' van de Aalsmeerbaan en Zwanenburgbaan gedeeltelijk overhevelen naar de Buitenveldertbaan. Het betreft geen toename van hinder maar een verplaatsing van hinder waarbij de 'extra pijn' van een door het pilotontwerp andere verdeling van geluidbelasting meer gelijkmatig wordt verdeeld;

d) een neveneffect van het voorgestelde kan zijn dat in het kader van het experimenteerartikel de grenswaarden op de handhavingspunten 21, 22 en 23 worden overschreden, waarmee tegemoet wordt gekomen aan de door de luchtvaartsector voor de korte termijn (2008 – 2010) voorziene knelpunten op deze handhavingspunten. Echter er wordt ervan uit gegaan dat de voorgestelde groei voor de korte termijn nagenoeg past binnen de huidige grenswaarden van de handhavingspunten en dat slechts voor pilotdoeleinden grenswaarden aangepast dienen te worden.

8177-09

Tafel van Alders
Datum bijeenkomst: 7 mei 2007

Oplegnotitie bij agendapunt: 7, Rondvraag
Position paper inzake ticket tax

Afzender:
Schiphol en KLM

Doel:
Ter informatie

Toelichting

KLM & Schiphol: Position paper vliegticketbelasting

Wij zijn voor verduurzaming van de luchtvaart, maar tegen nieuwe belastingen

- Bijdrage luchtvaart aan klimaatprobleem is bescheiden

Soms lijkt te worden vergeten dat de bijdrage van de luchtvaart aan het klimaatprobleem niet meer dan 3% bedraagt. Wel is het aandeel groeiende. Maar dat mag geen aanleiding zijn voor een generieke aanval op mobiliteit.

- Wij zijn koplopers in onze industrie

Ook op klimaatgebied willen wij behoren tot de koplopers in onze industrie. Deze ambitie past bij de miljardeninvesteringen die wij zijn aangegaan o.a. op het gebied van vlootvervanging, brandstofbeleid en infrastructuur. Schiphol en KLM zijn internationaal erkende voorlopers (ISO14001, Dow Jones Sustainability Index, etc). Alle geld dat wordt geheven is niet meer beschikbaar voor de sector om te investeren in verduurzaming van ons productieproces.

- Emmissiehandel is effectiever en efficienter

Wij nemen deze initiatieven in reactie op de wensen van onze klanten, leveranciers, investeerders, werknemers en aandeelhouders. Indien van overheidswege een extra stimulans wordt overwogen, is een systeem van handel in emissierechten effectiever en efficiënter. Wij hebben het initiatief van de EU-Commissie om te komen tot een luchtvaart-ETS actief ondersteund.

- Ook op operationeel gebied is nog veel milieuwinst te boeken

Eurocontrol schat dat invoering van een gemeenschappelijk Europees luchtruim (Single European Sky) zo'n 10% aan CO_2-uitstoot door de luchtvaart kan besparen. Ook op lokaal niveau is het milieustelsel nog niet ingericht op CO_2-uitstoot en kan door meer flexibiliteit nog de nodige milieuwinst worden geboekt. De extra taxitijd van en naar de Polderbaan leidt tot een jaarlijkse uitstoot van 100.000 ton. En KLM heeft omgerekend over het afgelopen jaar meer dan vijf maanden aaneen een middelgroot vliegtuig in de lucht gehouden in verband met lokale geluidwetgeving en -beleid. Ook de relatief lage overvliegtarieven zorgen voor extra milieudruk in het Nederlandse luchtruim.

- Luchtvaart kent al vele heffingen en belastingen

Het is een misvatting te denken dat de luchtvaart in verhouding tot andere vervoerstakken wordt ontzien. De bijdrage van de Nederlandse luchtvaart aan infrastructuur, beveiliging, geluidisolatie, etc. is verhoudingsgewijs vele malen hoger dan die van andere vervoerstakken. Daarnaast constateren wij dat de vliegheffing EUR 1,4 mrd moet opleveren, terwijl het Kabinet voor Leefbaarheid in algemene zin EUR 900 mln uittrekt.

- Er bestaat geen alternatief voor luchtvaart

Het Coalitieakkoord stelt dat *"uitgangspunt is dat heffingen pas aan de orde zijn als consumenten of bedrijven alternatieven voor hun milieubelastende gedrag hebben."* Er bestaat geen goed alternatief vervoermiddel voor de middellange en lange afstand. Noch zijn alternatieve productiemiddelen of brandstoffen beschikbaar.

- De omvang van de heffing staat niet in verhouding tot de milieuschade

De omvang van de beoogde maatregel (EUR 350 mln) is bij de huidige CO_2-marktprijs niet minder dan 18 (!) maal zo hoog is als het bedrag dat nodig is om de CO_2-uitstoot van alle vluchten van, naar en via Schiphol volledig te neutraliseren.

Indien toch wordt besloten tot een nieuwe belastingmaatregel, vinden wij dat deze zodanig moet worden ingericht, dat hij gericht is op (i) maximalisering van de bijdrage aan de verduurzaming van de luchtvaart ...

- Innovatie van techniek en brandstof

Er is behoefte aan innovatieve oplossingen voor de toekomst in de vorm van alternatieve brandstoffen en technologie; Nederland zou daarin voortrekker kunnen worden. Daarom is onlangs een Strategische Innovatie Agenda Luchtvaart aangeboden aan de Minister. In het licht van de ambities van het Kabinet alsook van de Kamer (motie december 2006: *"[..] een ticketheffing te ontwerpen en de opbrengsten daarvan aan onder andere duurzaam vliegverkeer te besteden"*), zou de opbrengst van de heffing deels ten goede kunnen komen aan onderzoek naar echte doorbraken voor duurzame luchtvaart.

- Duurzaamheidsinitiatieven in de regio

Ook zouden de opbrengsten van de heffing kunnen worden aangewend ter ondersteuning van initiatieven in de regio die de negatieve milieu-effecten van de luchtvaart gericht beogen te beperken. De sector draagt hiertoe op eigen kracht al het nodige bij; een bijdrage uit de heffing maakt de milieumotieven achter de maatregel ook voor de omwonenden en de regio beter herkenbaar.

... en (ii) minimalisering van de negatieve economische effecten voor de sector en voor Nederland.

- Groeidoelstelling mogelijk maken

De Nederlandse mainportstrategie is erop gericht om met de internationale markt mee te kunnen groeien. Ook het Coalitieakkoord stelt dat *"Schiphol binnen de bestaande milieu- en geluidsnormen kan doorgroeien."* Het CPB gaat echter uit van uitwijkgedrag ten gevolge van de beoogde maatregel resulterend in een vraaguitval van maar liefst 15%. Om te voorkomen dat de schade van de maatregel groter wordt dan de opbrengst, zal de inrichting van de heffing dus op een verstandige manier moeten geschieden.

- Level playing field

Een mondiaal probleem zoals klimaatverandering vraagt om een mondiale aanpak, zeker in een mondiale markt zoals de luchtvaart. Om te voorkomen dat de wereld op elkaar gaat zitten wachten, kan de EU het voortouw nemen. Indien Nederland daarbinnen nog eens een uitzonderingspositie gaat innemen, kan dat alleen als de maatregel rekening houdt met de Nederlandse concurrentiepositie (Coalitieakkoord: *"Europees speelveld niet uit het oog verliezen"*).

- Transfersegment ontzien (conform tekst Coalitieakkoord)

De kurk waarop de Nederlandse mainportstrategie drijft, is het wereldwijde netwerk van rechtstreekse luchtverbindingen. *'Gegeven de beperkte thuismarkt van Nederland is het transfersegment (passagiers en vracht op Schiphol die geen bestemming hebben in Nederland) cruciaal om dit netwerk in stand te houden" (Kabinetsstandpunt 2006).*
Schiphol concurreert in dit opzicht met de andere Europese mainports. De andere Europese mainports kennen geen belastingmaatregel van deze aard (Frankfurt) danwel hebben het transfersegment bewust daarvan uitgesloten (Parijs, Londen).

Schiphol kent jaarlijks 24 mln vertrekkende passagiers (2007). 42% daarvan is transfer, 58% is bestemmingsverkeer. 60% van het vervoer op Schiphol is KLM-vervoer. 70% van alle KLM-passagiers is transfer. Indien de beoogde maatregel toch aan transfer zou worden opgelegd, dan kost dat alleen al aan de KLM-passagiers EUR 80 mln extra per jaar. Opgemerkt zij dat dit intercontinentale verkeer van nature weinig aanmoediging nodig heeft om voortaan via Frankfurt of Parijs te transfereren in plaats van via Schiphol.

- State Assurances Air France – KLM honoreren

Bij de fusie van KLM en Air France heeft de Staat de verplichting opgelegd aan KLM om tot tenminste 2012 vanaf Schiphol een wereldwijd netwerk van rechtstreekse verbindingen te onderhouden en om gelijk op te groeien met de netwerkontwikkeling van Air France te Parijs ("Assurances"). Om dit mogelijk te maken is niet alleen de absolute hoogte van de *visit costs* op Schiphol van belang (stapeling), maar ook de relatieve hoogte. De in Frankrijk toegepaste heffing bedraagt EUR 150 mln en ontziet het transfersegment. De veel hogere beoogde heffing voor Schiphol (EUR 350 mln) verslechtert de concurrentiepositie ten opzichte van Parijs. Indien op Schiphol ook nog eens het transfersegment zou worden getroffen, wordt het voor KLM en Air France-KLM lastig om hun juridische verplichtingen tegenover Nederland na te komen.

- Heffing niet koppelen aan vloot

Verduurzaming van de vloot kent haar eigen prikkels (payloadrestrictie, brandstofprijs, EU-emissiehandel, geluidstelsel, MVO). Een koppeling van de beoogde heffing aan vloot mag verleidelijk zijn vanuit communicatief oogpunt, maar leidt tot eerdergenoemde nadelige economische effecten (transfer wordt dan alsnog getroffen want transfer en bestemmingsverkeer zit door elkaar heen aan boord van dezelfde toestellen) en tot flinke administratieve lasten. Om dezelfde redenen is een koppeling aan klantsegment (zakelijk/vrije tijd; business/economy class) niet zinvol.

- Verlaging van belastingdruk elders

In algemene zin gaan wij ervan uit dat de ambitie van het Kabinet tot belastingverzwaring voor "schadelijke" activiteiten wordt gecomplementeerd met belastingverlichting voor "goede" activiteiten (bijv. arbeid).

017705

Tafel van Alders
Datum bijeenkomst: 7 mei 2007

Oplegnotitie bij agendapunt: 3
Convenant hinderbeperking
Beoordelingskader

Afzender:
Rijk

Doel:
U te informeren over hoe het rijk de effecten van de maatregelen beoordeelt.

Toelichting
Mondeling door het Rijk.

Tafel van Alders
Datum bijeenkomst: 7 mei 2007

Oplegnotitie bij agendapunt: 3
Convenant hinderbeperking

Afzender:
Schiphol, KLM en LVNL

Doel:
U te informeren over de structuur en het juridisch kader van het convenant hinderbeperking, met daarin een beeld van de mogelijkheden van implementatie; planning en samenhang van maatregelen. U wordt gevraagd het document te bespreken en te stappen te identificeren richting 11 juni.

Toelichting

Notitie agendapunt 1: Convenant Hinderbeperkende Maatregelen

Terugblik Alders-beraad 16 april
In het vorige Alders-beraad zijn de door de sector voorgestelde 20 hinderbeperkende maatregelen globaal toegelicht. Aan de hand hiervan zijn de volgende vragen gesteld.

1. Kunnen Rijk, BRS en bewonersdelegatie en beoordelingskader opstellen voor de afweging over de hele aanpak voor de korte termijn?
   Antwoord: Een beoordelingskader van het Rijk is onderwerp van overleg tussen VenW en VROM. De BRS en de bewonersdelegatie hebben op het conceptkader gereageerd. Het kader wordt in het Alders overleg van 7 mei toegelicht.

2. Kan onderzoek gedaan worden naar grotere differentiatie in tarieven voor dag, avond en nacht?
   Antwoord: vanaf 1 november 2007 wordt meer gedifferentieerd in de tarieven tussen dag en nacht. Flankerend aan dit beleid worden de meest lawaaiige vliegtuigtypes ontmoedigd in de nacht. Schiphol Group stelt voor om de effecten van deze maatregelen af te wachten voordat nieuw onderzoek gedaan wordt.

3. Waarom geldt maatregel 17 alleen voor startend verkeer en niet landend verkeer?
   Antwoord: op korte termijn is het om capaciteitsredenen niet mogelijk om de nachtnaderingen in het uur tussen 6 en 7 voort te zetten. Onderzoek naar toekomstige invoering van stille naderingen bij drukker verkeer vindt plaats in de middellange termijn MER.

4. Kunnen er nog hinderbeperkende mogelijkheden voor Aalsmeer en Uithoorn gevonden worden?
   Antwoord: Binnen het programma Micro klimaten zullen nog in 2007 projecten starten voor en in samenwerking met de gemeenten Aalsmeer en Uithoorn. Dit zal als een aparte maatregel in het convenant opgenomen worden.

Tot slot is geconcludeerd dat per maatregel in kaart moet worden gebracht welke procedurele stappen nodig zijn voor implementatie en welke effecten verwacht kunnen worden. Daarbij moet meegenomen worden wat de gevolgen zijn voor de handhaving, de capaciteit, het netwerk en de kosten en financiering van de maatregelen.

Stand van zaken in Alders-beraad op 7 mei
In het Alders-beraad van 7 mei zullen Schiphol Group en LVNL een toelichting geven op de effecten van de 9 routewijzigingen uit de lijst met 20 hinderbeperkende maatregelen. Aangegeven zal worden welke verschillen er naar verwachting gaan optreden in het aantal ernstig gehinderden, of de routewijziging past in de huidige luchtverkeerswegen, en wat de effecten zijn op de handhavingspunten voor geluid. Vervolgens wordt aangegeven hoe de (inmiddels 21) hinderbeperkende maatregelen geïmplementeerd kunnen worden. Dit geeft tegelijkertijd inzicht in de wijze waarop de maatregelen opgenomen worden in het convenant.

Aan de hand van deze toelichting zullen de volgende keuzes voorgelegd worden:

1. Opzet van het convenant
Het convenant wordt ondertekend door partijen die daadwerkelijk een bijdrage kunnen leveren aan realisatie en implementatie van de maatregelen. Dit zijn VenW en VROM, KLM, LVNL, Schiphol, de provincie Noord-Holland en de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam. Bewoners hebben via CROS een adviserende rol bij de totstandkoming van het convenant en de monitoring en evaluatie ervan. Het convenant is gericht op de korte termijn; de maatregelen passen bij het huidige gebruik van de luchthaven. Maatregelen moeten worden ingevoerd tussen nu en drie jaar. Op basis van de uitkomsten van de m.e.r. zal en convenant voor de middellange termijn worden opgesteld, met maatregelen die passen bij het toekomstige operationele concept. In het convenant wordt de samenhang beschreven met de in voorbereiding zijnde aanpassing van het LVB voor benutting van de groeiruimte, conform het Kabinetsstandpunt van april 2006.

Bijna alle routewijzigingen hebben effect op regels en grenswaarden. Voor invoering is daarom een wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol – LVB – vereist. Door toepassing van het experimenteerartikel kunnen de wijzigingen toch snel worden ingevoerd, en in de praktijk worden getest alvorens ze vast te leggen in het LVB. In het convenant wordt over deze maatregelen afgesproken dat partijen zich verplichten om te komen tot uitvoering van het experiment. Zodra het experiment is gestart is het regime van het experimenteerartikel (art. 8.23a wet luchtvaart) van toepassing.

Partijen zijn verplicht om periodiek te rapporteren over de voortgang en de effecten van de maatregelen. Deze rapportages zijn openbaar en worden gepubliceerd op de website van CROS. Mede op basis van deze rapportages adviseren de bewoners via CROS en bestuurders via BRS over voortzetting of intrekking van de maatregelen.

Vraag: kunt u zich vinden in de gekozen opzet voor het convenant?

2 Behalve de routewijzigingen heeft het merendeel van de maatregelen geen effect op regels en grenswaarden en kan vlot worden ingevoerd. Het heeft de voorkeur om de voorgestelde routewijzigingen ook zo snel mogelijk door te voeren. Dit kan alleen via de experimenteerwet. Naast deze 9 routewijzigingen staan ook drie CROS Pilots gepland om in de vorm van een experiment uit te voeren. Wanneer deze 12 experimenten naast elkaar worden gelegd, blijkt dat er interferentie zal optreden in de te beleven en te meten effecten. Met name CROS Pilot 1 (alternerend Noord-Zuid en Zuid-Noord baangebruik) heeft een dermate groot effect op de totale regio, dat de effecten van de individuele routewijzigingen waarschijnlijk slecht meetbaar zullen zijn. Dit leidt waarschijnlijk tevens tot complicaties bij de handhaving ervan, omdat onvoldoende duidelijk zal zijn waar een berekende geluidbelasting aan toe te schrijven is: is dit ander baangebruik door Pilot 1 of door de routewijziging?

Vraag: Kan een voorkeur uitgesproken worden over de prioritering van de uit te voeren experimenten?
Optie 1: eerst Pilot 1 en na een jaar de overige routewijzigingen.
Optie 2: eerst de routewijzigingen en na een jaar Pilot 1.
Optie 3: eerst de meest intensief gebruikte routes wijzigingen en na drie maanden Pilot 1. Vervolgens na 1 jaar de overige routewijzigingen.

3. De hinderbeperkende maatregelen in het convenant moeten "hard en handhaafbaar" zijn, aldus de opdracht uit het Kabinetsstandpunt van april 2006. De belangrijkste reden hiervoor is het kunnen verkrijgen van zekerheid over en afdwingbaarheid van de uitvoering van de maatregelen. Per maatregel wordt omschreven het doel, het proces om te komen tot invoering, datum van invoering en verplichtingen van partijen. Naar de mening van de Projectgroep dragen boetes, stortingen in fondsen niet bij aan het bereiken van dit doel omdat boetes en dwangsommen bepaalde partijen geen prikkel geven omdat ze de boete kunnen afwentelen op bijvoorbeeld de KLM en deze geen invloed heeft op het gedrag van de anderen . Daarnaast zouden deze boetes niet ten goede komen aan de leefomgeving. Stortingen in fondsen is broekzak, vestzak voor de overheid en biedt eveneens geen oplossing. De mogelijkheid van een dwangsom kan worden overwogen. Voor de transparantie is een periodieke publicatie van de voortgang effectiever, omdat op deze wijze voor iedereen zichtbaar zal worden dat partijen hun afspraken niet nakomen indien dat het geval is. . Naming en shaming doet afbreuk aan de reputatie van partijen wat een goede prikkel is. Bijkomstig voordeel is dat men periodiek geïnformeerd wordt over de stand van zaken rondom de hinderbeperking in de omgeving.

Vraag: Draagt de periodieke publicatie over de voortgang van de invoering van de hinderbeperkende maatregelen voldoende bij aan het harde en handhaafbare karakter van het convenant?

Definitieve besluitvorming in Alders-beraad op 11 juni

Op 11 juni ligt een eindconcept voor van het Convenant Hinderbeperkende Maatregelen Korte Termijn. In samenhang met de resultaten van het M.E.R. Korte Termijn en het convenant omgevingskwaliteit kan het Alders-beraad vervolgens definitief advies uitbrengen over het te volgen proces voor de korte termijn.

N.B. Het Alders-beraad op 7 mei is bedoeld om inzicht te geven in de opzet van het convenant en in de effecten en implementatie van de maatregelen.Na 7 mei dienen partijen te oordelen over de maatregelen (is het substantieel?). Bovendien moeten ze onderling overeenstemming bereiken over een implementatiewijze. Op basis daarvan kan het concept convenant hinderbeperkende maatregelen verder worden vormgegeven. Het is de bedoeling om een conceptconvenant eind mei aan u toe te zenden, zodat ruim voor de vergadering van 11 juni een principeakkoord kan worden bereikt over het convenant.

Tafel van Alders
Datum bijeenkomst: 7 mei 2007

Oplegnotitie bij agendapunt: convenant omgevingskwaliteit

Afzender:
BRS

Doel:
U te informeren over de hoofdlijnen van het convenant over de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in de Schipholregio voor de korte en de middellange termijn. Daarin een beeld van de structuur en het type afspraken en projecten.

Toelichting
U wordt verzocht zich uit te spreken over het traject tot en met het totstandkomen van afspraken en een conceptconvenant, wat in de volgende Tafel van Alders op 11 juni staat geagendeerd.

Hoofdlijnen van het convenant kwaliteit woon-, werk- en leefomgeving korte termijn.

1. Inleiding

Onderstaand worden de hoofdlijnen in beeld gebracht van het convenant in statu nascendi voor de korte termijn, mede in relatie tot de middellange termijn. U wordt gevraagd deze hoofdlijnen te bespreken en te accorderen voor verdere uitwerking in een in juni af te sluiten convenant.

2. Aanleiding en context convenanten omgevingskwaliteit

Het Kabinet heeft naar aanleiding van de evaluatie van het Schipholbeleid aangegeven dat naar een betere balans moet worden gezocht tussen de ontwikkeling van het netwerk van de luchtvaartmaatschappijen op Schiphol en de omgevingsdoelstellingen.

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 realisatie van omgevingsvriendelijker vliegprocedures en -routes en daarop afgestemd ruimtelijk beleid en compenserende maatregelen in de vorm van samenhangende beleidspakketten, op de maat van de gebiedspecifieke problematiek.

Daartoe willen partijen in convenanten nadere afspraken maken voor zowel hinderbeperking als voor de omgevingskwaliteit in de Schipholregio, voor 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 van en naar Schiphol. De convenanten omgevingskwaliteit 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.

3. Hoofdlijnen convenant omgevingskwaliteit korte termijn

Partijen wensen afdwingbare afspraken op hoofdlijnen vast te leggen over de kwaliteit van de omgeving in de Schipholregio voor de termijn tot 2010, die tevens een basis vormen voor het voor de middellange termijn af te sluiten convenant. Daarnaast wensen zij zo spoedig een uitvoeringsorganisatie in te stellen t.b.v. een coherente realisatie van gemaakte afspraken.

A. Algemene afspraken

1) Het Rijk en de partijen verenigd in de Bestuurlijke Regie Schiphol 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. Deze verkenning dient als basis voor een samenhangend omgevingsbeleid voor de middellange termijn.
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.
3) De in het kader van het Convenant hinderbeperking door LVNL uit te voeren analyses van woonkernen op microklimaatniveau worden benut voor identificatie van plaatsen die in beginsel in aanmerking komen voor projecten voor de middellange termijn.
4) Partijen onderzoeken in gezamenlijkheid, in samenwerking met lokale partijen nut, noodzaak en mogelijkheden voor gebiedspecifieke projecten gericht op een verbeterde woon-, werk- en leefomgeving voor de middellange termijn.
5) Partijen onderzoeken elk vanuit de eigen positie en verantwoordelijkheden op zo kort mogelijke termijn de mogelijkheden en wenselijkheid van medefinanciering 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.

B. Opstellen Plan van Aanpak voor de middellange termijn:

Partijen spreken af voor een bepaalde datum een Plan van Aanpak op te stellen gericht op verbetering van de omgevingskwaliteit voor de middellange termijn. Dit plan van aanpak bevat in ieder geval een:

1. Probleembeschrijving per deelgebied op microklimaatniveau
2. Inventarisatie van mogelijke oplossingen voor geïdentificeerde problemen, waarbij ook gekeken wordt naar verbetering van de huidige wettelijke compensatie- en geluidisolatieregelingen op korte termijn, inclusief keuzemogelijkheden voor individuele omwonenden voor compensatievormen;
3. Pakket met haalbare maatregelen ("menukaart") om de leefbaarheid te verbeteren uitgesplitst in tijd;
4. Uitvoeringsplan

C. Tijdens de korte termijn reeds uit te voeren projecten

Daarnaast wensen partijen een aantal projecten uit te voeren in de periode tot 2010 die bijdragen aan de verbetering van de omgevingskwaliteit en die bruikbare gegevens opleveren voor het opstellen van het convenant voor de middellange termijn. Het gaat hier om projecten in gebieden rondom de luchthaven met relatief veel blijvende hinder, waar ruimtelijke beperkingen ontwikkeling belemmeren en waar hinderbeperkende maatregelen relatief weinig effect hebben. De projecten zijn op korte termijn uitvoerbaar zijn en kenmerken zich door onderlinge variëteit qua problematiek en mogelijke oplossingen
Het betreft projecten in Aalsmeer/Uithoorn, Amstelveen/Uilenstede, en Zwanenburg/Halfweg. Aan de nadere concretisering daarvan wordt momenteel gewerkt.

Een vierde project voor de korte termijn betreft de oplossing van individuele schrijnende gevallen

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 voldoende mogelijk. De Provincie en Schiphol bieden de bewoners, die geen beroep op een wettelijke regeling kunnen doen en die schrijnend zijn te noemen, een bovenwettelijke oplossing aan en hebben daartoe geoormerkte middelen beschikbaar gesteld (elk 10 miljoen Euro). Hieruit kan ook lering getrokken worden voor structurele aanpassing van de uitvoeringspraktijk op de middellange termijn. Momenteel is een Stichting in oprichting ter uitvoering van dit project.

D. Opzetten van een uitvoeringsorganisatie

Ter uitvoering van de hier genoemde afspraken wordt een werkorganisatie ingericht. Voorstel is dat iedere bij het convenant betrokken partij twee vertegenwoordigers zal aanwijzen die deel gaan nemen in de werkorganisatie. Voorgesteld wordt de voorzitter door Noord Holland te laten benoemen.

Voor de uitvoering van Het Plan van Aanpak, de projecten en de oplossing voor de individuele schrijnende gevallen zal een onafhankelijke Stichting opgericht worden langs de lijn die ook is gehanteerd bij de uitvoering van het convenant Mainport & Groen. Gezien de samenhang met de activiteiten van de Stichting in oprichting voor de oplossing van schrijnende gevallen en de brede doelstelling van deze Stichting – gericht op verbetering van omgevingskwaliteit – zal deze Stichting ook met de uitvoering van het Plan van Aanpak belast worden.

E. Deelovereenkomsten

Het is de bedoeling dat de uiteindelijk overeenstemming tussen partijen over het Plan van Aanpak, de uit te voeren projecten, de oplossing van individuele schrijnende gevallen en de op te richten uitvoeringstichting en de wijze van financiering ervan in door partijen vast te stellen deelovereenkomsten aan het convenant worden toegevoegd. De werkorganisatie zal deze overeenkomsten voorbereiden.

F. Financiering

Voor de verdeling van de kosten voor het inrichten van de werkorganisatie en de kosten die gemoeid zijn met het opstellen van een Plan van Aanpak wordt voorgesteld de volgende verhouding te hanteren: Noord Holland, lokaal bestuur (gemeente H'meer + A'dam), Staat, Schiphol elk 25%. Daarbij wordt er vanuit gegaan dat de inzet in natura om niet plaats vindt. De kosten van het oprichten van de Stichting worden gedeeld door Noord Holland en Schiphol. Voor de kosten van de uitvoering van de projecten wordt per project de verdeling tussen partijen vastgesteld.

Tafel van Alders
Datum bijeenkomst: 7 mei 2007

Oplegnotitie bij agendapunt: convenant hinderbeperking
beschrijving procedure Ministeriele Regeling (Experiment Schiphol)

Afzender:
CROS bewonersdelegatie

Doel:
U te informeren over de mogelijkheden van implementatie van een experiment; welke procedurele stappen dienen te worden doorlopen; wat is de planning; hoe te monitoren en evalueren? etc.

Toelichting
In het concept-convenant hinderbeperkende maatregelen wordt een twintigtal maatregelen voorgesteld. Een deel van deze maatregelen betreft routewijzigingen die niet binnen de huidige wet- en regelgeving kunnen worden uitgevoerd. Voorgesteld wordt deze maatregelen onder het experimenteerartikel van de Wet luchtvaart bij wijze van experiment mogelijk te maken. In de notitie wordt een beschrijving gegeven van de procedure die nodig is om de daarvoor benodigde Ministeriële Regeling te verkrijgen.

NOTITIE PROCEDURE AANVRAAG MINISTERIELE REGELING TEN BEHOEVE VAN CONVENANT HINDERBEPERKENDE MAATREGELEN, D.D. 3 MEI 2007

1. Inleiding

In het concept-convenant hinderbeperkende maatregelen wordt een twintigtal maatregelen voorgesteld. Een deel van deze maatregelen betreft routewijzigingen die niet binnen de huidige wet- en regelgeving kunnen worden uitgevoerd. Voorgesteld wordt deze maatregelen onder het experimenteerartikel van de Wet luchtvaart bij wijze van experiment mogelijk te maken. In deze notitie wordt een beschrijving gegeven van de procedure die nodig is om de daarvoor benodigde Ministeriële Regeling te verkrijgen.

2. Procedure tot verkrijging Ministeriële Regeling

Voor de voorgestelde maatregelen dient een aanvraag te worden ingediend, waarin aan de Minister van Verkeer en Waterstaat wordt verzocht de procedure in gang te zetten voor het verkrijgen van een Ministeriële Regeling, als genoemd in het experimenteerartikel van de Wet luchtvaart (artikel 8.23).

Het verzoek adresseert de volgende onderwerpen (zie ook bijlage 1):

- Omschrijving van de maatregel
- Doel van de maatregel
- Afwijking van wet- en regelgeving (zoals vervangende grenswaarden en eventuele vrijstelling van afwijking van vastgestelde routes)
- Ex ante evaluatie (beschrijving van nut, noodzaak, verwachte effecten voor geluid, milieu en ruimtelijke ordening, risico's en instrumenten om de mogelijke nadelige gevolgen van het experiment te beheersen)
- Omschrijving beperking en compensatie nadelige effecten
- Omschrijving uitvoering
- Omschrijving (ex post) evaluatie en verslag (onder andere aangeven van criteria op basis waarvan het experiment wordt beoordeeld)
- Omschrijving voorziening onvoorziene gevallen (bijsturing, opschorting of stopzetting)

De Minister van Verkeer en Waterstaat stelt een concept-Ministeriële Regeling op. De concept-Ministeriële Regeling wordt ter advies aan de CROS voorgelegd. De CROS zal op grond van de haar toegekende adviesbevoegdheid, aan de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM advies uitbrengen over de onderhavige Ministeriële Regeling. Conform het bestuursreglement van de CROS wordt het advies uitgebracht met een eenvoudige meerderheid in de plenaire CROS vergadering. De concept-Ministeriële Regeling wordt daarna voor inspraak ter inzage gelegd en ter informatie aan de Tweede Kamer verzonden. Na de inspraakperiode wordt de regeling definitief gemaakt.

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Schiphol (AAS) dragen zorg voor de implementatie en uitvoering van de maatregelen.

Op basis van de resultaten van het experiment besluiten de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM over het al dan niet omzetten van de maatregel in een structurele wettelijke regeling en bereidt een herziening van het LVB voor.

3. Planning

De termijn voor voorbereiding van de implementatie van maatregelen kan verschillen per maatregel. Bij benadering worden de volgende termijnen voorzien:

- Proces tot het definitieve verzoek tot opstellen Ministeriële Regeling: ca. 2 maanden
- Opstellen van de Ministeriële Regeling V&W, advies CROS en inspraaktermijn: ca. 3 maanden
- Implementatietraject: ca. 2 tot 3 maanden
- Uitvoering: afhankelijk van de maatregel (maximale duur is 1 jaar, met mogelijkheid tot verlenging met een jaar)
- Evaluatie: ca. 1 maand

Een voorbehoud dient te worden gemaakt voor analyses van de effecten van maatregelen op veiligheid, efficiëntie en milieu die door de LVNL (KDC) worden uitgevoerd. De doorlooptijden van dergelijke analyses verschillen sterk per maatregel. Deze inzichten berusten bij het KDC. Verder moet geanalyseerd worden welke experimenten gelijktijdig kunnen plaatsvinden en welke niet.

Indien na afloop van het experiment besloten wordt het experiment in meer definitieve regelgeving om te zetten, is het uit het oogpunt van rechtszekerheid niet gewenst en is het in operationeel opzicht minder efficiënt om gedurende korte tijd het oude regime weer te laten gelden. In dat geval kan de tijdelijke experimenteerregeling blijven gelden tot uiterlijk het moment waarop een wijziging van een of beide luchthavenbesluiten in werking treedt.

Voorts kan gewezen worden op het belang van het monitoringsonderzoek dat Motivaction, NLR, RIVM en Rigo uitvoeren in het kader van de CROS-pilots. In dit onderzoek worden de volgende effecten op hinder(beleving) onderzocht: (1) de mate waarin de bewoners van het invloedsgebied van de pilot hinder beleven. (2) de mate waarin de hinderbeleving verandert onder invloed van de pilot en (3) de gevolgen van communicatie over de pilot op de beleving van hinder. Er kunnen diverse voordelen behaald worden als de in deze notitie bedoelde experimenten eveneens betrokken worden in het monitoringonderzoek.

Bijlage 1 (Document van Verkeer en Waterstaat over informatiebehoefte Ministeriele Regeling)

1. **Doel:**

Nut en noodzaak:

- Waarom dit (en geen ander) experiment.
- Waarom is een experiment (met ministeriële regeling) vereist.
- Wat is het doel van het onderzoek en de daarbij behorende vraagstelling.

2. **Afwijking van regels en grenswaarden**

Aangeven moet worden voor welk experiment welke afwijkingen van de regels en/of grenswaarden in de handhavingspunten, zoals opgenomen in het LVB, vereist zijn.

Regels voor het gebruik van het luchtruim en het gebruik van het banenstelsel:

- Omschrijving van afwijking van het LVB, artikel 3.1.1 t/m 3.1.3: regels inzake het gebruik van het luchtruim.

- Omschrijving van afwijking van het LVB artikel 3.1.4 en 3.1.5: regels inzake het gebruik van het banenstelsel.

Grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten:

- Opsomming van andere grenswaarden dan de grenswaarden in het LVB artikel 4.2.1, derde lid (Lden), respectievelijk artikel 4.2.2, derde lid (Lnight), in onderstaande tabel.

Handhavingspunten etmaal, LVB art. 4.2.1, derde lid		Handhavingspunten nacht (periode van 23.00 tot 07.00 uur), LVB art. 4.2.2, derde lid	
Nummer handhavingspunt	Gevraagde andere grenswaarde dB(A) Lden	Nummer handhavingspunt	Gevraagde andere grenswaarde dB(A) Lnight

Opmerking: als geen afwijking van een regel én geen andere grenswaarde nodig zijn, is ook een ministeriële regeling niet nodig.

3. **Uitvoering pilot**
   - Zorgvuldig aandacht voor interferentie en cumulerende effecten, samenhang met andere pilots.
   - Welke (concrete) maatregelen zijn/worden genomen om interferentie en cumulerende effecten te ondervangen.
   - Waarom worden de pilots als samenhangend pakket aangevraagd?

4. Omschrijving voorziene effecten (ex ante evaluatie)

- Resultaten ex ante evaluatie met daarbij aandacht voor de in de Memorie van toelichting beschreven aandachtpunten. (oa. geluid, milieu, ruimtelijke ordening en risico)
- Verwachte stuurbaarheid van de pilot

5. Beperking nadelige gevolgen

- Hoe worden de eventuele nadelige gevolgen beperkt.

Pilot 1

	omschrijving	maatregel
Nadelig gevolg 1		
Nadelig gevolg 2		

Pilot 3b

	omschrijving	maatregel
Nadelig gevolg 1		
Nadelig gevolg 2		

Pilot 5b

	omschrijving	maatregel
Nadelig gevolg 1		
Nadelig gevolg 2		

6. Voorzieningen onvoorziene gevallen

Welk protocol geldt voor onderstaande acties.

- Bijsturen: wanneer, door wie
- Opschorting: wanneer, door wie
- Stopregeling (afbreukcriteria): wanneer, door wie

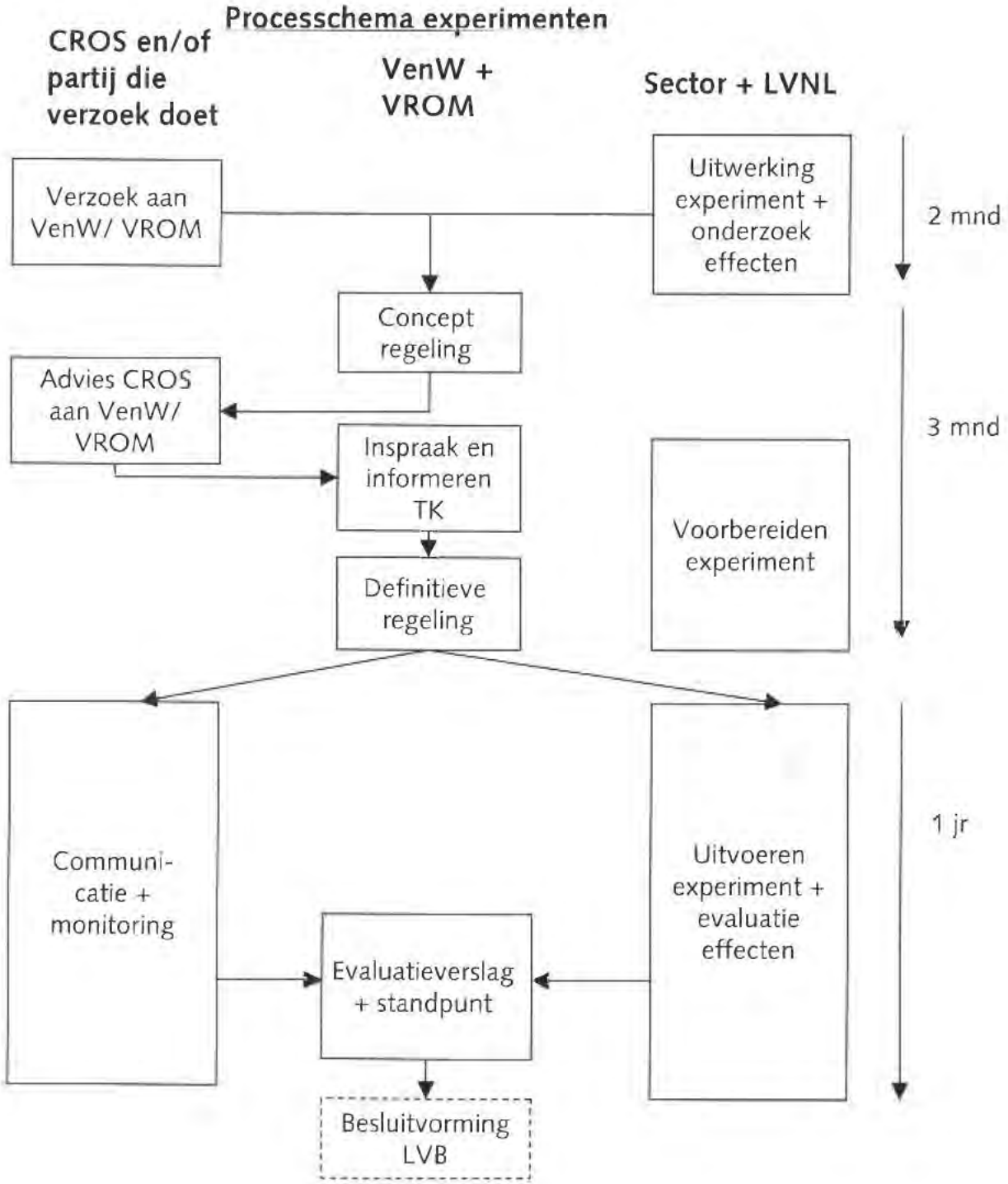
7. Evaluatie en verslaglegging (ex post evaluatie)

- Succescriteria specificeren
- VenW en VROM beoordelen of de benodigde wijziging van het LVB voor het definitief invoeren van experimenten binnen de geldende regels past (oa. wettelijke criteria gelijkwaardigheid).
- Tweede Kamer rapportage

8. Duur van experiment

Deze regeling gaat in op .... en loopt af op.... voor verlening dient uiterlijk .... een schriftelijk verzoek te worden ingediend. (per pilot)

Processchema experimenten



Bijlage 3

Overleg over de toekomst van Schiphol en de regio
oplegnotitie
bijlage 6

Tafel van Alders
Datum bijeenkomst: 7 mei 2007

Oplegnotitie bij agendapunt:
Conceptrichtlijnen MER korte termijn

Afzender:
VenW en VROM

Doel:
U te informeren over de conceptrichtlijnen voor het *MER korte termijn* en de wijze van vaststelling van de definitieve richtlijnen.

Toelichting
Op 16 april heeft bevoegd gezag in het Aldersoverleg de startnotitie voor de m.e.r. ontvangen. De startnotitie is op 18 april ter inzage gelegd. Het bevoegd gezag stelt de richtlijnen voor het MER op. In de richtlijnen staat aan welke vereisten het MER onderzoek ten minste moet voldoen. In de richtlijnen zullen de reacties uit de inspraakperiode en de adviezen van de Commissie m.e.r. en de wettelijke adviseurs (VROM Inspectie en LNV) worden betrokken. De richtlijnen kunnen daarom formeel niet vastgesteld worden voor de afronding van de inspraak en na ontvangst van de adviezen.
De inspraakperiode van vier weken loopt tot en met 16 mei. De Commissie m.e.r. brengt vervolgens uiterlijk 5 weken later haar advies uit. Vooroverleg met de commissie vindt plaats op 7 mei 2007. Het bevoegd gezag zal de richtlijnen (*voor korte én middellange termijn*) eind juni formeel vaststellen, mede afhankelijk van de reacties uit de inspraak en de adviezen.

Het formeel vaststellen van de richtlijnen mag geen belemmering zijn voor de voortgang van het onderzoek dat op 21 mei a.s. gereed moet zijn. In februari heeft bevoegd gezag daarom de notitie "Zicht op de richtlijnen voor de MER voor aanpassing luchthavengebruik Schiphol tot en met 2010" opgesteld. Hierin staan de conceptrichtlijnen voor het onderzoek voor de korte termijn. Naar aanleiding van de startnotitie en de afspraken in het Aldersoverleg van 16 april heeft bevoegd gezag een aanvulling gegeven op de notitie. Deze aanvulling is op 27 april jongstleden aan de initiatiefnemers verstuurd. De notitie en de aanvulling treft u hierbij aan.

Bijlage 6

NOTITIE

Betreft Aanvulling op de notitie "Zicht op de richtlijnen voor de MER voor aanpassing luchthavengebruik Schiphol tot en met 2010"
Aan Initiatiefnemer (Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland)
Door Bevoegd gezag (het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer)
Datum 27 april 2007

In april 2007 hebben Schiphol Group en de Luchtverkeersleiding Nederland als initiatiefnemers de startnotitie de milieueffectrapportage 'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio' uitgebracht. Vooruitlopend op de startnotitie, de inspraak en de adviezen van de Commissie m.e.r. en de wettelijke adviseurs heeft het bevoegd gezag in een notitie (februari 2007) de richtlijnen die naar verwachting van toepassing zullen zijn voor het onderzoek voor de korte termijn uiteengezet.

Naar aanleiding van het verschijnen van de startnotitie en op basis van de overleggen aan de overlegtafel van Alders zijn ten opzichte van deze notitie enkele nieuwe inzichten ontstaan voor het onderzoek gericht op de korte termijn. Deze notitie gaat in op die nieuwe inzichten. Met nadruk wordt er op gewezen dat het niet de definitieve richtlijnen betreft, daar deze mede afhankelijk zijn van de reacties uit de inspraak en de adviezen.

Criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming

Er is voor gekozen om de criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming te baseren op een verbeterd woningenbestand, het Woningenbestand Schiphol 2005. Dit levert de criteria in onderstaande tabel. Hierbij wordt opgemerkt dat de nieuwe criteria echter nog niet definitief zijn vastgesteld.

Aspect	Voorwaarde voor een nieuw luchthavenbesluit
Geluidbelasting etmaal	Maximaal 12.300 woningen binnen de 58 dB(A) L_{den}-contour
	Maximaal 239.500 ernstig gehinderde mensen binnen de 48 dB(A) L_{den}-contour
Geluidbelasting nacht	Maximaal 11.700 woningen binnen de 48 dB(A) L_{night}-contour
	Maximaal 66.500 ernstig slaapverstoorde mensen binnen de 40 dB(A) L_{night}-contour
Externe veiligheid	Maximaal 3.000 woningen binnen de 1·10-6 plaatsgebonden risicocontour

Het Woningenbestand Schiphol 2005 dient in het MER gebruik te worden voor het vaststellen van de aantallen woningen, de aantallen ernstig gehinderden en de aantallen ernstig slaapverstoorden en voor de toets aan de criteria voor gelijkwaardigheid. Hierbij dienen de aantallen per gemeente te worden aangegeven.

Invoergegevens

Voor het uitwerken van het planalternatief voor de korte termijn dient uitgegaan te worden van drie groeiscenario's, te weten 480.000, 500.000 en 520.000 vluchten op jaarbasis.

Beleidsoptie salderen: voorstel BRS

In het MER dient voor de beleidsoptie salderen de door de BRS gestelde conditie dat niet in twee achtereenvolgende jaren in dezelfde punten wordt gesaldeerd te worden onderzocht. Deze optie wordt onderzocht om de toename niet jaarlijks van de hinder niet jaarlijks in dezelfde gebieden te laten plaatsvinden.

Luchtkwaliteit

De vigerende wet- en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit wordt gevormd door het besluit Luchtkwaliteit 2005 (BLK) en de in het LVB opgenomen grenswaarden voor het luchtverkeer. Het is waarschijnlijk dat de Wet Luchtkwaliteit 2006 (WLK) het besluit Luchtkwaliteit zal vervangen en het vigerende beleid zal zijn op het moment dat besluitvorming plaatsvindt. Naar aanleiding van de adviezen van de Commissie m.e.r dient in het MER zowel getoetst te worden aan het BLK , de WLK en het LVB.

Daarnaast wordt in de EU een nieuwe richtlijn voor luchtkwaliteit "luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa" voorbereid, welke onder andere een nieuwe norm voor $PM_{2,5}$ bevat. Deze richtlijn zal naar verwachting in 2007 of 2008 worden vastgesteld. Vooruitlopend op implementatie van de richtlijn in de nationale wetgeving dient het MER ook de gegevens te bevatten waarmee getoetst kan worden aan de grenswaarden voor $PM_{2,5}$.

Gevraagde gegevens in het MER

Bevoegd gezag vraagt de initiatiefnemers in het MER per scenario en per beleidsoptie de volgende gegevens weer te geven:

- Emissies van het luchtverkeer voor de in het LVB Schiphol genoemde stoffen en een vertaling van deze emissies naar een relatieve emissiegrenswaarde zoals opgenomen in het LVB ;
- Concentraties van de in het BLK 2005 en WLK 2006 genoemde stoffen en $PM_{2,5}$ op relevante punten;
- Concentraties van de in het BLK 2005 en WLK 2006 genoemde stoffen en $PM_{2,5}$ weergegeven in een kaart met contouren (op en buiten het luchthavengebied);
- Weergave van de locaties waar de grenswaarden in het BLK 2005 en WLK 2006 worden overschreden, de omvang van de concentratie op deze locaties en inzicht in de opbouw van de concentraties (achtergrondconcentratie, luchtvaart, platformactiviteiten, luchthavengebonden wegverkeer, wegverkeer) op deze locaties;

Het Besluit Luchtkwaliteit 2005 stelt dat, bij overschrijding van de grenswaarden als gevolg van de geplande activiteit, de geconstateerde toename van de concentratie op de locatie(s) waar de grenswaarde(n) overschreden wordt, moet worden aangegeven op welke wijze deze toename

gecompenseerd wordt. In het MER dient inzichtelijk te worden gemaakt welke maatregelen worden getroffen en wat het effect van deze maatregelen is.

Bij de Wet Luchtkwaliteit 2006 is het van belang of de concentratietoename op de locatie(s) waar de grenswaarde(n) overschreden wordt als gevolg is van een project van "in betekenende mate" (IBM). Als sprake is van IBM (toename van de concentratie met meer dan 1.2 microgram per m^3) dan zijn er twee mogelijkheden:

1. Door onlosmakelijk met het besluit verbonden maatregelen wordt de concentratietoename verminderd tot onder de IBM-grens;
2. Het project wordt aangemeld bij het NSL. Compensatie vindt plaats middels de in het salderingsgedeelte van het NSL opgenomen maatregelen.

Ten aanzien van de nieuwe EU richtlijn is het op dit moment niet duidelijk wat de hoogte van de norm voor $PM_{2,5}$ zal worden en hoe om te gaan met een eventuele overschrijding van die norm. In het MER wordt daarom volstaan met het leveren van de benodigde gegevens om later de vergelijking te kunnen maken.

Rekensystematiek en studiegebied

Voor de resultaten in het MER gelden de volgende uitgangspunten:

- de berekeningen van de luchtkwaliteit dienen te worden uitgevoerd met een rekenmodel, dat door het RIVM is gevalideerd;
- een studiegebied dat voldoende groot is om de effecten van de alternatieven inzichtelijk te maken (gedacht wordt aan een gebied van 15 km bij 15 km rondom het luchthaventerrein);
- de resultaten dienen te worden gegeven voor de jaren 2007, 2008, 2009 en 2010. De waarden voor de jaren 2008 en 2009 kunnen door interpolatie tussen de waarden voor 2007 en 2010 worden afgeleid.

Toelichting op het operationeel concept

In het MER dient een toelichting te worden opgenomen op het gehanteerde operationeel concept voor de afhandeling van het vliegverkeer. Hierbij dient op hoofdlijnen te worden ingegaan op de verschillen ten opzichte van de voorspellingen in het MER Wijziging Uitvoeringsbesluiten Schiphol, waarbij specifiek wordt gedacht aan wijzigingen in het geprognosticeerde gebruik van de Buitenveldertbaan.

3ykasc 6

NOTITIE

Betreft Zicht op de richtlijnen voor de MER voor aanpassing luchthavengebruik Schiphol tot en met 2010
Aan Initiatiefnemer (Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland)
Door Bevoegd gezag (het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer)
Datum 28 februari 2007

1 Inleiding

De Schiphol Group en de Luchtverkeersleiding Nederland (de initiatiefnemers) hebben in een voorlopige startnotitie kenbaar gemaakt dat zij een aanpassing van het milieustelsel wensen om een ander gebruik van luchthaven Schiphol te kunnen realiseren. Voor de middellange termijn (tot 2018 – 2020) is deze aanpassing nodig, omdat zij:

- de netwerkfunctie van Schiphol willen behouden en versterken
- de hinder van het luchtverkeer voor de omgeving willen beperken
- de ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving van Schiphol meer mogelijk willen maken

Ook voor de korte termijn wordt een – tijdelijke – aanpassing van het milieustelsel gevraagd aan het Rijk. De initiatiefnemer verwacht dat met het huidige stelsel al op korte termijn een verdere groei niet mogelijk is zonder de grenswaarden voor geluid in een aantal handhavingspunten te overschrijden. De initiatiefnemer zal ten behoeve van deze aanpassingen op zowel de korte als de middellange termijn een procedure voor een milieueffectrapportage – m.e.r.[1] – starten en zal hiervoor in maart 2007 een startnotitie uitbrengen.

Met het oog op het starten van de voorbereidingen voor de onderzoeken ten behoeve van het MER voor de korte termijn heeft het bevoegd gezag (de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) in deze notitie een opzet gemaakt voor de richtlijnen die voor dit MER *naar verwachting* van toepassing zullen zijn.

De startnotitie is nog niet definitief en de inspraak- en adviesronde voor de richtlijnen moeten nog plaatsvinden. De notitie heeft daardoor nadrukkelijk **niet de status van richtlijnen** voor het MER. Deze notitie is daardoor alleen een tijdelijk hulpmiddel om het onderzoek t.b.v. het MER te kunnen starten. De uiteindelijke richtlijnen voor het MER zullen worden vastgesteld nadat de startnotitie is verschenen en de inspraak- en adviesronde conform de wettelijke vereisten zijn doorlopen (Wet Milieubeheer (art. 72) en het besluit MER 1994 (art. 2.1).

2 Doel van de m.e.r. voor het korte termijn besluit

In het MER staat het onderzoek naar het verbeteren van het gebruik van de luchthaven op de middellange termijn centraal. Voorafgaand aan het invoeren van oplossingen voor de middellange

[1] MER = Milieu-effectrapport; het eindresultaat (rapport); m.e.r. = milieueffectrapportage; het proces

termijn (verwacht vanaf gebruiksjaar 2011) is op korte termijn (verwacht vanaf gebruiksjaar 2007, en mogelijk ook al in 2006) mogelijk sprake van een overschrijding van de grenswaarden in enkele handhavingspunten voor geluid. Schiphol loopt daarmee eerder tegen de grenzen aan dan vooraf is gedacht. Binnen de criteria voor gelijkwaardigheid is nog wel groei mogelijk. Het kabinet overweegt deze groei mogelijk te maken door wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB).

Voor de korte termijn moet in de m.e.r. worden onderzocht wat de milieu- en veiligheidseffecten zijn voor de eerstkomende jaren op basis van de meest actuele voorspellingen voor de ontwikkeling van de luchtvaart op Schiphol en bij verschillende opties voor het aanpassen van de grenswaarden voor geluid in het LVB. Op basis van de resultaten in het MER zal het besluit worden genomen over het actualiseren van de grenswaarden in het LVB of het salderen tussen handhavingspunten. Als randvoorwaarde voor het wijzigen van het LVB geldt dat het LVB na de wijziging een bescherming biedt die gelijkwaardig of beter is dan de bescherming van de eerste besluiten.

Het besluit voor het wijzigen van de grenswaarden voor geluid in het LVB, zal in samenhang met het convenant gericht op het beperken van de hinder en slaapverstoring in met name het gebied verder van de luchthaven (het buitengebied) worden gemaakt.

Voor het korte termijn besluit is, conform het Kabinetsstandpunt Schiphol, voorts het uitgangspunt dat het Luchthavenindelingbesluit (LIB) niet aangepast wordt.

3 Zicht op de op te nemen informatie in het MER voor het korte termijn besluit

3.1 Referentiesituaties: bestaande toestand en nulalternatief

In het MER worden de effecten van het planalternatief vergeleken met de referentiesituaties[2]. Doel van die vergelijking is om besluitvormers inzicht te geven in positieve en negatieve effecten van het alternatief. Voor dit MER gelden de volgende referentiesituaties:

1) Bestaande (milieu)toestand. Vergelijking van het alternatief met de bestaande (milieu)toestand geeft inzicht in de veranderingen die optreden ten opzichte van de huidige situatie. Als bestaande milieutoestand is gekozen voor de verwachte milieutoestand in 2007 op basis van het operationeel plan voor 2007, zonder operationele verstoring zoals baanonderhoud (hiermee wordt niet gekozen om de bestaande milieutoestand te baseren op het werkelijke gebruik van de luchthaven in 2006 of 2007, omdat in deze jaren het gebruik door onder andere onderhoud aan de Aalsmeerbaan te veel afwijkt van het "normale" gebruik).
2) Nulalternatief: de meest waarschijnlijke situatie die zou optreden als het voorgenomen besluit (aanpassing waarden in grenswaarden LVB door actualiseren of salderen) niet wordt genomen

[2] De termen referentiesituatie, autonome ontwikkeling en nulalternatief worden veelal naast en door elkaar gebruikt. Voor deze m.e.r. wordt gekozen voor de term 'nulalternatief' waaronder de situatie wordt verstaan die ontstaat als het huidige beleid niet wordt gewijzigd. Het nulalternatief vormt samen met een beschrijving van de bestaande situatie de twee referentiesituaties voor dit MER.

en dat de grenswaarden uit het LVB niet worden overschreden. Op basis van de meest recente inzichten voor de korte termijn dienen de effecten hiervan in het MER te worden bepaald.

3.2 Beschrijving van het alternatief c.q. varianten daarvan

Voor het korte termijn besluit zal het MER gericht zijn op het onderzoeken van de milieueffecten voor de eerstkomende jaren op basis van de meest actuele voorspellingen voor de ontwikkeling van de luchtvaart op Schiphol, en bij wijziging van de grenswaarden voor geluid in het LVB (wijziging van artikel 4.2 uit het LVB).

Voor de korte termijn wordt in het MER uitgegaan van één planalternatief. In dat alternatief zijn de meest actuele marktontwikkelingen voor de eerstkomende jaren opgenomen. Daarnaast wordt in het alternatief uitgegaan van de inzet van maatregelen voor het beperken van de hinder (hieronder worden maatregelen verstaan die de overlast overdag en 's nachts beperken) die tot en met 2010 mogelijk zijn. De initiatiefnemer is vrij om daarbij verschillende varianten te onderzoeken voor de inzet van deze maatregelen. De initiatiefnemer heeft daarbij aangegeven in het alternatief een gewijzigde ligging van de routes voor parallel starten mee te nemen. Het bevoegd gezag gaat er echter vanuit dat het uit te werken planalternatief tevens het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) is.

Alternatief	Uitwerking
Planalternatief	Meest actuele voorspellingen over de ontwikkeling van de luchtvaart op Schiphol voor de eerstkomende jaren (tot en met operationeel jaar 2010) en de inzet van hinderbeperkende maatregelen die in die periode mogelijk zijn.

Ten aanzien van hinderbeperkende maatregelen dient in het MER te worden aangegeven welke maatregelen tot en met 2010 mogelijk zijn. Onderstaande tabel geeft een overzicht van *mogelijke* maatregelen die naar verwachting bij kunnen dragen aan hinderbeperking. Dit zijn de maatregelen die door de initiatiefnemer genoemd zijn in de samenvatting van de startnotitie van 11 januari 2007. In het planalternatief dienen die maatregelen meegenomen te worden die in de periode tot en met 2010 mogelijk zijn. Voor de maatregelen die niet mogelijk zijn in de periode tot en met 2010 dient het MER zorgvuldig te motiveren waarom deze op korte termijn niet mogelijk zijn.

Maatregel	Toelichting
Maatregelen voor de nachtperiode	Specifieke maatregelen voor het terugdringen van slaapverstoring (selectief toelatingsbeleid, stimuleren van de inzet van stille vliegtuigen in de nacht door aanpassing van de start- en landingstarieven, en wanneer dit prijsbeleid onvoldoende effectief blijkt te zijn het instellen van een verbod voor bepaalde categorieën lawaaiige vliegtuigen in de nacht)
Selectiviteitmaatregelen	Gericht op de modernisering van de op Schiphol opererende vloot van verkeersvliegtuigen en het gebruik van schone en stille vliegtuigen.
Uitplaatsing van verkeer	Chartermaatschappijen en/of low-cost carriers niet meer vanaf Schiphol laten opereren, maar vanaf Lelystad Airport, of luchtvracht via Rotterdam Airport.

Maatregel	Toelichting
Tariefdifferentiatie	Met een tariefstructuur de inzet van 'stille' en 'schone' vliegtuigen stimuleren.
Gewijzigd baangebruik	Overgang van 2+1 naar 2+2 baangebruik gericht op het mogelijk maken van hinderbeperkende maatregelen.
Preferente baancombinatie	Gebruik van baancombinaties gericht op beperking van de hinder, en voldoende afhandelingcapaciteit.
Minder afwijken van de startroute	Vliegtuigen vaker en langer de startroute laten volgen dan nu het geval is.
Hoger aanvliegen	Eindnadering vanaf een grotere hoogte beginnen dan nu het geval is.
Geluidsarme naderingen	Vliegtuigen de nadering in een glijvlucht laten uitvoeren, waarbij op een grotere hoogte en met een lager motorvermogen wordt gevlogen.
Vaste naderingsroute	Vastleggen van de naderingsroutes. De naderingsroutes op Schiphol liggen niet vast en bestrijken een groot gebied.
Optimalisatie startroutes	Startend verkeer zo min mogelijk over woonkernen en bepaalde gebieden laten vliegen.
Startroutes volgen (P-RNAV)	Gericht op het nauwkeurig volgen van de startroutes.
Concentreren van het vliegverkeer	Vliegverkeer, en daarmee de overlast, (verder) concentreren.
Aanvliegen over zee	Tijdens de nadering zoveel mogelijk over zee aanvliegen en woonkernen en andere gebieden vermijden.

In het kabinetstandpunt vraagt het kabinet Schiphol om het nachtregime ook tussen 6 en 7 uur zoveel mogelijk toe te passen. Voorts wordt de initiatiefnemer verzocht de selectiviteits- en tarief-maatregelen tevens te richten op het stimuleren van het gebruik van veiligere vliegtuigen. In het MER dient te worden aangegeven hoe de initiatiefnemer dit in het alternatief mee neemt.

3.3 Beleidsmatig kader

Geluid, externe veiligheid en luchtverontreiniging

Artikel 8.17, zevende lid van de Wet luchtvaart zegt:

"Elk besluit, volgend op het eerste Luchthavenverkeerbesluit, biedt een beschermingsniveau ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging, dat voor ieder van deze aspecten, gemiddeld op jaarbasis vastgesteld, per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit". Een overeenkomstige formulering voor het LIB staat in deze wet onder Artikel 8.7, vierde lid.

Op basis van de meest recente inzichten is deze wettelijke randvoorwaarde geconcretiseerd op basis van de bescherming die door de huidige Luchthavenbesluiten wordt geboden (rapport To70 *"Eisen voor gelijkwaardige bescherming bij wijziging van de Luchthavenbesluiten; bescherming van de eerste Luchthavenbesluiten met meest recente inzichten"*. 06.171.03, januari 2007).

Dit levert de criteria, zie onderstaande tabel, die van toepassing zijn voor de wijziging van de luchthavenbesluiten. Dit zijn de criteria zoals opgenomen in de conceptbrief voor de Tweede Kamer.

Aspect	Voorwaarde voor een nieuw luchthavenbesluit
Geluidbelasting etmaal	Maximaal 12.300 woningen binnen de 58 dB(A) Lden-contour
	Maximaal 242.000 ernstig gehinderde mensen binnen de 48 dB(A) Lden-contour
Geluidbelasting nacht	Maximaal 11.700 woningen binnen de 48 dB(A) Lnight-contour
	Maximaal 67.500 ernstig slaapverstoorde mensen binnen de 40 dB(A) Lnight-contour
Externe veiligheid	Maximaal 3.000 woningen binnen de 1·10-6 plaatsgebonden risicocontour

Hierbij geldt dat dezelfde inzichten dienen te worden gebruikt als bij de totstandkoming van de eisen, zoals het gebruik van het woningbestand RIVM 2005, toepassen van de GES dosis-effectrelaties, gebruik van de nieuwste inzichten over de rekenmethodiek voor externe veiligheid etc. (zie ook het rapport To70 *"Eisen voor gelijkwaardige bescherming bij wijziging van de Luchthavenbesluiten; bescherming van de eerste Luchthavenbesluiten met meest recente inzichten"*. 06.171.03, januari 2007).

In het MER dienen de resultaten van de toets op gelijkwaardigheid te worden opgenomen.

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit dient getoetst te worden aan de grenswaarden voor de stoffen zoals genoemd in het wetsvoorstel "Wet Luchtkwaliteit 2006". Onderzocht wordt nog of getoetst dient te worden aan de eisen zoals opgenomen in de concept EU richtlijn "luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa" (waarin onder andere nieuwe grenswaarden voor $PM_{2.5}$ zijn opgenomen), of dat getoetst moet worden aan de eisen op basis van de huidige richtlijnen. Daarnaast wordt nog onderzocht op welke wijze de toetsing uitgevoerd dient te worden.

3.4 Beleidsopties

Het korte termijn besluit is gericht op wijziging van de grenswaarden voor geluid in het LVB (wijziging van artikel 4.2 uit het LVB)[3]. De m.e.r. moet verschillende mogelijkheden onderzoeken voor de wijziging van de grenswaarden voor geluid. Hierbij geldt als randvoorwaarde voor het wijzigen van het LVB dat het LVB na de wijziging een bescherming biedt die gelijkwaardig of beter is dan de bescherming van de eerste besluiten. In ieder geval de volgende mogelijkheden dienen in het MER te worden onderzocht:

- het salderen tussen de verschillende handhavingspunten
- het actualiseren van de grenswaarden in handhavingspunten

Toelichting op de mogelijkheden voor het wijzigen van de grenswaarden voor geluid

[3] Voor de korte termijn geldt het huidige normenstelsel als uitgangspunt. Vooralsnog worden de voornemens uit het kabinetsstandpunt om het TVG af te schaffen, de grenswaarden voor de uitstoot van koolmonoxide (CO), zwaveldioxide (SO_2) en vluchtige koolwaterstoffen (VOS) te schrappen en de emissiegrenswaarde voor NO_x te verlagen voor de korte termijn buiten beschouwing gelaten.

1) Bij salderen tussen de handhavingspunten is in enig jaar een overschrijding in een handhavingspunt van maximaal 1 dB(A) toegestaan, mits
   - de som van de geluidbelasting in handhavingspunten lager of gelijk is dan de som van de grenswaarden in handhavingspunten (de overschrijding moet worden gecompenseerd door een onderschrijding in andere punten); èn
   - voldaan wordt aan de eisen voor een gelijkwaardige bescherming die werd geboden door de eerste luchthavenbesluiten (zie paragraaf 3.3).
2) Bij het actualiseren wordt de geluidbelasting in handhavingspunten (voor het etmaal en de nacht) opnieuw vastgesteld.

Voor zowel salderen als actualiseren wordt berekend wat het nieuwe bijbehorende TVG zou zijn, zodat het BG kan overwegen ook deze waarde aan te passen. In dit kader wordt ook gevraagd de rol van het TVG en de relatie met de meteotoeslag in het MER uiteen te zetten.

Voor ieder van de mogelijkheden dient in de m.e.r. te worden onderzocht:
- in hoeverre het planalternatief kan worden gerealiseerd; en
- wat de bijbehorende milieueffecten zijn.

In het MER dient tevens inzichtelijk gemaakt te worden of het planalternatief per beleidsoptie al dan niet voldoet aan de overige grenswaarden uit het LVB.

3.5 Effectenbeschrijving

Belangrijk punt in de wet is de volledigheid en juistheid van de milieu-informatie. Dit betekent dat alle relevante milieuthema's in het MER behandeld dienen te worden. Als een milieueffect waarnaar deze richtlijnen vragen niet relevant wordt geacht en dus niet wordt beschreven, zal het MER dat moeten motiveren.

De effecten die worden vergeleken zijn als volgt gecategoriseerd:
a) Algemene informatie
b) Informatie voor het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol
c) Informatie met betrekking tot de ruimtelijke gevolgen

De te vergelijken effecten zijn hieronder per categorie weergegeven. In het MER dienen voor het planalternatief per beleidsoptie de effecten zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin (beschrijvend) te worden gepresenteerd.

3.6 Algemene informatie

In het MER dienen de effecten van het planalternatief (per beleidsoptie) te worden vergeleken met de referentiesituaties (zie paragraaf 3.1), op basis van de volgende informatie.

Soort effecten	Effect	Aspect

Algemeen	Aantal vliegtuigbewegingen	Tijdens de etmaalperiode en de nachtperiode op jaarbasis.
	Routes	Ligging van de routes op achtergrondkaart met actuele woongebieden en nieuwbouwplannen[4]. Hierbij dient tevens aandacht besteed te worden aan de horizontale spreiding van het verkeer langs de routes.
Milieueffecten	Geluid	L_{den}-contouren (48, 53 en 58 dB(A)) en L_{night}-contouren (40, 43 en 48 dB(A)) op achtergrondkaart met woningbestand en nieuwbouwplannen. Kleurenplot van verschilwaarden in rekenrasterpunten op achtergrondkaart met actuele woongebieden en nieuwbouwplannen in stappen van 2 dB(A).
	Externe veiligheid	- Plaatsgebonden risicocontouren (10-5 en 10-6) op achtergrondkaart met actuele woongebieden en nieuwbouwplannen. Kleurenplot van verschilwaarden in rekenrasterpunten op achtergrondkaart met actuele woongebieden en nieuwbouwplannen. - Aantal woningen en kantoren en bedrijven binnen de verschillende plaatsgebonden risicocontouren.
	Emissie klimaatgassen	Emissie CO_2 en NO_x

3.7 Informatie voor het Luchthavenverkeerbesluit

Het LVB bevat regels en grenswaarden voor de beheersing van de overlast door Schiphol. In het MER dient inzichtelijk te worden gemaakt in welke mate het planalternatief per beleidsoptie voldoet aan de grenswaarden.

Onderstaande tabel geeft de informatie die in het MER dient te worden opgenomen in relatie tot het LVB. Hierbij dient te worden aangeven hoe het planalternatief per beleidsoptie zich verhoudt ten opzichte van de grenswaarden in het LVB.

Soort effecten	Effect	Aspect
Algemeen	Luchtverkeerwegen	Ligging van de luchtverkeerwegen op achtergrondkaart met actuele woongebieden en nieuwbouwplannen. Hierbij dient tevens aandacht besteed te worden aan de horizontale spreiding van het verkeer langs de routes.
Milieueffecten	Geluid	- geluidbelasting in handhavingspunten voor het etmaal (L_{den}). - geluidbelasting in handhavingspunten voor de nacht (L_{night}). - TVG.
	Externe veiligheid	- TRG.
	Emissie Luchtvervuilende stoffen	Totale en geïndexeerde emissies NO_x, VOS, PM10, CO, SO_2.

3.8 Ruimtelijke effecten

In het MER dient aandacht te worden besteed aan de volgende gebieden/voorzieningen/besluiten:

- Sloopzones voor externe veiligheid (gronden met nummer 1 in bijlage 3A van het LIB)
- Sloopzones voor geluid (gronden met nummer 2 in bijlage 3A van het LIB)
- Gebied met beperkingen voor kantoren en bedrijven (gronden met nummer 2 en 3 in respectievelijk bijlage 3A en 3B van het LIB)

[4] Een overzicht van de nieuwbouwplannen zal door BG worden vastgesteld en verstrekt.

- Gebied met nieuwbouwbeperkingen voor woningen (gronden met nummer 4 in bijlage 3B van het LIB)
- Gebied met beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende activiteiten
- Gebieden voor geluidsisolatie (Regeling Geluidwerende Voorzieningen)
- Bouwbesluit
- Natuurgebieden: VHR, Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en Provinciale EHS gebieden
- Nota Ruimte

In het MER dient voor het planalternatief per beleidsoptie inzichtelijk te worden gemaakt in hoeverre de contouren die aan de basis liggen voor het vaststellen van deze gebieden zich verhouden tot de verschillende gebieden in het LIB of de RGV. Daarnaast moet, indien voor het gebied relevant, informatie worden gegeven over het aantal woningen / kantoren en bedrijven die niet binnen de gebieden in het LIB of de RGV liggen, maar wel binnen de contouren berekend in dit MER. Voor het bouwbesluit dienen de relevante geluidscontouren in kaart te worden gebracht, en dient inzichtelijk te worden gemaakt hoe deze zich verhouden ten opzichte van de contouren behorend bij het LIB.

Waar van toepassing dient in het MER inzichtelijk gemaakt te worden in hoeverre de verschillen worden veroorzaakt doordat de contouren in dit MER op een andere wijze (zoals veranderde rekenmodellen) zijn bepaald dan ten tijde van het vaststellen van de gebieden.

Soort effecten	Effect	Aspect
Beperkingen-gebieden LIB	Sloopzones externe veiligheid	- Weergave van 10-5 plaatsgebonden risicocontouren op achtergrondkaart met actuele woongebieden, huidige kantoor- en bedrijflocaties en nieuwbouwplannen (t.o.v. sloopzones EV en geluid uit het LIB). - Aantal woningen en kantoren en bedrijven buiten de sloopzones (EV en geluid) uit het LIB, maar binnen de 10-5 plaatsgebonden risicocontour.
	Sloopzones geluid	- Weergave van 71 dB(A) Lden contouren (op basis van een rekenraster met een maaswijdte van zowel 100 als 500 meter) op achtergrondkaart met actuele woongebieden en nieuwbouwplannen (t.o.v. sloopzones EV en geluid uit het LIB). - Aantal woningen buiten de sloopzones (EV en geluid) uit het LIB, maar binnen de 71 dB(A) Lden contour.
	Gebied met beperkingen voor kantoren en bedrijven	- Weergave van 10-6 plaatsgebonden risico-contouren op achtergrondkaart met actuele woongebieden, kantoren en bedrijven en nieuwbouwplannen (t.o.v. beperkingengebieden voor kantoren en bedrijven uit het LIB). - Aantal kantoren en bedrijven(terreinen) met meer dan 22 werknemers per hectare buiten de gebieden met beperkingen voor kantoren en bedrijven uit het LIB, maar binnen de 10-6 plaatsgebonden risico-contouren.
	Gebied met nieuwbouwbeperking en woningen	- 58 dB(A) Lden-contouren op achtergrondkaart met actuele woongebieden en nieuwbouwplannen (t.o.v. gebied met nieuwbouwbeperkingen uit het LIB). - Effect op beperking voor groot- en kleinschalige nieuwbouwlocaties (niet alleen de grote uitleglocaties in Nota Ruimte). Dit breed zien: zowel reeds besloten projecten als in voorbereiding zijnde projecten als projecten die "on hold" zijn gezet in de Nota Ruimte (huidige 20 Ke zone).
	Gebied met hoogtebeperkingen	Effecten van het alternatief voor hoogtebeperkingen rondom de luchthaven op achtergrondkaart (t.o.v. gebied met hoogtebeperkingen uit het LIB).

Soort effecten	Effect	Aspect
	Gebied met beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende activiteiten	Effecten van het alternatief voor beperkingen voor vogelaantrekkende activiteiten rondom de luchthaven gepresenteerd op achtergrondkaart (t.o.v. de contouren behorend bij het 1e LIB)
Geluidisolatie	Regeling geluidwerende voorzieningen	- 40, 50, 55 en 65 Ke geluidcontouren en 26 dB(A) LAeq- contouren op achtergrondkaart met actuele woongebieden en nieuwbouwplannen (t.o.v. de contouren uit het RGV). - Aantal woningen buiten de contouren voor het RGV, maar binnen de 40, 50, 55 en 65 Ke geluidcontouren en 26 dB(A) LAeq.
Nota Ruimte	Geluidscontouren	- 20 Ke-contouren op achtergrondkaart met actuele woongebieden en nieuwbouwplannen ten opzichte van het gebied dat is opgenomen in de Nota Ruimte waar grootschalige nieuwbouw van woningen niet is toegestaan. - Effect op beperking voor groot- en kleinschalige nieuwbouwlocaties (niet alleen de grote uitleglocaties in Nota Ruimte). Dit breed zien: zowel reeds besloten projecten als in voorbereiding zijnde projecten als projecten die "on hold" zijn gezet in de Nota Ruimte (huidige 20 Ke zone).
Bouwbesluit	Geluidcontouren	35 tot en met 65 Ke geluidcontouren in stappen van 5 Ke op achtergrondkaart met actuele woongebieden en nieuwbouwplannen (t.o.v. de contouren behorend bij het 1e LIB).
Natuur: VHR en (P)EHS gebieden	Geluidscontouren	- Relevante geluidscontouren op achtergrondkaart met VHR (=Natura 2000) gebieden, Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en Provinciale EHS gebieden. - Voor VHR gebieden de mogelijkheid van "significante effecten" en indien nodig "een passende beoordeling" maken. - Voor EHS en PEHS gebieden een inventarisatie en beoordeling van de ernst van de verstoring.

3.9 Invoergegevens

De effecten van het planalternatief worden onderzocht op basis van voorspellingen over de ontwikkeling van de luchtvaart op Schiphol (het aantal vliegtuigbewegingen en de verdeling hiervan over starts, landingen, tijdstip van de vlucht, de bestemmingen en de typen vliegtuigen, het gebruik van het banenstelsel en de vliegroutes van de vliegtuigen) in de eerstkomende jaren (tot en met 2010). Hiervoor wordt de meest waarschijnlijke ontwikkeling van de luchtvaart gehanteerd. De Initiatiefnemer wordt gevraagd in het MER aan te geven welke voorspelling zij wil hanteren als de meest waarschijnlijke ontwikkeling.

Bij de evaluatie van het Schipholbeleid is opgemerkt dat dergelijke voorspellingen weinig toekomstvast zijn. De initiatiefnemer wordt gevraagd in het MER aan te geven welke onzekerheden er zijn ten aanzien van de meest waarschijnlijke ontwikkeling van de luchtvaart, wat de omvang is van deze onzekerheden en hoe deze doorwerken in de voorspellingen voor de luchtvaart op Schiphol. In het MER dient op basis daarvan inzichtelijk te worden gemaakt wat de milieueffecten zijn indien de luchtvaart op Schiphol zich anders ontwikkelt dan gedacht. Hiervoor dient gebruik gemaakt te worden van 'onzekerheidsmarges' voor de te vliegen bestemmingen, de verdeling van

het vliegverkeer over de dag, de vlootsamenstelling en de wijze van afhandeling van het vliegverkeer[5]. Zodoende wordt een bandbreedte verkregen voor de effecten die op kunnen treden.

In het MER dient in de berekeningen te worden uitgegaan van de verwachte ligging van vliegroutes, de te verwachte geluid- en prestatiegegevens van de verschillende typen vliegtuigen, de te verwachte ongevalskansen en de verwachte uitstoot van luchtverontreinigende stoffen.

3.10 Rekensystematiek

In de m.e.r. dienen de verschillende mogelijkheden (salderen of actualiseren) te worden onderzocht voor het wijzigen van de grenswaarden voor geluid. Om op basis van het planalternatief en de, volgens de sector meest waarschijnlijke, ontwikkeling van de luchtvaart de grenswaarden voor geluid te bepalen en de milieueffecten van de luchtvaart in kaart te brengen dienen verschillende stappen te worden doorlopen. Hierbij zal steeds worden getoetst aan de gelijkwaardigheidseisen.

Voor het "actualiseren" dienen de volgende stappen te worden doorlopen:

1. Op basis van de invoergegevens (voor de meest waarschijnlijke ontwikkeling van de luchtvaart op Schiphol) wordt bepaald hoe het gebruik van de luchthaven is waarbij per aspect voor geluid aan de gelijkwaardigheidseisen moet zijn voldaan. Hiervoor wordt de geluidbelasting bepaald in Lden en Lnight, en inclusief de meteotoeslag.
2. Vervolgens wordt dat gebruik van de luchthaven getoetst aan de gelijkwaardigheidseisen voor externe veiligheid en wordt getoetst aan de eisen ten aanzien van luchtkwaliteit. Indien nodig dient het gebruik hierop te worden aangepast.
3. Op basis van dat gebruik worden de geluidbelasting in de handhavingspunten (inclusief meteotoeslag) en het TVG (exclusief meteotoeslag) bepaald uit het LVB, artikel 4.2. Daarnaast wordt getoetst aan de overige grenswaarden (anders dan geluid) uit het LVB.
4. Tot slot wordt in beeld gebracht wat de te verwachten maximale milieueffecten, zie §3.6 - §3.8, van de luchtvaart zullen zijn bij dat gebruik.

Daarnaast wordt gevraagd om inzicht te geven in het effect op de groeimogelijkheden voor de luchtvaart op korte termijn indien het vliegverkeer zich anders ontwikkelt dan gedacht. Hiervoor wordt op basis van de onzekerheidsmarge (voor afwijkingen ten opzichte van de meest waarschijnlijke ontwikkeling van de luchtvaart) inzichtelijk gemaakt in hoeverre de nieuwe waarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten en het TVG (stap 3) limiterend zijn voor de groei.

Voor het "salderen" dienen de volgende stappen te worden doorlopen:

1. Op basis van de invoergegevens (voor de meest waarschijnlijke ontwikkeling van de luchtvaart op Schiphol en rekening houdend met de onzekerheidsmarge) wordt bepaald hoe het gebruik van de luchthaven is waarbij per aspect voor geluid aan de gelijkwaardigheidseisen moet zijn voldaan. Daarnaast geldt als criterium dat de geluidbelasting in handhavingspunten de

[5] Zoals door de initiatiefnemer aangegeven in de samenvatting van de startnotitie van 11 januari 2007.

grenswaarden uit het huidige LVB met maximaal 1 dB(A) mag overschrijden. Hiervoor wordt de geluidbelasting bepaald in Lden en Lnight, en inclusief de meteotoeslag.

2. Vervolgens wordt dat gebruik van de luchthaven getoetst aan de gelijkwaardigheidseisen voor externe veiligheid en wordt getoetst aan de eisen ten aanzien van luchtkwaliteit. Indien nodig dient het gebruik hierop te worden aangepast.
3. Vervolgens wordt voor dat gebruik bepaald wat de geluidbelasting exclusief meteotoeslag is in de verschillende handhavingspunten. Deze berekening wordt uitgevoerd voor een aantal 'individuele meteojaren', waarbij voor iedere berekening het weer uit een bepaald jaar wordt gehanteerd. Op basis van deze resultaten wordt de volgende toetsen uitgevoerd:
   - voor ieder individueel meteojaar moet worden beoordeeld of wordt voldaan aan de eis voor salderen dat de som van de geluidbelasting in handhavingspunten lager of gelijk is dan de som van de grenswaarden in handhavingspunten;
   - indien in enig handhavingspunt de geluidbelasting exclusief meteotoeslag hoger is dan de geluidbelasting inclusief meteotoeslag, is er de kans dat voor dat individuele meteojaar niet wordt voldaan aan de criteria voor salderen (stap 1). Voor die jaren waarvoor dit het geval is, moet op basis van het scenario exclusief meteotoeslag getoetst worden aan de criteria voor het salderen.
4. Op basis van dat gebruik wordt het TVG (exclusief meteotoeslag) voor het etmaal en de nachtperiode opnieuw bepaald. Daarnaast wordt getoetst aan de overige grenswaarden (anders dan geluid) uit het LVB.
5. Tot slot wordt in beeld gebracht wat de te verwachten maximale milieueffecten, zie §3.6 - §3.8, van de luchtvaart zullen zijn bij dat gebruik.

Onderstaande tabel geeft per aspect de rekensystematiek die moet worden toegepast voor het uitvoeren van de verschillende berekeningen en het in kaart brengen van de milieuaspecten.

Aspect	Rekensystematiek
Geluid	• NLR-CR-2001-372 voor Lden, Lnight, TVG etmaal en nacht • RLD/BV-01 voor Ke • RLD/BV-01 voor LAeq • Bepaling contouren voor Lden, Lnight, Ke en LAeq en waarden voor Lden en Lnight in handhavingspunten inclusief meteotoeslag • Bepaling TVG zonder meteotoeslag • Het rekengebied dient voldoende groot genomen te worden dat de 48 dB(A) Lden en de 40 dB(A) Lnight contouren daar geheel binnen passen • RIVM woning- en populatiebestand 2005 ('WBS 2005') • Dosis-effectrelaties conform GES • Rekenraster met een maaswijdte van 500 meter. Voor sloopzones dient daarnaast gerekend te worden met een rekenraster met een maaswijdte van 100 meter.
Externe veiligheid	• NLR-CR-2001-399 voor berekening Totaal Risico Gewicht (TRG) • NLR-CR-2004-083 voor berekening plaatsgebonden risico-contouren • Bepaling plaatsgebonden risico-contouren inclusief meteotoeslag • Het rekengebied dient voldoende groot genomen te worden zodat de 10-6 contouren daar geheel binnen passen • RIVM woning- en populatiebestand 2005 ('WBS 2005') • Kantoor en bedrijflocaties en gegevens (aantallen werknemers per hectare) op basis

		van zo actueel mogelijke gegevens bij initiatiefnemer beschikbaar
	•	Rekenraster met een maaswijdte van 25 meter
Luchtverkeerwegen	•	NLR-CR-94381
Natuur	•	Dosis-effectrelaties voor geluid en het voorkomen van vogels
	•	Deskundig oordeel over optreden van "significante effecten"
	•	Voor de VHR gebieden waar mogelijk "significante effecten" optreden, moet een "passende beoordeling" worden gemaakt
	•	Voor EHS en PEHS inventarisatie en beoordeling van de ernst van de verstoring
Emissie Luchtvervuilende stoffen	•	Conform rekenvoorschrift RMI
Emissie klimaatgassen	•	Emissies ten gevolge van de LTO-cyclus, platformactiviteiten en luchthavengebonden wegverkeer
	•	Bepalen van procentuele toename ten opzichte van de referentie
Luchtkwaliteit	•	Stappenplan voor de beoordeling van de luchtkwaliteit. Opmerking: het stappenplan is nog in ontwikkeling.

2007/8971-01

HANS ALDERS
5.1.2.e Woo
:astel.nl

Aan
De minister van Verkeer en Waterstaat en
de minister van VROM
De heer C. Eurlings en mevrouw J. Cramer

Groningen, 13 juni 2007

Geachte ministers,

Graag breng ik u op de hoogte van de uitkomsten van het overleg over Schiphol en de regio dat de betrokken partijen op 11 juni jongstleden hebben gevoerd.

Het proces
Het overleg over Schiphol en de regio is ingesteld door de toenmalige staatssecretaris van V&W mevrouw M. Schultz van Haegen en staatssecretaris van VROM, de heer P. van Geel en is in december 2006 gestart. 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.

De opdracht aan het overleg luidt kort samengevat: het uitbrengen van een advies over de mogelijkheden de milieuruimte van de luchthaven beter te benutten en deze voorstellen te onderbouwen met een, milieueffectenonderzoek. Dit in combinatie met het maken van afspraken over hinderbeperkende maatregelen en voorstellen te doen ter verbetering van de leefbaarheid in de omgeving van Schiphol. Deze maatregelen en voorstellen moesten zo mogelijk worden vastgelegd in een of meer convenanten waarvan het karakter niet vrijblijvend, maar hard en handhaafbaar moet zijn. Sinds december 2006 zijn de partijen zes keer onder mijn leiding bijeen geweest. Daarnaast is een gezamenlijke werkorganisatie in het leven geroepen ter voorbereiding en uitvoering van de door het overleg opgedragen onderzoeken.

De partijen 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. Alle betrokkenen hebben hun inzichten en opvattingen ingebracht. De initiatiefnemers hebben het noodzakelijke milieueffectenonderzoek

gedaan naar alternatieven voor de periode tot 2010, de korte termijn. Daarnaast is door het KDC[1] onderzoek verricht naar een alternatief dat is ingebracht door de bewonersdelegatie. Tevens hebben alle partijen inbreng geleverd in de convenanten voor hinderbeperkende maatregelen en voor vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving.

De probleemstelling

De partijen hebben, gegeven de discussie aan de eerdere overleggen de volgende overwegingen:

- Partijen hebben vastgesteld dat bij de huidige regelgeving en bij de huidige ontwikkeling van het vliegverkeer, niet in de eerste plaats qua aantallen vliegtuigbewegingen als wel naar de aard en samenstelling van het verkeer.
- Dat leidde in 2006 en voorzienbaar ook in 2007 tot overschrijdingen van een aantal van de thans geldende grenswaarden in de handhavingpunten.
- Deze situatie heeft ertoe geleid dat partijen een splitsing hebben aangebracht in hun onderzoek. Eerst is gezocht naar een oplossing voor de korte termijn, de periode 2007-2010 om daarna over te gaan naar het zoeken van een oplossing voor de middellange termijn, de periode tot 2018/2020.
- Partijen zijn met elkaar nagegaan in hoeverre een oplossing voor de korte termijn geboden kan worden, zodanig dat er voldoende tijd ontstaat om tot overeenstemming te komen over een duurzame ontwikkeling voor de middellange termijn.
- Voor de oplossing van de korte termijn is als uitgangspunt gehanteerd dat deze geen beperking vormt voor de mogelijke oplossingen voor de middellange termijn en niet zou leiden tot onomkeerbare situaties.

De onderzoeken en besprekingen voorafgaand aan het overleg van 11 juni jongstleden hebben geleid tot een viertal hoofddocumenten: de resultaten van de MER, de resultaten van het bewonersalternatief en de afspraken in de convenanten over hinderbeperkende maatregelen en leefbaarheid. Deze documenten zijn als bijlage gevoegd bij dit advies.

Onderzochte en besproken onderwerpen

1. Uitkomsten van het milieueffectenonderzoek voor de korte termijn.
   De milieueffecten van het verwachte gebruik van de luchthaven tot 2010 zijn in beeld gebracht op basis van drie verkeersvolumes (480.000, 500.000, 520.000). Er zijn vier verschillende beleidsopties onderzocht:
   1) actualiseren van de grenswaarden in handhavingspunten;
   2) salderen tussen grenswaarden in handhavingspunten;
   3) voorstel BRS[2]: salderen onder voorwaarde dat niet in twee achtereenvolgende jaren in dezelfde handhavingspunten een overschrijding plaatsvindt;
   4) een combinatie van actualiseren en salderen;

[1] Het kennis en ontwikkelingscentrum van de luchtvaartpartijen.

[2] Bestuurlijke Regie Schiphol, waarin provincie Noord-Holland en gemeenten samen werken

2. Effectberekeningen van het alternatief dat door de bewonersdelegatie is voorgesteld, in de vorm van een experiment. Het gaat hierbij om afwisselend preferent baangebruik in noordelijke en zuidelijke richting, afgewisseld met perioden met preferent oost/west baangebruik, waardoor de voorspelbaarheid toeneemt en daardoor mogelijk minder hinder wordt ervaren. De effectberekeningen moesten tevens inzicht geven of de tot medio 2010 verwachte ontwikkeling van de luchtvaart op Schiphol kan plaatsvinden.

3. **Convenant hinderbeperking**
   In dit convenant zijn afspraken vastgelegd ter beperking van de geluidhinder die van het vliegverkeer wordt ondervonden door omwonenden. Partijen in het convenant zijn: V&W, VROM, de gemeenten Haarlemmermeer, Amsterdam, Amstelveen en Noord Holland, LVNL, Schiphol en KLM.

4. **Convenant leefomgeving**
   In dit convenant zijn afspraken vastgelegd over activiteiten voor verbetering van de kwaliteit van de woon, werk- en leefomgeving in de Schipholregio voor de korte termijn (tot 2010) tussen Schiphol, KLM, LVNL, de gemeenten Haarlemmermeer, Amsterdam, Noord Holland, Amstelveen en het rijk.

Belangrijkste conclusies van de onderzoeken en convenantbesprekingen
Alle onderzochte en gepresenteerde beleidsopties blijven binnen de eisen van de gelijkwaardige bescherming van de omgeving. In alle gevallen zal meer hinder dan nu optreden, als gevolg van de toename van het aantal vluchten waarmee in de alternatieven is gerekend. Dit leidt tot een bijstelling van een aantal grenswaarden op plekken dichtbij de bebouwde omgeving.

Om binnen de milieuruimte meer te kunnen vliegen is bij de beleidsoptie Actualiseren een verhoging van grenswaarden in 18 handhavingspunten noodzakelijk, 13 punten kunnen neerwaarts worden bijgesteld, bij een volume van 500.000. Bij een volume van 480.000 gaan er 13 omhoog, 15 omlaag en blijven er 7 nagenoeg gelijk[3]. De milieueffecten - uitgedrukt in de grenswaarden in handhavingspunten - als gevolg van de jaarvolumes 480.000, 500.000 en 520.000 verschillen onderling weinig van elkaar. De verschillen worden vooral door andere factoren bepaald, onder meer weersomstandigheden en baangebruik.

De opties Salderen en het voorstel van de BRS Salderen voor maximaal 1 jaar achtereen in een bepaald handhavingspunt, voldoen niet aan de doelstellingen voor de korte termijn. Ze bieden geen ruimte voor de ontwikkeling van het vliegverkeer op Schiphol tot 2010.

De optie Actualiseren in combinatie met Salderen biedt de meest robuuste oplossing voor groei naar circa 520.000 vliegtuigbewegingen binnen de gelijkwaardigheidgrenzen. Een dergelijke ontwikkeling van het vliegverkeer verhoudt zich niet met het

[3] onder nagenoeg gelijk verstaan we een wijziging tot en met plus of min 0.25 dB.

bewonersalternatief voor de middellange termijn, dat uitgaat van een maximum van 500.000 bewegingen op Schiphol en zou daarmee in strijd met de uitgangspunten leiden tot een ongewenste onomkeerbare situatie. De optie Actualiseren met salderen valt daarmee af voor de korte termijn.

Bij het bewonersalternatief is sprake van een vergelijkbare situatie als actualiseren, maar dan met een ander preferent baangebruik: er wordt dan meer Oost-West gevlogen. Het voorstel vraagt om een duidelijk grotere aanpassing van enkele grenswaarden dan in de optie Actualiseren. Dit voorstel is daarom voor partijen niet aantrekkelijk.

De optie Actualiseren biedt de mogelijkheid voor groei naar circa 500.000 vliegtuigbewegingen met een acceptabele overschrijdingskans. Deze optie is ook mogelijk voor een groei naar 480.000 bewegingen en leidt ook dan tot een te accepteren overschrijdingskans. Deze optie is acceptabel voor alle partijen.

De belangrijkste afspraken in het convenant over hinderbeperking zijn:
- Partijen werken aan het aanpassen van verschillende vliegroutes en vliegprocedures die zullen leiden tot minder gehinderden;
- De luchtverkeersleiding zal samen met bestuurders en omwonenden van Aalsmeer, Uithoorn en Amstelveen gericht zoeken naar vliegtechnische verbeteringen binnen de wettelijke kaders;
- Schiphol gaat voortvarend door met maatregelen tegen grondgeluid in Hoofddorp, samen met de gemeente Haarlemmermeer en CROS. Onderzoek naar grondgeluid start in Amstelveen.
- Schiphol ontmoedigt lawaaiige vliegtuigtypes in de nacht door forse tariefsverhoging en verhoogt ook voor de dagperiode tarieven van lawaaiige toestellen. Deze selectiviteitmaatregelen leveren circa 3.000 minder ernstig gehinderden en circa 1.800 minder slaapverstoorden op.

Belangrijkste punten convenant leefomgeving
Voor de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving is voor komende periode afgesproken:
- Onderzoek te starten in Zwanenburg / Halfweg en Amstelveen, Uithoorn en Aalsmeer naar gebiedspecifieke projecten gericht op een verbeterde woon-, werk- en leefomgeving;
- Schrijnende gevallen aan te pakken. Het gaat daarbij om omwonenden en bedrijven waarvoor de compensatieregelgeving niet toereikend wordt geacht. Inmiddels is daarvoor door de provincie Noord-Holland en door Schiphol beide 10 miljoen euro vrijgemaakt.

Conclusie en advies
Gehoord alle overwegingen en beraadslagingen van partijen en de inzichten van de beschikbare resultaten concludeer ik tot het volgende advies:

1. Gegeven de verklaring van Schiphol dat zij, gehoord de belangen van de omgeving, tot 2010 maximaal 480.000 vliegbewegingen toestaat, zullen op basis daarvan de

grenswaarden in de handhavingpunten van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) worden geactualiseerd. Het thans geldende preferentieel baangebruik van 2+1, met in de in- en outbound piek een 2+2 gebruik blijft in deze fase van kracht;

2. Daarbij wordt er vanuit gegaan dat voor 31 maart 2008 partijen advies (inclusief convenanten over hinderbeperking en leefbaarheid voor de middellange termijn) zullen uitbrengen over de verdere ontwikkeling van Schiphol op de middellange termijn waardoor uiterlijk voor aanvang van het het gebruiksjaar 2010, of zoveel eerder als mogelijk is, een nieuw besluit van kracht wordt.
   Bij aanpassingen van het LVB voor de korte en middellange termijn wordt de milieuruimte getoetst aan de geactualiseerde gelijkwaardigheidcriteria die eenzelfde bescherming bieden als het eerste (herstelde) LVB conform de Wet luchtvaart;

3. Partijen hebben overwogen of de aanpassing onder 1 aan een horizonbepaling zou moeten worden gebonden (1 november 2009) teneinde voldoende druk te houden op het proces. Overwogen is dat het proces tot nu toe het vertrouwen schenkt dat een ieder zich inzet voor tijdige beschikbaarheid van alle gegevens (o.a. netwerkanalyse, MKBA, inclusief zicht op de lokale economische effecten (op micro niveau), MER middellange termijn en de resultaten van de onderzoeken naar een nationaal luchthavensysteem) zodat partijen in staat zijn om op 31 maart 2008 een advies uit te brengen. De partijen hebben de voorzitter uitdrukkelijk gevraagd om daarop toe te zien.
   Partijen realiseren zich dat bij het uitblijven van een advies, het conform punt 1 gewijzigde LVB van toepassing zal blijven en dat verdere besluitvorming dan uitsluitend een zaak zal zijn van het kabinet en de Tweede Kamer.

Aan het slot van de beraadslagingen heb ik mijn conclusies gedeeld met de partijen en ieder der partijen heeft kenbaar gemaakt geen overwegende bezwaren tegen mijn conclusies te hebben. 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. De vertegenwoordigers van de gemeenten Amstelveen en Haarlemmermeer zullen dit voornemen met een positief advies hunnerzijds voorleggen aan de respectievelijke colleges van burgemeester en wethouders. Op grond daarvan meen ik u dit advies te kunnen uitbrengen dat kan rekenen op voldoende draagvlak bij de betrokken partijen.

Hoogachtend,

Hans Alders.