

	Datum	Document	Beoordeling	Artikel Wob	Te vinden op
1.		Advies: Procescommissie Evaluatie Schipholbeleid	reeds openbaar		http://publicaties.minienm.nl/documenten/procescommissie-evaluatie-schipholbeleid-achtste-advies-toetsing
2.	3-sep-2008	Brief Temporisatie besluitvorming actualisatie gericht op 2012	deels openbaar	10.2e	
3.	30-jan-2008	Brief VW DGTL 2008 315 20083151 NLR-rapport contra-expertise actualisering gelijkwaardigheidscriteria Schiphol	reeds openbaar		https://www.parlementairemonitor.nl/9353000/1/j9vvij5epmj1ey0/vi3k9irgkfx
4.	30-mei-2006	Brief van Vereniging van Nederlandse Verk. Conclusies van kabinet inzake evaluatie Schipholbeleid	deels openbaar	10.2e	
5.		Gelijkwaardigheidstoets Schipholbeleid	reeds openbaar		http://publicaties.minienm.nl/documenten/evaluatie-schipholbeleid-gelijkwaardigheidstoets
6.		Evaluatie Schipholbeleid	reeds openbaar		http://publicaties.minienm.nl/documenten/evaluatie-schipholbeleid-trends-milieueffecten-schiphol-historis
7.	17-jan-2008	Brief Geactualiseerde criteria voor gelijkwaardigheid	deels openbaar		10.2e
8.	25-mei-2007	Brief Gelijkwaardigheidscriteria Schiphol	reeds openbaar		https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-46.html
9.	13-jun-2006	Reactie op kabinetsstandpunt Mainport Schiphol	deels openbaar		10.2e
10.	13-jun-2006	Standpuntennotitie Mainport Schiphol Gemeente Amstelveen	reeds openbaar		https://www.vlieghinder.nl/images/knipsels/060613_Gem_a_mstelveen_standpuntennotitie.pdf
11.	19-apr-2006	Brief LVNL Kabinetsstandpunt	deels openbaar		10.2e,11.1
12.	12-jun-2006	Email FW: GRT_RGR_VW_29665	reeds openbaar		kamerstuk 29665, nr. 28
13.	27-sep-2006	Brief Kabinetsstandpunt Schiphol	deels openbaar	10.2e	
14.	1-apr-2006	Boekje Kabinetstandpunt Schiphol	reeds openbaar		https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-28-b1.pdf
15.		Saldering tussen handhavings-punten Effecten op capaciteit en hinder To70 Aviation en Environment	reeds openbaar		http://publicaties.minienm.nl/documenten/saldering-tussen-handhavingspunten-effecten-op-capaciteit-en-hin
16.		Eindrapport van de evaluatie van het Schipholbeleid samenvatting	reeds openbaar		http://publicaties.minienm.nl/documenten/evaluatie-schipholbeleid-eindrapport
17.	21-jun-2006	Analyse actualisatie gelijkwaardigheidscriteria NLR	reeds openbaar		https://www.vlieghinder.nl/images/knipsels/080130_bijlage_tcm195-212207Analyse__actualisatie_gelijkwaardigheidscriteria.pdf
18.	11-sep-2007	Brief MER Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio voor de korte termijn.	deels openbaar	10.2e	
19.	3-jul-2008	Afschrift Raad van State	reeds openbaar		https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2008-390.html
20.	1-mrt-2006	Economische Effecten Schiphol			https://www.toekomstluchtvaart.nl/pdf/SEO%20Economische%20effecten%20Schiphol%202006.pdf
21.	14-jun-2006	Brief problematiek Schiphol	deels openbaar		10.2e
22.		Staatscourant artikel Adviezen Raad van State over AMVB en KB	reeds openbaar		http://www.staatscourant.nl/NIEUWSBRIEF/NB-sc20060405-03.html
23.	16-mei-2006	Brief KLM reactie kabinetsstandpunt Schiphol	deels openbaar	10.2e	
24.	14-jun-2006	Brief aan Schiphol, KLM en LVNL reactie op uw verbetervoorstel voor het Schipholbeleid	deels openbaar	10.2e	
25.		Kabinetsreactie op de door Schiphol, KLM en LVNL ingediende verbetervoorstellen voor aanpassing Schipholbeleid	deels openbaar	10.2e	
26.	1-mei-2006	Mainport Schiphol Vier vergezichten op Schiphol	reeds openbaar		https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-32-b1.pdf
27.	19-jun-2006	Brief van KLM reactie van Schiphol Group en KLM op het kabinetsstandpunt Schiphol	deels openbaar	10.2e	
28.	14-dec-2005	Brief van Inspectie Verkeer en Waterstaat resultaten beoordeling verbetervoorstellen	deels openbaar	10.2e, 11.1	
29.	16-mei-2006	Bijlage visie omtrent verbetervoorstellen Schipholbeleid	niet openbaar	11.1	
30.	13-jun-2006	Bijlage: Advies inzake verbeteringen Schipholbeleid	niet openbaar	11.1	
31.	16-mei-2006	Resultaat van de evaluatie	niet openbaar	11.1	
32.	13-aug-2008	Nota stand van zaken proces Alders van DG VenW aan de Minister	deels openbaar	10.2e, 11.1	
33.	22-jun-2006	Nota voortgang uitvoering kabinetsstandpunt Schiphol van de programmamanager Luchtverkeer aan DG	deels openbaar	10.2e, 11.1	
34.	10-sep-2006	Brief temporisering besluitvorming luchthavenverkeerbesluit van Directeur Luchthavens aan Schiphol Group	deels openbaar	10.2e	
35.	30-jan-2008	Brief aan Tweede Kamer NLR-rapport contra expertise	reeds openbaar		https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-80.html
36.	26-jun-2006	Tussenrapportage Gelijkwaardigheidstoets Schiphol	reeds openbaar		http://publicaties.minienm.nl/documenten/evaluatie-schipholbeleid-gelijkwaardigheidstoets-schiphol-tussen

37.	26-jun-2006	Rapport Vliegtuiggeluid rond Schiphol	reeds openbaar		http://www.commissiemer.nl/docs/mer/p14/p1454/1454-43geluidsbelasting.pdf
38.	18-apr-2006	Blauwe brief van VROM aan V&W	niet openbaar	11.1	
39.		Kabinetstandpunt Schiphol	reeds openbaar		https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-28-b1.pdf
40.	30-jan-2008	Evaluatie Schipholbeleid	reeds openbaar		http://www2.vlieghinder.nl/knipsels_pmach/pdfs/051109_venw_diner_pensant-thema_Politiek_bestuurlijk_organisatorisch.pdf
41.	21-jun-2006	Brief uw kenmerk DGTL/06.007902 van Bewonersvereniging Hoofddorp	deels openbaar	10.2e	
42.	4-mei-2006	Herziening normstelling Schiphol brief MNP	reeds openbaar		https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-46-b1.pdf
43.		Ontwerpbesluit tot wijziging van het milieuruimte en wijziging	reeds openbaar		https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2008-390.html
44.	16-mei-2006	Reactie CROS –BRS Schiphol Group KLM	deels openbaar	10.2e	
45.	17-jan-2006	Reactie op 6e en 7e advies van Stas VenW aan de voorzitter van de Procescommissie voor de evaluatie van het schipholbeleid	deels openbaar	10.2e	
46.	5-jan-2006	Reactie op eerste verkenning	deels openbaar	10.2e	
47.	30-sep-2005	Eerste verkenning verbetervoorstellen	deels openbaar	10.2e	
48.	25-jan-2006	Reactie op onderzoek effecten verbetervoorstel (Milieu defensie)	deels openbaar	10.2e	
49.	26-jun-2006	Reactie op verbetervoorstellen i.v.m. het Algemeen overleg d.d.28-06-2006 over het kabinetstandpunt Schipholbeleid	deels openbaar	10.2e	
50.	20-jan-2006	Reactie op uw verbetervoorstellen Schipholbeleid van VROM-inspectie aan Stas VenW	niet openbaar	11.1	
51.	12-jan-2006	Uw opmerkingen over het Schipholbeleid van VenW aan Bewonersvereniging Elsrijk Zuid	deels openbaar	10.2e	
52.	12-jan-2006	Uw verbetervoorstellen Schipholbeleid VenW aan de gemeente Haarlemmermeer	deels openbaar	10.2e	
53.	9-nov-2006	Verzoek om de beperking van overlast door vliegtuiggeluid m.b.t. het kabinetstandpunt Schiphol	deels openbaar	10.2e	
54.	30-dec-2005	Visie KLM op de verbetervoorstellen, men vindt dat, KLM aan VenW	deels openbaar	10.2e, 11.1	
55.	30-dec-2005	Visie SPL op ingediende verbetervoorstellen	deels openbaar	10.2e	
56.	28-apr-2005	Nota voorbereiding plenaire vergadering	Niet openbaar	11.1	
57.		Voorstel tot verdergaande herziening normstelling geluid Schiphol			https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-46-b1.pdf https://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/schiphol.pdf
58.		Wijziging luchthavenverkeersbesluit ontwerp	reeds openbaar		https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2008-390.html
59.	25-okt-2006	Brief Benutten milieuruimte Schiphol voor groei en beperken van hinder, aanpak middellange en korte termijn, Tweede kamerbrief	reeds openbaar		https://www.vlieghinder.nl/images/knipsels/061025_pers_aantk_uitwerking_kabinetstandpunt.pdf
60.		Opties Voor schipholbeleid Balans tussen binnen en buitengebied milieu en Natuur Planbureau	reeds openbaar		
61.		Gesprekspunten voor gesprek met minister VenW op 16 mei a.s. nota, DG Milieu aan de Minister VROM	deels buiten verzoek, deels openbaar	11.1	
62.	Ongedateerd	Gelijkwaardigheidscriteria Schiphol	reeds openbaar		eurlings_gelijkwaardigheidscriteria_schiphol_br.8258_tcm195-1864991.pdf
63.	13-apr-2007	Tweede kamerstuk Evaluatie Schipholbeleid Vergaderjaar 2006-2007, 29 665, nr. 44	reeds openbaar		https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-44.html
64.	7-mrt-2006	Bewindslidenoverleg 9 maart, VenW aan de Minister van VROM, EZ, Financiën en VenW	niet openbaar	11.1	
65.		Kernboodschap kabinetstandpunt Schiphol	niet openbaar	11.1	
66.	1-apr-2006	Kabinetstandpunt april 2006 boekje	reeds openbaar		https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-28-b1.pdf
67.		Nota Kabinetstandpunt Schiphol aanvullend advies BWO op 9 maart a.s. Bijlage 2: bij LMV 2006 8-3-2006, DG Milieubeheer aan de Minister van VROM	niet openbaar	11.1	
68.	8-mrt-2006	Bijlage 3: Kabinetstandpunt groepsrisico's, reactie van de regio	niet openbaar	11.1	
69.	16-mei-2006	Brief Buitengebied Schiphol	Reeds openbaar		https://www.parlementairemonitor.nl/9353000/1/j9vvij5epmj1ey0/vi3ap9w3sgzw
70.		CPB-rapport Geluidsnormen voor Schiphol	Reeds openbaar		https://www.cpb.nl/sites/default/files/publicaties/download/geluidsnormen-voor-schiphol-een-welvaartseconomische-benadering.pdf
71.	12-jun-2006	Nota Geannoteerde agenda voor het overleg tussen de Staatssecretaris van VenW en Vrom op 14 juni 2006 van 16.15-17.15 uur	niet openbaar	11.1	

72.	1-mei-2006	Opties voor Schipholbeleid MNP Balans tussen binnen en buitengebied rapport	reeds openbaar		https://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/500133002.pdf
73.	18-apr-2006	Afspraken kabinetstandpunt, VenW aan de Staatssecretaris VROM	niet openbaar	11.1	
74.	8-mrt-2006	Kabinetstandpunt Schiphol Tekstvoorstel voor Samenvatting (bijlage bij doc.38)	niet openbaar	11.1	
75.	20-jun-2006	Beantwoording Kamervragen kabinetstandpunt Schiphol	reeds openbaar		https://www.vlieghinder.nl/nieuws/artikel/Beantwoording-kamervragen-kabinetstandpunt-Schiphol
76.	20-jun-2006	Beleid/programmamateam Schiphol	deels openbaar	10.2e	
77.	22-jun-2006	Kabinetstandpunt Schipholbeleid brief	deels openbaar	10.2e	
78.	7-jun-2006	Vorbereiding hoorzitting van 8 juni 2006 cros	deels openbaar	10.2e	
			deels openbaar	10.2e	
79.	31-mrt-2008	Verbeteren geluidsnormenstelsel en andere geluidsbeperkende instrumenten (Stichting natuur en milieu)	deels openbaar	10.2e	
80.	5-apr-2006	Reactie MNP op concept Kabinetstandpunt	volledig openbaar		
81.	4-apr-2006	Reactie MNP op concept kabinetstandpunt Schiphol voor behandeling in kerngroep RPC/RMC van 4 april 2006	volledig openbaar		
82.		Eindrapport van de evaluatie van het Schipholbeleid samenvatting	reeds openbaar		http://publicaties.minienm.nl/documenten/evaluatie-schipholbeleid-eindrapport
83.		Saldering tussen handhavings-punten Effecten op capaciteit en hinder To 70 Aviation en Environment	reeds openbaar		http://publicaties.minienm.nl/documenten/saldering-tussen-handhavingspunten-effecten-op-capaciteit-en-hin
84.	13-jun-2006	Reactie Kabinetsstandpunt toekomst Schiphol van R. Gasseling van de gemeente Uithoorn	reeds openbaar		https://www.vlieghinder.nl/images/knipsels/060613_uithoorn_reactie_kabinetvoorstel.pdf
85.		11 Burgerbrieven van diverse personen aan lenW	deels openbaar	10.2.e, 7.1.c Wob	
86.	2006-2007	Kamerstukken II, dossier 29 665, nr. 46	reeds openbaar		https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-46
87.	2007-2008	Kamerstukken II, dossier 29 665, nr. 80	reeds openbaar		https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-80.html
88.	2017-2018	Kamerstukken II, 29 665, nr. 331	reeds openbaar		https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-331.html
89.		Kamerstuk, Motie van "t Riet c.s., dossier 23 552 , nr. 28	reeds openbaar		https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-23552-28.pdf

nr.	Omschrijving	Datum	Reactie	Antwoord
1.	In een telefoongesprek op 28 juli 2006 is met meneer afgesproken om zijn verbetervoorstel voor aanvliegen over zee onder de aandacht te brengen van Luchtverkeersleiding Nederland.	28-4-2006	ja bij brieven van 23-5-2006 en 15-8-2006	In de evaluatie van het Schipholbeleid zijn meerdere voorstellen voor vliegen over zee gedaan. Het kabinet vraagt van Schiphol, de luchtverkeersleiding en de luchtvaartmaatschappijen om in 2006 een actieprogramma met hinderbeperkende maatregelen op te stellen en daarbij ook deze voorstellen en de ideeën van meneer aan LVNL voor te leggen. Het Kabinet heeft zijn standpunt over Schiphol ingenomen en de evaluatie is besproken in de Tweede Kamer. De maatregel vliegen over zee vindt het kabinet zeer waardevol om hinder te beperken. De ideeën van meneer worden bij de convenantbesprekingen betrokken. Aan meneer is een kopie van het rapport "Herziene ongevalkansen van derde generatie vliegtuigen voor het IMU-model 2004", NLR-CR-2005-656 als bijlage bij de reactie op zijn brief gevoegd. Uit dit rapport is gebleken dat per vliegbeweging de kans op een voor de externe veiligheid relevant ongeval met slechts 4% is afgenomen. Deze afname compenseert niet de toename als bepaald in de onderzoeksrapportage van de evaluatie Schipholbeleid, waardoor in tegelstelling tot wat meneer beweert ook de geactualiseerde kans op een ongeval in 2005 hoger ligt dan in 1990.
2.	Meneer geeft in zijn brief aan dat één van de stellingen over de evaluatie deels onjuist is. De ongevalkans tussen 1993 en 2005 zou in tegenstelling tot het gestelde niet zijn toegenomen. Meneer wijt dit aan het gebruik van een verouderd rekenmodel. Verder verwijst meneer naar het verbetervoorstel van het NLR waarin gepleit wordt voor een nieuwe aanpak op basis van recente ongevalgegevens.	18-4-2006	ja per brief	
3.	Meneer vraagt zich af waar zijn brief van 8 oktober 2005 is gebleven en wanneer hij een reactie op zijn brief kan verwachten. Bij brief van 13 oktober 2005 is meneer meegedeeld dat hij binnen zes werkweken een reactie op zijn	23-01-019		
4.	Er wordt verzocht om openheid ten aanzien van de woningen die meer hinder zullen ondervinden nav de concentratie van aan- en uitvliegroutes rondom Schiphol. Die openheid is voor meneer van belang nu hij voor de koeze staat om over te gaan tot verbouwing of verkoop van zijn woning. Daarnaast wil meneer geïnformeerd worden over de huishoudens die recht hebben op schadevergoeding.	6-6-2006	10-7-06	De vraag in welke mate in de toekomst rekening gehouden dient te worden met extra hinder kan niet volledig woden beantwoord. De verwachting is dat in het najaar van 2006 de effecten van salderen in een milieueffectenrapport wordt onderzocht en dat een beter beeld van de gevolgen zal ontstaan. De vraag of meneer in aanmerking kan komen voor schadevergoeding kan eerst worden beantwoord als alle effecten in beeld zijn gebracht en de Tweede Kamer instemt met salderen. De afweging of meneer moet verhuizen of verbouwen, kan niet door lenW worden gemaakt.
5.				lenW stuurt mevrouw twee kaarten met de vraag of plaatsaanduiding nu correct is. Ten aanzien van de Aalsmeerbaan geeft men aan dat bij de 115 starts een deel van de 180 landingen opgeteld moeten worden. Ook dient rekening gehouden te worden met een deel van de vluchten die vanaf de Buitenveldertbaan of zwanenburgbaan via Uithoorn overkomen.
6.	Meneer stelt dat de evaluatie van het Schipholbeleid een aanfluiting is. De inventarisatie van verbetervoorstellen moet worden gezien als het opstellen van kreten zonder dossier. Men zorgt ervoor dat de burger niet teveel inspraak krijgt door vergaderingen op onmogelijke tijdstippen te houden en de inhoud van persoonlijke gesprekken niet in de beoordeling van de verbetervoorstellen te betrekken. Er wordt vermeden om normen definitief vast te stellen en sancties en handhaving te ontwikkelen. Schadevergoeding wordt gebagetelliseerd.			
7.	Mevrouw geeft aan dat zij zoveel hinder ondervindt van geluidsoverlast, veroorzaakt door vliegtuigen, dat haar hele sociale leven eronder lijdt en het zelfs zover gaat dat haar zoontje niet op tijd naar bed kan en zij ook niet gezellig met gasten in de tuin kunnen zitten. Door deze geluidsoverlast ziet mevrouw een verhuizing als enige uitweg.			
8.	In het kader van de evaluatie Schipholbeleid zijn er verbetervoorstellen ingediend. Meneer vindt dat binnen de huidige wet bij het uitvliegen over de GORLO-route mogelijkheden zijn om voor Velsbroek de hinder substantieel te verminderen. Naar de mening van meneer ziet de LVNL dat niet in. Als reactie op de verbetervoorstellen zijn een aantal redenen genoemd om van de vliegroute af te wijken door bijv. een bocht af te snijden. Dit terwijl het kabinet heeft aangegeven dat het afsnijden van bochten onacceptabel is.			
9.	Mevrouw wordt door de projectleider evaluatie Schipholbeleid uitgenodigd om schriftelijk of tijdens een gesprek te reageren op de onderzoeksresultaten van het onderzoek naar de effecten van de verbetervoorstellen voor verbetering van het Schipholbeleid.			

Prof. drs G.J. Cerfontaine
President & CEO

947

Schiphol Group

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
t.a.v. 10.2e
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Telefoonnummer	Briefnummer	Bijlage	
020-10.2e	486	--	
Faxnummer	Behandeld door	Uw schrijven d.d.	Schiphol,
020-610.2e	--	--	3 september 2008

Betreft: Temporisatie besluitvorming actualisatie gericht op 2012

Geachte heer 10.2e,

Na de afronding van het milieueffectrapport voor de korte termijn zijn Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland in september 2007 direct gestart met het onderzoekstraject voor de middellange termijn.

Met u waren we van mening dat een nieuwe actualisatie van met name de grenswaarden in de handhavingpunten voor geluid een verstandig besluit zou zijn voor de periode tot 2012. Gelijktijdig aan dit actualisatie-onderzoek zou de strategische verkenning naar nieuwe concepten voor de ontwikkeling van Schiphol op de middellange termijn onderzocht worden. Beide onderzoeken, waarvan alleen het actualisatie onderzoek mer-plichtig is, zouden worden opgenomen in één onderzoeksrapport ter ondersteuning aan de Tafel van Alders.

Echter, bij de afronding van het actualisatie-onderzoek deze zomer bleek dat het aantal vliegtuigbewegingen langzamer groeit dan werd verondersteld met de start van dit onderzoek bijna een jaar geleden. Daarbij is op dit moment nog niet duidelijk in hoeverre bijvoorbeeld veranderingen in de opbouw van de markt zich in de komende jaren zal manifesteren in een ander herkomst- en bestemmingenpatroon. Deze redenen leiden ertoe dat wat ons betreft een nieuw besluit om de grenswaarden te actualiseren thans niet opportuun is.

Hiermee impliceren wij overigens niet dat het huidige Luchthavenverkeerbesluit zondermeer houdbaar is tot 2012. De huidige wijze van normeren en handhaven vraagt immers in principe om een periodieke actualisatie (eens in de 3 à 4 jaar) van met name de grenswaarden in de handhavingpunten, ongeacht het gerealiseerde jaarvolume. Daarom willen wij op basis van de laatste verkeersontwikkelingen het gevraagde besluit voor actualisatie nu temporiseren en de nut en noodzaak ervan in 2009 opnieuw bezien. Vanzelfsprekend zal dan – wanneer besloten wordt tot de aanvraag van een nieuwe actualisatie - de medewerking van het Bevoegd Gezag noodzakelijk zijn.

In de 'Strategische Milieuverkenning van de Ontwikkeling van Schiphol op Middellange Termijn' zal wel een hoofdstuk worden gewijd aan de effecten van de nu voorziene situatie in 2012. Deze informatie draagt bij aan het beeld over de ontwikkeling van de geluidbelasting, externe veiligheid, en luchtkwaliteit als onderdeel van het middellange termijnperspectief.

Prof. drs G.J. Cerfontaine
President & CEO

Schiphol Group



Bladnummer

2 / 2

Datum

3 september 2008

Graag verneem ik uw medewerking aan ons voorstel voor de temporisatie van een nieuwe actualisatie.

Met vriendelijke groet, mede namens mijn mede-initiatiefnemer Luchtverkeersleiding
Nederland,
SCHIPHOL GROUP

10.2e

Prof. drs. G.J. Cerfontaine
President & CEO

10.2e

VERENIGING VAN NEDERLANDSE VERK



DUTCH AIR LINE PILOTS ASSOCIATION
FOUNDER MEMBER OF IFALPA

Postbus 192
1170 AD Badhoevedorp
Nederland

telefoon +31 (0)20 10.22
telefax +31 (0)20 10.2e

secre@vnn-dalpa.nl
www.vnn-dalpa.nl

Onze ref.: 741/phu
Uw ref.:
Datum: 30 mei 2006

Onderwerp: conclusies van kabinet inzake evaluatie Schipholbeleid

DAB NR.	
M	SG PSG
30 MEI 2006	
Ministerie van Verkeer en Waterstaat Secretaris Mevrouw dr. M.H. Schultz van Haegen Postbus 20901 2500 EX 'S-GRAVENHAGE	
dienst <i>dgel</i> KOP	
Behandeling	
☐ afdoen nr. M / S / SG / PSG ☐ advies ☒ amateuX afdoen ☐ ter kennisgeving	
Vorg nr.	Volg nr.
Afdoening voor:	

DG TRANSPORT EN VERKEER	
- 7 JUNI 2006	
05-07-2006	
CH van DG	

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

De Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) behartigt als beroepsorganisatie al meer dan 75 jaar de belangen van de verkeersvliegers in Nederland. De belangrijkste doelstelling van onze organisatie is het bevorderen van de veiligheid in de burgerluchtvaart. Daarnaast stellen wij ons als doel het behartigen van de belangen van onze leden, zowel collectief als individueel, in relatie tot het beroep van verkeersvlieger. Als president van de VNV vraag ik uw aandacht voor het volgende:

Het brede evaluatieproces waarvoor het kabinet met betrekking tot het Schipholbeleid heeft gekozen verdient alle lof. De openheid geeft ook de VNV de gelegenheid de ingediende verbetervoorstellen te bekijken, het gehele proces te volgen en zelf verbetervoorstellen in te dienen. De uitvoering van het kabinetsbeleid zal rechtstreekse gevolgen hebben voor de werkgelegenheid, de wijze waarop er wordt gevlogen en naar onze mening ook de veiligheid. Deze elementen raken verkeersvliegers direct. De VNV heeft daarom de ontwikkelingen rondom het Schipholbeleid nauwlettend gevolgd en wil graag, en is daartoe ook in staat, een constructieve bijdrage leveren aan de verdere uitwerking ervan.

De VNV ziet, zowel op basis van de ingediende verbetervoorstellen als het kabinetsstandpunt, mogelijkheden om zowel veiliger als geluidsvriendelijker (met name voor de bredere omgeving) te vliegen. De gezagvoerder is eindverantwoordelijk voor de volledige vluchtuitvoering en de veiligheid van passagiers en bemanning. Vanwege deze rol van de cockpit bemanning en de hoofddoelstelling van onze organisatie heeft met name de vliegveiligheid de primaire aandacht van de VNV. Hoewel vele anderen ook zeggen de vliegveiligheid de hoogste prioriteit toe te kennen, zijn de verkeersvliegers de enige eindverantwoordelijken die de gevolgen van wijzigingen direct aan den lijve ondervinden. Wij hechten daarom als geen andere aan de mogelijkheden tot een veilige vluchtuitvoering.

Op basis van de volgende overwegingen, denken wij dat de VNV een essentiële bijdrage kan leveren aan de verdere ontwikkeling van Schiphol.



- Het kabinet geeft aan dat er groei ruimte voor de luchtvaart komt als er minder geluid wordt gemaakt binnen de ring van handhavingspunten rondom Schiphol. Buiten die ring zou het verleggen en aanpassen van vliegroutes ten goede komen aan de omwonenden in de buitengebieden, dus niet aan groei ruimte. Deze keuze kan als gevolg hebben dat deskundigen van een aantal sectorpartijen, vooral die van de luchtvaartmaatschappijen, weinig prioriteit zullen geven aan de te behalen geluidswinst buiten de ring van handhavingspunten. De deskundigen van de VNV kunnen deze leemte opvullen, omdat aanwezige operationele kennis aangeeft dat juist geluidswinst kan worden geboekt ten gunste van het buitengebied.
- Uiteindelijk worden de door de LVNL ontwikkelde vliegroutes gebruikt door verkeersvliegers. Het zou een logische stap zijn om hen te betrekken bij de ontwikkeling daarvan. De VNV is daarom bereid om mee te werken aan het verder ontwikkelen van optimale, stillere en veilige vliegroutes, niet alleen binnen de ring van handhavingspunten maar juist ook daarbuiten.
- Het kabinet stelt: "...dat de kans op een ongeval het grootst is tijdens de start en de landing. Hoe dichterbij de luchthaven, hoe groter dus het risico voor de omgeving. In de loop van de jaren is rond Schiphol de kans op een ongeval licht toegenomen, omdat er meer vliegtuigen vliegen dan voorheen." Hierbij wordt verzuimd te vermelden dat mede door kabinetsmaatregelen zoals verplicht geluidspreferent baangebruik, door ruimtelijke ordening rondom Schiphol (turbulentie) en door het systeem van vliegroutes, de kans op een ongeval ook is toegenomen. Zo kan bijvoorbeeld het voornemen van het kabinet om de zogenaamde meteo clausule te schrappen een ongunstig effect op de vliegveiligheid hebben. Het kabinet is ook voornemens de voorspelbaarheid van het vliegverkeer te verhogen. Indien dit voornemen een bepalende factor zou worden voor het preferente baangebruik, heeft ook dat invloed op de vliegveiligheid. Wil men de omgeving van Schiphol veiliger maken, dan zal het veiligheidsaspect ingegeven door overheidshandelen ook expliciet moeten worden meegewogen. De operationele ervaring en expertise van de VNV kan een bijdrage leveren om eventuele ongewenste effecten op het veiligheidsrisico (met name voor de directe omgeving van Schiphol) te voorkomen.

Concluderend stel ik dat de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers samen met andere specialisten een zinvolle bijdrage kan leveren in het vinden van maatregelen die zowel meer geluidsvriendelijke als veiligere vliegprocedures mogelijk maken. Graag wacht ik uw uitnodiging dienaangaande af.

Hoogachtend,

10.2e

10.2e

president



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Transport en Luchtvaart

Stichting Natuur en Milieu
mevrouw 10.2e
Postbus 1578
3500 BN UTRECHT

Contactpersoon

10.2e

Datum

17 januari 2008

Ons kenmerk

V&W/DGTL/2008-146

Onderwerp

Geactualiseerde criteria voor gelijkwaardigheid.

Doorkiesnummer

07010.2e

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

JF/ju/071101.187

Geachte mevrouw

10.2e

10.2e

Uw brief van 1 november 2007, waarin u aangeeft dat naar uw mening bij het herberekenen van de criteria voor gelijkwaardigheid sprake is van een methodische fout als gevolg waarvan er meer zwaar belaste woningen zouden ontstaan dan het toegestane aantal van 10 000 woningen, heb ik in goede orde ontvangen. Mede namens het ministerie van VROM stuur ik u hierbij onderstaande reactie op uw brief.

Graag verwijs ik naar het gesprek van 14 december 2007 tussen medewerkers van DGTL en de heren 10.2e en 10.2e. In voornoemd gesprek is reeds aangegeven dat V&W van mening is dat er geen sprake is van een rekenfout dan wel methodische fout, maar dat de nieuwe criteria voor gelijkwaardigheid het gevolg zijn van de keuze die de Ministers van VROM en V&W gemaakt hebben, zoals aangegeven in de brief aan de Tweede Kamer van 25 mei 2007 (kenmerk V&W/DGTL/2007-8256).

Omdat ook de Tweede Kamer vragen heeft gesteld over de actualisatie van de criteria is toegezegd om het NLR een analyse van de actualisatie te laten uitvoeren. Het NLR is daarbij expliciet verzocht de benadering van zowel SNM als MNP mee te nemen. Verder is ook gevraagd om randvoorwaarden te ontwikkelen voor toekomstige actualisaties van de criteria voor gelijkwaardigheid om onduidelijkheid in de toekomst te voorkomen. Met de analyse van het NLR is ook uw punt van de contra-expertise geadresseerd. Ik zal u daarover nader berichten zodra het rapport van het NLR gereed is.

In uw brief reageert u ook uitgebreid op het nieuwe LVB. Ook daarvoor verwijs ik naar het gesprek van 14 december 2007 waarin een aantal punten reeds is besproken. De overige

Luchthavens

Postadres Postbus 20904, 2500 EX Den Haag

Bezoekadres Plesmanweg 1-6 2597 JG Den Haag

Telefoon 10.2e

Fax 070 10.2e

E-mail dgtl@minvenw.nl

Internet www.verkeerenwaterstaat.nl



opmerkingen uit uw brief zullen in het kader van de inspraak op het LVB worden behandeld. Mocht u desondanks behoefte hebben aan een nader gesprek, dan zijn wij daartoe uiteraard bereid.

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR-GENERAAL TRANSPORT EN LUCHTVAART,

10.2e

Drs. M.E.P. Dierikx



gemeente Amstelveen

Gemeentebestuur

AAN

Leden van de vaste kamercommissie voor
Verkeer en Waterstaat
Tweede Kamer der Staten Generaal
Griffie
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

raadhuis: laan nieuwer-amstel 1
correspondentie-adres:
postbus 4, 118 10.2e tel/veen
e-mail: gema10.2e stelveen.nl
telefoon: (020) 5404 911
telefax: (020) 5404 559
bank: 28.50.00.314 t.g.v.

g10.2e amstelveen

Afschrift aan:

10.2e

Kabinet
CROS
BRS

datum : 13 juni 2006
uw brief van :
uw kenmerk :
ons kenmerk : 06/9435
onderwerp : reactie op Kabinetsstandpunt Mainport Schiphol

Geachte commissieleden,

Hierbij bieden wij u een standpuntennotitie aan waarin onze mening is verwoord inzake de ontwikkeling van de Mainport Schiphol op de middellange termijn.

Wij vatten hieronder de hoofdpunten van onze reactie samen.

Voor Amstelveen staat voorop dat er bij de ontwikkeling van Schiphol een goede balans moet zijn tussen de lusten en lasten voor Amstelveense inwoners en de in Amstelveen gevestigde bedrijven. Wij onderkennen het economische belang van Schiphol voor de regio. De nadelige consequenties, in de zin van geluidsoverlast en ruimtelijke beperkingen, zijn echter voor de regio en Amstelveen ook groot. Er kan ons inziens pas sprake zijn van het creëren van extra groeiruimte, wanneer er eerst een inhaalslag wordt gemaakt ten aanzien van de leefbaarheid. Wij sluiten ons dan ook aan bij de BRS (Bestuurlijke Regie Schiphol) die ook van mening is dat er snel verbeteringen noodzakelijk zijn ten aanzien van de leefbaarheid. Wij zijn ronduit teleurgesteld dat het kabinet de omwonenden in de kou laat staan.

Vanuit deze optiek hebben wij de volgende opvattingen over de leefbaarheidsaspecten:

- wij zijn tegenstander van saldering tussen handhavingspunten omdat dit ten kosten gaat van de leefbaarheid in het algemeen en dit bovendien tot een onevenredige belasting van Amstelveen zal leiden;
- daarnaast zijn wij van mening dat het rijk moet inzetten op een vermindering van de slaapverstoring door de nachtperiode te verlengen en scherpe afspraken met de sector moet maken over de vermindering van het gebruik van lawaaiige toestellen in de nacht;
- wij vinden dat de ring van handhavingspunten op de 35 KE contour gesloten moet worden: Amstelveen is nu namelijk grotendeels onbeschermd;
- beperkte woningbouw buiten de 20 KE contour moet mogelijk zijn;

doc.naam : L:\B\LWI_g0777\BRG1070LWI.doc
bijlage(n) :

wilt u bij beantwoording ons kenmerk
en de datum van deze brief vermelden
voor inlichtingen: 10.2e
doorkiesnummer 10.2e

- de hoogste prioriteit zou ons inziens gegeven moeten worden aan het doen van een onderzoek naar de mogelijkheden de uitvliegroute Arnem Andik (vanaf de Aalsmeerbaan) te verleggen in zuidelijke richting;

In de standpuntennotitie treft u een uitgebreidere toelichting op de genoemde onderdelen.

Wij verzoeken u onze standpunten te betrekken bij het debat dat in uw commissie zal plaatsvinden over dit onderwerp.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Amstelveen,
namens dezen,

10.2e

mw. 10.2e , Hoofd afdeling Beleid

Een afschrift van deze brief hebben wij verzonden aan:

- het Kabinet;
- de Bestuurlijke regie Schiphol;
- de Commissie Regionaal Overleg Schiphol.



gemeente
Amstelveen

Gemeentebestuur

AAN

Kabinet
T.a.v. staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat
mw. M.H. Schultz van Haegen
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

raadhuis: laan nieuwer-amstel 1
correspondentie-adres:
postbus 4, 1180 BA amstelveen
e-mail: gemeente@amstelveen.nl
telefoon: (020) 10.2e
telefax: (020) 10.2e
bank: 28.50.00.314 t.g.v.
gemeente amstelveen

datum : 13 juni 2006
uw brief van : 4 mei 2006
uw kenmerk : DGTL/06.007914
ons kenmerk : 06/9435
onderwerp : reactie op Kabinetsstandpunt Mainport Schiphol

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr.	
Datum: 20 JUNI 2006	
Afdoelingshulp	10.09.2006
Tot benoeding bij afdoel.	
1H	via DG
	Oplagen

Geachte mevrouw Schultz,

Hierbij bieden wij u de Amstelveense standpuntennotitie aan inzake de ontwikkeling van de Mainport Schiphol.

Tevens treft u hierbij een afschrift van de brief aan welke wij heden aan de vaste kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat hebben verzonden.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Amstelveen,
namens dezen,

10.2e

10.2e

hoofd afdeling beleid

DAB NR.	4116
M	(S) SG PSG
15 JUN 2006	
enst DGTL	KOPIE:
behandeling:	
afdoen door: M (S) / SG / PSG	
advies	
☐ ambtelijk afdoen	
☐ ter kennisgeving	
volg nr:	volg nr:

doc.naam :
bijlage(n) :

wilt u bij beantwoording ons kenmerk
en de datum van deze brief vermelden
voor inlichtingen:
doorkiesnummer (020)

10.2e 10.2e

10.2e, 11.1

10.2e, 11.1

Mevrouw J. Tammenoms Bakker
 Directeur-Generaal Transport en Luchtvaart
 Ministerie van Verkeer en Waterstaat
 Postbus 20901
 2500 EX DEN HAAG

10.2e, 11.1

Luchtverkeersleiding Nederland
 Air Traffic Control the Netherlands

Postbus 75200
 1117 ZT Luchthaven Schiphol
 Nederland
 10.2e
 Tel: +31 (0) 20 10.2e
 10.2e 20 64 84 999
 E-mail: aten@lvnl.nl

uw brief van:

10.2e, 11.1

scriptie-nr:
 19 april 2006

10.2e

10.2e
 10.2e

uw kenmerk:

ons kenmerk:
 CEB/2006/

10.2e

toets: 10.2e
 10.2e 10.2e

onderwerp:

Kabinetstandpunt Schiphol

11.1 10.2e

taxi: 10.2e
 10.2e 10.2e

10.2e 10.2e

Geachte mevrouw Tammenoms Bakker,

10.2e

Bij de evaluatie van het Schipholbeleid, en vervolgens ook bij de totstandkoming van het Kabinetstandpunt, is LVNL niet in formele zin betrokken geweest in haar rol als adviseur van de Minister, zoals geregeld in art 5.23 WLW. In de afgelopen weken hebben wij wel een paar keer informeel kennis kunnen nemen van conceptteksten van het in voorbereiding zijnde Kabinetstandpunt, maar de laatste dateerde al van 6 april. Sindsdien vernemen wij bij geruchte dat er nog gewerkt wordt aan de inhoud van het document, maar zien we geen concepten meer.

Deze situatie verontrust mij, mede gezien de aanzienlijke rol die (althans in de mij bekende conceptversies) aan LVNL wordt toegedicht bij de ontwikkeling van de hinderbeperking van het luchtverkeer. Het lijkt mij toch van belang dat van een Kabinetstandpunt als het onderhavige vooraf de uitvoerbaarheid wordt getoetst bij het publieke uitvoeringsorgaan dat een zware rol krijgt toebedeeld. Nu ik uit de media vernemen dat het standpunt waarschijnlijk a.s. vrijdag in het Kabinet wordt vastgesteld moet ik concluderen dat LVNL kennelijk niet om een uitvoerbaarheidstoets gevraagd zal worden. Daarom wil ik u bij deze op de hoogte stellen van mijn belangrijkste zorgpunten en commentaren. Wel uiteraard met de kanttekening dat ik me hierbij heb moeten baseren op een concept Kabinetstandpunt van 6 april.

LVNL staat op hoofdlijnen achter de analyse van de knelpunten zoals die in het Kabinetstandpunt wordt verwoord op basis van de evaluatie van het Schipholbeleid. Het beleid van de afgelopen jaren heeft goed gewerkt in die zin dat het luchtverkeer is gegroeid terwijl de beoogde bescherming is geboden. Het beoogde hoofddoel van die bescherming, een forse daling van het aantal geluidgehinderden t.o.v. 1990, is gehaald. Er worden echter ook knelpunten geconstateerd:

- de hinderbeleving in de Schiphol-regio is toegenomen;
- het handhavingstelsel van grenswaarden en regels belemmert de verdere ontwikkeling van de luchthaven en de invoering van innovatieve maatregelen voor terugdringing van de hinder.

Het Kabinet wil daarom meer ruimte bieden voor innovatie en voor het in overleg met de omgeving bepalen van de verbeteringen. In het Kabinetstandpunt wordt getracht die ruimte te bieden.

Ezseekadras
 Stationsplein Zuid-West 1001
 1117 CV Schiphol-Oost

Kabinetsstandpunt Schiphol

CEB/2006/33141

- 2 -

Tegelijk echter wil het Kabinet vasthouden aan de bestaande bescherming bestaande uit wettelijk vastgestelde grenswaarden en regels. Een moeilijk dilemma, want juist die grenswaarden en regels staan de beoogde ruimte in de weg. De beleidskeuzes die het Kabinet nu hierin lijkt te gaan maken zullen naar het oordeel van LVNL serieuze uitvoerbaarheidsproblemen geven.

Ik wil vooropstellen dat LVNL de innovatieopdracht die het Kabinet haar wil geven toejuicht. We zijn ervan overtuigd dat door het optimaal inzetten van technologische ontwikkelingen, en door nauw overleg met de omgeving over de daarin te maken keuzes, de hinder in regio stapsgewijs aanmerkelijk kan worden teruggedrongen. In het huidige stelsel hadden we die mogelijkheden niet, maar de nu door het Kabinet beoogde beleidsbijstellingen lossen dat onvoldende op.

Bijgaand treft u een tabellarisch overzicht aan van de door ons voorziene uitvoerbaarheidsproblemen. Daarnaast adresseer ik ook het knelpunt van de LVNL-rechtsvorm. Een van de doelstellingen van de huidige Schipholwet was het ontvlechten van de verantwoordelijkheden van overheid en luchtvaartsector. Door de positionering van het ZBO in de wet, namelijk de met de luchtvaartsector gedeelde verantwoordelijkheid voor de naleving van de milieunormen, heeft de Minister via de politieke eindverantwoordelijkheid voor het ZBO indirect toch weer een stuk uitvoeringsverantwoordelijkheid. Een bestuurlijke spagaat die in de afgelopen jaren regelmatig problemen heeft gegeven.

De nu door het Kabinet beoogde verdere verbreding van de LVNL verantwoordelijkheden (regierol en innovatieopdracht) leidt tot verdere vergroting van deze spagaat.

De voor de hand liggende oplossing hiervoor is LVNL op verdere afstand van de Staat te plaatsen door herziening van de rechtsvorm (bijvoorbeeld naar Staats NV).

In het kabinetsstandpunt wordt wel gerefereerd aan een dergelijke stap op termijn, maar dan specifiek in relatie tot het aangaan van grensoverschrijdende samenwerking. De relatie met het Schipholbeleid wordt helaas niet gelegd.

Gaarne vraag ik uw aandacht voor mijn zorgen. Ik hoop dat er in de afronding van het Kabinetsstandpunt alsnog rekening mee zal worden gehouden.

10.2e

Met vriendelijke groet.

10.2e

G.H. Kroese
Voorzitter van het Bestuur

LVNL issues m.b.t. Kabinetsstandpunt
 versie 6 april 2006 / bijlage bij brief CEB/2006/33141

Innovatieopdracht voor LVNL	Het is een innovatieopdracht zonder voldoende innovatieruimte.
Het kabinet wil ruimte bieden voor experimenteren met nieuwe vliegroutes en procedures voordat deze wettelijk worden ingevoerd.	1. Het is onduidelijk hoe de innovatieopdracht uitgevoerd moet worden binnen een stelsel van wettelijk vastliggende handhavingpunten en luchtverkeerswegen. Iedere verandering van enige substantie in vliegroutes en -procedures zal aanpassing van deze wettelijke normen vergen. De innovatieopdracht van LVNL is dus met handen en voeten gebonden aan wetswijziging. Impliciet geeft het Kabinet een innovatieopdracht aan zichzelf, maar neemt het niet de consequentie daarvan, namelijk de noodzaak van voortdurende aanpassing van de wettelijke grenswaarden en regels. 2. De vaststelling van vliegroutes en -procedures is een wettelijke bevoegdheid van de Minister. Ook op dit punt geeft het kabinet dus de facto een opdracht aan zichzelf. 3. Het Kabinet zal LVNL jaarlijks toetsen op voldoende inspanning om maatregelen voor stiller vliegen te treffen, waarbij onder andere getoetst gaat worden of de maatregelen niet achterblijven bij internationaal effectief gebieken maatregelen. Die "internationaal effectief gebieken maatregelen" kennen echter niet de in Nederland geldende wettelijke restricties als handhavingpunten, luchtverkeerswegen, faserings- en experimenteer-voorwaarden (zie hieronder). De ontwerp wetswijziging die de experimenteerruimte regelt is te restrictief. 1. Grenswaarden voor geluidbelasting betreffen jaartotalen. Waarschijnlijk kan in beginsel dus slechts één keer per jaar een ministeriële regeling voor een experiment (of een cluster van experimenten) worden uitgegeven. Dit belemmert de flexibiliteit voor het kunnen uitvoeren van experimenten in hoge mate. 2. Voor ieder experiment is een ministeriële regeling nodig waarin wordt vastgelegd op welke wijze van welke voorschriften wordt afgeweken. Dit kan zijn het verlenen van een vrijstelling van een regel of het vervangen van een grenswaarde voor geluidbelasting. Verder wordt een experiment slechts toegestaan indien vooraf wordt aangetoond dat "de geluidhinder of het externe veiligheidsrisico over het geheel genomen gelijk blijft of afneemt". Omdat voor geluidhinder geen objectieve norm bestaat betekent deze voorwaarde de facto dat vooraf zeker moet zijn dat de hinderbeleving zal afnemen. Echter voor een nieuwe vliegroute of -procedures waarvan vooraf kan worden aangetoond dat ze voldoet aan al deze voorwaarden is een experiment overbodig. Ze zou onmiddellijk ingevoerd moeten worden. Experimenteren is juist nodig voor nieuwe procedures en routes waarvan het effect vooraf minder zeker is. 3. Veranderingen in vliegroutes en -procedures zullen in het algemeen consequenties hebben voor zowel grenswaarden als regels. Het wetsontwerp staat echter slechts verandering in een van beide toe.

LVNL issues m.b.t. Kabinetsstandpunt
 versie 8 april 2008 / bijlage bij brief CEB/2008/33141

Het Kabinet wil een beperkte aanpassing uitvoeren in het stelsel van handhavingspunten	Deze maatregel zal weinig effectief zijn zolang niet ook enige aanpassingen in de ligging van luchtverkeerswegen worden doorgevoerd.
Het kabinet wil meer verantwoordelijkheden op regionaal niveau leggen en dan met name door versterking van de positie van de CROS.	LVNL onderschrijft het uitgangspunt dat geluidhinder een probleem is dat op regionaal niveau aangepakt moet worden. Dat kan door de positie en organisatie van de CROS te versterken. De innovatieagenda met betrekking tot het ATM-systeem wordt dan mede afhankelijk van besluitvorming in de CROS. Echter, te allen tijde moet duidelijk zijn dat LVNL verantwoordelijk is voor de veilige afhandeling van het luchtverkeer en de ontwikkeling van het ATM-systeem en dat zij die verantwoordelijkheid niet kan delen.
Fasering (Hoofdstuk 4.3) 1^e fase tot 2010: • groeien naar 500,000 bewegingen • introductie salderen (max 1 dB) • experimenteren met innovatieve oplossingen vliegroutes en procedures 2^e fase 2010 tot 2015/2025 • groeien naar 600,000 bewegingen • invoeren innovaties waarmee in fase 1 is geëxperimenteerd • introductie 2 + 2 baangebruik 3^e fase daarna	1. Deze fasering staat haaks op de innovatieopdracht die het Kabinet aan LVNL wil geven (Hoofdstuk 5). Technologische innovatie van het ATM-systeem en de daarvoor benodigde vlieguitrusting is een kwestie van een meerjarige aanpak. Opknippen in een fase experimenteren tot 2010 en een fase invoering na 2010 is niet realistisch. De fasering staat bovendien op gespannen voet met het in het Kabinetstandpunt benadrukte "belang van aansluiting bij het Europese innovatieve technologieprogramma voor een nieuwe generatie luchtverkeersleiding". Dit programma houdt geen rekening met een Nederlandse fasering. 2. Introductie van 2+2 baangebruik na 2010 is te laat. De invoering van 2+2 baangebruik is een onmisbaar element in de innovatie van het ATM-systeem waarvan het gebruik geleidelijk moet kunnen worden opgevoerd in samenhang met de scheiding van aankomst en vertrek verkeersstromen. Die scheiding is op haar beurt weer een belangrijke voorwaarde voor de ontwikkeling van stillere vliegprocedures bij hoge capaciteit.
Het Kabinet wil in fase 1 (2006-2010) de benutbare groeiruimte verbeteren door de invoering van salderen tussen handhavingspunten.	1. Deze maatregel zal weinig effectief zijn als er niet ook enige flexibilisering in de ligging van luchtverkeerswegen wordt ingevoerd. 2. Bovendien zal de benodigde flexibiliteit in het stelsel ten behoeve van innovatie en experimenten, afnemen naarmate de ruimte nodig is om de groei van het luchtverkeer te accommoderen.
Het Kabinet neemt het Advies van de Commissie Deskundigen Vliegtuigeluid (CDV) m.b.t. de invoering van handhavingspunten in het buitengebied niet over. Het advies m.b.t. meten wel.	1. LVNL staat volop achter het streven van het Kabinet t.a.v. de bescherming van het buitengebied en is blij dat het Kabinet het advies van de CDV niet overneemt. Handhavingspunten in het buitengebied zou verdere versterking van het stelsel betekenen en innovatie verdergaand belemmeren. LVNL wil voor de bescherming van het buitengebied inzetten op technologische vernieuwing t.b.v. stillere vliegroutes en -procedures i.p.v. op symptoombeschrjding. 2. LVNL is voorstander van het meten van vliegtuigeluid ten behoeve van het verbeteren van inzicht en informatievoorziening.



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Transport en Luchtvaart

het College van Burgemeester en Wethouders van
de gemeente Haarlem
Postbus 562
2003 RN HAARLEM

Contactpersoon

ir. 10.2e

Datum

27 september 2006

Ons kenmerk

DGTL/06.009310

Onderwerp

Kabinetsstandpunt Schiphol

Doorkiesnummer

070 - 10.2e

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

SB/Mil/PO/nd/06/1239

Geacht College,

Op 6 juni 2006 stuurde u de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat uw reactie op het Kabinetsstandpunt Schiphol. In deze brief zal ik op uw reactie ingaan. Daarnaast zal ik aangeven op welke wijze wij de komende tijd met de acties in het kabinetsstandpunt aan de slag zullen gaan.

Zoals in het kabinetsstandpunt is aangegeven, hanteert het kabinet twee uitgangspunten bij aanpassingen van het Schipholbeleid. Op de eerste plaats wil het kabinet Schiphol behouden als een belangrijk luchtvaartknooppunt in Noordwest-Europa. Het kabinet wil er daarom voor zorgen dat de luchtvaart daadwerkelijk de groei ruimte krijgt die werd voorzien toen het Schipholbeleid in 2003 werd vastgesteld.

Op de tweede plaats erkent het kabinet dat het vliegverkeer in de ruime omgeving van Schiphol hinder veroorzaakt. Het kabinet wil die hinder zo veel mogelijk terugdringen

Voor de wettelijke bescherming van de omgeving van Schiphol zal een referentiekader worden vastgesteld. De structuur van dit referentiekader is te vinden in bijlage 4 van het kabinetsstandpunt Schiphol. Omdat juist verder van Schiphol de meeste ernstig gehinderden wonen, vergroot het kabinet het buitengebied waarin getoetst wordt op de hoeveelheid hinder van ca. 52 dB(A) Lden (het equivalent van 20 Ke, die voor de huidige Luchthavenbesluiten werd gehanteerd) naar 48 dB(A) Lden. Het kabinet heeft gekozen voor het 48 dB(A) Lden-geluidniveau, omdat deze waarde straks in de Wet geluidhinder ook voor wegverkeer als voorkeurswaarde wordt gehanteerd.

Luchthavens

Postadres Postbus 20904, 2500 EX Den Haag

Bezoekadres Plesmanweg 1-6 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 10.2e

Fax 070 - 10.2e

E-mail 10.2e@minvenw.nl

Internet www.verkeerenwaterstaat.nl



Het referentiekader is de wettelijke eis waar alle toekomstige luchthavenbesluiten aan moeten voldoen. Voor geluid gaat het om het aantal geluidbelaste woningen (ook in de nacht), het aantal ernstig gehinderden en het aantal mensen met slaapverstoring. De Wet luchtvaart bood al een algemene waarborg, omdat in de wet is bepaald dat de bescherming van alle volgende Luchthavenbesluiten per saldo voor geluid, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging gelijkwaardig moet zijn aan of beter moet zijn dan de bescherming die werd geboden door de eerste Luchthavenbesluiten. Met het vaststellen van een referentiekader wordt deze bescherming door de wet expliciet gemaakt. Het is de bedoeling van het kabinet, zoals is aangegeven in het kabinetsstandpunt, dit referentiekader voor gelijkwaardige bescherming vast te leggen in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Langs deze weg biedt het kabinet een wettelijke bescherming van het buitengebied.

Het kabinet wil het zogenaamde nachtrecht niet verlengen. Het kabinet heeft hierover al in 2005 een standpunt ingenomen en ziet in de evaluatie van het beleid geen aanleiding die keuze aan te passen. Dat betekent dat de sluiting van een deel van de banen blijft gelden van 23:00 tot 6:00 uur. Het kabinet vraagt Schiphol wel om het nachtrecht ook tussen 6:00 en 7:00 uur zoveel mogelijk toe te passen. Overigens weegt het vliegtuiggeluid in de periode van 23:00 tot 7:00 uur tien keer zo zwaar in de geluidsnormen, en dat blijft zo. In de periode van 23:00 tot 7:00 uur geldt bovendien een nachtnorm die gehandhaafd blijft. Het kabinet wil wel hinderbeperkende maatregelen voor de nacht, zoals verbeterde glijvluchtnaderingen en het ontmoedigen van vliegverkeer in de nacht door het aanpassen van de tarieven. Schiphol heeft aangegeven dat het er voor zorgt dat in 2008 de meest lawaaiige vliegtuigen (de zogeheten 'onderkant hoofdstuk 3-vliegtuigen') in de nacht niet meer op Schiphol zullen vliegen.

Het kabinet heeft geconstateerd dat de *stand still* van groepsrisico niet realistisch is. Het groepsrisico is door de bouw van kantoren en bedrijven en de groei van het vliegverkeer toegenomen. Bovendien is een statistisch causaal model nog niet beschikbaar en niet geschikt voor de beheersing van het groepsrisico. Het kabinet heeft daarom de wet op dit punt aangepast en onderzocht hoe de groei van het groepsrisico in aanvulling op het huidige beleid kan worden beheerst. Die aanvulling is beschreven in het kabinetsstandpunt Schiphol van april. Het kabinet heeft onderzocht hoe de toename verder kan worden afgevlakt. Op grond van het onderzoek komt het kabinet tot de volgende aanvullingen op het groepsrisicobeleid:

- Uitbreiding van het gebied rond de luchthaven met een verbod op nieuwbouw van gebouwen waar veel mensen bijeen zijn: de grens wordt verlegd van het huidige gebied met een risico boven de 10^{-6} naar het gebied met een risico boven de 10^{-7} . De plannen die al in procedure zijn en waar al vergunning voor is verleend, blijven daarvan uitgezonderd. Dit betreft onder meer de plannen die zijn genoemd in de brief van minister Pronk aan de Tweede Kamer uit 2001.
- In het gebied daarbuiten hebben grote concentraties van mensen minder effect op het groepsrisico, maar het effect is niet nul. Daarom wil het kabinet dat ook in het gebied met een kleiner risico dan 10^{-7} gemeenten en provincies bij plannen voor nieuwbouw van bedrijven of andere gebouwen waar veel mensen bijeen zijn, de effecten op het groepsrisico bewust afwegen tegen andere belangen. Het



kabinet zal met de provincie en gemeenten bespreken hoe die afweging wordt ingevuld en of daaraan regels moeten worden gesteld.

- De exacte begrenzing van de hierboven genoemde gebieden en de plannen die niet onder het verbod komen te vallen, worden nader geïnventariseerd. Bij de beoordeling welke gebieden en plannen onder het verbod komen te vallen, spelen ook de mogelijke financiële gevolgen een rol. Bij de begrenzing van de gebieden is het doel gebieden vast te stellen die ook bij wijzigingen in baan- en routegebruik niet direct hoeven te worden aangepast. Bij het vaststellen van het gebied wordt rekening gehouden met de variatie in baangebruik door weersomstandigheden. Het gebied wordt bepaald op basis van het vliegverkeer dat over vijf tot tien jaar op Schiphol wordt verwacht.
- Tot slot wil het kabinet onderzoeken of het groepsrisico te verkleinen is door vliegroutes te verleggen dichtbij de luchthaven, en zo plaatsen waar veel mensen bijeen zijn te vermijden. De verwachting is dat hier weinig mogelijkheden voor zijn, omdat de vliegroutes dichtbij de luchthaven juist om veiligheidsredenen aan internationale richtlijnen zijn gebonden.

Het kabinet wil de regio invloed op het vliegverkeer geven via de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS). Het kabinet wil de positie van de CROS versterken door:

- de CROS een adviserende rol te geven in de mogelijke verbetering van vliegroutes en -procedures
- ruimte te bieden om mogelijke verbeteringen die de CROS ziet, zoals bijvoorbeeld verbeteringen van vliegroutes en vliegprocedures, in de praktijk uit te proberen
- te bezien hoe de CROS de rijkskennis over Schiphol beter kan benutten en een budget voor CROS vrij te maken waarmee de commissie zelf kennis kan krijgen, bijvoorbeeld door onderzoek (dit budget komt beschikbaar zodra het informatie- en klachtenbureau van de CROS naar Schiphol is overgegaan)
- de CROS te vragen jaarlijks een verantwoordingsrapportage over het afgelopen jaar en een actieplan voor het komend jaar op te stellen, zodat de activiteiten van de commissie gericht kunnen worden gekozen

Het kabinet wil in samenhang besluiten over het beter benutbaar maken van de milieuruimte en het convenant met maatregelen voor hinderbeperking. Naar verwachting zal eind dit jaar de startnotitie voor de MER Schiphol worden gepubliceerd, waarna het milieuonderzoek nog dit jaar van start kan gaan. Een plan van aanpak is binnenkort openbaar.

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR-GENERAAL TRANSPORT EN LUCHTVAART,

10.2e

J. Tammenoms Bakker



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Transport en Luchtvaart

De Voorzitter van de Commissie voor de m.e.r.
t.a.v. de heer 10.2e ;
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Contactpersoon

10.2e

Datum

11 september 2007

Ons kenmerk

VENW/DGTL-2007/10449

Onderwerp

MER 'Verder werken aan de toekomst
van Schiphol en de regio' voor de korte termijn

Doorkiesnummer

070-10.2e ;

Bijlage(n)

1 = brief v. 14/8

Uw kenmerk

Geachte heer 10.2e

Hierbij zend ik u, mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke
Ordening en Milieubeheer, het Ontwerp Wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol,
zoals aangekondigd in mijn brief d.d. 14 augustus 2007.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE DIRECTEUR-GENERAAL TRANSPORT EN LUCHTVAART,

10.2e

J. Tammenoms Bakker

Luchthavens

Postadres Postbus 20904, 2500 EX Den Haag

Bezoekadres Plesmanweg 1-6 2597 JG Den Haag

Telefoon 10.2e

Fax 070 10.2e

E-mail dgtl@minvenw.nl

Internet www.verkeerenwaterstaat.nl



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Transport en Luchtvaart

Vereniging Dorp Vijfhuizen
t.a.v. 10.2e
Vliegersplein 93
2141 VG VIJFHUIZEN

Contactpersoon

-

Datum

14 juni 2006

Ons kenmerk

DGTL/06.007953

Onderwerp

problematiek Schiphol

Doorkiesnummer

-

Bijlage(n)

-

uw brief van

12 mei 2006

Geachte heer of mevrouw 10.2e,

Graag reageer ik op uw brief van 12 mei 2006 waarin u aangeeft dat beloften over groengebieden in de gemeente Haarlemmermeer niet zijn gerealiseerd. U geeft aan dat er wel projecten zijn uitgevoerd, maar dat die niet voldoen aan de eisen van het uitwerkingsplan Mainport en Groen.

Het uitwerkingsplan Mainport en Groen was onderdeel van de toenmalige PKB Schiphol en Omgeving. De eindevaluatie van de PKB Schiphol en Omgeving is op 10 oktober 2004 aan de Tweede Kamer aangeboden. De uitwerkingsplannen maken geen deel uit van de PKB zelf. De Stichting Mainport en Groen is verantwoordelijk voor de uitvoering van de projecten uit het raamplan Haarlemmermeer Groen, die onder het project *Overgangsgebieden in het Convenant Mainport en Groen* vallen. De Stichting houdt ook toezicht op de uitvoering van de andere projecten in het convenant, en op de naleving van de overige afspraken daarin (monitoring). Met klachten en vragen over de realisatie dient u zich in eerste instantie te wenden tot de Stichting Mainport en Groen.

De evaluatie van het Schipholbeleid richtte zich op de Schipholwet en de bijbehorende luchthavenbesluiten, die in 2003 in de plaats van de PKB zijn gekomen. Het betreft dus geen evaluatie van de PKB Schiphol en Omgeving uit 1995. Voor de evaluatie is een plan van aanpak opgesteld dat met de Tweede en Eerste Kamer is besproken en daar deze is vastgesteld. In het plan van aanpak is er niet voor gekozen specifiek te kijken naar de groenrealisatie rond Schiphol.

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

Telefoon 070-10.2e

Fax 070-10.2e

E-mail 10.2e@minvenw.nl



Grondgeluid

Het kabinet vindt met het kabinetsstandpunt over Schiphol van april 2006 het belangrijk dat de overlast door grondgeluid zo snel mogelijk wordt beperkt. Het kabinet is dan ook zeer positief over de samenwerking tussen omwonenden, Schiphol en de gemeente Haarlemmermeer om de overlast door grondgeluid aan te pakken. Deze partijen werken momenteel voorstellen voor verbetering uit. Het kabinet wil dat de tijdens de evaluatie van het Schipholbeleid ingediende verbetervoorstellen over grondgeluid hierbij worden betrokken. Bijvoorbeeld door het verbod op reverse thrust zoals dat nu 's nachts geldt ook overdag te laten gelden. Zodra deze voorstellen zijn uitgewerkt, gaat het kabinet na of de geluidshinder door grondgeluid in de luchtvaartwetgeving een plaats moet krijgen.

Luchtkwaliteit

De bijdrage van de luchtvaart aan de luchtkwaliteit in de omgeving van Schiphol ligt momenteel op de meeste plaatsen beneden de 2 procent. Op enkele plekken is de bijdrage groter. In de toekomst zal de bijdrage van de luchtvaart aan de lokale concentraties stikstofdioxide (NO₂) fors toenemen. De totale luchtkwaliteit zal, zoals in vrijwel heel Nederland, over het algemeen verbeteren als gevolg van een reductie van met name de uitstoot door het wegverkeer. Op enkele plaatsen in de omgeving van de luchthaven is sprake van overschrijding van de landelijke grenswaarden aan de luchtkwaliteit, die zijn vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit. Dit gebeurt vooral langs een deel van de autosnelwegen en wordt dan ook voornamelijk veroorzaakt door het wegverkeer. In maart 2006 heeft het kabinet een wetsvoorstel ingediend met vernieuwde regelgeving over de luchtkwaliteit, waarin wordt aangegeven hoe met dergelijke lokale overschrijdingen moet worden omgegaan. Het kabinet heeft daarnaast met Schiphol afgesproken dat Schiphol met andere betrokken partijen een actieprogramma opstelt voor het verbeteren van de luchtkwaliteit op die plaatsen waar een grenswaarde van het Besluit luchtkwaliteit wordt overschreden en het aandeel van de luchthaven in de concentraties groter is dan drie procent. Dit actieprogramma vormt een bijdrage aan de luchtkwaliteitplannen van gemeenten binnen de regio.

Onder andere de gemeente Haarlemmermeer heeft een voorstel gedaan voor een leefbaarheidfonds, waardoor met name de kwaliteit van de leefomgeving rond Schiphol moet worden verbeterd. Het kabinet ziet Schiphol als trekker voor zo'n fonds. Het kabinet acht het goed mogelijk dat uit zo'n fonds kosten voor groenvoorzieningen worden betaald, maar acht het ook de taak van de gemeenten om de kwaliteit van de leefomgeving op peil te houden.



DGTL/06.007953

Voor meer informatie over de evaluatie, de resultaten en het kabinetsstandpunt over Schiphol wil ik u graag verwijzen naar de website van de evaluatie www.evaluatieschipholbeleid.nl.

Met vriendelijke groet,

10.2e

De waarnemend DIRECTEUR LUCHTHAVENS,

10.2e

10.2e R

Bestuur	17F 583
Datum	- 1 JUNI 2006
Adres	Gemeente Amsterdam
Adres	Provincie
Adres	LH via DG



CROS

KLM



Gemeente Haarlemmermeer

Schiphol Group

Noord-Holland

Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat
Mevrouw Drs. M.H. Schultz van Haegen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Staatssecretaris van VROM
Drs. P.B.L.A. van Geel
Postbus 20951
2500 EZ Den Haag

Contactpersoon 10.2e
Doorkiesnummer 023 10.2e
Uw brief -
Ons kenmerk 06.0137699\sbv
Bijlage(n) -
Onderwerp Reactie Kabinetstandpunt Schiphol

DAB NR.	3868
SG	PSG
23 MEI 2006	Postbus 250 2130 AG Hoofddorp
Bezoekadres: Raadhuisplein 1 Hoofddorp	Telefoon 023 10.2e 10.2e Telefax 023 10.2e 10.2e
dienst DGTL	KOPIE:
Behandeling:	
☒ afdoen door: M (S) SG / PSG	
☐ advies	
☐ ambtelijk afdoen	
☐ ter kennisneming	Verzenddatum
Vorig nr.	Volg nr: 16 mei 2006
Afzending voor: Speed	

Geachte Mevrouw Schultz van Haegen,
Geachte Heer van Geel,

De regionale partijen die nauw betrokken zijn bij het Schipholdossier – te weten de kern van de BRS, bestaande uit de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer en de Provincie Noord-Holland, de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) - en de sectorpartijen Schiphol Group en KLM hebben kennis genomen van het Kabinetstandpunt Schiphol zoals door u op 21 april jl. gepresenteerd is. Op 26 april jl. heeft overleg plaatsgevonden tussen vertegenwoordigers van bovengenoemde partijen met het doel om vanuit de gemeenschappelijkheid tot een reactie te komen op het Kabinetstandpunt. Deze reactie is ingebracht in de plenaire CROS-vergadering van 27 april 2006 en de BRS-groot vergadering van 12 mei 2006.

Wij hechten eraan u door middel van dit schrijven te informeren over onze eerste gezamenlijke bevindingen. In aanvulling op deze eerste reactie zullen partijen ook separaat reageren op voor hen cruciale punten in het Kabinetstandpunt, zoals bijvoorbeeld saldering van de handhavingpunten en de handhavingssystematiek in het buitengebied. Deze reacties zullen u op korte termijn bereiken.

Het Kabinet heeft aangegeven saldering tussen handhavingpunten mogelijk te willen maken, waardoor de door het Kabinet beoogde ruimte voor ontwikkeling van het vliegverkeer op Schiphol in de komende jaren volledig kan worden benut. Daarbij wil het Kabinet hinder in met name het buitengebied terugdringen door een convenant op te stellen met de sector.

De partijen delen het belang van Schiphol als mainport voor de economische positie van Nederland en de ontwikkeling en welvaart van de regio. Ook onderkennen de partijen dat de knooppuntfunctie mede afhankelijk is van de groeimogelijkheden in aantal vliegbewegingen. Daarbij onderkennen de partijen het belang van het zoveel mogelijk beperken van hinder in de regio als gevolg van het (toenemend) vliegverkeer. Het effectief beperken van hinder is echter een verantwoordelijkheid van alle betrokken partijen: de sector, regio, en het Rijk. De partijen concluderen dat in het Kabinetstandpunt in onvoldoende mate de noodzakelijke inhaalslag gemaakt wordt voor het bouwen aan vertrouwen in de ontwikkeling van Schiphol en daartoe strekkende maatregelen om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART
INGEKOMEN:
01 JUNI 2006
DIV

Ons kenmerk 06.0137699\sbv
Volgvet 2

In het Kabinetstandpunt is aangegeven dat het Rijk grote waarde hecht aan overeenstemming tussen de luchtvaartsector en de omgeving, bestaande uit de regionale bestuurders en omwonenden. De regio en Schiphol Group en KLM willen graag deze uitdaging gemeenschappelijk aangaan en zien in het convenant de mogelijkheid om alsnog de in de door het Kabinet verwoorde ambities en actieprogramma op samenhangende wijze vorm te geven. Daartoe dient de scope van het convenant te worden verbreed en verdiept waardoor één convenant ontstaat, af te sluiten tussen het Rijk, de luchtvaartsector en de regio. In het convenant kan dan een samenhangend pakket van afspraken worden vastgelegd over bescherming van met name het buitengebied, een leefbaarheidprogramma en de CROS Pilots. Het is daarom noodzakelijk om de BRS en de CROS als volwaardige partijen te betrekken bij het opstellen van dit convenant. De verkenning naar een onderhandelingsagenda vanuit de CROS, de in voorbereiding zijnde Lange Termijn Visie Schiphol van de BRS-kern, het document 'Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio' van KLM, Schiphol Group en LVNL en de verbetervoorstellen van de betrokken partijen vormen hiervoor belangrijke input.

Wij doen een oproep aan het Kabinet om in het Kabinetstandpunt met spoed meer evenwicht aan te brengen in de verhoudingen tussen het Rijk, de regio en de sector. Dit kan gerealiseerd worden door de scope van het convenant te verbreden waardoor de regio en sector gesteund worden bij het gezamenlijk nader invullen van een goed woon-, werk- en leefklimaat in de mainport regio.

Afschrift van deze brief zenden wij aan de leden van de Tweede Kamer der Staten Generaal.

Hoogachtend,

10.2e
Voorzitter CROS

A.M.C.A. Hooijmaijers
Lid Gedeputeerde Staten provincie Noord-Holland/
tevens voorzitter BRS

Prof. Drs. G.J. Cerfontaine
President & CEO Schiphol Group

10.2e
resident-Directeur KLM N.V.

Drs. M.J. Bezuijen
Wethouder gemeente Haarlemmermeer

Mr. Dr. L. F. Asscher
Wethouder gemeente Amsterdam

Noot voor de redactie, niet voor publicatie.
Voor meer informatie kunt u contact opnemen met:

Brief is als bijlage toegevoegd.

KLM, 10.2e : 020 10.2e
Schiphol Group, 10.2e : 020 10.2e
BRS, 10.2e : 06 10.2e en/of 10.2e : 023 10.2e
CROS, 10.2e : 020 10.2e



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

DIV

Schiphol Group
Prof.drs. G.J. Cerfontaine
Postbus 7501
1118 ZG LH SCHIPHOL

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

14 juni 2006

reactie per verbetervoorstel

Ons kenmerk

uw correspondentienummer

DGTL/06.007936

V00120

Onderwerp

reactie op uw verbetervoorstel voor het Schipholbeleid

Geachte heer Cerfontaine,

In 2005 heeft u een voorstel gedaan voor verbetering van het Schipholbeleid. In de bijlage ontvangt u mijn reactie op uw voorstel(len). Daarin is uw voorstel zeer beknopt weergegeven, maar het spreekt dat uw volledige voorstel is betrokken bij het opstellen van de reactie.

Het kabinet is positief over de voorstellen voor verbetering van het Schipholbeleid die omwonenden, bewonersplatforms, gemeentebesturen, luchtvaartpartijen en andere betrokkenen indienden. De vraag om verbetervoorstellen leidde tot 682 voorstellen van 138 afzenders. Met de meeste indieners zijn gesprekken gevoerd over de inhoud en de achtergrond van de verbetervoorstellen. De voorstellen zijn vervolgens onderzocht op de uitvoerbaarheid en de effecten op kwaliteit van de leefomgeving en de ontwikkeling van Schiphol als mainport. De voorstellen voor verbetering hebben niet alleen een groot aantal nuttige en uitvoerbare verbeterpunten opgeleverd, maar ook het inzicht vergroot in de manier waarop het Schipholbeleid in de dagelijkse praktijk uitpakt en wordt beleefd. Ik ben u en de andere indieners daarvoor bijzonder erkentelijk.

Maatregelen beperken hinder

Het kabinet vraagt aan de luchtvaartpartijen Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland en de luchtvaartmaatschappijen in 2006 een actieplan op te stellen met hinderbeperkende maatregelen. Het kabinet vraagt aan de partijen om daarbij aandacht te schenken aan het grote aantal voorstellen met ideeën en suggesties om vliegroutes, vlieghoogtes en/of vliegprocedures aan te passen.

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

Telefoon 070 351 6171
Fax 070 351 7895
www.evaluatieschipholbeleid.nl



Over de maatregelen in het actieplan maakt het kabinet met de luchtvaartpartijen handhaafbare afspraken die in een convenant vastgelegd worden. Het kabinet vraagt de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) om te adviseren over vliegroutes en vlieghoogten. Het kabinet vraagt de luchtvaartpartijen jaarlijks te rapporteren over de voortgang.

Salderen

Het kabinet wil naast hinderbeperkende maatregelen ook dat de milieuruimte die aan de luchtvaartpartijen op Schiphol is gegeven kan worden benut. Deels wil het kabinet dit mogelijk maken met een jaarlijkse saldering tussen handhavingspunten. Daarbij moet Schiphol voldoen aan twee voorwaarden. Een overschrijding in één van de handhavingspunten moet worden gecompenseerd door een even zo grote onderschrijding in één of meer andere handhavingspunten. Ten tweede moet worden voldaan aan de wettelijke eisen voor gelijkwaardige of betere bescherming van de omgeving tegen de negatieve effecten van het vliegverkeer. In het najaar van 2006 zullen de Staatssecretarissen van Verkeer en Waterstaat en VROM komen met een uitwerking van het salderen en het convenant met harde afspraken voor het terugdringen van de hinder, en zullen daarover in samenhang besluiten.

Ik kan mij voorstellen dat u na deze reactie op uw voorstel(len) nog vragen heeft over verdere behandeling en uitvoering van uw verbetervoorstellen en de uitvoering van het actieprogramma voor Schiphol van het kabinet. Ik stel u daarom in de gelegenheid om daarover een bijeenkomst bij te wonen. De datum van die bijeenkomst wordt nog bepaald. Via onze website houden wij u op de hoogte, u kunt daar ook de vorderingen van het actieprogramma en de verbetervoorstellen volgen.

Met dank voor uw inbreng,

hoogachtend,

DE DIRECTEUR-GENERAAL TRANSPORT en LUCHTVAART,

10.2e

10.2e

Evaluatie Schipholbeleid

Schiphol Group, KLM en LVNL
p/a de heer prof.dr. G.J. Cerfontaine
Postbus 7501
1118 ZG SCHIPHOL

Hieronder treft u de kabinetsreactie op de door u ingediende verbetervoorstellen voor aanpassing van het Schipholbeleid. Vele anderen hebben net als u ook gereageerd. Op basis van de evaluatie, inclusief de verbetervoorstellen, de mainportstudie, het onderzoek naar groepsrisico heeft het kabinet zijn standpunt bepaald. In de brief aan de Tweede Kamer van 16 mei 2006 is dit nogmaals toegelicht.

Het kabinet heeft besloten dat de hinder die door de geluidbelasting van Schiphol wordt veroorzaakt, met name in het buitengebied, waar de meeste gehinderden wonen, zoveel mogelijk moet worden teruggedrongen. Het lijkt mogelijk dat vooral verder van Schiphol het vliegverkeer minder dan nu over woongebieden vliegt. Voor het terugdringen van de hinder door geluidbelasting zal het kabinet met de luchtvaartpartijen (Schiphol, luchtvaartmaatschappijen en de Luchtverkeersleiding Nederland) een convenant afsluiten, waarin harde en handhaafbare afspraken zullen worden vastgelegd over de maatregelen die nodig zijn om de geluidhinder, vooral in het buitengebied, terug te dringen.

Met de uitvoering van het convenant wil het kabinet vasthouden aan de tendens van de afgelopen vijftien jaar, waarin het vliegverkeer fors is toegenomen, en de hinder over het geheel niet is toegenomen en op bepaalde plaatsen is afgenomen. Het kabinet zou graag zien dat het convenant met u nog dit najaar gereed komt.

Ik overleg graag op korte termijn met u over zowel de inhoud van het op te stellen convenant, als over het proces van de totstandkoming daarvan.

In de hierna volgende pagina's hierna ga ik specifiek in op de verbetervoorstellen die u heeft ingediend.

Uw verbetervoorstel (494)

De sector en regio moeten onderling afspraken kunnen maken over route- en baangebruik. Aanpassingen zijn nu, na overleg tussen sector en regio, alleen mogelijk als ook het Luchthavenverkeerbesluit wordt aangepast, wat ongeveer anderhalf jaar kost.

Uw verbetervoorstel (495)

Innovatief bronbeleid in internationaal verband. De sector wil met de regio in de praktijk uitproberen of de uitkomst van deze internationale onderzoeken naar stillere vliegtuigen en procedures daadwerkelijk tot verbeteringen leidt.

De reactie op uw verbetervoorstellen

Het kabinet wil graag ruimte bieden voor mogelijke verbeteringen zoals het verbeteren van de ligging van vliegroutes of vliegprocedures. Het kabinet wil dat daar eerst praktijkervaring mee kan worden opgedaan, voor besloten kan worden of de wijzigingen moeten worden ingevoerd. Het kabinet wil ruimte bieden voor dergelijke experimenten en heeft daarvoor een wetsvoorstel in voorbereiding, omdat in de huidige wet geen experimenten mogelijk zijn waarbij wordt afgeweken van (een deel van) de regels en grenswaarden. Het kabinet hoopt dat met mogelijke experimenten nog in 2006 begonnen kan worden.

Evaluatie Schipholbeleid

Het kabinet vindt het overleg tussen luchtvaartpartijen en de regio om de hinder terug te dringen zeer positief en wil dit aanmoedigen. Ook internationaal onderzoek kan hierin een belangrijke rol spelen, omdat veel ontwikkelingen in het vliegverkeer internationaal worden bepaald. Zoals in de reactie op uw voorstel hierboven is aangegeven, wil het kabinet dat mogelijke verbeteringen eerst in de praktijk worden uitgetoetst en wordt gezien of daadwerkelijk verbeteringen worden bereikt.

Wat betreft mogelijke verbeteringen: het kabinet wil dat het vliegverkeer zo min mogelijk overlast veroorzaakt. Daarom wil het kabinet onder meer dat vliegroutes zo min mogelijk boven bewoond gebied lopen. Een deel van de vliegroutes is daar in de afgelopen jaren al op geoptimaliseerd. Met name verder van Schiphol liggen nog kansen voor verbetering. Overigens moet worden benadrukt dat het niet mogelijk is om alle woongebieden te vermijden. Meestal leiden routewijzigingen tot een verplaatsing van het vliegtuiggeluid. Op de ene plaats neemt daardoor de hinder af, maar op een andere plaats zal de hinder juist toenemen. Het kabinet zal alléén wijziging van vliegroutes toestaan als per saldo de geluidshinder fors afneemt. Routewijzigingen wil het kabinet in de meeste gevallen eerst in een proefperiode laten testen voordat wijzigingen in de regelgeving worden vastgelegd. In de Wet luchtvaart creëert het kabinet de mogelijkheid daarvoor. Het kabinet vraagt de CROS te onderzoeken welke aanpassingen in bestaande vliegroutes, met name voor startend verkeer, effectief zijn om de overlast te verminderen.

Het kabinet vraagt daarnaast aan u een gezamenlijk actieplan met de andere luchtvaartpartijen met harde en handhaafbare maatregelen om de hinder van vliegtuiggeluid terug te dringen, met name in het 'buitengebied'. Daarbij denkt het kabinet onder meer aan verbeteringen van de ligging van vliegroutes, het gebruik van stillere vliegtuigen en stille vliegprocedures. Het actieplan moet in 2006 gereed. De maatregelen worden vastgelegd in een convenant tussen het Rijk en de luchtvaartpartijen, dat convenant wordt gehandhaafd. Voordat dit convenant wordt vastgesteld zal dit worden besproken met bewoners en bestuurders uit de regio die in de CROS zitten. Daarnaast wil het kabinet dat onderzocht wordt of het mogelijk is minder vaak van de vliegroutes af te wijken. Deze afwijkingen leiden namelijk tot veel extra hinder. Zeker afwijkingen die worden gemaakt om een bocht van de vliegroute af te snijden, vindt het kabinet niet acceptabel.

Uw verbetervoorstel (496)

Geluidmeetpunten op de kop van de baan, om per vliegtuig te kunnen meten en te kunnen handhaven. Afschaffen van huidige grenswaarden (TVG, TRG, handhavingspunten en geïndexeerde emissies)

Uw verbetervoorstel (497)

Meetpunten aan de kop van de baan waarmee kan worden geregistreerd of een vliegtuig een van tevoren vastgestelde hoeveelheid geluid overschrijdt. Boetes of heffingen per vliegtuig komen ten gunste van de regio.

De reactie op uw verbetervoorstellen

Het kabinet wil dat vliegtuiggeluid rond de luchthaven wordt gemeten. Het kabinet is het eens met het voorstel van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV) om zo'n meetsysteem voor vliegtuiggeluid te gebruiken voor informatievoorziening. Het kabinet wil daarbij aansluiten op de meetnetten die al bestaan en zorgen dat de meetgegevens voor iedereen beschikbaar zijn. Het kabinet vraagt u een meetsysteem voor vliegtuiggeluid op te zetten dat in 2008 in gebruik kan worden genomen. Dat systeem moet onder meer informatie leveren over piekniveaus, jaargemiddelden, gemeten en berekende geluidsniveaus. De metingen kunnen niet gebruikt worden voor de handhaving van de grenswaarden voor vliegtuiggeluid, omdat de resultaten niet betrouwbaar genoeg zijn.

Om de rekenmodellen te verbeteren, wil het kabinet zoals de CDV adviseert geluidmetingen laten verrichten. Het kabinet wil dat doen in Europees verband. Daarmee wil het kabinet zorgen dat het

Evaluatie Schipholbeleid

verschil tussen het geluid waarop wordt gehandhaafd en het werkelijke geluid verkleind wordt.

Daarnaast wil het kabinet laten onderzoeken of 'geluidflitspalen' kunnen worden ingezet, waarmee, liefst met behulp van metingen, de meest lawaaige vliegtuigen kunnen worden beboet. Het kabinet zou de flitspalen bij voorkeur in het buitengebied plaatsen. Dit vergt nader onderzoek naar de te hanteren grenswaarden of piekniveaus, de locaties waar deze van toepassing zijn en de wijze waarop het lawaai van vliegtuigen wordt geregistreerd en gehandhaafd. Ook wordt in dat onderzoek de juridische haalbaarheid getoetst. Het kabinet heeft geen besluit genomen over het aanwenden van de opbrengsten van eventuele boetes.

De norm TVG wordt afgeschaft. Ook het TRG is niet effectief gebleken. Het kabinet kijkt of het TRG kan vervallen en of er een zinvol alternatief is, in aanvulling op het beleid voor interne en externe veiligheid. Het kabinet houdt vast aan de bestaande handhavingpunten voor geluid. Grenswaarden voor koolmonoxide (CO), zwaveldioxide (SO₂) en vluchtige koolwaterstoffen (VOS) wil het kabinet schrappen. Het kabinet houdt vast aan de grenswaarden voor stikstofoxide (NO_x) en fijn stof (PM10). Voor stikstofoxiden is het kabinet voornemens de grenswaarde te verlagen. Tevens zal Schiphol worden gevraagd om samen met andere betrokkenen een actieprogramma te ontwikkelen om de luchtkwaliteit in de omgeving te verbeteren, vooral waar de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit worden overschreden. De betrokken gemeenten hebben hierbij het voortouw.

Uw verbetervoorstel (498)

Informatievoorziening op maat, gebaseerd op meetgegevens. Ook wordt voorgesteld om door de sector een eigen klachtenafdelingssysteem op te zetten.

De reactie op uw verbetervoorstel

Het kabinet vraagt Schipholu een meetnet aan te leggen met meetposten in woongebieden rond Schiphol, dat tot doel heeft te zorgen dat er duidelijkheid is over de hoeveelheid vliegtuiggeluid in woongebieden. Het meetnet zal onderdeel worden van een uitgebreid monitoringssysteem voor vliegtuiggeluid waarin piekniveaus, jaargemiddelden, gemeten en berekende geluidsniveaus worden weergegeven, zowel voor de huidige situatie als voor het verleden. Door het meten van vliegtuiggeluid zal meer duidelijkheid worden verkregen over de effecten van het vliegverkeer.

Het kabinet hecht aan duidelijke en transparante communicatie. Het kabinet vraagt alle betrokkenen, waaronder u, om de manier van communiceren en informeren over het vliegverkeer verder te verbeteren.

Het kabinet wil ook graag dat omwonenden toegankelijke informatie krijgen over het (dagelijkse) vliegverkeer. Het gaat hier om informatie over het actuele en verwachte baangebruik, de vlieghoogtes, de vliegroutes en de geluidsbelasting. Het kabinet heeft de luchtverkeersleiding al eerder opgedragen om hier samen met de luchthaven vorm aan te geven.

Bij een betere communicatie past ook een andere behandeling van klachten. Daar vragen omwonenden ook om. In plaats van de klachten alleen te registreren, zoals nu gebeurt, wil het kabinet dat ze worden afgehandeld: van klachtenregistratie naar klachtenmanagement. Het moet voor iemand die een klacht indient duidelijk zijn wat daarmee gebeurt en waarom. Is de klacht terecht (is er wel of niet afgeweken van de regels), kan er iets mee worden gedaan en als dat niet kan, waarom niet? Het kabinet wil, zoals door u voorgesteld, het klachtenbureau bovendien onderbrengen bij Schiphol.

Evaluatie Schipholbeleid

De luchthaven krijgt de verplichting om jaarlijks verantwoording af te leggen over de afhandeling van klachten zodat dit voor iedereen zichtbaar en controleerbaar is. Het kabinet zou graag zien dat Schiphol omwonenden met veel klachten persoonlijk benadert.

¹ Uw verbetervoorstellen zijn zeer beknopt weergegeven omwille van het overzicht. Vanzelfsprekend is bij het formuleren van de reactie uitgegaan van uw volledige voorstel(len) en eventuele latere aanvullingen.



DAD NR. 4136	
Schiphol Group PSG	
20 JUN 2006	
Dienset DGTZ	KOPIE
Behandeling:	
X afgezien door: M / 0 / SG / PSG	
Handwritten: 20/6	

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
T.a.v. mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen
Postbus 90771
2509 LT 's-GRAVENHAGE

DG TRAFICPORT EN LUCHTVAART	
Reg. nr.	Copy ex.
Doss. nr.	
Datum: 22 JUNI 2006	
Afschering-termin	20-07-2006
Ter behandeling	Opbergen
LH	via DG

Telefoonnummer
020 - 10.2e

Briefnummer
486

Bijlage

Reactie op Kabinetsstandpunt Schiphol per hoofdstuk

Faxnummer
020 - 6013123

Behandeld door
--

Uw schrijven d.d.
--

Schiphol,
19 juni 2006

Betreft: Reactie van Schiphol Group en KLM op het Kabinetsstandpunt Schiphol

Geachte mevrouw Schultz,

Met veel belangstelling hebben wij kennis genomen van het Kabinetsstandpunt Schiphol. Dit langverwachte standpunt omvat de visie van het Kabinet op de Mainport Schiphol en de betekenis ervan voor Nederland en de Schipholregio. Een heldere visie van het Kabinet op de toekomstige ontwikkeling van de Mainport Schiphol is van groot belang. Zonder deze visie kan het huidige Schipholbeleid immers niet adequaat geëvalueerd en verbeterd worden. Wij juichen het dan ook toe dat het Kabinet nu zijn visie op de Mainport heeft vastgelegd in het Kabinetsstandpunt Schiphol.

In uw visie geeft u aan dat u de Mainport Schiphol belangrijk vindt en dat u de positie van Schiphol als één van de belangrijkste hubs in Noordwest-Europa wilt behouden en versterken. U onderschrijft het belang van de homecarrier Air France KLM en de groeimogelijkheden voor de luchthaven Schiphol, zodat de Nederlandse luchtvaartsector en de Schipholregio de concurrentiestrijd aan kunnen gaan met de rest van Europa. Hierbij wilt u het beleid richten op een duurzame balans tussen ruimte voor de ontwikkeling van Schiphol en zorg voor de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven.

Wij ondersteunen uw visie over deze positionering van de Mainport Schiphol. Wel benadrukken wij hierbij het belang van helderheid in de communicatie. Groei van de luchtvaart zal altijd gepaard gaan met hinder in de regio. Wij zijn met u van mening dat alles gedaan moet worden om deze hinder zoveel mogelijk te beperken. De wijze waarop u denkt dit te realiseren roept bij ons echter grote vraagtekens op. Het lijkt erop dat u de Mainport Schiphol in stand wil kunnen houden én het binnen- en buitengebied nog beter wil beschermen, zonder echt gerichte keuzes te maken.

KLM en Schiphol Group zijn niet zomaar twee van de vele 'belanghebbenden', die het Schipholdossier kent. De inhoud van het Kabinetsstandpunt heeft directe en vergaande consequenties voor de bedrijfsvoering, de internationale concurrentiepositie en daarmee de continuïteit van onze twee bedrijven. Het verleden heeft ons geleerd dat de uitwerking van een Kabinetsstandpunt in wet- en regelgeving erg nauw luistert. Deze wet- en regelgeving kadert onze bedrijfsvoering thans in hoge mate in. Daarom willen wij uw aandacht vragen voor twee specifieke zorgpunten: het af te sluiten convenant met het Kabinet en de nieuwe invulling van en nieuwe criteria voor gelijkwaardigheid in relatie tot de voorgestelde manier om groei van het vliegverkeer mogelijk te maken via saldering.

Voor een meer gedetailleerde reactie op het Kabinetsstandpunt verwijzen wij u graag naar de bijlage bij deze brief.

Het convenant

U vraagt ons om harde, handhaafbare maatregelen vast te leggen in een af te sluiten convenant met het Kabinet. De maatregelen hebben tot doel de hinder, met name in het buitengebied, te beperken. De inhoud van het convenant wilt u betrekken bij uw besluit om groei van de Mainport mogelijk te maken via saldering. De Nederlandse luchtvaartsector heeft in de afgelopen jaren reeds veel vooruitgang geboekt in het beperken van hinder door te investeren in het baan- en routestelsel en de inzet van stillere vliegtuigen door luchtvaartmaatschappijen. Vooral deze laatste trend wil Schiphol Group in de komende jaren blijven stimuleren via een verdergaand selectiviteitsbeleid.

Uiteraard zijn wij bereid om in het kader van het convenant na te gaan welke maatregelen - hard en handhaafbaar - bij kunnen dragen aan beperking van hinder. Dit willen wij echter graag doen met betrokkenheid van de regio. Wij zien de regio als 'ervaringsdeskundige' op het gebied van hinderbeleving. Om hinder effectief te kunnen beperken is het dus van groot belang dat de gehinderden aan tafel vertegenwoordigd zijn om aan te geven op welke plaatsen gestreefd moet worden naar hinderbeperking. In voorkomende gevallen kan het immers gaan om verplaatsing van hinder, een vraagstuk waar primair de regio zeggenschap over zou moeten hebben. Om deze reden ondersteunen wij de oproep van CROS en BRS voor een grotere betrokkenheid van de regio bij het convenant. Zowel CROS als BRS hebben inmiddels met ons initiatieven ontwikkeld om de leefbaarheid in de Schipholregio te verbeteren: het Leefbaarheidsprogramma met de bij u welbekende experimenten voor baan- en routegebruik (Pilots). Deze initiatieven zouden samen met de maatregelen ter beperking van hinder in het buitengebied op integrale wijze moeten worden benaderd in het op te stellen convenant. Wellicht ten overvloede verwijzen we graag naar de gezamenlijke brief van CROS, BRS, Gemeente Amsterdam, Gemeente Haarlemmermeer, Provincie Noord-Holland, KLM en Schiphol Group, die u op 16 mei jl. heeft ontvangen.

Om tot een voorstel te kunnen komen voor maatregelen, die opgenomen moeten worden in het convenant, is het van belang dat er helderheid bestaat over de vertrekpunten. Zo blijkt uit de verkenning naar optimalisatie van Schiphol, uitgevoerd door het Milieu en Natuur Planbureau, dat hinderbeperkende maatregelen gericht op het buitengebied in veel gevallen leiden tot een verschuiving van de geluidbelasting naar het gebied binnen de ring van handhavingspunten. Dit gebied is via de huidige handhavingspunten gekoppeld aan de groeirimte voor de Mainport. Eerst is daarom helderheid nodig over de groeirimte voor de Mainport en de mate waarin hinder in het buitengebied beperkt moet worden, in relatie tot de hinderbeperking in het binnengebied.

Op deze wijze kunt u, naast de harde en handhaafbare maatregelen gericht op beperking van hinder, ook harde garanties voor de groeirimte vastleggen. Op dit moment ontbreken deze garanties, terwijl ze juist nodig zijn gelet op de onzekerheden en daarmee risico's, die verbonden zijn aan saldering. Deze onevenwichtigheid zou u wat ons betreft kunnen oplossen door de stapsgewijze groeirimte (in drie fasen), die u ook in het Kabinetsstandpunt beschrijft, vast te leggen in het convenant. In fase 1 moet binnen de milieurimte groei naar circa 500.000 vliegtuigbewegingen mogelijk zijn. In fase 2 moet vervolgens verdere groei naar circa 600.000 vliegtuigbewegingen te realiseren zijn. Wij zijn nog steeds van mening dat dit laatste alleen kan in een ander en beter milieustelsel, waarvoor wij - samen met Luchtverkeersleiding Nederland - voorstellen hebben gedaan in het document 'Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio'. Met uw voornemen om te salderen zijn de huidige milieunormen immers nog steeds gebaseerd op achterhaalde gegevens en sluit het stelsel van handhavingspunten slecht aan bij de beleefde hinder in de omgeving. Om in fase 2 zorgvuldig tot breed gedragen resultaten te kunnen komen is het van belang om in het convenant af te spreken dat dit jaar nog gestart wordt met de uitwerking van deze fase.

De ontwikkeling van de mainport en het zoveel mogelijk beperken van hinder in de omgeving zijn bij uitstek een gedeelde verantwoordelijkheid van het Rijk, de regio en de sector. Het is

Bladnummer

3 / 4

Datum

19 juni 2006

daarom voor ons vanzelfsprekend dat het convenant maatregelen bevat, die uitgevoerd kunnen worden door alle drie bovengenoemde partijen. Het Rijk heeft immers ook (deel-) verantwoordelijkheden bij het tot uitvoering brengen van de dubbeldoelstelling. Daarbij speelt Luchtverkeersleiding Nederland een belangrijke rol. In uw Kabinetsstandpunt geeft u aan veel te verwachten van de innovatieve ontwikkelingsfunctie van LVNL. De 'harde en handhaafbare' maatregelen die u wilt vastleggen in het convenant, liggen zelfs voor een belangrijk deel op het werkterrein van LVNL. De toekomstige ontwikkeling van de mainport legt u daardoor voor een groot deel in handen van LVNL en daarmee in handen van uzelf. Dit vraagt om een zorgvuldige formulering van de gestelde doelen en verantwoordelijkheden in het convenant. Om misverstanden te voorkomen: ook wij zijn groot voorstander van innovatie. Om die reden hebben wij ook meegewerkt aan de oprichting van twee innovatieve kenniscentra: het KDC (Knowledge and Development Centre) en het SIM (Samenwerkingsverband Innovatieve Mainport). Uit ervaring blijkt dat innovatie tijd kost. Wij gaan er dan ook vanuit dat LVNL en wij op een zodanige wijze betrokken worden bij het opstellen van het convenant dat we er zeker van kunnen zijn dat de vastgelegde maatregelen binnen de overeen te komen termijnen uitvoerbaar en maakbaar zijn.

Nieuwe criteria voor gelijkwaardigheid in relatie tot salderen

De toekomstige ontwikkeling van de Mainport Schiphol wilt u in drie fasen realiseren. In de eerste fase moet groei naar circa 500.000 vliegtuigbewegingen mogelijk zijn door middel van het salderen tussen handhavingspunten. U bent van mening dat saldering deze groeirimte zal bieden. Wij zijn hier echter niet van overtuigd.

Voordat het Kabinet saldering tussen de handhavingspunten mogelijk wil maken - door vastlegging ervan in regelgeving - moeten de effecten eerst in beeld gebracht worden. Dit najaar komt u daarom met een rapport waarin u de milieueffecten van het salderen inzichtelijk maakt. Onder twee strikte randvoorwaarden wilt u saldering toestaan. Eén daarvan is de toets op gelijkwaardigheid, maar dan op een nieuwe wijze ingevuld. Deze randvoorwaarde zorgt voor een nieuwe technische complexiteit, die nog minder transparant is. Hierdoor is het nog maar zeer de vraag of met salderen de beoogde groeirimte van 500.000 vliegtuigbewegingen gerealiseerd kan worden. Terwijl wij pleiten voor een reductie van complexiteit, wordt met salderen het geheel juist complexer. Wij zien daarom salderen als een oplossing waar nieuwe moeilijkheden mee gepaard gaan en daarom zeer risicovol is.

De nieuwe criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming lijken alleen gericht te zijn op een gelijkwaardig beschermingsniveau voor de omgeving. Gelijkwaardigheid houdt naar onze mening echter tevens in dat de mainport tenminste de beoogde ruimte geboden wordt voor verdere ontwikkeling. Wanneer dit vereiste niet meegenomen wordt in de zoektocht naar nieuwe criteria voor gelijkwaardigheid, dan kan dit forse consequenties hebben voor de ruimte voor toekomstige mainportontwikkeling. Ook kunnen verkeerd gekozen toetsingscriteria de beoogde groeirimte, te verkrijgen via saldering, weer te niet doen. Daarom dringen wij erop aan om in het in het najaar te verschijnen rapport niet alleen aandacht te besteden aan de bescherming van de omgeving als gevolg van de nieuwe eisen voor gelijkwaardigheid, maar ook expliciet te kijken naar de bescherming van de mainport.

Daarbij zien wij het als vanzelfsprekend dat in het rapport wordt beschreven wat de te verwachten milieueffecten van salderen zullen zijn op basis van de meest recente inzichten. De huidige markt heeft zich immers anders ontwikkeld dan in 2001 voorzien werd. Zo zal de marktontwikkeling in een wereldwijde bedrijfstak als de luchtvaart de komende jaren zich opnieuw moeilijk laten voorspellen. Het nu toepassen van de meest recente inzichten zorgt er echter wel voor dat het verschil tussen voorspelling en werkelijkheid straks kleiner zal zijn. Bovendien wordt met actuele gegevens een realistischer beeld geschetst van de werkelijke milieubelasting. Het is ons inziens niet realistisch om nieuw beleid te baseren op verouderde en achterhaalde gegevens. Overigens wordt met saldering helaas geen robuuste oplossing geboden, er wordt immers nog steeds vastgehouden aan de huidige grenswaarden in de handhavingspunten. Gelukkig zien wij dat er in de tweede fase, van 2010 tot 2015/25, ruimte

Bladnummer

4 / 4

Datum

19 juni 2006

bestaat om dit steeds terugkerende dilemma voorgoed uit de weg te gaan bij het vormgeven van een ander en beter milieustelsel.

Tot slot willen wij nogmaals benadrukken dat het kunnen bieden van voldoende groeirimte cruciaal is voor de continuïteit van de mainport. U constateert dat uit de evaluatie blijkt dat de groeirimte voor de luchtvaart niet volledig benut kan worden. Oorzaak hiervan zijn de gekozen beleidsinstrumenten. U geeft aan dat dit niet de intentie was van het Kabinet. Doordat de beoogde groeirimte niet volledig benut kan worden, wordt de luchtvaart binnen enkele jaren in haar groei beperkt. Dit moment zal bereikt worden bij - zo geeft u aan - circa 435.000 tot 480.000 vliegtuigbewegingen. In januari 2005 hebben wij reeds onze grote zorg geuit over ditzelfde knelpunt. U bent voornemens om dit najaar pas te besluiten over de milieurimte naar circa 500.000 vliegtuigbewegingen. Daarom dringen wij nu opnieuw aan op een spoedige en tijdige oplossing.

Het Kabinetsstandpunt is voor ons een belangrijke basis voor een constructieve dialoog met zowel het Rijk als de regio. Gezien de belangen van alle betrokkenen, vraagt de nadere uitwerking van uw standpunt grote zorgvuldigheid. Wij zijn ervan overtuigd dat - ook na de politieke behandeling van uw standpunt - we gezamenlijk verder kunnen werken aan de toekomst van Schiphol en de regio. Mocht u hierover verder met ons van gedachten willen wisselen, dan zijn we hier te allen tijde toe bereid.

Hoogachtend,

10.2e

Prof. drs G.J. Certontaine
President & CEO Schiphol Group

10.2e

10.2e
Plv. President-Directeur KLM N.V.

10.2e

CC. De heer drs. P.L.B.A. van Geel, Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
De heer 10.2e, voorzitter Raad van Bestuur Luchtverkeersleiding Nederland
De heer 10.2e, voorzitter CROS
De heer 10.2e, voorzitter BRS

Bijlage bij brief reactie van Schiphol Group en KLM op Kabinetstandpunt Schiphol (hoofdstuksgewijs)

Hoofdstuk 2

1. *Uit de evaluatie blijkt dat zonder het Schipholbeleid het vliegverkeer meer overlast en risico's zou veroorzaken (pag. 11).*

Schiphol Group en KLM zijn van mening dat de huidige milieugrenzen, en de wijze waarop deze grenzen zijn vastgesteld, slechts beperkt hebben bijgedragen aan deze bescherming en de verbetering van de milieuprestaties. Deze verbetering is eerder ondanks dan dankzij de regels bewerkstelligd. Dit komt namelijk door de ingebruikname van de Polderbaan en de inzet van stillere vliegtuigen door KLM en andere luchtvaartmaatschappijen, de implementatie van stillere routes en procedures door de sector. De huidige grenswaarden en regels beperken ons zelfs om de hinder voor de omgeving verder te verminderen. Zonder deze grenswaarden en regels zou de sector veel meer in staat zijn om in samenspraak met de regio te komen tot innovatieve maatregelen gericht op hinderbeleving. Als maatschappelijk verantwoorde bedrijfstak zouden op die manier betere resultaten kunnen worden behaald. De meest recente studie van het Milieu en Natuur Planbureau ondersteunt deze conclusie.

Hoofdstuk 3:

2. *De luchthaven Schiphol, de luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartgerelateerde bedrijven creëren – afhankelijk van de gehanteerde definitie – in totaal tussen de 79.000 en 104.000 directe en indirecte arbeidsplaatsen (pag. 15).*

Het aantal arbeidsplaatsen is zwaar onderschat. Uit jaarlijks onderzoek naar de werkgelegenheid op Schiphol en onderzoeken van onder meer ACI Europe blijkt dat uitgegaan kan worden van circa 120.000 directe en indirecte arbeidsplaatsen, waarvan circa 58.000 arbeidsplaatsen op de luchthaven zelf. Banen in bijvoorbeeld de toeristenbranche in Amsterdam zijn hierbij nog buiten beschouwing gebleven. Tabel 3.2 wekt daarbij ten onrechte de indruk dat er op Schiphol slechts 44.059 arbeidsplaatsen zijn. [bron: Regioplan Beleidsonderzoek in opdracht van Schiphol Group en onderzoek York aviation in opdracht van ACI Europe]

3. *De (directe en indirecte) toegevoegde waarde bedraagt tussen de € 5,1 en € 6,2 miljard, ongeveer 1,5 procent van de nationale economie (pag. 15).*

Deze toegevoegde waarde lijkt ons conservatief ingeschat. Het is onduidelijk hoe deze inschatting gedaan is. Uit diverse onderzoeken komen verschillende resultaten, afhankelijk van welke factoren wel of niet meegenomen zijn in de berekening. Wij constateren in ieder geval dat de omzet van KLM en Schiphol Group samen al meer dan 7 miljard euro bedraagt. Hierbij wordt zelfs nog niet de omzet gerekend van andere bedrijven, die direct en indirect werkzaamheden uitvoeren op of dankzij de Mainport. Air France – KLM is met een jaarlijkse omzet van € 22 miljard de grootste luchtvaartcombinatie ter wereld. [bron: jaarverslagen KLM-AF en Schiphol Group]

4. *De werkgelegenheid van SkyTeam is gesteld op 18.444 arbeidsplaatsen (tabel 3.2 op pag. 17).*

Dit aantal is te laag ingeschat: het gaat om meer dan 25.000 arbeidsplaatsen, exclusief de in het buitenland werkzame mensen. Hierdoor is ook het aandeel van arbeidsplaatsen van SkyTeam hoger dan de vermelde 70%.

5. *De belangrijkste groei binnen de capaciteitsgrenzen van de planologische kernbeslissing (PKB) voor de regionale en kleine luchthavens is mogelijk op Lelystad. Luchthaven Lelystad heeft aangegeven, uitgaande van circa 13.500 vliegtuigbewegingen per jaar, circa 2 miljoen passagiers te kunnen afhandelen. Voor extra groei op Lelystad is een herziening van de huidige PKB nodig (pag. 18).*

De aanname dat een herziening van de huidige PKB nodig is voor verdere groei op Lelystad is ons inziens niet juist. Op basis van actuele en realistische inzichten over de toekomstige vloot op Lelystad blijkt uit eigen berekeningen dat de geluidsruimte binnen de huidige PKB maximaal circa 40.000 vliegtuigbewegingen per jaar mogelijk maakt met toestellen als de B737 of de Airbus A320. Dit komt overeen met een jaarlijks passagiersvolume van circa 4 tot 5 miljoen op Lelystad Airport. Bovendien is de nachtperiode voor chartermaatschappijen van groot belang. Lelystad kent echter nog geen nachtopenstelling.

Hoofdstuk 4:

6. *Op grond van de ambitie van het Kabinet voor de mainport Schiphol heeft het Kabinet 15 uitgangspunten voor het beleid geformuleerd. In het eerste uitgangspunt streeft het Kabinet naar een duurzame balans tussen de ruimte voor ontwikkeling van Schiphol en zorg voor de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven (pag. 22-23).*

Schiphol Group en KLM zijn verheugd dat het Kabinet wil zorgen voor groeiruimte voor de verdere ontwikkeling van Schiphol en dat de concurrentiepositie van Schiphol als mainport gezien wordt als een nationaal belang. Het Kabinet schept daarvoor de noodzakelijke randvoorwaarden. Eén van die belangrijke randvoorwaarden is wat ons betreft ook een transparant, effectief en robuust normenstelsel, iets wat nu nog ontbreekt.

De duurzame balans die door het Kabinet als eerste uitgangspunt wordt genoemd zou wat ons betreft ook tot uiting dienen te komen in het convenant, dat genoemd wordt onder uitgangspunt 3. De afspraken die volgens het Kabinet opgenomen moeten worden in het convenant moeten zich met name richten op het beperken van de hinder in het buitengebied. Het Kabinet ziet de sector als primaire partij voor de uitvoering van hinderbeperkende maatregelen. Dit duidt op een eenzijdige benadering. Uiteraard zijn Schiphol Group en KLM bereid zich in te zetten om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Bij het voornemen om een convenant af te sluiten plaatsen wij echter de volgende kanttekeningen:

1. De regio moet betrokken worden bij het opstellen van het convenant. In het huidige Kabinetsstandpunt wordt de regio niet genoemd in dit kader, terwijl de maatregelen om de hinder te beperken juist een samenspel vormen tussen regio en luchtvaartsector. Door de regio te betrekken bij het convenant ontstaat er één tafel voor alle betrokken partijen om tot zo effectief mogelijk hinderbeperkende maatregelen te kunnen komen.
2. Onduidelijk is welke juridische status het convenant krijgt. Het convenant mag wat Schiphol Group en KLM betreft niet verworden tot een set aanvullende milieunormen, bovenop datgene dat al in de Wet luchtvaart is vastgelegd. Deze combinatie van doel- en middelregelgeving zou ook strijdig zijn met het uitgangspunt van het kabinetsbeleid 'Schiphol als bedrijf' (zie uitgangspunt 8).
3. Een aantal hinderbeperkende maatregelen is waarschijnlijk niet mogelijk binnen het huidige stelsel van regels en grenswaarden. Daarbij is het wenselijk om een aantal hinderbeperkende maatregelen eerst in de praktijk te beproeven in overleg met de regio en het Rijk. Er is dus een duidelijke relatie tussen de mogelijke inhoud van het convenant en de CROS Pilots.
4. Het convenant moet volgens het Kabinet harde en handhaafbare afspraken bevatten. Deze afspraken moeten dan ook wat ons betreft in de praktijk binnen de overeen te komen termijnen realistisch uitvoerbaar en maakbaar zijn. De rol van LVNL is hierin cruciaal.
5. Het Kabinet dient zich ervan bewust te zijn dat substantiële beperking van hinder in het buitengebied meestal negatieve consequenties hebben voor hinder in het binnengebied of de mainportfunctie. Het uitgangspunt van het Kabinet dat de sector juist in het binnengebied ruimte voor groei moet creëren lijkt hiermee strijdig. Bovendien kan de keuze van het Kabinet er toe leiden dat de mogelijkheden voor werkelijke reductie van de hinder in het buitengebied in de praktijk beperkt zullen zijn. KLM en Schiphol zijn gaarne bereid een bijdrage te leveren aan het in kaart brengen van de consequenties van verschillende opties.
8. *In het vierde uitgangspunt geeft het Kabinet aan de wettelijke randvoorwaarde voor een gelijkwaardige of betere bescherming te willen handhaven. De eisen voor de gelijkwaardige of betere bescherming voor de volgende luchthavenbesluiten worden geconcretiseerd op basis van de nieuwste inzichten over hinder, de actuele woningsituatie en de Europese geluidmaten (pag. 22).*

Schiphol en KLM onderschrijven het belang van gelijkwaardigheid. Het daarbij hanteren van de meest recente gegevens, inzichten en dosismaten¹ vergroot de uitlegbaarheid en helderheid van de criteria. Echter, wanneer gekozen wordt voor een nieuwe invulling van de eisen voor gelijkwaardigheid mag het niet zo zijn dat zuiver op grond daarvan groeirimte voor de sector verloren gaat. Ook voor gelijkwaardigheid geldt immers een 'dubbeldoelstelling'. Het nieuwe toetsingskader is dan ook alleen houdbaar als daarbinnen (tenminste) dezelfde capaciteit beschikbaar is als in de oude (PKB-gerelateerde) criteria. Wij hebben begrepen dat het onderzoek naar de concrete invulling van criteria voor gelijkwaardigheid nog niet is afgerond. Daarom kunnen wij op dit moment nog niet inschatten wat dit gaat betekenen voor ons als luchtvaartsector en voor de regio.

Schiphol Group en KLM zijn grote voorstanders van een Europees geharmoniseerd beleid. Nationale regelgeving moet daarom zo goed mogelijk aansluiten op internationale ontwikkelingen en regelgeving. In Europa werkt men aan beleid om niet-akoestische factoren, waaronder de isolatie van woningen, te betrekken bij de telling van belaste woningen en gehinderden. Wij zijn daarom ook van mening dat het aantal woningen dat conform de wet is geïsoleerd, niet meer mee zou moeten tellen in het aantal zwaar geluidbelaste woningen. De bewoners worden immers aan een beduidend lagere geluidbelasting blootgesteld. Wanneer het Kabinet dus het voornemen heeft om de nieuwste inzichten over hinder mee te nemen in de toetsing van gelijkwaardigheid, dan behoort de correctie van gehinderden op basis van geïsoleerde woningen daar zeker ook bij.

Wanneer het Kabinet besluit om toch de specifieke Nederlandse dosismaat te hanteren, wordt een negatiever beeld geschetst van de hindersituatie in de omgeving van Schiphol dan nodig is. Bij dezelfde geluidbelasting wordt dan namelijk een fors hoger aantal gehinderden en slaapverstoorden berekend dan wanneer de binnen de EU gebruikelijk dosis-effectrelatie wordt gehanteerd. Dit leidt tot een verschil in de tellingen met een orde grootte van factor 4. De dosismaat die alleen van toepassing is op de Schipholsituatie is namelijk gebaseerd op slechts een paar onderzoeken. De EU-methodiek is daarentegen gebaseerd op meerdere Europese onderzoeken, waarbij het effect van niet-akoestische factoren ook is meegenomen. In de specifieke dosismaat voor de Schipholsituatie wordt met dit gegeven niets gedaan.

9. *Omdat juist verder van Schiphol de meeste gehinderden wonen, wil het Kabinet het gebied vergroten waarin de hoeveelheid hinder getoetst moet worden van 52 dB Lden naar 48 dB Lden (pag 22).*

Dit nieuwe criterium is voor wat betreft aantallen en verwachte effecten op hoofdlijnen onderzocht in het eindrapport van de Evaluatie. Door het gebied te vergroten wordt het buitengebied verruimd. Nederland gaat door deze vergroting van het gebied nog verder uit de pas lopen met de EU. Dit strookt naar ons oordeel niet met het streven naar een Europees level playing field, maar neigt juist naar het tegengestelde. Het EU-beleid is gericht op het in kaart brengen van het geluid tot 50 dB(A) Lden en het opzetten van een actieplan voor gebieden die met meer dan 55 Lden belast worden. De eisen, waarover door lidstaten (waaronder Nederland) in ICAO-verband criteria worden opgesteld, richten zich op geluidsreductie in een veel beperkter gebied dan de 48 dB(A) Lden, namelijk ongeveer tot 50 à 55 dB(A) Lden. Ook in de toekomst zullen deze eisen gebaseerd blijven op de gemiddelde situatie en maatschappelijke afweging in de wereld en zich niet alleen richten op Nederland. Dit beperkt in belangrijke mate de mogelijkheid tot reductie van de hinder in gebieden nabij de 48 dB(A) Lden grens en daarmee ook de mogelijkheden voor de sector om op gelijkwaardige wijze duurzame groeirimte te creëren.

In kaart is gebracht dat zowel voor het etmaal als voor de nachtperiode meer dan 90% van het aantal gehinderden in ruimere zin zich bevindt in de 'buiten-buitengebieden', dus de contouren buiten de 20Ke/53 dB(A) Lden grens. Omdat hier, ook voor de toekomst, geen beperking geldt voor de toename van woonbebouwing, kan er in de toekomst een met de huidige praktijk vergelijkbare situatie ontstaan waarbij actueel geluidbelaste woningen, gehinderde en slaapverstoorde personen geen rol spelen bij de gelijkwaardigheidstoets.

¹ Endosismaat is een relatie tussen de geluidbelasting en het aantal gehinderden en slaapverstoorden.

Desondanks heeft het Kabinet er voor gekozen om op basis van de huidige gegevens ten aanzien van woonbebouwing en populatie een nieuw 'ijkpunt' vast te stellen. Het is voor de transparantie van het beleid van belang dit nieuwe ijkpunt helder te communiceren in de regio.

Operationele sturing op deze buiten-buitengebieden is nog veel moeilijker dan sturing op het huidige gebied binnen de ring van handhavingspunten. De consequenties en effecten van dit onderdeel van het kabinetsbesluit zijn op dit moment nog nauwelijks onderzocht. Ook is een zone met een lage $K_e/dB(A)$ waarde uitermate gevoelig voor veranderingen. Als consequentie van het mogelijk aanpassen van vliegroutes of vliegtechnieken zal de geluidbelasting in deze gebieden sterk aan veranderingen onderhevig zijn. Dit kan een groot effect hebben op de bouwplannen voor grote locaties. Schiphol Group en KLM vragen zich af of hiermee voldoende rekening is gehouden

Daarnaast geldt dat de geluidbelastingsberekeningen, die in voorgaande MER-procedures zijn uitgevoerd voor het bepalen van de grenswaarden voor L_{den} en L_{night} , niet geldig zijn voor het gebied buiten de voormalige 20 Ke contour. Dit komt enerzijds doordat de voor berekeningen benodigde modellering niet toegerust is voor dit gebied en anderzijds is ook de operatie niet geoptimaliseerd is voor dit gebied. Het in deze procedures gehanteerde scenario – wat inmiddels achterhaald is – is naar ons oordeel dan ook niet zonder meer bruikbaar voor het concretiseren van nieuwe criteria voor gelijkwaardigheid die voor de toekomst als nieuwe 'gouden standaard' gehanteerd moeten worden.

10. *Het Kabinet wenst met wijzigingen zoals het verbeteren van de ligging van vliegroutes of vliegprocedures, eerst praktijkervaring op te doen, voor besloten kan worden of de wijzigingen moeten worden ingevoerd. CROS heeft om ruimte gevraagd om mogelijke verbeteringen als experiment uit te testen. Het Kabinet wil die ruimte bieden, onder randvoorwaarden. Voor de experimenten heeft het Kabinet een wetsvoorstel in voorbereiding, omdat in de huidige wet geen experimenten mogelijk zijn waarbij wordt afgeweken van (een deel van) de regels en grenswaarden (pag. 23).*

Door de ingebruikname van de Polderbaan en het huidige normenstelsel is eens te meer duidelijk gebleken dat rekening gehouden moet worden met een andere dimensie naast bescherming: hinderbeleving. De manier waarop mensen in de omgeving van Schiphol het vliegverkeer ervaren, is van essentieel belang om mee te nemen in de eerste aanpassingen aan het beleid. In dit kader zijn de door CROS voorgestelde Pilots van wezenlijk belang. Wij verwachten, dat wanneer de Pilots worden uitgevoerd op de manier waarop zij in eerste instantie door CROS bedacht zijn, omwonenden meer tevreden zullen zijn terwijl de geluidbelasting in de omgeving anders zal uitpakken dan voorgeschreven via de grenswaarden in de handhavingspunten. De Pilots vragen daarom om een behoorlijke mate van flexibiliteit in het milieustelsel. Deze flexibiliteit kan niet worden verkregen door de Pilotsituatie opnieuw door te rekenen en te vertalen in nieuwe grenswaarden voor geluid in de handhavingspunten waarop de sector vervolgens moet sturen en wordt afgerekend. Een dergelijke rigiditeit past niet bij de wens om te kunnen experimenteren, zeker wanneer de sector door omstandigheden gedwongen wordt om prioriteit te geven aan het sturen op de geluidbelasting, hetgeen ten koste gaat van de samen met de regio ontwikkelde experimenten. Het gaat bij de Pilots immers ook om de interactie tussen de sector en de regio, en niet om het sturen op een berekend getal dat geen rekening houdt met de ervaren hinder in de omgeving.

Het huidige beleid is gericht op het zo min mogelijk belasten van woningen in de omgeving van de luchthaven. Zowel de regels voor baan- en routegebruik als de grenswaarden voor geluidbelasting in de handhavingspunten zijn hierop gericht. De CROS Pilots zijn juist gericht op ander baan- en routegebruik ten gunste van de hinderbeleving. Voorspelbaarheid van het verkeer staat hierbij voorop. Dit kan dus leiden tot de wens van CROS om te experimenteren met ander baan- en routegebruik waardoor in feite afgeweken wordt van het streven naar het zo min mogelijk belasten van woningen in de omgeving. Daardoor is het erg aannemelijk dat niet een gelijkwaardige of betere bescherming geboden kan worden. Immers, elke afwijking van het huidige baan- of routegebruik leidt al snel tot het belasten van meer woningen omdat de geluidpreferente banen en routes op dit moment het meest worden ingezet. Op dit moment kunnen wij nog niet overzien wat de consequenties zijn voor de experimenteerruimte in de

praktijk wanneer het Kabinet CROS Pilots wenst te toetsen op de criteria voor gelijkwaardigheid.

Overigens zullen alle nieuw te nemen maatregelen dienen te worden beproefd, alvorens deze worden vastgelegd in een Convenant of in besluiten. De experimentenwet zou hierin moeten voorzien.

11. *Er kan wellicht extra capaciteit voor vliegverkeer worden gecreëerd door het banenstelsel uit te breiden (met een eventuele zesde baan) of door voor een deel van het vliegverkeer (bijvoorbeeld charters) naar andere luchthavens uit te wijken. Aangezien het creëren van extra capaciteit veel tijd kost, vraagt het Kabinet Schiphol uiterlijk medio 2007 met nut en noodzaak onderbouwde opties uit te werken voor capaciteitsuitbreiding voor de periode 2015/2025-2030 (pag. 25).*

Schiphol Group hecht veel belang aan zorgvuldigheid bij het opstellen van beleid over toekomstige uitbreidingsplannen van Schiphol. Om deze reden hebben wij aangedrongen op een verlenging van de ruimtereserveringen in het streekplan Noord-Holland Zuid. Dankzij deze verlenging zijn aanpassingen aan het banenstelsel planologisch niet onmogelijk gemaakt. Op dit moment kunnen we nog geen uitspraak doen over de noodzaak van een aanpassing van het banenstelsel. Dit is immers afhankelijk van de marktvraag naar luchtvervoer in de toekomst. Het Kabinet vraagt ons nu om binnen een jaar een uitspraak te doen over de marktontwikkelingen rond 2025 en de manier waarop wij die marktvraag willen accommoderen. Het is nog maar de vraag of wij medio 2007 daar uitsluitsel over kunnen geven. Wel kunnen wij nu al aangeven dat een Parallele Kaagbaan bij het gelijktijdig gebruik van 2 start en 2 landingsbanen een belangrijke rol speelt bij het realiseren van een betrouwbare vliegoperatie. Mogelijk kan het gebruik van een Parallele Kaagbaan vanwege het spreiden van vliegverkeer over banen en routes een bijdrage leveren aan de hinderbeperking. Deze overwegingen zullen meegenomen worden in de opties die wij medio 2007 moeten aanleveren. Ook zal om deze redenen de ruimtereserveringen in het streekplan na april 2008 nog steeds nodig zijn, hetgeen ook door Schiphol Group is bepleit in haar reactie op de aanpassing van het Streekplan Noord-Holland Zuid.

Om zo goed mogelijk tot een uitspraak te kunnen komen vernemen wij graag zo spoedig mogelijk van het Kabinet over welke gegevens zij medio 2007 wenst te beschikken om een verkenning uit te kunnen voeren naar een eventuele capaciteitsuitbreiding. Ook zijn wij benieuwd naar de manier waarop het Kabinet vervolgens hierover wenst te besluiten, in combinatie met haar eigen opties voor capaciteitsuitbreiding.

Hoofdstuk 5:

12. *Het Kabinet richt zich op verdere verbetering van eerlijke internationale concurrentieverhoudingen voor de luchtvaart en de luchthavens en schept hiermee randvoorwaarden voor betere netwerkqualiteit en een gunstig vestigingsklimaat van Schiphol. Wat betreft de overheidsregelgeving streeft het Kabinet ernaar om ten minste een zogeheten level playing field te creëren (pag. 27).*

Schiphol Group en KLM onderschrijven het belang van het stimuleren van eerlijke concurrentieverhoudingen en de aandachtgebieden die hiervoor door het Kabinet zijn genoemd. In het kader van datzelfde streven is het echter merkwaardig dat de randvoorwaarden voor milieu - die in het geval van Schiphol bepalend zijn voor de groei ruimte, de unieke complexiteit van de vliegoperatie en extra kosten voor bijvoorbeeld geluidisolatie en planschade - als één van de belangrijkste determinanten van een level playing field ontbreken in dit rijtje.

Hoewel het Kabinet een level playing field nastreeft, ontbreken in het actieprogramma bij het Kabinetsstandpunt concrete maatregelen die leiden tot dit level playing field voor de Mainport Schiphol. Schiphol Group en KLM zijn van mening dat deze concrete acties eveneens thuishoren in het actieprogramma en dringen aan op het alsnog vastleggen ervan.

13. *Het Kabinet wil dat de volledige milieugebruiksruimte die aan Schiphol gegeven was, kan worden benut. Om te zorgen dat er voldoende capaciteit voor het vliegverkeer is om aan de*

vraag te voldoen, wil het Kabinet een beperkte aanpassing uitvoeren in het stelsel van handhavingspunten, binnen de eisen van gelijkwaardige bescherming van omwonenden tegen de negatieve effecten van de luchtvaart. Het Kabinet wil het beleid beter aan laten sluiten bij de realiteit. Het Kabinet wil saldering tussen de zogeheten handhavingspunten rond de luchthaven mogelijk maken, maar wil voor dat het de saldering in de regelgeving vastlegt, de effecten in beeld brengen. Bij de saldering is een overschrijding in een handhavingspunt van maximaal 1 dB(A) toegestaan, mits die gecompenseerd wordt met een onderschrijding in andere handhavingspunten, en alleen onder de voorwaarde dat aan de wettelijk eis van een gelijkwaardige of betere bescherming dan geboden werd door de eerste luchthavenbesluiten (pag. 28-29).

Schiphol Group en KLM kunnen zich vinden in het feit dat de overheid de intentie uitspreekt om de volledig aan Schiphol gegeven milieugebruiksruimte te benutten en de door de sector in de afgelopen jaren gecreëerde milieuruimte te verzilveren. Zoals de sector ook aangeeft in het document "Werken aan de Toekomst van Schiphol en de Regio" biedt het huidige ondoelmatige milieukader, ondanks de geboekte milieuwinst, geen ruimte voor groei. Dit wordt eveneens geconcludeerd in de gelijkwaardigheidstoets en onderschreven door de overheid.

De keuze van het Kabinet om in hoofdlijnen vast te houden aan het huidige Schipholbeleid - en daarmee verder te gaan met het huidige milieustelsel van regels en grenswaarden - is niet de keuze van Schiphol Group en KLM. Wij zijn voorstander van een fundamenteel andere aanpak en systematiek en zijn dan ook van mening dat de manier waarop het Kabinet de gecreëerde milieuruimte wil verzilveren via saldering niet de meest transparante, logische, robuuste en effectieve is.

In de praktijk hebben wij immers gemerkt dat de huidige normen te rigide zijn, vooral doordat zij gebaseerd zijn op een oud en achterhaald marktsценario. Wanneer de normen niet eerst aangepast worden op basis van de meest recente inzichten zal de marge waarmee gesaldeerd mag worden volledig opgaan in de ruimte die benodigd is om onzekerheden van de dynamische luchtvaartindustrie en de gevoeligheden van het systeem op te vangen. Voor groei blijft dan, zeker op termijn, vrijwel geen ruimte meer over.

Schiphol Group en KLM vragen nadrukkelijk aandacht voor het voornemen om op een zeker moment structureel 2+2-baangebruik in te voeren, uit bedrijfseconomische overwegingen en in het kader van het verder beperken van hinder in de regio. Een dergelijk baangebruik zal tot een heel ander gebruik van het huidige banenstelsel zal leiden en daarmee tot een andere belasting van de handhavingspunten voor geluid, wat opnieuw tot problemen zal leiden met de beschikbare geluidscapaciteit en bovendien verdere beperking van hinder in de weg staat. De door het Kabinet aangekondigde 'Fase 2' voor een betere benutting van de groeiruitte voor het vliegverkeer én het terugdringen van de overlast zal in ieder geval tegelijkertijd met deze overgang naar een 2+2-baangebruik moeten ingaan.

14. *Uit de evaluatie is gebleken dat een deel van de ruimte die binnen de handhavingspunten aanwezig is voor groei van de luchtvaart niet gebruikt kan worden door de luchtvaartsector. De grenswaarden zijn namelijk bepaald op basis van een zeer gedetailleerde voorspelling van de ontwikkeling van het vliegverkeer op Schiphol, terwijl in de afgelopen vijftien jaar gebleken is dat zo'n voorspelling in de praktijk niet uit komt en daardoor een deel van de ruimte binnen de grenswaarden niet kan worden benut. In de praktijk wordt er altijd anders gevlogen dan voorspeld. Dat heeft tot gevolg dat de groeiruitte, die wordt toebedeeld op basis van deze gedetailleerde voorspelling, in de praktijk niet volledig benut kan worden. Hierdoor is er continu sprake van minder groeiruitte dan verwacht. Het Kabinet wil niet langer op dergelijke voorspellingen handhaven en wil in het beleid ruimte inbouwen voor de onzekerheden die de ontwikkeling van het vliegverkeer kenmerken (pag. 29).*

Schiphol Group en KLM juichen toe dat ook het Kabinet van mening is dat de luchtvaartsector niet op basis van onzekere voorspellingen gehandhaafd kan worden. Des te meer is het verwonderlijk dat het Kabinet wil vasthouden aan de huidige grenswaarden in de handhavingspunten voor geluid. Deze grenswaarden zijn immers gebaseerd op een in 2000 eenmalig opgestelde, zeer gedetailleerde voorspelling van het vliegverkeer op Schiphol rond

2005. Iedereen weet hoe onvoorspelbaar de toekomst kan zijn, getuige de gebeurtenissen na 2000: '9-11', IRAK, SARS, de economische recessie en de fusie tussen KLM en Air France. Het scenario is nu zwaar achterhaald. Het Kabinet is voornemens om toch vast te houden aan de grenswaarden die zijn gebaseerd op dit scenario, zij het in combinatie met saldering die aan twee zware randvoorwaarden is gebonden namelijk de gelijkwaardigheid en per saldo geen overschrijding. Eén van de belangrijkste probleempunten (de scenariogevoeligheid) uit het huidige milieustelsel wordt dus niet opgelost.

15. *Een sterke Mainport kan zich alleen handhaven als er in de omgeving van de luchthaven een concurrerend vestigingsklimaat is voor bedrijven en het woon-, werk- en leefklimaat aantrekkelijk zijn. Verder zijn een goede bereikbaarheid van de luchthaven over land en een robuuste ruimtelijk-economische structuur van de regio cruciale randvoorwaarden voor een sterke Mainport (pag. 31).*

Schiphol Group en KLM onderschrijven het belang van goede achterlandverbindingen voor ons mainportnetwerk in verband met het behoud van onze thuismarkt. Graag benadrukken wij ook het belang van goede verbindingen over weg en per spoor met de Zuidas en Almere, bijvoorbeeld in de vorm van een RER.

Het Kabinet geeft verder aan dat zij de leefbaarheid in de omgeving van Schiphol wil vergroten. Deze intentie beperkt zich echter tot het voornemen om onderzoek ernaar te doen. Daarom benadrukken wij het belang van het doen van investeringen in de regio ten behoeve van de leefbaarheid. Investeren in de metropolitane strategie en mainportontwikkeling moet hand in hand gaan met het investeren in de omgeving met als doel de leefbaarheid te verbeteren. Leefbaarheid, groen en recreatie zijn essentiële onderdelen van de metropolitane strategie en het vestigingsklimaat van de Schipholregio.

Dit vereist een nauwe samenwerking van de partijen betrokken bij de ontwikkeling van Schiphol: BRS, CROS, sectorpartijen maar ook het Rijk. Hinderbeperking en verbetering van compensatie voor niet te vermijden hinder is ook de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid. De regio en de luchtvaartsector willen in samenwerking met de rijksoverheid een leefbaarheidprogramma starten die de geluidbelasting niet zal wegnemen, maar een gebalanceerde samenhangende ontwikkeling van de mainport Schiphol en de leefomgeving mogelijk maakt. Wij betreuren dat in het kabinetsstandpunt geen aandacht wordt gegeven aan dit onderwerp.

16. *Het Schipholbeleid beheerst de geluidsoverlast, zo blijkt uit de evaluatie. Al eerder concludeert het Kabinet op pagina 29 dat buiten de ring van handhavingspunten in 2003, 2004 en 2005 geen geluidbelastingen voorkwamen die groter zijn dan 58 dB Lden. Verdere beperking van de geluidbelasting acht het Kabinet wel mogelijk. De meest kansen ziet het Kabinet voor de woongebieden verder van de luchthaven, waar ook de meeste mensen wonen die hinder van het vliegverkeer ondervinden (pag. 32).*

Blijkbaar kiest het Kabinet voor het verder beperken van de geluidbelasting en daarmee meer bescherming in het buitengebied. Dat dit ten koste kan gaan van de bescherming van het binnengebied – en daarmee ook ten koste van de milieuruimte van de sector – laat het Kabinet in het midden. Schiphol Group en KLM zijn uiteraard van mening dat alles eraan gedaan moet worden om de hinder in het buitengebied te beperken. De geluidbelasting in het binnengebied blijft echter aandacht verdienen, aangezien deze geluidbelasting hoger is dan in het buitengebied. Daarom zijn wij voorstander van het nader uitwerken en implementeren van een leefbaarheidsprogramma samen met de regio. Wanneer het Kabinet zo bewust kiest voor bescherming van het buitengebied, zou het – naar onze mening – op z'n minst ook moeten bijdragen aan dit leefbaarheidsprogramma dat ten goede komt aan de bescherming van en de leefbaarheid in het binnengebied.

17. *Het Kabinet wil onderzoeken of "flitspalen" kunnen worden ingezet, waarmee, liefst met behulp van metingen, de meest lawaaiige vliegtuigen worden beboet. Het Kabinet zou de flitspalen bij voorkeur in het buitengebied plaatsen (pag. 33).*

Het voornemen om het geluidsniveau te handhaven per vlucht heeft sterke overeenkomsten met het voorstel van de sector om geluidmeetpunten te installeren aan de kop van de baan. Wanneer teveel geluid gemeten wordt, volgt een boete die ten gunste komt van de regio. In het voorstel van de sector zou de introductie van deze zogenaamde 'flitspalen' in plaats van de huidige handhavingspunten komen als onderdeel in een totaal pakket, en niet bovenop de huidige handhavingspunten. De combinatie van flitspalen en handhavingspunten, wat het voornemen is van het Kabinet, maakt het totale systeem immers nog complexer en inflexibeler dan het al is. Het Nederlandse systeem wordt hiermee nog unieker ten opzichte van het buitenland, wat zal leiden tot een verslechtering van het level playing field. Bovendien kan de combinatie met flitspalen tot conflicterende situaties leiden, doordat startprocedures, klimprestaties van vliegtuigen, gemeten geluid rond de luchthaven en berekend geluid in de handhavingspunten nauw met elkaar samenhangen. Steiler klimmen leidt bijvoorbeeld tot een hoger gemeten geluid dichtbij de luchthaven, terwijl de geluidbelasting in de iets verder weg gelegen handhavingspunten door het steiler uitklimmen wellicht lager zal zijn. Bovendien spelen weersinvloeden, met name wind, een grote rol bij het meten van vliegtuiggeluid, vooral bij relatief lage geluidsniveaus. In het buitengebied vliegen vliegtuigen relatief hoog. Hoe hoger de vliegtuigen vliegen, des te lager de geluidsniveaus zullen zijn en des te groter de meteorologische effecten. Dat gaat ten koste van de betrouwbaarheid van meetresultaten. Deze betrouwbaarheid is vooral van belang wanneer de meetgegevens gebruikt worden voor handhavingsdoeleinden, wat het geval is bij flitspalen. Zowel de interferentie tussen handhavingspunten en flitspalen als de betrouwbaarheid van de meetgegevens, vooral bij plaatsing in het buitengebied, moeten onderwerp van onderzoek zijn.

18. *De huidige emissiegrenswaarden zijn weinig effectief in de beperking van de uitstoot van verontreinigende stoffen; ze dragen nauwelijks bij aan de beoogde verbetering van de luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven. Het Kabinet wil vasthouden aan emissiegrenswaarden voor stikstofoxide (NOx) en fijn stof (PM10) en wil de emissiegrenswaarde voor NOx verlagen (pag. 35).*

Schiphol Group en KLM benadrukken dat èn stillere motoren èn minder NOx uitstoot nu nog niet haalbaar is gezien de bekende "NOx-paradox". Een aanscherping van de emissiegrenswaarde voor NOx kan dus tot een nieuw volumeplafond leiden.

Uit onderzoek blijkt namelijk dat bij vlootvervanging, waarbij de keuze primair op het gebied van geluid ligt, de relatieve NOx grenswaarde kritisch wordt in de toekomst. Het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) concludeert bijvoorbeeld in haar rapport² over de luchtkwaliteit rondom Schiphol dat - hoewel er internationaal mogelijkheden worden gezien om vliegtuigmotoren in alle opzichten schoner te maken - het niet ondenkbaar is dat de NOx-reductie van nieuwe vliegtuigmotoren zeer beperkt zal blijven. Moderne vliegtuigen voldoen ruimschoots aan de huidige internationale eisen die gesteld worden aan de emissies van nieuwe vliegtuigmotoren. Aanpassing van dergelijke eisen werkt alleen wereldwijd en vergt doorgaans veel tijd. Fabrikanten zullen daarom proberen hun vliegtuigen vooral zuiniger te maken uit oogpunt van kostenbesparing voor afnemers. Ook het geluid dat de motoren veroorzaken speelt in toenemende mate een rol. Motoren kunnen efficiënter werken bij een hogere druk en verbrandingstemperatuur. Ze zijn dan dus zuiniger en over het algemeen ook stiller, maar door de hogere druk en temperatuur nemen de NOx-emissies toe. Een analyse van de meest recente ICAO database maakt duidelijk dat de NOx-emissiefactor uitgedrukt in gram per 'Landing and Takoff cycle' (LTO) voor de nieuwste vliegtuigen niet altijd het laagst is. Met name zeer zware vliegtuigmotoren (> 300 kiloNewton) zoals die van de Boeing 777, stoten meer NOx uit dan hun oudere voorgangers. Dat kan betekenen dat een toename van het aantal transatlantische vluchten, met grotere en zwaardere vliegtuigen, leidt tot een extra toename in de NOx-emissies. Kortom: het Kabinet zal een keuze moeten maken.

Daarnaast is het weinig zinvol om vast te houden aan de grenswaarden voor PM10. Er zijn immers voor deze stof geen emissiefactoren voor vliegtuigmotoren bekend, waardoor PM10 grenswaarden niet-realistisch en niet-handhaafbaar zijn. Uit het document dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft ingediend in het kader van de verbetervoorstellen voor de evaluatie van het Schipholbeleid blijkt dat zij erkennen dat de kwaliteit van de rekenmethodiek

² "Het Milieu rond Schiphol, 1990-2010, Felten & Cijfers", augustus 2005

voor PM10 in haar algemeenheid tot problemen kan leiden, mocht het nodig zijn om hiervoor maatregelen op te leggen.

19. *De toename van het groepsrisico wordt voor een deel al afgeremd door de beperkingen die gelden aan de nieuwbouw van bedrijven rond de luchthaven. Het Kabinet heeft onderzocht hoe de toename verder kan worden afgevlakt. Op grond van het onderzoek komt het Kabinet tot onder andere de volgende aanvulling op het groepsrisicobeleid: uitbreiding van het gebied rond de luchthaven met een verbod op nieuwbouw van gebouwen waar veel mensen bijeen zijn. De grens wordt verlegd van het huidige gebied met een risico boven de 10^6 naar het gebied met een risico boven de 10^7 (pag. 36).*

Door dit gebied te vergroten neemt het ruimtebeslag van Schiphol op haar omgeving toe. Sterk afgevraagd kan worden of dit soort vergaande, aanvullende ruimtelijke beperkingen – en daarmee samenhangend de beperking van de regionale ontwikkeling – opwegen tegen het voorgenomen beleidsdoel om het groepsrisico verder te beperken. De noodzaak voor verdere beperkingen is vanuit het externe veiligheidsbeleid zelfs op dit moment nog niet onderbouwd. Consequentie is echter dat nu al nieuwe initiatieven voor toekomstige gebiedsontwikkeling onmogelijk worden gemaakt. Dat is niet gunstig voor de concurrentiepositie van de regio en Schiphol. Voor concurrerende regio's van grote Europese luchthavens geldt een dergelijke restrictie immers niet. Alleen in het Verenigd Koninkrijk kent men een ruimtelijk ordeningsbeleid ten behoeve van de externe veiligheidsrisico's. Dit beleid beperkt zich echter tot een gebied dat een factor 100 kleiner is dan het gebied waarvoor bij Schiphol beperkingen gelden. De voorgenomen aanscherping van het beleid past dan ook niet in het door het Kabinet nagestreefde level playing field voor de Mainport Schiphol.

Bijkomend bezwaar is het voornemen van het Kabinet om de eventuele kosten als gevolg van planschade in dit grotere gebied door te belasten aan de luchtvaartsector (zie pagina 51). Ook dit leidt tot een verslechtering van het level playing field van de Nederlandse luchtvaartsector, aangezien de kosten voor de vliegoperatie op Schiphol (nog) verder op zullen lopen.

Hoofdstuk 6:

20. *Het Kabinet houdt zoals vermeld op hoofdlijnen vast aan het bestaande beleid. Uit de evaluatie van het Schipholbeleid blijkt immers dat de meeste onderdelen de beoogde bescherming van de omgeving bieden (pag. 43).*

Schiphol Group en KLM betreuren dat de Evaluatie van het Schipholbeleid niet is benut om kritisch het totale milieustelsel (bestaande uit onder andere regels en grenswaarden) onder de loep te nemen. De knelpunten in dit stelsel, die wij ook in ons document "Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio" hebben beschreven, worden daardoor met de maatregelen in het huidige kabinetsbesluit niet opgelost. Bovendien krijgen wij vaak de indruk uit gesprekken met omwonenden dat de bescherming, die geboden zou worden door het gevoerde beleid, niet als zodanig wordt ervaren door de omgeving. Bij gebrek aan beter lijkt men zich vast te klampen aan het huidige handhavingstelsel. Wij stellen voor om de komende jaren vooral tijd en menskracht te investeren in het alsnog kritisch belichten van het huidige stelsel. Dit zou moeten gebeuren aan de hand van de praktijk op een wijze die ook gebruikelijk is bij andere bedrijven, die regelmatig hun milieuvergunning reviseren in het kader van de Wet milieubeheer. In dit geval gaat het echter om de operatie van drie bedrijven, die de mainport 'maken': Schiphol Group, Luchtverkeersleiding Nederland en Air France KLM.

De door u geschetste aanpak via drie fasen biedt op zich de mogelijkheid om de revisie in drie stappen in te richten.

21. *Het Kabinet heeft over het nachtrecht in 2005 een standpunt opgesteld en ziet in de evaluatie van het beleid geen aanleiding die keuze aan te passen. Dat betekent dat de sluiting van een deel van de banen blijft gelden van 23 tot 6 uur. Het Kabinet vraagt Schiphol wel om het nachtrecht ook tussen 6 en 7 uur zoveel mogelijk toe te passen (pag. 44).*

Schiphol Group en KLM hebben meerdere malen het belang van de vroege ochtend, het uur tussen zes en zeven uur 's ochtends, onderstreept en zijn blij dat het Kabinet dit belang onderkent. Uiteraard zullen wij - waar mogelijk - het nachtrecht tussen 6 en 7 uur toepassen.

Tegelijkertijd zullen wij blijven zoeken naar andere manieren om de overlast, die in dit specifieke uur wordt ervaren, zoveel mogelijk te beperken.

22. *Het Kabinet wil de hinder door vliegverkeer zo veel mogelijk concentreren en in de gebieden met veel geluid omwonenden voor de ondervonden hinder compenseren. Daarnaast zal onderzoek worden verricht naar andere maatregelen om de overlast te compenseren (pag. 44).*

Schiphol Group en KLM onderschrijven het belang van onderzoek naar andere maatregelen om de overlast te compenseren. Daarom werken wij ook samen met de BRS aan een leefbaarheidsprogramma. Wij zijn verheugd dat het Kabinet nu ook andere mogelijkheden voor compensatie wil onderzoeken. Het bevreemdt ons echter dat het Kabinet voor zichzelf geen rol ziet weggelegd in bijvoorbeeld een leefbaarheidsfonds. Wij willen samen met de regio verder werken aan het instellen van een leefbaarheidsprogramma, met een bijbehorend leefbaarheidsfonds. De rol van het Rijk – vooral in het leefbaarheidsfonds – is echter onontbeerlijk.

Daarnaast worden wij graag betrokken bij het onderzoek naar andere maatregelen om de overlast te compenseren. Uit onze ervaringen met de eerdere geluidsisolatieprojecten hebben wij geleerd dat een goede samenwerking tussen overheid, omwonenden en luchtvaartsector noodzakelijk is om compensatiemaatregelen een succes te laten zijn.

23. *Het Kabinet wil dat de mogelijkheden om hinder in het buitengebied terug te dringen, zoveel mogelijk worden benut. Het Kabinet vraagt de luchtvaartsector de bevindingen van het Milieu- en Natuurplanbureau over mogelijke vermindering van overlast te gebruiken bij het opstellen van een actieprogramma (pag. 45).*

Uiteraard zijn wij bereid om alle mogelijkheden die er zijn om de hinder in het buitengebied te beperken waar mogelijk te benutten. Wij onderschrijven het standpunt van het Kabinet dat plaatsing van extra handhavingspunten in het buitengebied geen soelaas biedt in het beperken van hinder en dat de verbetering uit met name andere routes en procedures bewerkstelligd moet worden. Volledigheidshalve benadrukken wij echter dat maatregelen in het buitengebied gericht op bijvoorbeeld ander baan- en routegebruik, nadelige effecten kunnen hebben op de geluidbelasting in het binnengebied. Het Milieu en Natuur Planbureau concludeert hetzelfde in hun laatste studie 'Verkenning optimalisatie Schiphol'. Het Kabinet zal dus uiteindelijk moeten kiezen: waar zijn bij voorkeur verbeteringen noodzakelijk? Deze afweging is van groot belang voor de inhoud van het af te sluiten convenant.

Hoofdstuk 7

24. *Het kabinet wil het level playing field van de Nederlandse luchtvaartsector bevorderen (pag. 53). Tegelijkertijd benoemt het Kabinet in het actieprogramma bij het Kabinetsstandpunt talloze acties en legt het Kabinet deze acties ter uitvoering bij diezelfde luchtvaartsector.*

Schiphol Group en KLM juichen toe dat de overheid diverse initiatieven en ontwikkelingen wil stroomlijnen en een jaarlijkse benchmark wil uitvoeren ter bevordering van het level playing field van de Nederlandse luchtvaartsector. Opvallend is echter dat in het Kabinetsstandpunt aandacht voor de kosten geheel ontbreekt. Met name de kosten die voortvloeien uit de diverse acties, die de sector dient uit te voeren ter beperking van hinder, waaronder de kosten als gevolg van extra isolati, voortgekomen uit het salderingsvoornemen, de kosten voor de aanleg van een meetnet en de kosten voor het verbeteren van de klachtenbehandeling, informatievoorziening en communicatie.

Bijlage 3:

25. *In samenwerking met de planbureaus zijn vier luchtvaartspecifieke scenario's ontwikkeld, gericht op de twee meest fundamentele onzekerheden: de groei van de luchtvaart en de ontwikkeling van het transferverkeer op Schiphol als graadmeter voor behoud van de hubfunctie (pag. 63).*

De door de planbureaus geschetste scenario's gaan uit van een te gunstige vlootsamenstelling - met betrekking tot de geluidemissies van die vloot - en van een te gunstige verdeling van het

verkeer over de dag, nacht en avond. Daarbij houden de door de planbureaus opgestelde scenario's onvoldoende rekening met het concurrentiespel tussen de hubcarriers (dit zijn onder andere KLM, Lufthansa en British Airways). Juist dit concurrentiespel is bepalend voor de verdeling van het vervoer over de verschillende Mainports. De planbureaus beschouwen Schiphol te veel als een gesloten en op zichzelf staand systeem, wat niet overeenkomt met de realiteit. Daarom kunnen er ook de nodige kanttekeningen geplaatst worden bij de realiteit van de geschetste scenario's en de effectiviteit van de voorgestelde maatregelen.

Bijlage 4:

26. *In de tabel op pagina 76 is aangegeven dat in het vervolg gelijkwaardigheid in de nacht wordt getoetst op basis van de 48 dB Lnight en 40 dB Lnight contouren. Voor de eerste besluiten golden de 26 dB LAeq en de 20 dB LAeq contouren.*

Deze verandering leidt ertoe dat de mogelijkheden in de vroege ochtend worden beperkt doordat het gelijkwaardigheids criterium voor de nacht wordt aangescherpt als gevolg van een verlenging van de toetsperiode van 0600 naar 0700 uur. De nachtperiode loopt officieel van 2300 uur 's avonds tot 0600 uur 's ochtends. Gelijkwaardigheid werd in de nacht getoetst door het aantal geluidbelaste woningen in de nacht binnen de 26 dB LAeq te tellen, in de periode van 2300 tot 0600 uur. Straks wordt gelijkwaardigheid in de nacht getoetst door de geluidbelaste woningen in de nacht binnen de 48 dB Lnight te tellen. De Lnight loopt van 2300 tot 0700 uur, in tegenstelling tot de LAeq, die loopt van 2300 tot 0600 uur. De vroege ochtend telt dus straks mee in de toets op gelijkwaardigheid in de nacht. Dit beperkt mogelijk de ontwikkelingsmogelijkheden in de vroege ochtend. Een zekere correctie voor deze nieuwe aanscherping (in referentieniveau of de te toetsen tijdsperiode) is daarom nodig.

Bijlage bij brief reactie van Schiphol Group en KLM op Kabinetsstandpunt Schiphol (hoofdstuksgewijs)

Hoofdstuk 2

1. *Uit de evaluatie blijkt dat zonder het Schipholbeleid het vliegverkeer meer overlast en risico's zou veroorzaken (pag. 11).*

Schiphol Group en KLM zijn van mening dat de huidige milieugrenzen, en de wijze waarop deze grenzen zijn vastgesteld, slechts beperkt hebben bijgedragen aan deze bescherming en de verbetering van de milieuprestaties. Deze verbetering is eerder ondanks dan dankzij de regels bewerkstelligd. Dit komt namelijk door de ingebruikname van de Polderbaan en de inzet van stillere vliegtuigen door KLM en andere luchtvaartmaatschappijen, de implementatie van stillere routes en procedures door de sector. De huidige grenswaarden en regels beperken ons zelfs om de hinder voor de omgeving verder te verminderen. Zonder deze grenswaarden en regels zou de sector veel meer in staat zijn om in samenspraak met de regio te komen tot innovatieve maatregelen gericht op hinderbeleving. Als maatschappelijk verantwoorde bedrijfstak zouden op die manier betere resultaten kunnen worden behaald. De meest recente studie van het Milieu en Natuur Planbureau ondersteunt deze conclusie.

Hoofdstuk 3:

2. *De luchthaven Schiphol, de luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartgerelateerde bedrijven creëren – afhankelijk van de gehanteerde definitie – in totaal tussen de 79.000 en 104.000 directe en indirecte arbeidsplaatsen (pag. 15).*

Het aantal arbeidsplaatsen is zwaar onderschat. Uit jaarlijks onderzoek naar de werkgelegenheid op Schiphol en onderzoeken van onder meer ACI Europe blijkt dat uitgegaan kan worden van circa 120.000 directe en indirecte arbeidsplaatsen, waarvan circa 58.000 arbeidsplaatsen op de luchthaven zelf. Banen in bijvoorbeeld de toeristenbranche in Amsterdam zijn hierbij nog buiten beschouwing gebleven. Tabel 3.2 wekt daarbij ten onrechte de indruk dat er op Schiphol slechts 44.059 arbeidsplaatsen zijn. [bron: Regioplan Beleidsonderzoek in opdracht van Schiphol Group en onderzoek York aviation in opdracht van ACI Europe]

3. *De (directe en indirecte) toegevoegde waarde bedraagt tussen de € 5,1 en € 6,2 miljard, ongeveer 1,5 procent van de nationale economie (pag. 15).*

Deze toegevoegde waarde lijkt ons conservatief ingeschat. Het is onduidelijk hoe deze inschatting gedaan is. Uit diverse onderzoeken komen verschillende resultaten, afhankelijk van welke factoren wel of niet meegenomen zijn in de berekening. Wij constateren in ieder geval dat de omzet van KLM en Schiphol Group samen al meer dan 7 miljard euro bedraagt. Hierbij wordt zelfs nog niet de omzet gerekend van andere bedrijven, die direct en indirect werkzaamheden uitvoeren op of dankzij de Mainport. Air France – KLM is met een jaarlijkse omzet van € 22 miljard de grootste luchtvaartcombinatie ter wereld. [bron: jaarverslagen KLM-AF en Schiphol Group]

4. *De werkgelegenheid van SkyTeam is gesteld op 18.444 arbeidsplaatsen (tabel 3.2 op pag. 17).*

Dit aantal is te laag ingeschat: het gaat om meer dan 25.000 arbeidsplaatsen, exclusief de in het buitenland werkzame mensen. Hierdoor is ook het aandeel van arbeidsplaatsen van SkyTeam hoger dan de vermelde 70%.

5. *De belangrijkste groei binnen de capaciteitsgrenzen van de planologische kernbeslissing (PKB) voor de regionale en kleine luchthavens is mogelijk op Lelystad. Luchthaven Lelystad heeft aangegeven, uitgaande van circa 13.500 vliegtuigbewegingen per jaar, circa 2 miljoen passagiers te kunnen afhandelen. Voor extra groei op Lelystad is een herziening van de huidige PKB nodig (pag. 18).*

praktijk wanneer het Kabinet CROS Pilots wenst te toetsen op de criteria voor gelijkwaardigheid.

Overigens zullen alle nieuw te nemen maatregelen dienen te worden beproefd, alvorens deze worden vastgelegd in een Convenant of in besluiten. De experimentenwet zou hierin moeten voorzien.

11. *Er kan wellicht extra capaciteit voor vliegverkeer worden gecreëerd door het banenstelsel uit te breiden (met een eventuele zesde baan) of door voor een deel van het vliegverkeer (bijvoorbeeld charters) naar andere luchthavens uit te wijken. Aangezien het creëren van extra capaciteit veel tijd kost, vraagt het Kabinet Schiphol uiterlijk medio 2007 met nut en noodzaak onderbouwde opties uit te werken voor capaciteitsuitbreiding voor de periode 2015/2025-2030 (pag. 25).*

Schiphol Group hecht veel belang aan zorgvuldigheid bij het opstellen van beleid over toekomstige uitbreidingsplannen van Schiphol. Om deze reden hebben wij aangedrongen op een verlenging van de ruimtereserveringen in het streekplan Noord-Holland Zuid. Dankzij deze verlenging zijn aanpassingen aan het banenstelsel planologisch niet onmogelijk gemaakt. Op dit moment kunnen we nog geen uitspraak doen over de noodzaak van een aanpassing van het banenstelsel. Dit is immers afhankelijk van de marktvraag naar luchtvervoer in de toekomst. Het Kabinet vraagt ons nu om binnen een jaar een uitspraak te doen over de marktontwikkelingen rond 2025 en de manier waarop wij die marktvraag willen accommoderen. Het is nog maar de vraag of wij medio 2007 daar uitsluitsel over kunnen geven. Wel kunnen wij nu al aangeven dat een Parallele Kaagbaan bij het gelijktijdig gebruik van 2 start en 2 landingsbanen een belangrijke rol speelt bij het realiseren van een betrouwbare vliegoperatie. Mogelijk kan het gebruik van een Parallele Kaagbaan vanwege het spreiden van vliegverkeer over banen en routes een bijdrage leveren aan de hinderbeperking. Deze overwegingen zullen meegenomen worden in de opties die wij medio 2007 moeten aanleveren. Ook zal om deze redenen de ruimtereserveringen in het streekplan na april 2008 nog steeds nodig zijn, hetgeen ook door Schiphol Group is bepleit in haar reactie op de aanpassing van het Streekplan Noord-Holland Zuid.

Om zo goed mogelijk tot een uitspraak te kunnen komen vernemen wij graag zo spoedig mogelijk van het Kabinet over welke gegevens zij medio 2007 wenst te beschikken om een verkenning uit te kunnen voeren naar een eventuele capaciteitsuitbreiding. Ook zijn wij benieuwd naar de manier waarop het Kabinet vervolgens hierover wenst te besluiten, in combinatie met haar eigen opties voor capaciteitsuitbreiding.

Hoofdstuk 5:

12. *Het Kabinet richt zich op verdere verbetering van eerlijke internationale concurrentieverhoudingen voor de luchtvaart en de luchthavens en schept hiermee randvoorwaarden voor betere netwerkqualiteit en een gunstig vestigingsklimaat van Schiphol. Wat betreft de overheidsregelgeving streeft het Kabinet ernaar om ten minste een zogeheten level playing field te creëren (pag. 27).*

Schiphol Group en KLM onderschrijven het belang van het stimuleren van eerlijke concurrentieverhoudingen en de aandachtgebieden die hiervoor door het Kabinet zijn genoemd. In het kader van datzelfde streven is het echter merkwaardig dat de randvoorwaarden voor milieu - die in het geval van Schiphol bepalend zijn voor de groei ruimte, de unieke complexiteit van de vliegoperatie en extra kosten voor bijvoorbeeld geluidisolatie en planschade - als één van de belangrijkste determinanten van een level playing field ontbreken in dit rijtje.

Hoewel het Kabinet een level playing field nastreeft, ontbreken in het actieprogramma bij het Kabinetsstandpunt concrete maatregelen die leiden tot dit level playing field voor de Mainport Schiphol. Schiphol Group en KLM zijn van mening dat deze concrete acties eveneens thuishoren in het actieprogramma en dringen aan op het alsnog vastleggen ervan.

13. *Het Kabinet wil dat de volledige milieugebruiksruimte die aan Schiphol gegeven was, kan worden benut. Om te zorgen dat er voldoende capaciteit voor het vliegverkeer is om aan de*

vraag te voldoen, wil het Kabinet een beperkte aanpassing uitvoeren in het stelsel van handhavingspunten, binnen de eisen van gelijkwaardige bescherming van omwonenden tegen de negatieve effecten van de luchtvaart. Het Kabinet wil het beleid beter aan laten sluiten bij de realiteit. Het Kabinet wil saldering tussen de zogeheten handhavingspunten rond de luchthaven mogelijk maken, maar wil voor dat het de saldering in de regelgeving vastlegt, de effecten in beeld brengen. Bij de saldering is een overschrijding in een handhavingspunt van maximaal 1 dB(A) toegestaan, mits die gecompenseerd wordt met een onderschrijding in andere handhavingspunten, en alleen onder de voorwaarde dat aan de wettelijk eis van een gelijkwaardige of betere bescherming dan geboden werd door de eerste luchthavenbesluiten (pag. 28-29).

Schiphol Group en KLM kunnen zich vinden in het feit dat de overheid de intentie uitspreekt om de volledig aan Schiphol gegeven milieugebruiksruimte te benutten en de door de sector in de afgelopen jaren gecreëerde milieuruimte te verzilveren. Zoals de sector ook aangeeft in het document "Werken aan de Toekomst van Schiphol en de Regio" biedt het huidige ondoelmatige milieukader, ondanks de geboekte milieuwinst, geen ruimte voor groei. Dit wordt eveneens geconcludeerd in de gelijkwaardigheidstoets en onderschreven door de overheid.

De keuze van het Kabinet om in hoofdlijnen vast te houden aan het huidige Schipholbeleid - en daarmee verder te gaan met het huidige milieustelsel van regels en grenswaarden - is niet de keuze van Schiphol Group en KLM. Wij zijn voorstander van een fundamenteel andere aanpak en systematiek en zijn dan ook van mening dat de manier waarop het Kabinet de gecreëerde milieuruimte wil verzilveren via saldering niet de meest transparante, logische, robuuste en effectieve is.

In de praktijk hebben wij immers gemerkt dat de huidige normen te rigide zijn, vooral doordat zij gebaseerd zijn op een oud en achterhaald marktsценario. Wanneer de normen niet eerst aangepast worden op basis van de meest recente inzichten zal de marge waarmee gesaldeerd mag worden volledig opgaan in de ruimte die benodigd is om onzekerheden van de dynamische luchtvaartindustrie en de gevoeligheden van het systeem op te vangen. Voor groei blijft dan, zeker op termijn, vrijwel geen ruimte meer over.

Schiphol Group en KLM vragen nadrukkelijk aandacht voor het voornemen om op een zeker moment structureel 2+2-baan gebruik in te voeren, uit bedrijfseconomische overwegingen en in het kader van het verder beperken van hinder in de regio. Een dergelijk baangebruik zal tot een heel ander gebruik van het huidige banenstelsel zal leiden en daarmee tot een andere belasting van de handhavingspunten voor geluid, wat opnieuw tot problemen zal leiden met de beschikbare geluidscapaciteit en bovendien verdere beperking van hinder in de weg staat. De door het Kabinet aangekondigde 'Fase 2' voor een betere benutting van de groeiruimte voor het vliegverkeer én het terugdringen van de overlast zal in ieder geval tegelijkertijd met deze overgang naar een 2+2-baan gebruik moeten ingaan.

14. *Uit de evaluatie is gebleken dat een deel van de ruimte die binnen de handhavingspunten aanwezig is voor groei van de luchtvaart niet gebruikt kan worden door de luchtvaartsector. De grenswaarden zijn namelijk bepaald op basis van een zeer gedetailleerde voorspelling van de ontwikkeling van het vliegverkeer op Schiphol, terwijl in de afgelopen vijftien jaar gebleken is dat zo'n voorspelling in de praktijk niet uit komt en daardoor een deel van de ruimte binnen de grenswaarden niet kan worden benut. In de praktijk wordt er altijd anders gevlogen dan voorspeld. Dat heeft tot gevolg dat de groeiruimte, die wordt toebedeeld op basis van deze gedetailleerde voorspelling, in de praktijk niet volledig benut kan worden. Hierdoor is er continu sprake van minder groeiruimte dan verwacht. Het Kabinet wil niet langer op dergelijke voorspellingen handhaven en wil in het beleid ruimte inbouwen voor de onzekerheden die de ontwikkeling van het vliegverkeer kenmerken (pag. 29).*

Schiphol Group en KLM juichen toe dat ook het Kabinet van mening is dat de luchtvaartsector niet op basis van onzekere voorspellingen gehandhaafd kan worden. Des te meer is het verwonderlijk dat het Kabinet wil vasthouden aan de huidige grenswaarden in de handhavingspunten voor geluid. Deze grenswaarden zijn immers gebaseerd op een in 2000 eenmalig opgestelde, zeer gedetailleerde voorspelling van het vliegverkeer op Schiphol rond

2005. Iedereen weet hoe onvoorspelbaar de toekomst kan zijn, getuige de gebeurtenissen na 2000: '9-11', IRAK, SARS, de economische recessie en de fusie tussen KLM en Air France. Het scenario is nu zwaar achterhaald. Het Kabinet is voornemens om toch vast te houden aan de grenswaarden die zijn gebaseerd op dit scenario, zij het in combinatie met saldering die aan twee zware randvoorwaarden is gebonden namelijk de gelijkwaardigheid en per saldo geen overschrijding. Eén van de belangrijkste probleempunten (de scenariogevoeligheid) uit het huidige milieustelsel wordt dus niet opgelost.

15. *Een sterke Mainport kan zich alleen handhaven als er in de omgeving van de luchthaven een concurrerend vestigingsklimaat is voor bedrijven en het woon-, werk- en leefklimaat aantrekkelijk zijn. Verder zijn een goede bereikbaarheid van de luchthaven over land en een robuuste ruimtelijk-economische structuur van de regio cruciale randvoorwaarden voor een sterke Mainport (pag. 31).*

Schiphol Group en KLM onderschrijven het belang van goede achterlandverbindingen voor ons mainportnetwerk in verband met het behoud van onze thuismarkt. Graag benadrukken wij ook het belang van goede verbindingen over weg en per spoor met de Zuidas en Almere, bijvoorbeeld in de vorm van een RER.

Het Kabinet geeft verder aan dat zij de leefbaarheid in de omgeving van Schiphol wil vergroten. Deze intentie beperkt zich echter tot het voornemen om onderzoek ernaar te doen. Daarom benadrukken wij het belang van het doen van investeringen in de regio ten behoeve van de leefbaarheid. Investeren in de metropolitane strategie en mainportontwikkeling moet hand in hand gaan met het investeren in de omgeving met als doel de leefbaarheid te verbeteren. Leefbaarheid, groen en recreatie zijn essentiële onderdelen van de metropolitane strategie en het vestigingsklimaat van de Schipholregio.

Dit vereist een nauwe samenwerking van de partijen betrokken bij de ontwikkeling van Schiphol: BRS, CROS, sectorpartijen maar ook het Rijk. Hinderbeperking en verbetering van compensatie voor niet te vermijden hinder is ook de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid. De regio en de luchtvaartsector willen in samenwerking met de rijksoverheid een leefbaarheidprogramma starten die de geluidbelasting niet zal wegnemen, maar een gebalanceerde samenhangende ontwikkeling van de mainport Schiphol en de leefomgeving mogelijk maakt. Wij betreuren dat in het kabinetsstandpunt geen aandacht wordt gegeven aan dit onderwerp.

16. *Het Schipholbeleid beheerst de geluidsoverlast, zo blijkt uit de evaluatie. Al eerder concludeert het Kabinet op pagina 29 dat buiten de ring van handhavingspunten in 2003, 2004 en 2005 geen geluidbelastingen voorkwamen die groter zijn dan 58 dB Lden. Verdere beperking van de geluidbelasting acht het Kabinet wel mogelijk. De meest kansen ziet het Kabinet voor de woongebieden verder van de luchthaven, waar ook de meeste mensen wonen die hinder van het vliegverkeer ondervinden (pag. 32).*

Blijkbaar kiest het Kabinet voor het verder beperken van de geluidbelasting en daarmee meer bescherming in het buitengebied. Dat dit ten koste kan gaan van de bescherming van het binnengebied – en daarmee ook ten koste van de milieuruimte van de sector – laat het Kabinet in het midden. Schiphol Group en KLM zijn uiteraard van mening dat alles eraan gedaan moet worden om de hinder in het buitengebied te beperken. De geluidbelasting in het binnengebied blijft echter aandacht verdienen, aangezien deze geluidbelasting hoger is dan in het buitengebied. Daarom zijn wij voorstander van het nader uitwerken en implementeren van een leefbaarheidsprogramma samen met de regio. Wanneer het Kabinet zo bewust kiest voor bescherming van het buitengebied, zou het – naar onze mening – op z'n minst ook moeten bijdragen aan dit leefbaarheidsprogramma dat ten goede komt aan de bescherming van en de leefbaarheid in het binnengebied.

17. *Het Kabinet wil onderzoeken of "flitspalen" kunnen worden ingezet, waarmee, liefst met behulp van metingen, de meest lawaaiige vliegtuigen worden beboet. Het Kabinet zou de flitspalen bij voorkeur in het buitengebied plaatsen (pag. 33).*

Het voornemen om het geluidsniveau te handhaven per vlucht heeft sterke overeenkomsten met het voorstel van de sector om geluidmeetpunten te installeren aan de kop van de baan. Wanneer teveel geluid gemeten wordt, volgt een boete die ten gunste komt van de regio. In het voorstel van de sector zou de introductie van deze zogenaamde 'flitspalen' in plaats van de huidige handhavingspunten komen als onderdeel in een totaal pakket, en niet bovenop de huidige handhavingspunten. De combinatie van flitspalen en handhavingspunten, wat het voornemen is van het Kabinet, maakt het totale systeem immers nog complexer en inflexibeler dan het al is. Het Nederlandse systeem wordt hiermee nog unieker ten opzichte van het buitenland, wat zal leiden tot een verslechtering van het level playing field. Bovendien kan de combinatie met flitspalen tot conflicterende situaties leiden, doordat startprocedures, klimprestaties van vliegtuigen, gemeten geluid rond de luchthaven en berekend geluid in de handhavingspunten nauw met elkaar samenhangen. Steiler klimmen leidt bijvoorbeeld tot een hoger gemeten geluid dichtbij de luchthaven, terwijl de geluidbelasting in de iets verder weg gelegen handhavingspunten door het steiler uitklimmen wellicht lager zal zijn. Bovendien spelen weersinvloeden, met name wind, een grote rol bij het meten van vliegtuiggeluid, vooral bij relatief lage geluidsniveaus. In het buitengebied vliegen vliegtuigen relatief hoog. Hoe hoger de vliegtuigen vliegen, des te lager de geluidsniveaus zullen zijn en des te groter de meteorologische effecten. Dat gaat ten koste van de betrouwbaarheid van meetresultaten. Deze betrouwbaarheid is vooral van belang wanneer de meetgegevens gebruikt worden voor handavingsdoeleinden, wat het geval is bij flitspalen. Zowel de interferentie tussen handhavingspunten en flitspalen als de betrouwbaarheid van de meetgegevens, vooral bij plaatsing in het buitengebied, moeten onderwerp van onderzoek zijn.

18. *De huidige emissiegrenswaarden zijn weinig effectief in de beperking van de uitstoot van verontreinigende stoffen; ze dragen nauwelijks bij aan de beoogde verbetering van de luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven. Het Kabinet wil vasthouden aan emissiegrenswaarden voor stikstofoxide (NOx) en fijn stof (PM10) en wil de emissiegrenswaarde voor NOx verlagen (pag. 35).*

Schiphol Group en KLM benadrukken dat èn stillere motoren èn minder NOx uitstoot nu nog niet haalbaar is gezien de bekende "NOx-paradox". Een aanscherping van de emissiegrenswaarde voor NOx kan dus tot een nieuw volumeplafond leiden.

Uit onderzoek blijkt namelijk dat bij vlootvervanging, waarbij de keuze primair op het gebied van geluid ligt, de relatieve NOx grenswaarde kritisch wordt in de toekomst. Het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) concludeert bijvoorbeeld in haar rapport² over de luchtkwaliteit rondom Schiphol dat - hoewel er internationaal mogelijkheden worden gezien om vliegtuigmotoren in alle opzichten schoner te maken - het niet ondenkbaar is dat de NOx-reductie van nieuwe vliegtuigmotoren zeer beperkt zal blijven. Moderne vliegtuigen voldoen ruimschoots aan de huidige internationale eisen die gesteld worden aan de emissies van nieuwe vliegtuigmotoren. Aanpassing van dergelijke eisen werkt alleen wereldwijd en vergt doorgaans veel tijd. Fabrikanten zullen daarom proberen hun vliegtuigen vooral zuiniger te maken uit oogpunt van kostenbesparing voor afnemers. Ook het geluid dat de motoren veroorzaken speelt in toenemende mate een rol. Motoren kunnen efficiënter werken bij een hogere druk en verbrandingstemperatuur. Ze zijn dan dus zuiniger en over het algemeen ook stiller, maar door de hogere druk en temperatuur nemen de NOx-emissies toe. Een analyse van de meest recente ICAO database maakt duidelijk dat de NOx-emissiefactor uitgedrukt in gram per 'Landing and Takoff cycle' (LTO) voor de nieuwste vliegtuigen niet altijd het laagst is. Met name zeer zware vliegtuigmotoren (> 300 kiloNewton) zoals die van de Boeing 777, stoten meer NOx uit dan hun oudere voorgangers. Dat kan betekenen dat een toename van het aantal transatlantische vluchten, met grotere en zwaardere vliegtuigen, leidt tot een extra toename in de NOx-emissies. Kortom: het Kabinet zal een keuze moeten maken.

Daarnaast is het weinig zinvol om vast te houden aan de grenswaarden voor PM10. Er zijn immers voor deze stof geen emissiefactoren voor vliegtuigmotoren bekend, waardoor PM10 grenswaarden niet-realistisch en niet-handhaafbaar zijn. Uit het document dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft ingediend in het kader van de verbetervoorstellen voor de evaluatie van het Schipholbeleid blijkt dat zij erkennen dat de kwaliteit van de rekenmethodiek

² "Het Milieu rond Schiphol, 1990-2010, Feiten & Cijfers", augustus 2005

voor PM10 in haar algemeenheid tot problemen kan leiden, mocht het nodig zijn om hiervoor maatregelen op te leggen.

19. *De toename van het groepsrisico wordt voor een deel al afgeremd door de beperkingen die gelden aan de nieuwbouw van bedrijven rond de luchthaven. Het Kabinet heeft onderzocht hoe de toename verder kan worden afgevlakt. Op grond van het onderzoek komt het Kabinet tot onder andere de volgende aanvulling op het groepsrisicobeleid: uitbreiding van het gebied rond de luchthaven met een verbod op nieuwbouw van gebouwen waar veel mensen bijeen zijn. De grens wordt verlegd van het huidige gebied met een risico boven de 10^{-6} naar het gebied met een risico boven de 10^{-7} (pag. 36).*

Door dit gebied te vergroten neemt het ruimtebeslag van Schiphol op haar omgeving toe. Sterk afgevraagd kan worden of dit soort vergaande, aanvullende ruimtelijke beperkingen – en daarmee samenhangend de beperking van de regionale ontwikkeling – opwegen tegen het voorgenomen beleidsdoel om het groepsrisico verder te beperken. De noodzaak voor verdere beperkingen is vanuit het externe veiligheidsbeleid zelfs op dit moment nog niet onderbouwd. Consequentie is echter dat nu al nieuwe initiatieven voor toekomstige gebiedsontwikkeling onmogelijk worden gemaakt. Dat is niet gunstig voor de concurrentiepositie van de regio en Schiphol. Voor concurrerende regio's van grote Europese luchthavens geldt een dergelijke restrictie immers niet. Alleen in het Verenigd Koninkrijk kent men een ruimtelijk ordeningsbeleid ten behoeve van de externe veiligheidsrisico's. Dit beleid beperkt zich echter tot een gebied dat een factor 100 kleiner is dan het gebied waarvoor bij Schiphol beperkingen gelden. De voorgenomen aanscherping van het beleid past dan ook niet in het door het Kabinet nagestreefde level playing field voor de Mainport Schiphol.

Bijkomend bezwaar is het voornemen van het Kabinet om de eventuele kosten als gevolg van planschade in dit grotere gebied door te belasten aan de luchtvaartsector (zie pagina 51). Ook dit leidt tot een verslechtering van het level playing field van de Nederlandse luchtvaartsector, aangezien de kosten voor de vliegoperatie op Schiphol (nog) verder op zullen lopen.

Hoofdstuk 6:

20. *Het Kabinet houdt zoals vermeld op hoofdlijnen vast aan het bestaande beleid. Uit de evaluatie van het Schipholbeleid blijkt immers dat de meeste onderdelen de beoogde bescherming van de omgeving bieden (pag. 43).*

Schiphol Group en KLM betreuren dat de Evaluatie van het Schipholbeleid niet is benut om kritisch het totale milieustelsel (bestaande uit onder andere regels en grenswaarden) onder de loep te nemen. De knelpunten in dit stelsel, die wij ook in ons document "Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio" hebben beschreven, worden daardoor met de maatregelen in het huidige kabinetsbesluit niet opgelost. Bovendien krijgen wij vaak de indruk uit gesprekken met omwonenden dat de bescherming, die geboden zou worden door het gevoerde beleid, niet als zodanig wordt ervaren door de omgeving. Bij gebrek aan beter lijkt men zich vast te klampen aan het huidige handhavingstelsel. Wij stellen voor om de komende jaren vooral tijd en menskracht te investeren in het alsnog kritisch belichten van het huidige stelsel. Dit zou moeten gebeuren aan de hand van de praktijk op een wijze die ook gebruikelijk is bij andere bedrijven, die regelmatig hun milieuvergunning reviseren in het kader van de Wet milieubeheer. In dit geval gaat het echter om de operatie van drie bedrijven, die de mainport 'maken': Schiphol Group, Luchtverkeersleiding Nederland en Air France KLM.

De door u geschetste aanpak via drie fasen biedt op zich de mogelijkheid om de revisie in drie stappen in te richten.

21. *Het Kabinet heeft over het nachtrecht in 2005 een standpunt opgesteld en ziet in de evaluatie van het beleid geen aanleiding die keuze aan te passen. Dat betekent dat de sluiting van een deel van de banen blijft gelden van 23 tot 6 uur. Het Kabinet vraagt Schiphol wel om het nachtrecht ook tussen 6 en 7 uur zoveel mogelijk toe te passen (pag. 44).*

Schiphol Group en KLM hebben meerdere malen het belang van de vroege ochtend, het uur tussen zes en zeven uur 's ochtends, onderstreept en zijn blij dat het Kabinet dit belang onderkent. Uiteraard zullen wij - waar mogelijk - het nachtrecht tussen 6 en 7 uur toepassen.

Tegelijkertijd zullen wij blijven zoeken naar andere manieren om de overlast, die in dit specifieke uur wordt ervaren, zoveel mogelijk te beperken.

22. *Het Kabinet wil de hinder door vliegverkeer zo veel mogelijk concentreren en in de gebieden met veel geluid omwonenden voor de ondervonden hinder compenseren. Daarnaast zal onderzoek worden verricht naar andere maatregelen om de overlast te compenseren (pag. 44).*

Schiphol Group en KLM onderschrijven het belang van onderzoek naar andere maatregelen om de overlast te compenseren. Daarom werken wij ook samen met de BRS aan een leefbaarheidsprogramma. Wij zijn verheugd dat het Kabinet nu ook andere mogelijkheden voor compensatie wil onderzoeken. Het bevreemdt ons echter dat het Kabinet voor zichzelf geen rol ziet weggelegd in bijvoorbeeld een leefbaarheidsfonds. Wij willen samen met de regio verder werken aan het instellen van een leefbaarheidsprogramma, met een bijbehorend leefbaarheidsfonds. De rol van het Rijk – vooral in het leefbaarheidsfonds - is echter onontbeerlijk.

Daarnaast worden wij graag betrokken bij het onderzoek naar andere maatregelen om de overlast te compenseren. Uit onze ervaringen met de eerdere geluidsisolatieprojecten hebben wij geleerd dat een goede samenwerking tussen overheid, omwonenden en luchtvaartsector noodzakelijk is om compensatiemaatregelen een succes te laten zijn.

23. *Het Kabinet wil dat de mogelijkheden om hinder in het buitengebied terug te dringen, zoveel mogelijk worden benut. Het Kabinet vraagt de luchtvaartsector de bevindingen van het Milieu- en Natuurplanbureau over mogelijke vermindering van overlast te gebruiken bij het opstellen van een actieprogramma (pag. 45).*

Uiteraard zijn wij bereid om alle mogelijkheden die er zijn om de hinder in het buitengebied te beperken waar mogelijk te benutten. Wij onderschrijven het standpunt van het Kabinet dat plaatsing van extra handhavingspunten in het buitengebied geen soelaas biedt in het beperken van hinder en dat de verbetering uit met name andere routes en procedures bewerkstelligd moet worden. Volledigheidshalve benadrukken wij echter dat maatregelen in het buitengebied gericht op bijvoorbeeld ander baan- en routegebruik, nadelige effecten kunnen hebben op de geluidbelasting in het binnengebied. Het Milieu en Natuur Planbureau concludeert hetzelfde in hun laatste studie 'Verkenning optimalisatie Schiphol'. Het Kabinet zal dus uiteindelijk moeten kiezen: waar zijn bij voorkeur verbeteringen noodzakelijk? Deze afweging is van groot belang voor de inhoud van het af te sluiten convenant.

Hoofdstuk 7

24. *Het kabinet wil het level playing field van de Nederlandse luchtvaartsector bevorderen (pag. 53). Tegelijkertijd benoemt het Kabinet in het actieprogramma bij het Kabinetsstandpunt talloze acties en legt het Kabinet deze acties ter uitvoering bij diezelfde luchtvaartsector.*

Schiphol Group en KLM juichen toe dat de overheid diverse initiatieven en ontwikkelingen wil stroomlijnen en een jaarlijkse benchmark wil uitvoeren ter bevordering van het level playing field van de Nederlandse luchtvaartsector. Opvallend is echter dat in het Kabinetsstandpunt aandacht voor de kosten geheel ontbreekt. Met name de kosten die voortvloeien uit de diverse acties, die de sector dient uit te voeren ter beperking van hinder, waaronder de kosten als gevolg van extra isolati, voortgekomen uit het salderingsvoornemen, de kosten voor de aanleg van een meetnet en de kosten voor het verbeteren van de klachtenbehandeling, informatievoorziening en communicatie.

Bijlage 3:

25. *In samenwerking met de planbureaus zijn vier luchtvaartspecifieke scenario's ontwikkeld, gericht op de twee meest fundamentele onzekerheden: de groei van de luchtvaart en de ontwikkeling van het transferverkeer op Schiphol als graadmeter voor behoud van de hubfunctie (pag. 63).*

De door de planbureaus geschetste scenario's gaan uit van een te gunstige vlootsamenstelling - met betrekking tot de geluidemissies van die vloot - en van een te gunstige verdeling van het

verkeer over de dag, nacht en avond. Daarbij houden de door de planbureaus opgestelde scenario's onvoldoende rekening met het concurrentiespel tussen de hubcarriers (dit zijn onder andere KLM, Lufthansa en British Airways). Juist dit concurrentiespel is bepalend voor de verdeling van het vervoer over de verschillende Mainports. De planbureaus beschouwen Schiphol te veel als een gesloten en op zichzelf staand systeem, wat niet overeenkomt met de realiteit. Daarom kunnen er ook de nodige kanttekeningen geplaatst worden bij de realiteit van de geschetste scenario's en de effectiviteit van de voorgestelde maatregelen.

Bijlage 4:

26. *In de tabel op pagina 76 is aangegeven dat in het vervolg gelijkwaardigheid in de nacht wordt getoetst op basis van de 48 dB Lnight en 40 dB Lnight contouren. Voor de eerste besluiten golden de 26 dB LAeq en de 20 dB LAeq contouren.*

Deze verandering leidt ertoe dat de mogelijkheden in de vroege ochtend worden beperkt doordat het gelijkwaardigheids criterium voor de nacht wordt aangescherpt als gevolg van een verlenging van de toetsperiode van 0600 naar 0700 uur. De nachtperiode loopt officieel van 2300 uur 's avonds tot 0600 uur 's ochtends. Gelijkwaardigheid werd in de nacht getoetst door het aantal geluidbelaste woningen in de nacht binnen de 26 dB LAeq te tellen, in de periode van 2300 tot 0600 uur. Straks wordt gelijkwaardigheid in de nacht getoetst door de geluidbelaste woningen in de nacht binnen de 48 dB Lnight te tellen. De Lnight loopt van 2300 tot 0700 uur, in tegenstelling tot de LAeq, die loopt van 2300 tot 0600 uur. De vroege ochtend telt dus straks mee in de toets op gelijkwaardigheid in de nacht. Dit beperkt mogelijk de ontwikkelingsmogelijkheden in de vroege ochtend. Een zekere correctie voor deze nieuwe aanscherping (in referentieniveau of de te toetsen tijdsperiode) is daarom nodig.



Inspectie Verkeer en Waterstaat



Document 28

Datum
14 december 2005
Contactpersoon
10.2e
Doorkiesnummer
023 10.2e
Bijlage(n)
2
Onderwerp
Resultaten beoordeling verbetervoorstellen

Digitaal
beschikbaar

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
T.a.v. mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr.	WF 5.8.3
Datum:	31 JAN. 2006
Afdelingstermijn	18.2.2006
Ter behandeling aan:	
Ondergeten:	
Uw kenmerk DGTL/05.0055094	
Oms kenmerk 31/1	

2/2/16

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Naar aanleiding van uw brief betreffende de Evaluatie Schipholbeleid met het verzoek om mijn visie omtrent de ingediende verbetervoorstellen, bericht ik u het volgende.

Rol Inspectie VenW in de Evaluatie Schipholbeleid

Allereerst wil ik ingaan op mijn rol in het evaluatieproces. Zoals u in uw brief terecht opmerkt 11.1 [redacted] Enerzijds heeft u mij vorig jaar gevraagd te adviseren omtrent de werking van, ervaringen met en mogelijke verbeteringen voor het Schipholbeleid. Anderzijds doet u een beroep op mij, om als medeverantwoordelijke voor de uitvoering van het beleid, de door derden ingediende verbetervoorstellen, in mijn functie als toezichthouder, te beoordelen.

Visie verbetervoorstellen

Omtrent de beoordeling van de verbetervoorstellen kan ik u berichten dat dit inmiddels is afgerond. Gezien de beperkte tijd die hiervoor beschikbaar was wil ik benadrukken dat 11.1 [redacted]

Ter verificatie, is naast de beoordeling van de geselecteerde verbetervoorstellen een quick scan uitgevoerd op mogelijke betrokkenheid van de Inspectie bij de overige, niet geselecteerde voorstellen. Geconstateerd is dat er een groot cluster verbetervoorstellen is ingediend betrekking hebbende op wijzigingen van vliegprocedures dan wel vliegroutes. Vanuit mijn toezichthoudende taak aangaande de veilige uitvoering van vliegprocedures als wel mijn adviserende taak in het kader van het vaststellen van vliegroutes, heb ik de voor de Inspectie relevante voorstellen ter zake, op basis van de aanwezige expertise binnen de Inspectie, tevens beoordeeld. De beoordeling van de betreffende verbetervoorstellen vindt u eveneens als bijlage A bij deze brief.

Postbus 10700, 2501 HS Den Haag
Bezoekadres Johanna Westerdijkplein 115, Den Haag

Telefoon 070 10.2e
Fax 023 10.2e
E-mail 10.2e@ivw.nl
Internet www.ivw.nl



Ingediende Adviezen ter verbetering van het Schipholbeleid

Het op 30 juni 2005 bij het Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid ingediende rapport "Inspectie VenW Evaluatie Schipholbeleid" is het resultaat van de door de Inspectie uitgevoerde evaluatie van de Schipholwet en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten. Omtrent dit rapport is met dhr. 10.2e van het Projectbureau afgesproken dat er door de Inspectie, omwille van de verdere publicatie, een verkorte versie zal worden opgesteld, toegespitst op de door de Inspectie aangegeven verbeteringen in het Schipholbeleid. Deze verkorte versie heb ik als bijlage B toegevoegd.

Effecten van verbetervoorstellen

In overleg met het Projectbureau zal ik voor 1 maart 2006 een reactie geven op het onderzoek naar de effecten van de verbetervoorstellen.

Met vriendelijke groet,

DE INSPECTEUR-GENERAAL VERKEER EN WATERSTAAT.

10.2e

Bijlage A

Inspectie Verkeer en Waterstaat
Evaluatie Schipholbeleid

**Visie Omtrent
Verbetervoorstellen
Schipholbeleid**

Introductie

Momenteel evalueert het kabinet het Schipholbeleid. De Evaluatie Schipholbeleid heeft tot doel om het huidige Schipholbeleid te beoordelen en zo nodig te verbeteren.

Onderdeel van de Evaluatie dus een verkenning naar verbeteringen van het beleid. Hiervoor hebben belanghebbenden tot 1 juli 2005 verbetervoorstellen kunnen indienen. Er zijn in totaal 682 voorstellen ingediend.

Als handhaver van de milieunormen is Inspectie VenW één van de belangrijkste betrokken partijen. Inspectie VenW houdt toezicht op de naleving van wet- en regelgeving, houdt toezicht op de door de sector te verzamelen gegevens benodigd voor de handhaving, deelt haar ervaringskennis met de beleidsdirectie via signaalrapportages en stelt elk half jaar een handhavingrapportage op die door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer wordt gezonden. De inspectie heeft handhavingsbeleid vastgesteld op basis van de in de wet vastgelegde systematiek en past dit handhavingsbeleid toe. De hierbij opgedane ervaring is van groot belang en is bij de door de Inspectie VenW uitgevoerde evaluatie betrokken. Op verzoek van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat is ook de inspectie gevraagd te adviseren inzake mogelijke verbeteringen van Schipholbeleid. Dit leidde tot een advies met een voorstel tot verbetering op een 15 tal punten van de Wet Luchtvaart en de daarbij behorende besluiten (zie Advies Inzake Verbetering Schipholbeleid, Inspectie VenW).

Naast het geven van advies betreffende verbeteringen van het Schipholbeleid is de Inspectie VenW gevraagd een globale visie te geven omtrent de door belanghebbenden ingediende verbetervoorstellen. Hierbij dient te worden aangetekend dat niet alle 682 voorstellen door de Inspectie zijn beoordeeld. Op basis van de taken en verantwoordelijkheden van de Inspectie is, in opdracht van het Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid, door het bureau TO70 een selectie gemaakt dat leidde tot een short list van 37 ter beoordeling voorgelegde verbetervoorstellen. Ter verificatie heeft de Inspectie een quick scan uitgevoerd op de totale lijst met verbetervoorstellen. Dit leidde tot een 9-tal additionele beoordeelde verbetervoorstellen.

De beoordeling door de Inspectie VenW heeft tot doel een globaal beeld te geven van de werking en de haalbaarheid van de indiende voorstellen. In de tabellen op de volgende pagina's staat de visie van de Inspectie VenW per verbetervoorstel.

RESULTAAT VAN DE BEOORDELING

Opmerkingen:

- De door het Projectbureau gemaakte "samenvatting verbetervoorstel" geeft in het kort de inhoud van het voorstel weer.
- Omdat vele indieners meerdere verbetervoorstellen hebben ingestuurd staat er bij een aantal voorstellen een zelfde indiener nr. vermeld.
- Op basis van het subvoorstel nr. is in de originele brief / het originele rapport van de indiener de complete tekst van het verbetervoorstel terug te vinden.
- Bij een aantal beoordelingen wordt vermeld dat er moet worden gewacht op de resultaten van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV) alvorens e.e.a. door Inspectie VenW kan worden beoordeeld. De CDV zal begin januari 2006 rapporteren. De Inspectie verwacht dat dit rapport, in het kader van het verzoek van de Staatssecretaris aan de Inspectie om voor 1 maart 2006 een reactie te geven op het onderzoek naar de effecten van de verbetervoorstellen, ter beoordeling zal worden voorgelegd.

Beoordeling verbetervoorstellen conform de door het Projectbureau Schipholbeleid opgestelde shortlist

Indiener nr	Subvoorstel nr	Samenvatting verbetervoorstel	Visie Inspectie VenW
V00014	9	Dichter net van handhavingspunten op de 35 Ke-contour.	Meer handhavingspunten in woongebieden op de 35 Ke-contour leveren voor de handhaving geen problemen op. Het wantrouwen van de burger richting Ministerie en Schiphol zou erdoor kunnen verminderen en lokaal zou het een betere bescherming kunnen opleveren van het buitengebied. Inspectie VenW beschikt echter niet over informatie dat het huidige aantal punten te weinig bescherming tegen geluidoverlast biedt.
V00024	2	Rechtsbescherming – Voorstel 2: Flexibiliteit in het normenstelsel.	De gevolgen van de door Natuur- en Milieu voorgestelde flexibiliteit in het normenstelsel voor de continuïteit van de handhaving door Inspectie VenW en de bedrijfsvoering van Schiphol is moeilijk in te schatten (rechtsbescherming burger versus rechtsbescherming Schiphol).
V00043	3	Bevorder de naleving van de regelgeving door de sector door een sterkere onafhankelijke handhaving.	Inspectie VenW is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de regelgeving en rapporteert daarover. Ressortierend onder de Minister van Verkeer en Waterstaat staat de Inspectie volledig autonoom t.o.v. de luchtvaartsector en daarmee is een onafhankelijke handhaving gewaarborgd. Ten aanzien van de geluidsnormen hebben zich tot nu toe geen schendingen voorgedaan. Overtredingen die LVNL heeft begaan zijn beboet.
V00060	12	Effectief handhavingssysteem van het buitengebied, waar de CDV mee bezig is.	Het wachten is op de resultaten van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV) alvorens e.e.a. door Inspectie VenW kan worden beoordeeld. (zie ook V00043)

Indiener nr	Subvoorstel nr	Samenvatting verbetervoorstel	Visie Inspectie VenW
V00060	15	Handhaaf de handhavingspunten. Eventuele wijziging alleen mogelijk als kleine verslechtering op de ene plaats leidt tot grote verbetering elders.	Eens met standpunt studiec commissie. Verder kan flexibiliteit leiden tot een optimalisatie van het systeem. Een aandachtspunt is de rechtsbescherming voor de burger (zie ook V00024)
V00063	7	Terugbrengen van de overschrijding bij afwijkend routegebruik van 3% naar 1%.	De 3% norm heeft betrekking op het luchtruimgebruik (routes en minimale vlieghoogte). Het effect op vermijdbare hinder is beperkt omdat het percentage zich beperkt tot alleen afwijkingen onder 3000ft. Een veel groter effect kan worden bereikt door het percentage op 3% te houden en de norm van toepassing te laten zijn op alle afwijkingen onder FLO60 (zie Advies Inzake Verbeteringen Schipholbeleid van de Inspectie VenW, voorstel voor verbetering LVB art 2.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3). Hierdoor zal een relatief groot aantal vliegtuigen langer op de route blijven. Deze vermindering van vermijdbare hinder zal echter zeer waarschijnlijk ten koste gaan van de capaciteit van de luchthaven.
V00063	10	Aansluiten bij voorstel CDV over aantal en plaats handhavingspunten.	Het wachten is op de resultaten van de CDV alvorens e.e.a. door Inspectie VenW kan worden beoordeeld. (zie ook V00043, V00060)
V00065	3	Toevoeging handhavingspunten op de 35 Ke-contour.	Meer handhavingspunten in woongebieden op de 35 Ke-contour leveren voor de handhaving geen problemen op. Er is echter nog niet aangetoond dat meer punten tot een betere bescherming van de regio tegen geluidoverlast leiden. Zolang concrete onderzoeksresultaten ontbreken wordt ervan uitgegaan dat het huidige aantal handhavingspunten een zelfde bescherming biedt (zie ook V00014).
V00067	9	Verbetering bescherming buitengebied, conform definitie CDV, door ook te meten en meer	Het wachten is op de resultaten van de CDV alvorens e.e.a. door Inspectie VenW kan worden beoordeeld.

Indiener nr	Subvoorstel nr	Samenvatting verbetervoorstel	Visie Inspectie VenW
		handhavingspunten.	(zie ook V00043, V00060, V00063)
V00071	14	Helder en transparant handhavingssysteem (uitgangspunt is huidig beschermingsniveau).	Daar waar mogelijk de uitlegbaarheid naar de burger vergroten.
V00076	6	Handhavingspunten in aantal, locatie en waarde zodat wordt voldaan aan PKB-bescherming.	Meer handhavingspunten in woongebieden leveren voor de handhaving geen problemen op. Het wantrouwen van de burger richting Ministerie en Schiphol zou erdoor kunnen verminderen en lokaal zou het een betere bescherming kunnen opleveren van het buitengebied. Inspectie VenW beschikt echter niet over informatie dat het huidig aantal punten te weinig bescherming tegen geluidsoverlast biedt. (zie ook V00014, V00065).
V00076	7	Voorstellen CDV over handhavingspunten.	Het wachten is op de resultaten van de CDV alvorens e.e.a. door Inspectie VenW kan worden beoordeeld. (zie ook V00043, V00060, V00063, V00067)
V00079	2	Periodieke toetsing van de milieueffecten van het Schipholbeleid.	Eens met voorstel van Bewonersvereniging Hoofddorp-Noord. Eén keer in de twee jaar een toetsing moet uitvoerbaar zijn. Er moeten daarvoor dan nog wel criteria worden ontwikkeld.
V00080	4	Uitbreiding netwerk handhavingspunten binnen en buiten de 35 Ke in combinatie met meetpunten.	Het wachten is op de resultaten van de CDV alvorens e.e.a. door Inspectie VenW kan worden beoordeeld. (zie ook V00043, V00060, V00063, V00067, V00076)
V00085	3	Normstelling op basis van historische gegevens voor betere aansluiting bij de werkelijkheid.	Dit is reeds gebeurd bij de inrichting van het huidige stelsel. Historische gegevens dienen echter niet als uitgangspunt voor de normstelling te worden gehanteerd. De normstelling dient gebaseerd te zijn op het toestaan van een dosis geluidbelasting op een bepaalde locatie.
V00089	1	Incidentenregistratie ter voorkoming	Incidentenregistratie alsmede de

Indiener nr	Subvoorstel nr	Samenvatting verbetervoorstel	Visie Inspectie VenW
		van mogelijke ongelukken.	analyse hiervan vindt reeds bij Inspectie VenW plaats.
V00099	7	Onafhankelijke handhaving en boetes ten gunste van leefbaarheidsfonds.	Inspectie VenW is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de regelgeving en rapporteert daarover. Ressortierend onder de Minister van Verkeer en Waterstaat staat de Inspectie volledig autonoom t.o.v. de luchtvaartsector en daarmee is een onafhankelijke handhaving gewaarborgd. De rapportage vindt 2x per jaar plaats. Op deze wijze wordt breed gecommuniceerd naar de omgeving van Schiphol (o.a. via CROS, lagere overheden, belangenorganisaties). Het is niet duidelijk waar de beeldvorming van de burger, zoals die door de gemeente Haarlemmermeer naar voren is gebracht, vandaan komt. Tot nu toe komen boetes in de pot 'algemene middelen' van de rijksoverheid. Een leefbaarheidsfonds zou een alternatief kunnen zijn. (zie ook V00120 en V00134).
V00100	6	Het vliegtuiggeluid meten in plaats van berekenen en meer meetpunten + extra punt in Assendelft op plek waar meeste overlast is; staat nu niet goed.	Het wachten is op de resultaten van de CDV alvorens e.e.a. door Inspectie VenW kan worden beoordeeld. (zie ook V00043, V00060, V00063, V00067, V00076, V00080) Het extra meetpunt betreft NOMOS. Dit is het meetsysteem van Schiphol en staat los van de handhavingpunten.
V00100	7	Handhaving door een onafhankelijke instelling.	Het Platform Vliegtuigoverlast Assendelft maakt niet duidelijk waarom de Inspectie VenW niet als een onafhankelijke instelling wordt gezien. Onderzoek naar de frequentie en de toegankelijkheid van de informatievoorziening door de Inspectie VenW moet worden overwogen.
V00103	7	Duidelijk en betrouwbaar handhavingssysteem.	Niet duidelijk is gemaakt waarom het huidige handhavingssysteem niet

Indiener nr	Subvoorstel nr	Samenvatting verbetervoorstel	Visie Inspectie VenW
			duidelijk of betrouwbaar zou zijn. Onderzoek naar de frequentie en de toegankelijkheid van de informatievoorziening door de Inspectie VenW moet worden overwogen.
V00114	18	Effectieve handhaving door de norm voor vluchten die afwijken van de voorgeschreven routes (maximaal 3%) te late gelden per maand en per baan i.p.v. voor alle banen tezamen voor het gehele jaar.	Een norm per maand levert niet echt voordeel op; wel een norm per baan / SID-combinatie omdat die een betere lokale bescherming kan opleveren. In de praktijk betekent dit een aanscherping van het beleid met voor de LVNL striktere criteria hetgeen de boete kans voor de LVNL vergroot.
V00114	18	Effectieve handhaving door over de afwijkingen en sancties per baan en per maand te rapporteren i.p.v. voor alle banen een maal per jaar.	Meer frequent rapporteren zal meer inzicht geven maar zal de administratieve lasten aanzienlijk doen toenemen.
V00114	19	Effectieve handhaving door sancties voor het niet nakomen van regels door Schiphol en vliegmaatschappijen voldoende hoog te maken.	Sancties die door Inspectie VenW worden opgelegd moeten voldoen aan de eisen van effectiviteit en proportionaliteit. Er loopt momenteel een hoger beroep bij de Raad van State over de maximale hoogte van de bestuurlijke boetes.
V00115	5	Meetpunten en meer handhavingpunten buiten de 35 Ke-contour.	Het wachten is op de resultaten van de CDV alvorens e.e.a. door Inspectie VenW kan worden beoordeeld. (zie ook V00043, V00060, V00063, V00067, V00076, V00080, V00100, V00103)
V00119	1	Sancties voor alle betrokkenen.	Het huidige stelsel kent reeds een sanctie-instrumentarium dat toepasbaar is op Schiphol, LVNL en luchtvaartmaatschappijen.
V00119	2	Een onafhankelijke handhavingcommissie, niet toegankelijk voor RLD, CGS en ministerie (in combinatie met veiligheidsmanagement systemen).	Inspectie VenW is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de regelgeving en rapporteert daarover. Ressortierend onder de Minister van Verkeer en Waterstaat staat de Inspectie volledig autonoom t.o.v. de luchtvaartsector en daarmee is een onafhankelijke handhaving

Indiener nr	Subvoorstel nr	Samenvatting verbetervoorstel	Visie Inspectie VenW
			gewaarborgd. Niet duidelijk is gemaakt waarom de huidige taken van Inspectie VenW op het gebied van de handhaving door een onafhankelijke handhavingcommissie moeten worden overgenomen. Onderzoek naar de frequentie en de toegankelijkheid van de informatievoorziening door de Inspectie VenW moet worden overwogen.
V00119	7	Rechtsonzekerheid voorkomen door normen direct toe te passen.	Dit gebeurt reeds in het huidige stelsel. (n.b. inspraakreactie V00119 is nog gebaseerd op situatie 2000 i.r.t. startnotitie MER Schiphol 2003 en derhalve niet goed toepasbaar in het kader van evaluatie huidige stelsel)
V00120	3	Geluidmeetpunten op de kop van de baan om per vliegtuig te kunnen meten en te kunnen handhaven.	Het wachten is op de resultaten van de CDV alvorens e.e.a. door Inspectie VenW kan worden beoordeeld. (zie ook V00043, V00060, V00063, V00067, V00076, V00080, V00100, V00103, V00115). Indien dit voorstel van Schiphol wordt uitgevoerd betekent dat wel dat de last naar de luchtvaartmaatschappijen wordt doorgeschoven onder de noemer 'de vervuiler betaalt' en dat Schiphol zelf buiten schot blijft. Dit zou een wezenlijke verandering zijn t.o.v. de huidige systematiek. Niet duidelijk is of dit nieuwe systeem naast het huidige systeem zou komen te staan of dat het in plaats daarvan komt. Deze nieuwe methode is echter zeker niet waterdicht.
V00120	4	Boetes per vliegtuig ten gunste van de regio.	Tot nu toe komen boetes in de pot 'algemene middelen' van de rijksoverheid. De boetes ten gunste van de regio laten komen zou een alternatief kunnen zijn. (zie ook V00099 en V00134).
V00123	11	Zorg voor voldoende handhavingpunten (ook in het buitengebied).	Het wachten is op de resultaten van de CDV alvorens e.e.a. door Inspectie VenW kan worden beoordeeld.

Indiener nr	Subvoorstel nr	Samenvatting verbetervoorstel	Visie Inspectie VenW
			(zie ook V00043, V00060, V00063, V00067, V00076, V00080, V00100, V00103, V00115, V00120). Meer handhavingspunten in woongebieden op de 35 Ke-contour leveren voor de handhaving geen problemen op. Het wantrouwen van de burger richting Ministerie en Schiphol zou erdoor kunnen verminderen en lokaal zou het een betere bescherming kunnen opleveren van het buitengebied. Inspectie VenW beschikt echter niet over informatie dat het huidig aantal punten te weinig bescherming tegen geluidoverlast biedt.
V00126	5	Uitbreiding huidig buitengebied tot 45 dB (A0 Lden contour + bijbehorende handhavingspunten en grenswaarden).	Het wachten is op de resultaten van de CDV alvorens e.e.a. door Inspectie VenW kan worden beoordeeld. (zie ook V00043, V00060, V00063, V00067, V00076, V00080, V00100, V00103, V00115, V00120)
V00134	2	Strikte handhaving routes.	Het beoordelen van iedere afwijking is een onbegonnen zaak. Er zullen te allen tijde keuzes moeten worden gemaakt. Inspectie VenW doet dit zelfstandig, maar na overleg met de sector. Overigens worden weinig afwijkingen door gezagvoerders worden veroorzaakt. De meeste afwijkingen -die overigens tot een bepaald percentage zijn toegestaan- zijn het gevolg van verkeersleidersinstructies. Boven 3000 ft mag de LVNL overdag luchtverkeer van de routes halen als dat om capaciteitsredenen wenselijk is. Een aanscherping van deze regels zal waarschijnlijk tot capaciteitsproblemen leiden.
V00134	3	Sanctiegelden in pot voor gedupeerden.	Tot nu toe komen boetes in de pot 'algemene middelen' van de rijksoverheid. De boetes ten gunste van gedupeerden laten komen zou een alternatief kunnen zijn.

Indiener nr	Subvoorstel nr	Samenvatting verbetervoorstel	Visie Inspectie VenW
			(zie ook V00099 en V00120).
V00136	18	Uitgebreider meetnet en uitbreiding aantal handhavingspunten.	Het wachten is op de resultaten van de CDV alvorens e.e.a. door Inspectie VenW kan worden beoordeeld. (zie ook V00043, V00060, V00063, V00067, V00076, V00080, V00100, V00103, V00115, V00120, V00123, V00126)
V00139	1	Meer handhavingspunten, ook verder van Schiphol, grens aan piekbelasting, handhaven op handhavingspunten en liever meten dan berekenen.	Het wachten is op de resultaten van de CDV alvorens e.e.a. door Inspectie VenW kan worden beoordeeld. (zie ook V00043, V00060, V00063, V00067, V00076, V00080, V00100, V00103, V00115, V00120, V00123, V00126, V00136)
V00141	7	Overschrijding afwijkend routegebruik naar 1%.	De 3% norm heeft betrekking op luchtruim gebruik, routes en minimale vlieghoogtes. Het effect op vermijdbare hinder is beperkt omdat het percentage zich beperkt tot alleen afwijkingen onder 3000ft. Een veel groter effect kan worden bereikt door het percentage op 3% te houden en de norm van toepassing te laten zijn op alle afwijkingen onder FL 060 (zie Advies Inzake Verbeteringen Schipholbeleid van de Inspectie VenW, voorstel voor verbetering LVB art 2.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3). Hierdoor zal een relatief groot aantal vliegtuigen langer op de route blijven. Deze vermindering van vermijdbare hinder zal echter zeer waarschijnlijk ten koste gaan van de capaciteit van de luchthaven (zie ook V00063).
V00141	10	Uitvoeren voorstel CDV over handhavingspunten.	Het wachten is op de resultaten van de CDV alvorens e.e.a. door Inspectie VenW kan worden beoordeeld. (zie ook V00043, V00060, V00063, V00067, V00076, V00080, V00100, V00103, V00115, V00120, V00123, V00126, V00136, V00139)
V00147	6	Verdichting net van handhavingspunten op de 35 Ke-	Meer handhavingspunten in woongebieden op de 35 Ke-contour

Indiener nr	Subvoorstel nr	Samenvatting verbetervoorstel	Visie Inspectie VenW
		contour.	leveren voor de handhaving geen problemen op. Het wantrouwen van de burger richting Ministerie en Schiphol zou erdoor kunnen verminderen en lokaal zou het een betere bescherming kunnen opleveren van het buitengebied. Inspectie VenW beschikt echter niet over informatie dat het huidige aantal punten te weinig bescherming tegen geluidoverlast biedt.

Beoordeling additionele verbetervoorstellen

Indiener nr	Subvoorstel nr	Samenvatting verbetervoorstel	Visie Inspectie VenW
V00024		Verbetering vliegprocedures	Stichting Natuur en Milieu 'heeft nauw samengewerkt met LVNL, piloten en NLR' (NLR-CR-2004-171). Optie 1: FMS maakt inderdaad het strikt volgen van vliegpaden en CDA-naderingen mogelijk. Eenmaal op het ILS moet motorvermogen worden gegeven omdat het volgen van een 3° glijpad met 'idle' vermogen onmogelijk is. CDA-naderingen overdag (glijvlucht naar het ILS zonder bemoeienis van de VKL) kunnen gevolgen hebben voor de landingscapaciteit. Dit aspect dient nader te worden onderzocht. Optie 2: ICAO schrijft niets voor terzake van motoruitval. De minimale ICAO-klimgradiënt is 3,3 % ($\pm 2^\circ$) (alle motoren werken dan). Klimmen (uitgaande van geen 'contingency') hangt af van: windrichting, temperatuur, belading, bochten, maatschappij-policy (sparen motoren). Optie 3: CDA kan geluidsoverlast en emissies aanmerkelijk reduceren. Optie 4: Het is correct dat in de TMA's Schiphol op afstanden > 20 km van SPL op 2.000 en 3.000 ft wordt gevlogen. Routes en vliegprocedures zouden moeten worden afgestemd de mogelijkheden van de moderne Flight Management Systemen, hetgeen thans (nog steeds) niet het geval is. Vliegtuigen die een dergelijk systeem niet hebben moeten in dat geval worden geweerd. Het nemen van een besluit dienaangaande zou veel milieuwinst op kunnen leveren. Het NLR kan in het onderzoek naar de potentie van deze nieuwe systematiek een behoorlijke bijdrage kunnen leveren. Optie 5: zie optie 5. Optie 6: zie optie 5.

Indiener nr	Subvoorstel nr	Samenvatting verbetervoorstel	Visie Inspectie VenW
			Optie 7: In optie 8 wordt verwezen naar de opties 5 en 7. Of alle opties in combinatie haalbaar zijn, is twijfelachtig. Optie 8: zie optie 5. Optie 9: zie optie 5. Waar we <u>beslist</u> niet naar toe moeten is het voorschrijven van klimgradiënten die van de basis ICAO criteria afwijken. ICAO klimgradiënten zijn uitsluitend bedoeld om obstakels te vermijden en <u>niet</u> voor milieudoelinden.
V00043		Uitbreiding van het onafhankelijke geluidmeetnet met meer meetpunten.	De resultaten van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV) moet duidelijkheid geven omtrent de vraag in hoeverre metingen t.b.v. de handhaving mogelijk zijn. VenW bepaalt vervolgens welke systematiek de komende jaren wordt toegepast.
V00065		Routeverlegging Polderbaan en Zwanenburgbaan	Bedoeld worden de LEKKO 1V van 36L en de LEKKO 2W van 36C. Deze routes lopen ook over Amsterdam-west waar tijdens de klim lager wordt gevlogen dan boven Amstelveen.
V00076		SID's dienen gevolgd te worden tot een vlieghoogte van minimaal 6000ft is bereikt.	Dit voorstel van de CROS komt volledig overeen met het advies van Inspectie VenW (zie ook V00063).
V00076		Routesysteem en vliegprocedures (SID's verplicht volgen tot FL 60).	Verplicht volgen tot FL 60 zal naar verwachting capaciteitsverlies tot gevolg hebben. Thans wijkt een behoorlijk percentage (bedoeld worden jets) boven 3.000 ft af. Onderzoek is nodig om inzicht in de gevolgen te krijgen.
V00085		Handhaven op maximum aantal woningen.	Zo min mogelijk belaste woningen vormt een goed uitgangspunt bij het maken van een normenstelsel. Vervolgens is de handhaving op de naleving van die normen gericht en niet op het aantal woningen.
V00100		Tijdens nadering van 18R en 18L niet meer boven Assendelft vliegen.	Op 2000 ft (18R) (of 3000 ft) (18C) wordt het glijpadbaken onderschept.

Indiener nr	Subvoorstel nr	Samenvatting verbetervoorstel	Visie Inspectie VenW
			's-Nachts 3000 ft voor 18R. Het vliegtuig dient dus op 12,5 km, resp. 18,5 km, van de baandrempel recht voor de baan te zijn. Onmogelijk dus om Assendelft te vermijden.
V00103		Een geluidmeetsysteem dat de werkelijke geluidbelasting bepaalt.	Het wachten is op de resultaten van de CDV alvorens e.e.a. door Inspectie VenW kan worden beoordeeld. (zie ook V00043, V00060, V00063, V00067, V00076, V00080, V00100, V00103, V00115, V00120, V00123, V00126, V00136, V00139)
V00120		(AAS, KLM en LVNL): Betere benutting milieucapaciteit in huidige stelsel:	Men kan niet tegemoetkomen aan vermindering van hinderbeleving. Aanpassing van wet (op z'n vroegst 2008) is dus nodig. Vooruitlopend op 2008 verbetervoorstellen uitproberen. Operationele procedures moeten in lijn zijn met internationale standards en internationale implementeerbaarheid. Daarnaast moeten de procedures inpasbaar zijn binnen de huidige milieuruimte.

Bijlage B

Inspectie Verkeer en Waterstaat
Evaluatie Schipholbeleid

**Advies Inzake
Verbeteringen
Schipholbeleid**

Inleiding

Op 20 februari 2003 zijn de Schipholwet en het Luchthavenindeling- en Luchthavenverkeerbesluit van kracht geworden en daarmee is het vijfbanenstelsel van Schiphol rechtsgeldig geworden. In de Schipholwet en de besluiten is het beleid omtrent Schiphol vastgelegd. De kern van dit beleid is het bieden van een duurzame balans tussen de ruimte voor de Mainport Schiphol en de effecten van het vliegverkeer in de omgeving.

De oorspronkelijke normen voor de ontwikkeling van het vijfbanenstelsel werden in 1995 vastgelegd in een Planologische Kernbeslissing (PKB). In de PKB was bepaald dat de groei van de luchtvaart mocht plaatsvinden binnen milieugrenzen die per saldo een stand still ten opzichte van de milieubelasting van 1990 met zich mee bracht. Voor het vliegtuiggeluid werd zelfs een forse verbetering van de situatie beoogd. Groei van de luchtvaart en toch stand still of verbetering van de milieusituatie was mogelijk doordat in het verlengde van de nieuwe baan weinig woongebieden liggen. Stand still of verbetering betekent in dit geval "over het geheel". Het werd niet overal beter. Op sommige plaatsen kwam meer geluid, op andere minder.

Al snel na de PKB Schiphol besloot het kabinet in 1998 dat deze PKB vervangen moest worden door nieuw beleid voor Schiphol. Dit nieuwe beleid resulterende in de Schipholwet (Wet Luchtvaart hoofdstuk 8) en de twee Luchthavenbesluiten (het Luchthavenverkeerbesluit, LVB en het Luchthavenindelingbesluit, LIB). Doel van de wet was een bescherming aan de omgeving te bieden die gelijkwaardig is aan de milieunormen van de PKB. In de Schipholwet zijn criteria vastgesteld, in zogeheten overgangsartikelen, waarin is verwoord wat onder een gelijkwaardige bescherming wordt verstaan. De grenzen en regels in de Luchthavenbesluiten zijn aan die criteria getoetst (MER Schiphol 2003), om te zien of de beoogde bescherming wordt geboden. Dat bleek het geval.

Toch was er zorg of de bescherming in de praktijk wel goed zou zijn. De Eerste Kamer heeft deze zorg verwoord in een motie, de motie Baarda. Deze motie brengt met zich mee dat in de praktijk zal worden getoetst of de beoogde bescherming, zoals vastgelegd in de Schipholwet daadwerkelijk wordt geboden. Met de Kamer is afgesproken dat uiterlijk op 20 februari 2006 de motie Baarda zal worden uitgevoerd.

Doelstelling van de Evaluatie Schipholbeleid

Vanuit de motie Baarda is de vraag die voorligt:
Bieden de Luchthavenbesluiten de in de wet beoogde bescherming?

Daarnaast wil het kabinet meer.
Het wil toetsen of het gekozen beleid voor Schiphol effectief is.

Dit resulteerde in een drietal hoofdvragen:

1. Bieden de Luchthavenbesluiten daadwerkelijk de in de wet beoogde bescherming? In aanvulling op de Motie Baarda willen de Eerste en Tweede Kamer inzicht hebben in de ontwikkeling van geluid, veiligheidsrisico en luchtverontreiniging door de vliegtuigen rond Schiphol vanaf 1990. Aan deze wensen wordt voldaan met aanvullend onderzoek.

2. Is het beleid effectief, d.w.z. wordt overlast beheerst en heeft de mainport groeiruimte binnen de milieu- en veiligheidsgrenzen.
Dit onderdeel van de evaluatie dient er toe om te toetsen of deze doelstellingen zijn gehaald en of dat te danken is aan het gevoerde beleid.
3. Het kabinet wil mogelijke verbeteringen van het beleid verkennen en waar mogelijk doorvoeren.

Rol van de Inspectie VenW

Als handhaver van de milieunormen is de Inspectie VenW één van de belangrijkste betrokken partijen. De Inspectie VenW houdt toezicht op de naleving van wet- en regelgeving, houdt toezicht op de door de sector te verzamelen gegevens benodigd voor de handhaving, deelt haar ervaringskennis met de beleidsdirectie via signaalrapportages en stelt elk half jaar een handhavingrapportage op die door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer wordt gezonden. De inspectie heeft handhavingsbeleid vastgesteld op basis van de in de wet vastgelegde systematiek en past dit handhavingsbeleid toe. De hierbij opgedane ervaring is van groot belang en is bij de door de Inspectie VenW uitgevoerde evaluatie betrokken.

Voor de Inspectie VenW omvat de evaluatie de volgende elementen:

- a) het beoordelen van de *effectiviteit* van de beleidsinstrumenten (Wet Luchtvaart en uitvoeringsbesluiten);
- b) het uitwisselen van *ervaringen* met de beleidsinstrumenten en
- c) het opstellen van *voorstellen ter verbetering* op basis van onder a) en b) genoemde effectiviteit en ervaringen.

Werkwijze en resultaten

Het voorliggende 'Advies Inzake Verbeteringen Schipholbeleid' is de uitkomst van de door de Inspectie VenW uitgevoerde evaluatie van het Schipholbeleid. Uitgangspunt bij de inventarisatie van evaluatieonderwerpen zijn uiteraard de Wet Luchtvaart hoofdstuk 8 (Schipholwet) en het Luchthavenverkeerbesluit en Luchthavenindelingbesluit. *Van elk artikel van de wet en de besluiten is de relevantie door de Inspectie beoordeeld. Het criterium hierbij was de vraag of de Inspectie betrokkenheid heeft dan wel invloed heeft op de werking van het artikel. Daarnaast is een aantal additionele onderwerpen naar voren gebracht die momenteel niet in de wet of de besluiten zijn opgenomen maar waarvoor sterke noodzaak bestaat om deze punten wettelijk te reguleren.*

Van belang is te beseffen dat de Inspectie VenW evaluatie is uitgevoerd vanuit haar specifieke taken en verantwoordelijkheid met betrekking tot het toezicht op de veiligheid en het milieu.

De resultaten van de evaluatie staan in bijlage 1.

N.B. Indien de evaluatie van een artikel niet resulteerde in een voorstel voor verbetering dan is deze evaluatie niet opgenomen in dit advies.

BIJLAGE 1: RESULTAAT VAN DE EVALUATIE

BELEIDSINSTRUMENT	Procedure verklaring van geen bezwaar m.b.t. oprichten van obstakels en vogelaantrekende bestemmingen: evaluatie van de procedure in samenwerking met VROM
ARTIKEL WL/LVB/LIB	Wet Luchtvaart 8:9
omschrijving	De aanwezigheid van obstakels (bijv. hoogbouw) op of in de omgeving de luchthaven is een potentieel risico voor de luchtvaart. Artikel 8.9 van de Wet Luchtvaart geeft aan dat van de hoogte van obstakelvlakken middels een verklaring van geen bezwaar kan worden afgeweken. In het LIB is artikel 8.9 van de Wet Luchtvaart doorvertaald. Volgens artikel 2.2.2. van het LIB is het verboden om een object (gebouwen) te plaatsen indien dit in strijd is met een regel omtrent de maximale hoogte van objecten. De Minister van VenW kan van dit verbod afwijken door voor een onbepaalde tijd een verklaring van geen bezwaar af te geven. Aan de verklaring van geen bezwaar worden geen voorwaarden verbonden en deze kan slechts omwille van het belang van de veiligheid worden geweigerd. De minister van VROM is namens de minister van Verkeer en Waterstaat gemandateerd en zal op basis van een advies van de Inspectie VenW een gemeenschappelijke verklaring van geen bezwaar afgeven.
ERVARINGEN	
ervaringen	De eerste beoordeling of een bestemming of een vorm van grondgebruik in strijd is met art. 2.2.2 LIB, ligt bij de gemeente. Er zijn tot nu toe een twintigtal verzoeken tot afwijking ingediend en gehonoreerd middels een verstrekte verklaring van geen bezwaar. Ook zijn er recent een drietal plannen besproken die in de toekomst kunnen leiden tot een verzoek om een verklaring van geen bezwaar. Dit laatste betekent dat niet alle gesprekken/overleggen in een pre-fase, uitkristalliseren tot een formele aanvraag. Immers in de praktijk zal een gemeente er niet voor kiezen om een volledig uitgewerkt plan in te dienen waarbij de kans bestaat dat dit wordt afgewezen door de Inspectie VenW. Gemeenten of andere initiatiefnemers kloppen in een pril stadium van planontwikkeling bij de Inspectie VenW aan om de plannen te bespreken en te vragen om een zogenaamd pré-advies. Deze verzoeken worden gehonoreerd omdat gebleken is dat in dit stadium van planontwikkeling bijsturing van de plannen nog goed mogelijk is. De huidige procedure kan derhalve worden voortgezet.
tekortkomingen	Geen formele rol voor AAS. Geen terugkoppeling vanuit de handhaving RO.
ADVIES VOOR VERBETERING	
Voorstel voor verbetering	Op dit moment wordt AAS formeel niet om een advies gevraagd. Uit de praktijk is gebleken dat dit voor sommige (meer kritische) aanvragen wel noodzakelijk is. Het gaat hierbij met name om aanvragen met een mogelijke capaciteitsinvloed (lees capaciteitsverlies) op de luchthaven Schiphol.
Voorstel aanpassing WL/LVB/LIB	1. Standpunt/advies van AAS formaliseren 2. Structurele terugkoppeling vanuit de handhaving inbouwen.

BELEIDSINSTRUMENT	Oprichten van tijdelijke obstakels (zoals kranen)
ARTIKEL WL/LVB/LIB	Wet Luchtvaart 8.12
omschrijving	Artikel 8.12 van de Wet Luchtvaart is van toepassing op het oprichten of plaatsen van objecten waar geen bouwvergunning of aanlegvergunning voor is vereist. Volgens artikel 8.12 is het verboden om een object op te richten of te plaatsen indien dit in strijd is met een regel in het Luchthavenindelingbesluit omtrent de maximale hoogte van objecten. De Minister van VenW kan van dit verbod voor een bepaalde periode ontheffing verlenen. Aan de verklaring van geen bezwaar worden geen voorwaarden verbonden en deze kan slechts omwille van het belang van de veiligheid worden geweigerd.
ERVARINGEN	
ervaringen	Informatie en bereikbaarheid/beschikbaarheid van informatie (omtrent wetgeving en procedure) richting de sector, heeft niet het vereiste effect bereikt. 1. De besluitvormingsprocedure (daarbij werd aanvankelijk gestreefd naar 3 weken i.p.v. 4 weken) opgesteld in afstemming met de LVNL en AAS, stond en staat dikwijls in gespannen relatie met de operationele praktijk en behoeften. 2. Als gevolg van hiervan heeft de Inspectie VenW onder grote (werk)druk vergunningen verleend.
tekortkomingen	Nog niet alle internationale wetgeving is doorvertaald naar het LIB. Dit betekent dat de huidige LIB hoogtebeperkingen nog onvolledig zijn.
ADVIES VOOR VERBETERING	
Voorstel voor verbetering	1. In hoofdstuk 8 van de Wet Luchtvaartwet dient in artikel 8.12 nog aanvullende normering te worden opgenomen conform de PANS-OPS procedures, zoals uitgegeven door ICAO. 2. Verder dient er normering opgenomen te worden voor radar en zend/ontvangst stations gebaseerd op gegevens uit het European Guidance Material tevens uitgegeven door ICAO. 3. Tot slot dienen de leden 1 en 4 wellicht te worden aangescherpt waardoor een discussie ten aanzien van 'wel of niet artikel 8.12 obstakel' of 'hoe lang is een bepaalde periode', voortaan vermeden kan worden. Implementatie van extra c.q. nieuwe normering zou eventueel kunnen betekenen dat de LIB hoogtebeperkingen (dus LIB-kaarten) opnieuw dienen te worden vastgesteld.

BELEIDSINSTRUMENT	Zorgplicht; samenwerking van sectorpartijen bij treffen van voorzieningen om overschrijding van grenswaarden te voorkomen
ARTIKEL WL/LVB/LIB	Wet Luchtvaart 8:18
omschrijving	Sector maximaal zelf verantwoordelijk laten zijn om met gezamenlijke inspanning normen na te leven en zonodig gezamenlijk stuurmaatregelen te nemen om grenswaarde-overschrijdingen te voorkomen (eerste-lijns toezicht bij de sectorpartijen in kader van 'zorgplicht' en 'overheid op afstand'). Zie ook (oude) toelichting op de wet (ref. artikel 8.16): De sector wordt in de gelegenheid gesteld om in onderlinge samenwerking het potentieel van de luchthaven te ontwikkelen, binnen de te stellen grenzen wat betreft veiligheid en milieu. Dit artikel brengt de vereiste samenwerking tussen de betrokkenen (de exploitant van de luchthaven, de luchtverkeersleiding en de luchtvaartmaatschappijen) tot uitdrukking. Het artikel schept een zorgplicht voor de betrokkenen om het goede verloop van het luchthavenverkeer overeenkomstig het Luchthavenverkeerbesluit te bevorderen. De zorgplicht is er op gericht dat zij zelf en in onderlinge samenwerking de voorzieningen treffen die redelijkerwijs van hen kunnen worden gevergd om te bewerkstelligen dat de belasting van het luchtverkeer de in het Luchthavenverkeerbesluit vastgestelde grenswaarden niet overschrijdt. Het artikel heeft met name betekenis voor de onderlinge verhoudingen tussen de betrokkenen. Overtreding van de bepaling is niet met een bestuurlijke boete bedreigd. De Inspecteur-generaal zal een beperking van de belasting tot binnen de vastgestelde grenswaarden niet afdwingen met een beroep op dit artikel; hij zal daartoe zo nodig gebruik maken van het opleggen van maatregelen.
ERVARINGEN	
ervaringen	Het geheel is nog wat kunstmatig. De zorgplicht wordt nog onvoldoende ingevuld. Vaak wordt teruggevallen op de eigen primaire verantwoordelijkheden en belangen waardoor niet een optimaal resultaat kan worden bereikt. De Inspectie VenW constateert dat voor wat betreft milieu (geluid en luchtverontreiniging) en externe veiligheid invulling wordt gegeven aan de zorgplicht. De samenwerking van de sectorpartijen op het gebied van Veiligheid ('safety') is tot op heden niet vastgelegd in een overeenkomst of convenant, waarin de samenwerking op het gebied van Veiligheid wordt gepreciseerd. Een gezamenlijk systeem voor goede afweging tussen Veiligheid, Economie en Milieu is binnen de sector derhalve niet aanwezig. Zo is het mogelijk dat onderwerpen zoals 'Runway incursions', Parallel starten en aanpassingen van de luchthaveninfrastructuur eerst verzanden in discussies over verantwoordelijkheden i.p.v. het zo snel mogelijk gezamenlijk identificeren en implementeren van maatregelen ter voorkoming van incidenten. In navolging van artikel 8.22, waarin opgenomen is dat de inspecteur-generaal maatregelen kan uitvaardigen bij overschrijding van het beschermingsniveau ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging zijn er geen grenswaarden vastgesteld voor veiligheid ('safety'). Derhalve is te constateren dat de sectorpartijen op dit gebied niet kunnen worden aangesproken op een gemeenschappelijke zorgplicht. De onderlinge verhoudingen zijn er door de problemen m.b.t. parallel starten bepaald niet beter op geworden. Schiphol en de KLM ergeren zich aan de LVNL, die bij veiligheidskwesties te weinig rekening zou houden met de praktische gevolgen voor de luchthaven en de vliegmaatschappijen.
tekortkomingen	• De onduidelijke positie van de LVNL als zelfstandig bestuursorgaan (overheid of sector?) wordt door de LVNL uitgebuit (afhankelijk van de specifieke omstandigheden). • De zorgplicht sluit niet uit dat luchtvaartmaatschappijen onderling concurreren via slotsmisbruik. • Verder moet de rol van de luchtvaartmaatschappijen niet worden overschat. Met name AAS en LVNL zijn de partijen die voorzieningen kunnen treffen om overschrijdingen van grenswaarden te voorkomen.

ADVIES VOOR VERBETERING	
voorstel voor verbetering	1. Positie LVNL verduidelijken (duidelijke keuze maken). 2. Onder beheer van DGTL separaat onderzoek starten naar het instrument en de effectiviteit van de zorgplicht in het kader van de Schipholwet.

BELEIDSINSTRUMENT	Maatregelen van de Inspecteur-Generaal
ARTIKEL WL/LVB/LIB	Wet Luchtvaart 8:22
omschrijving	Grenswaarde-overschrijdingen in de toekomst voorkomen.
ERVARINGEN	
ervaringen	Geen ervaringen; wel preventieve werking.
tekortkomingen	Geen directe tekortkomingen. Aandachtspunt is de meteo-clausule in relatie tot de ongewenstheid van het opleggen van maatregelen lopende het gebruiksjaar.
ADVIES VOOR VERBETERING	
voorstel voor verbetering	Tekstaanscherpingen om interpretatieverschillen uit te sluiten (m.n. met betrekking tot wel/geen maatregelen lopende het gebruiksjaar + toepassing meteo clausule).

BELEIDSINSTRUMENT	Aanpassingen regels en grenswaarden in uitzonderlijke gevallen
ARTIKEL WL/LVB/LIB	Wet Luchtvaart 8:23
omschrijving	Ontheffingsmogelijkheid voor bijzondere situaties op de luchthaven.
ERVARINGEN	
ervaringen	Goed.
tekortkomingen	Protocol voor werking Standing Committee moet nog officieel worden vastgesteld.
ADVIES VOOR VERBETERING	
voorstel voor verbetering	Protocol + uitbreiding artikel ten behoeve bijzondere situaties buiten de begrenzing van de luchthaven die van invloed zijn op het baan- en/of luchtruimgebruik en waar de sector niet voor verantwoordelijk kan worden gesteld.

BELEIDSINSTRUMENT	Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS)
ARTIKEL WL/LVB/LIB	Wet Luchtvaart 8.35, 8.40
omschrijving	Genereren en bespreken van verbetervoorstellen met betrekking tot vermijdbare hinder binnen de kaders/randvoorwaarden zoals gesteld in de Wet Luchtvaart en de uitvoeringsbesluiten.
ERVARINGEN	
ervaringen	Er is weinig ervaring met het functioneren van de CROS. Wel blijken de deelnemers soms niet op dezelfde lijn te zitten als het om gemeenschappelijke verbetervoorstellen gaat. Deze verdeeldheid heeft te maken met het soms vooropstellen van de eigen belangen (not in my backyard principe) wat ten koste zou kunnen gaan van de effectiviteit.
tekortkomingen	Zie hierboven. Verder, te weinig uitwisseling van ervaringskennis tussen CROS en INSPECTIE VENW op beleidsniveau t.b.v. een bundeling van kennis en krachten met als doel een optimalisering van de regelgeving en de toezichtmethodiek. Inspectie VenW heeft hiertoe wel een handreiking gedaan, maar deze is van CROS-zijde onbeantwoord gebleven. Mogelijk omdat de CROS een strikte scheiding hanteert met de rijksoverheid in het kader van 'de overheid op afstand'.
ADVIES VOOR VERBETERING	
voorstel voor verbetering	Periodiek overleg tussen CROS en Inspectie VenW in het kader van de kennisuitwisseling en om te bepalen op welke punten beide organisaties iets voor elkaar kunnen betekenen.

BELEIDSINSTRUMENT	Gebruiksvoorschrift luchtverkeerswegen incl. nachtnaderingen
ARTIKEL WL/LVB/LIB	Luchthavenverkeersbesluit 2.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3
omschrijving	Voorkomen van vermijdbare hinder.
ERVARINGEN	
ervaringen	Goed, maar door de grote mate van vrijheid van de LVNL merkt de burger daar weinig van.
tekortkomingen	Het beleidsinstrument wekt de suggestie dat de LVNL flinke beperkingen is opgelegd. De realiteit is dat LVNL relatief veel milieuruimte heeft waarbinnen het verkeer ongestoord kan worden afgehandeld.
ADVIES VOOR VERBETERING	
voorstel voor verbetering	Voor de korte termijn (2008): • Het 3% normpercentage voor afwijkingen overdag van toepassing laten zijn op vlieghoogtes tot 6000 ft. • De toepassing van de 3% norm per baan/route i.p.v. voor alle banen/routes gezamenlijk. • Aandachtspunt: relatie routes zoals in het LVB versus de in de AIP gepubliceerde SID's. • Bij wijziging van routes is het wenselijk een proefperiode te introduceren. Na evaluatie van de nieuwe routestructuur kan besloten worden tot vaststelling dan wel verdere aanpassing. Zie tevens Bijlage 2 (Inspectie VenW signaalrapportage van 10 november 2003). Voor de langere termijn (2012?): Meer verkeer op de routes en geen aanvullende instructies LVNL door een verhoging van de capaciteit van de routes d.m.v. technologische vernieuwingen.

BELEIDSINSTRUMENT	Regels ter beperking van de uitstoot van stoffen die geurhinder veroorzaken
ARTIKEL WL/LVB/LIB	Luchthavenverkeerbesluit 2.1 en 3.2.2
omschrijving	Doel van beide artikelen: het verminderen van door omwonenden als gevolg van het luchthavenluchtverkeer ervaren geurhinder.
ERVARINGEN	
ervaringen	Artikel 3.2.1 Geen – de regel wordt door de Inspectie VenW niet gehandhaafd. Artikel 3.2.2 • Zoals onder 'Effectiviteit' is beschreven wordt van Fixed Ground Power Unit (FGP) relatief weinig gebruik gemaakt ten gunste van Ground Power Units (GPU's). Het artikel biedt daar ook de ruimte voor de Nota van Toelichting (NvT) bij dat artikel niet (of eigenlijk: de NvT noemt alleen FGP als alternatief voor de Auxiliary Power Unit (APU), het bestaan van GPU's wordt geheel niet genoemd). Er van uitgaande dat de NvT de werkelijke bedoeling van de regel weergeeft, maakt het verschil tussen artikeltekst en toelichting de regel in praktische zin niet, of althans slecht, handhaafbaar. Het tweede lid van dit artikel ondermijnt in geval van twijfel de handhaafbaarheid nog verder. • De stellige indruk bestaat dat maatschappijen het gebruik van een APU in algemene zin uit eigener beweging reeds zoveel mogelijk willen beperken (vanuit kostenoverwegingen). Dit geeft, in combinatie met het vorige punt, de handhaving iets overbodigs. • Het gegeven dat maatschappijen relatief vaak GPU's inzetten terwijl FGP aanwezig is, lijkt vooral te maken te hebben met de slechte operationele beschikbaarheid en/of betrouwbaarheid van de FGP en minder met onwil bij de maatschappijen.
tekortkomingen	Zie de eerste twee punten in het vorige blok. Het derde punt is niet direct een tekortkoming van het instrument zelf, maar kan gezien de situatie in de praktijk wellicht toch wel als tekortkoming worden beschouwd (want: dit ondermijnt de effectiviteit/naleving).
ADVIES VOOR VERBETERING	
voorstel voor verbetering	Specifiek Zie volgende blok. Algemeen Wellicht moet het handhaven van geurmaatregelen in de regelgeving heroverwogen worden. Voor zover zij nuttig effect hebben lijkt de motivatie voor toepassing bij maatschappijen vanuit kostenoverwegingen reeds aanwezig. Dit geeft de handhaving iets overbodigs en de kosteneffectiviteit van de handhaving (vermeden geurhinder t.o.v. gepleegde inspanning Inspectie) lijkt dan niet optimaal. Als de geurmaatregelen in de regelgeving blijven staan en het wenselijk is de werkelijke geurhinder te verminderen, dan zijn er de volgende aandachtspunten (zie ook 'Ervaringen'). • Er moet goed onderzocht worden waaruit de door omwonenden ervaren geurhinder feitelijk bestaat, en wat de feitelijke bijdrage van taxiën en het gebruik van APU's daarin is. Het valt te betwijfelen dat de regels in hun huidige vorm het beoogde doel dienen. • APU's zijn kleine straalmotoren, hebben geen duidelijk ander 'geurbeeld' dan normale straalmotoren, maar hebben wel een zeer veel kleiner vermogen. In relatieve en absolute zin is hun bijdrage in de luchthavenemissies gering. De verbetering die bereikt wordt vanwege de huidige regel (3.2.2.) is des te geringer, omdat die alleen ziet op de belasting van de APU vanwege de stroomlevering – een klein deel van het APU-gebruik als geheel. Kortom: de huidige regel zal weliswaar naar de goede kant van de nullijn werken, maar waarschijnlijk niet in significante zin. • Wellicht mogelijkheid onderzoeken om de beschikbaarheid van walstroom aan AAS op te leggen. Op diverse buitenlandse luchthavens lijken dergelijke verplichtingen te bestaan. • Op diverse buitenlandse luchthavens is naast een walstroomvoorziening een

	vergelijkbare aansluiting voor geconditioneerde lucht beschikbaar (PCA, Pre-Conditioned Air), terwijl gebruik van beide zaken ook verplicht gesteld is. Gevolg is dat de APU's geheel kunnen worden afgeschakeld, wat vooral een grote verbetering m.b.t. emissies en geluid op de werkplek (ARBO) betekent, maar ook een wat meer significante bijdrage levert aan emissiebeperking. Een algemeen streven naar een dergelijk systeem/dergelijke regelgeving lijkt uit milieu/ARBO-overwegingen zinvol.
Voorstel aanpassing WL/LVB/LIB	Als er voor gekozen wordt de huidige maatregelen in het LVB te laten staan, dan geldt het volgende voorstel: Artikel 3.2.1 Bezien vanuit de handhaving: schrappen. Artikel 3.2.2 Er zijn in beginsel twee mogelijkheden: ofwel het artikel aanpassen in de zin dat FGP's worden aangewezen als vervangende stroomvoorziening, ofwel de NvT aanpassen in de zin dat de aanwijzing van FGP als vervangende stroomvoorziening daarin wordt geschrapt. In het tweede geval moet echter goed worden bedacht dat er vanuit de regelgeving dan geen prikkel meer is de FGP te gebruiken en/of operationeel te houden. Mogelijk gevolg is dat alleen de GPU als alternatief overblijft. De emissies van de APU worden dan vervangen door die van de GPU, wat in de zin van geurhinder/emissiebeperking averechts kan uitpakken. Of dat inderdaad averechts uitpakt moet nader worden onderzocht. Tekstvoorstel voor het aanpassen van de artikeltekst: 1. Bij de afhandeling van een vliegtuig aan de afhandelingsplaats draagt de gezagvoerder er zorg voor dat de in het vliegtuig aanwezige Auxiliary Power Unit niet gebruikt wordt voor de stroomvoorziening voor zover een vervangende vaste walstroomvoorziening (Fixed Ground Power) beschikbaar is. 2. De gezagvoerder kan afwijken van het eerste lid indien naleving van dat lid naar het oordeel van de gezagvoerder onveilig is of aan de normale operatie van het vliegtuig in de weg staat. Algemeen voorstel m.b.t. NvT: • Als de NvT als alternatief voor de stroomvoorziening door de APU de FGP aanwijst, dan moet de NvT óók helderheid geven over hoe, in het licht van de artikeltekst, om te gaan met het in de praktijk veelvuldige gebruik van de GPU's. In de huidige NvT is dit een belangrijke omissie. • De NvT moet in alle delen eenduidig en consequent gemaakt worden. In de huidige teksten bestaat hier en daar de suggestie van 'op twee gedachten hinken': 'verplicht afschakelen van de APU' en 'verplicht afschakelen van de stroomvoorziening door de APU' worden niet consequent onderscheiden. • In de toelichting moet duidelijkheid verschaft worden wat al dan niet onder 'de normale operatie van het vliegtuig' verstaan wordt. In ieder geval is afwijking van lid 1 toegestaan bij: - o het niet (goed) functioneren van de FGP; - o het instellen van de boordsystemen bij naderend vertrek (vertrek binnen 20 min.); - o een korte omdraaitijd (kleiner dan 30 min.); - o het technisch verifiëren van boordsystemen; Kanttekening: • Hoewel de voorgestelde artikelaanpassing – i.c.m. aangepaste NvT – één onduidelijkheid wegneemt, kan het feit dat GPU's formeel niet onder het luchthavenluchtverkeer vallen nog een probleem vormen. Zij vallen onder gezag van de provincie. Er kan onduidelijkheid ontstaan over de rollen van bevoegd gezag van Rijk en provincie, waarbij de vraag is in hoeverre door de Inspectie VenW handhavend kan worden opgetreden tegen het gebruik van een GPU, als FGP (operationeel) beschikbaar is. • De voorgestelde artikelaanpassing kan vanwege de slecht lijkende operationele beschikbaarheid en/of betrouwbaarheid van de FGP een nieuw probleem in de handhaving creëren. Als een gezagvoerder de FGP-voorziening niet gebruikt met als argument dat die z.i. notoir onbetrouwbaar is, dan heeft de handhaving daar gezien het tweede lid geen antwoord op. De handhaving wordt in dat geval feitelijk onmogelijk gemaakt door het (al dan niet terechte) beeld dat maatschappijen hebben van de operationele kwaliteit van de FGP.

BELEIDSINSTRUMENT	Gebruiksvoorschrift vlieghoogtes
ARTIKEL WL/LVB/LIB	Luchthavenverkeersbesluit 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3
omschrijving	Voorkomen van vermijdbare hinder.
ERVARINGEN	
ervaringen	Goed, maar door de grote mate van vrijheid van de LVNL merkt de burger daar weinig van.
tekortkomingen	Het beleidsinstrument wekt de suggestie dat de LVNL flinke beperkingen is opgelegd. De realiteit is dat LVNL relatief veel milieuruimte heeft waarbinnen het verkeer ongestoord kan worden afgehandeld.
ADVIES VOOR VERBETERING	
voorstel voor verbetering	Voor de korte termijn (2008): De normpercentages voor afwijkingen overdag naar beneden bij stellen (blijken nu veel te ruim te zijn). Voor de langere termijn (2012?): Meer verkeer boven de minimale vlieghoogtes en geen aanvullende instructies LVNL door een verhoging van de capaciteit van het luchtruim d.m.v. technologische vernieuwingen.

BELEIDSINSTRUMENT	Beschikbaarheid banenstelsel en beperkingen
ARTIKEL WL/LVB/LIB	Luchthavenverkeersbesluit 3.1.4
omschrijving	Maximale gebruiksmogelijkheden luchtvaartterrein.
ERVARINGEN	
ervaringen	Weinig toegevoegde waarde.
tekortkomingen	Geen.
ADVIES VOOR VERBETERING	
voorstel voor verbetering	Het artikel kan eventueel in het kader van een vermindering van de regelgeving en administratieve lasten worden geschrapt.

BELEIDSINSTRUMENT	Grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken
ARTIKEL WL/LVB/LIB	Luchthavenverkeersbesluit 4.3.1 en 4.3.2
omschrijving	Artikel 4.3.1 Het beperken van de uitstoot van genoemde stoffen, middels: 1) stellen van relatieve grenswaarden, die de inzet van relatief schone vliegtuigen stimuleren (groei is onbeperkt mogelijk, zolang met relatief schone vliegtuigen wordt gevlogen); 2) stellen van absolute grenswaarden, indien de ingezette vliegtuigen niet schoon genoeg blijken (harde grens maakt op enig moment groei onmogelijk, totdat weer aan het criterium van relatief schone vliegtuigen wordt voldaan). Artikel 4.3.2 Het voorschrijven van een rekenmethodiek ter bepaling van de uitstoot.
ERVARINGEN	
ervaringen	De berekeningsmethodiek die als zodanig is gegeven in art. 4.3.2 functioneert goed. Echter, om de berekening mogelijk te maken is invoer nodig van de vluchtregistraties en van de bijbehorende (emissie)kenmerken van de vluchten. De verplichting voor AAS om de voor de berekening noodzakelijke vluchtgegevens te registreren is vastgelegd in de Regeling Milieu Informatie (RMI), waarin ook is geregeld dat de Inspectie de databases met emissiekenmerken moet leveren en actueel houden. De RMI schrijft ook voor dat de feitelijke berekening cf. art. 4.3.2. door AAS wordt uitgevoerd en dat het resultaat aan de Inspectie VW wordt geleverd. Het actueel houden van de databases kost de Inspectie VenW veel tijd en moeite, ook omdat veel gegevens eenvoudigweg niet (eenduidig) beschikbaar blijken te zijn.
tekortkomingen	- In vervolg op voorgaande blok: met name het vullen en actueel houden van de databases op het punt van vliegtuigtypen-APU's, motortypen-emissies en APU-typen-emissies is een zeer moeizaam proces. ICAO neemt niet alle motoren op in haar database, terwijl de betrouwbaarheid van andere bronnen niet is gegarandeerd. Dit kan mogelijk problemen opleveren in het geval er – op basis van de berekende uitkomsten – maatregelen door Inspectie VenW (moeten) worden opgelegd. - De enige mogelijke maatregel die de Inspectie VenW kan opleggen is een beperking van het aantal vluchten, en dan nog alleen nadat is vastgesteld dat aan beide grenswaarden (lid 1 en lid 3) niet is voldaan. Dit is enerzijds erg beperkt, anderzijds meteen vergaand.
ADVIES VOOR VERBETERING	
voorstel voor verbetering	- T.a.v. mogelijkheid tot opleggen van een maatregel (zie onder 'Ervaringen'): wellicht zijn er meer mogelijkheden om maatregelen op te leggen. Gedacht kan worden aan mogelijkheid tot het weren van relatief vuile vliegtuigen. Dit doet recht aan de idee van de regelgeving en is mogelijk een minder vergaande, meer proportionele maatregel. Daarbij moet dan wel goed gekeken worden op grond waarvan precies kan worden besloten tot dergelijke maatregelen naar de wijze waarop een overschrijding opleggen van een maatregel. - M.b.t. de problematiek t.a.v. de databases moet worden bezien of de rekenmethodiek gegeven de praktijk kan of moet worden verbeterd. Dit is vooral van belang indien de Inspectie in de toekomst een maatregel zou moeten opleggen. Er moet dan geen twijfel zijn over de kwaliteit van de vaststellingen op grond waarvan die maatregel wordt opgelegd.
Voorstel aanpassing WL/LVB/LIB	De NvT bevat een aantal omissies die m.n. van belang zijn waar zij leiden tot verwarring/onjuist beeld van de werking van art. 4.3.1 lid 3. NvT, 'artikelgewijze deel': de Inspectie kan pas een maatregel nemen zodra is vastgesteld dat grenswaarden lid 1 en lid 3 overschreden zijn, niet 'lid 1 of lid 3'. Grenswaarde lid 1 kan namelijk uitsluitend na afloop van het jaar worden vastgesteld en heeft ook altijd voorrang boven grenswaarde lid 3. Het gegeven voorbeeld klopt

BELEIDSINSTRUMENT	Grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken
ARTIKEL WL/LVB/LIB	Luchthavenverkeersbesluit 4.3.1 en 4.3.2
omschrijving	Artikel 4.3.1 Het beperken van de uitstoot van genoemde stoffen, middels: 1) stellen van relatieve grenswaarden, die de inzet van relatief schone vliegtuigen stimuleren (groei is onbeperkt mogelijk, zolang met relatief schone vliegtuigen wordt gevlogen); 2) stellen van absolute grenswaarden, indien de ingezette vliegtuigen niet schoon genoeg blijken (harde grens maakt op enig moment groei onmogelijk, totdat weer aan het criterium van relatief schone vliegtuigen wordt voldaan). Artikel 4.3.2 Het voorschrijven van een rekenmethodiek ter bepaling van de uitstoot.
ERVARINGEN	
ervaringen	De berekeningsmethodiek die als zodanig is gegeven in art. 4.3.2 functioneert goed. Echter, om de berekening mogelijk te maken is invoer nodig van de vluchtregistraties en van de bijbehorende (emissie)kenmerken van de vluchten. De verplichting voor AAS om de voor de berekening noodzakelijke vluchtgegevens te registreren is vastgelegd in de Regeling Milieu Informatie (RMI), waarin ook is geregeld dat de Inspectie de databases met emissiekenmerken moet leveren en actueel houden. De RMI schrijft ook voor dat de feitelijke berekening cf. art. 4.3.2. door AAS wordt uitgevoerd en dat het resultaat aan de Inspectie VW wordt geleverd. Het actueel houden van de databases kost de Inspectie VenW veel tijd en moeite, ook omdat veel gegevens eenvoudigweg niet (eenduidig) beschikbaar blijken te zijn.
tekortkomingen	• In vervolg op voorgaande blok: met name het vullen en actueel houden van de databases op het punt van vliegtuigtypen-APU's, motortypen-emissies en APU-typen-emissies is een zeer moeizaam proces. ICAO neemt niet alle motoren op in haar database, terwijl de betrouwbaarheid van andere bronnen niet is gegarandeerd. Dit kan mogelijk problemen opleveren in het geval er – op basis van de berekende uitkomsten – maatregelen door Inspectie VenW (moeten) worden opgelegd. • De enige mogelijke maatregel die de Inspectie VenW kan opleggen is een beperking van het aantal vluchten, en dan nog alleen nadat is vastgesteld dat aan beide grenswaarden (lid 1 en lid 3) niet is voldaan. Dit is enerzijds erg beperkt, anderzijds meteen vergaand.
ADVIES VOOR VERBETERING	
voorstel voor verbetering	• T.a.v. mogelijkheid tot opleggen van een maatregel (zie onder 'Ervaringen'): wellicht zijn er meer mogelijkheden om maatregelen op te leggen. Gedacht kan worden aan mogelijkheid tot het weren van relatief vuile vliegtuigen. Dit doet recht aan de idee van de regelgeving en is mogelijk een minder vergaande, meer proportionele maatregel. Daarbij moet dan wel goed gekeken worden op grond waarvan precies kan worden besloten tot dergelijke maatregelen naar de wijze waarop een overschrijding opleggen van een maatregel. • M.b.t. de problematiek t.a.v. de databases moet worden gezien of de rekenmethodiek gegeven de praktijk kan of moet worden verbeterd. Dit is vooral van belang indien de Inspectie in de toekomst een maatregel zou moeten opleggen. Er moet dan geen twijfel zijn over de kwaliteit van de vaststellingen op grond waarvan die maatregel wordt opgelegd.
Voorstel aanpassing WL/LVB/LIB	De NvT bevat een aantal omissies die m.n. van belang zijn waar zij leiden tot verwarring/onjuist beeld van de werking van art. 4.3.1 lid 3. • NvT, 'artikelgewijze deel': de Inspectie kan pas een maatregel nemen zodra is vastgesteld dat grenswaarden lid 1 en lid 3 overschreden zijn, niet 'lid 1 of lid 3'. Grenswaarde lid 1 kan namelijk uitsluitend na afloop van het jaar worden vastgesteld en heeft ook altijd voorrang boven grenswaarde lid 3. Het gegeven voorbeeld klopt

	daarom niet. In hetzelfde voorbeeld wordt de suggestie gewekt dat het van toepassing worden van lid 3 <i>altijd</i> resulteert in bevrozing van het aantal vliegtuigbewegingen. Dit is in het gegeven voorbeeld hierboven weliswaar juist, maar dit is niet het geval bij een overgang naar strengere normen. Dan kan er, integendeel, zelfs sprake zijn van extra ruimte. Dat laatste is het geval voor het in de NvT, 'algemeen deel' gegeven voorbeeld, terwijl ook daar wordt gesteld dat bij ongewijzigde vlootsamenstelling bevrozing het resultaat is. • Er is bij inwerkingtreding van het LVB vanwege de onduidelijkheden m.b.t. 4.3.1 lid 3 door betrokken partijen (DGL, VROM, AAS) een aanvullende toelichting geschreven over de werking van lid 3, waarover partijen het eens waren. Het verdient aanbeveling de NvT cf. die uitleg te verbeteren. • NvT, artikelsgewijs: het zevende gebruiksjaar is 2009 – niet 2010. • In het schema van art. 4.3.2 lid 1 de jaartallen vermelden i.p.v. gebruiksjaren (of correct in NvT opnemen).
--	---

BELEIDSINSTRUMENT	Hoogtebeperking bebouwing/objecten
ARTIKEL WL/LVB/LIB	Luchthavenindelingbesluit 2.2.2
omschrijving	Het doel van dit artikel is om het luchtruim rond de luchthaven vrij te houden van obstakels om vliegtuigoperaties van en naar de luchthaven veilig te kunnen uitvoeren en ter preventie tegen het ongecontroleerd volbouwen van de omgeving van de luchthaven. Voorts zijn hoogtebeperkingen opgenomen om te waarborgen dat de correcte werking van de elektronische navigatie- en landingshulpmiddelen niet wordt gestoord als gevolg van gebouwen/objecten.
ERVARINGEN	
ervaringen	In de praktijk wordt bij de beoordeling door de gemeente eerst vooroverleg met de Inspectie VenW gevoerd. Bij de totstandkoming van het beperkingengebied betreffende de obstakelhoogte criteria heeft de Inspectie VenW er sterk voor gepleit de vlakken t.a.v. de landingsinstrument-signaalbescherming en de hoogtebeperkingen t.b.v. de vliegoperatie niet te integreren maar separaat in het LIB op te nemen. In de praktijk blijkt deze integratie contraproductief. In latere instantie moet toch nader worden uitgezocht welke beperking kritisch is.
tekortkomingen	1. De bovengenoemde integratie van de vlakken. 2. In de huidige regelgeving ontbreken criteria voor windverstoring als gevolg van bebouwing rondom de luchthaven. 3. De beperkingen die gelden rond het ILS en de VOR/DME's (AMS en SPL) zijn in de 'overzichtskaart hoogtebeperkingen' opgenomen. Niet opgenomen is deze overzichtskaart zijn de beperkingen rond radars en ontvang- zendstations. 4. Een verdere tekortkoming is dat een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in art. 8.9 van de wet kan worden geweigerd met het oog op veiligheid en de geluidsbelasting. Een aanvraag kan niet worden afgewezen om redenen van exploitatie van de luchthaven. Het komt voor dat een aanvraag geen gevolgen heeft voor de veiligheid of de geluidsbelasting maar wel aanzienlijke economische gevolgen heeft. Dit speelt met name voor startend verkeer. Obstakels gelegen onder het uitvliegpad worden in de luchtvaartpublicaties gepubliceerd zodat hiermee door de maatschappijen rekening kan worden gehouden, wat in de praktijk kan betekenen dat een vliegtuig minder zwaar beladen moet vertrekken.
ADVIES VOOR VERBETERING	
voorstel voor verbetering	1. Differentiatie van de landingsinstrument-signaalbeschermingsvlakken en het de zogenaamde ICAO annex 14 obstakelvlakken. 2. Opnemen hoogtebeperkingen verstoring radars en zend- ontvangstations. 3. Exploitatie luchthaven opnemen als reden om een verklaring van geen bezwaar te weigeren (opnemen ICAO Pans ops normering als criteria voor het beperkingengebied).

BELEIDSINSTRUMENT	Geen nieuwe vogelaantrekkende activiteiten binnen een straal van 6 km
ARTIKEL WL/LVB/LIB	Luchthavenindelingbesluit 2.2.3
omschrijving	De aanwezigheid van grote aantallen vogels op of in de omgeving de luchthaven is een potentieel risico voor de luchtvaart. De door het artikel opgelegde beperking heeft tot doel om een vijftal specifiek nieuwe vogelaantrekkende bestemmingen trekkende bestemmingen binnen een afstand van 6 km van het bannenstelsel te weren, dan wel toe te staan (middels een verklaring van geen bezwaar art 8.9 WL) indien wordt aangetoond dat de bestemming niet leidt tot een toename van het risico voor de vluchtoperatie.
ERVARINGEN	
ervaringen	De eerste beoordeling of een bestemming of een vorm van grondgebruik in strijd is met art. 2.2.3 eerste lid LIB ligt bij de betreffende gemeente. Er zijn tot nu toe een drietal verzoeken tot afwijking ingediend en gehonoreerd middels een verstekte verklaring van geen bezwaar. Ook zijn er een vijftal plannen besproken die in de toekomst kunnen leiden tot een verzoek om een verklaring van geen bezwaar. Hier zit meteen een knelpunt. In de praktijk zal een gemeente er niet voor kiezen om een volledig uitgewerkt plan in te dienen waarbij de kans bestaat dat dit wordt afgewezen door de Inspectie VenW. Gemeenten of andere initiatiefnemers kloppen in een pril stadium van planontwikkeling bij de Inspectie VenW aan om de plannen te bespreken en te vragen om een zogenaamd pré-advies. Deze verzoeken worden gehonoreerd omdat gebleken is dat in dit stadium van planontwikkeling bijsturing van de plannen nog goed mogelijk is. Voor de inhoudelijke beoordeling wordt het verzoek met bijbehorende fauna-effectstudie voorgelegd aan de Commissie Vogelaanvragen Luchtvaartuigen (CVL). Deze procedure zorgt voor voldoende onafhankelijkheid tussen enerzijds advisering van Inspectie VenW in de pré-planfase en het uiteindelijke advies van de CVL aan Inspectie VenW. Het advies van de CVL is tot nu toe in alle gevallen overgenomen. De huidige procedure kan derhalve worden voortgezet. De inhoudelijke beoordeling door de CVL stuit echter wel op problemen. Basis voor de beoordeling is de zogenaamde fauna-effectstudie die door Inspectie VenW wordt vereist. Een dergelijke studie is momenteel niet verplicht, alhoewel de ervaring leert dat planontwikkelaars dit wel als zodanig accepteren. Het verplichtstellen van de studie alsmede het opnemen in het besluit van de criteria waaraan een dergelijke studie zou moeten voldoen, zou naar de belanghebbenden meer duidelijkheid geven. Een belangrijk criterium m.b.t. het fauna-effectonderzoek dat dient te worden gehanteerd bij de inventarisatie en beoordeling van de gegevens is de beïnvloeding van rekening andere nieuw geplande ontwikkelingen in het beperkingengebied. Een tweede probleem is de beoordeling van het risico voor de luchtvaart. Dit is in wezen de crux van de zaak, het draait immers niet om de gewijzigde vogelstand of vliegpatronen van vogels maar om de mogelijke toename van het risico van deze wijziging voor de luchtvaart. Een beoordelingskader in de vorm van een risicomodel is er momenteel niet. Dit is een behoorlijke handicap bij de beoordeling van plannen. De CVL is van mening dat een adequate beoordeling wegens het ontbreken van een dergelijk model momenteel niet mogelijk is. De door de CVL uitgevoerde beoordeling is dan ook een afgeleide beoordeling gebaseerd op een best professional inschatting van de wijzigingen van de vogelstand. Bij het advies wordt dit dan ook standaard vermeld.
tekortkomingen	De criteria zijn in bepaalde gevallen onduidelijk. In sommige gevallen is het niet geheel duidelijk of een plan wel of niet in strijd is. Vragen als; - o Valt een baggerdepot ook onder de beperkingen?; - o Geldt voor open water en moeras bij een combinatie van beide, het 3 ha criterium individueel of moeten de oppervlakten worden opgeteld?; moeten worden verduidelijkt in de tekst van het artikel of in de toelichting. De basis voor de beoordeling van een aanvraag is een fauna-effectstudie. In de wet of het LIB is dit niet als verplichting opgenomen. Verplichtstelling geeft meer duidelijkheid.

	Ontbreken van een risicomodel om het risico van de gewijzigde vogelstand of vliegpatronen van vogels te kunnen beoordelen. Ontbreken van een wettelijk instrument tot het verplichtstellen van beheersmaatregelen in het geval door de groei van de vogelpopulatie het risico voor de luchtvaart toeneemt. Momenteel wordt dit standaard in de verklaring van geen bezwaar opgenomen. Het ontbreken van handhaving m.b.t. mogelijke groei van de vogelpopulatie in relatie tot bovenstaande.
ADVIES VOOR VERBETERING	
Voorstel voor verbetering	• Verduidelijken omschrijvingen van de beperkingen in de toelichting • Wettelijke verplichting tot het verrichten van een fauna-effectstudie. • Zo spoedig mogelijk ontwikkelen van een risicomodel om wijzigingen in de faunastand t.g.v. voorgenomen plannen op basis van het risico voor de luchtvaart te kunnen beoordelen. • Wettelijke verplichtstelling tot het nemen beheersmaatregelen indien de vogelpopulatie en hiermee het risico voor de luchtvaart toeneemt. • Opzetten van een handhavinginstrument in relatie tot bovenstaande punt.

**Voorstel aanpassing
WL/LVB/LIB**

WIJZIGING TEKST LIB 2.2.3

Wijziging punt e.:

moerasgebieden, oppervlaktewateren of een combinatie van die twee groter dan 3 hectare dan wel waarvan het totaal van de opgesplitste delen groter is dan 3 hectare geheel of deels gelegen in het beperkingengebied;

AANVULLING TOELICHTING LIB 2.2.3

Deel van de huidige tekst:

Ook in dit geval kan een gebruik of bestemming binnen de genoemde categorieën wel gerealiseerd worden als overeenkomstig artikel 8.9 van de wet een verklaring van geen bezwaar is verleend. Als een verklaring van geen bezwaar is afgegeven kan het bestemmingsplan met deze verklaring in overeenstemming worden gebracht.

Aanvulling na bovenstaande tekst:

Voor de beoordeling voor de afgifte van een verklaring van geen bezwaar is het noodzakelijk dat de aanvraag wordt vergezeld met een fauna-effectstudie. Deze faunaeffectstudie moet minimaal de volgende gegevens bevatten:

1. Inventarisatie van het plangebied. Het gaat hierbij om de volgende gegevens; huidige situatie, grondsoort, grondgebruik, voedselsituatie, aantal en soorten broedvogels, soorten en aantal overwinteraars;
2. Inventarisatie van de ruimere omgeving (ook buiten het beperkingengebied), rekeninghoudend met andere toekomstige ontwikkelingen die de vogelstand of de lokale vogeltrek zouden kunnen beïnvloeden. Het gaat hierbij om de volgende gegevens; soorten, aantallen en gedrag (locale vogeltrek tussen foerageergebieden en slaapplekken) alsmede vliegbewegingen over en van/naar de luchthaven;
3. Inschatting van de potentie van het plangebied voor soorten en aantallen m.b.t.. broedgelegenheid, slaapplekken en voedselaanbod.
4. Op basis van bovenstaande een inschatting van potentiële vogelbewegingen over, van en naar de luchthaven naar omvang en soorten;
5. Vergelijking van de punten 1 en 3 en vergelijking van punten 2 en 4
6. Inschatting en conclusie omtrent het (verhoogd) risico.
7. Effect en omschrijving van mogelijk te nemen mitigerende maatregelen dan wel beheersmaatregelen.

Mitigerende maatregelen en beheersmaatregelen:

Een verklaring van geen bezwaar kan gepaard gaan van te nemen mitigerende en of beheersmaatregelen. Deze dienen te worden vastgelegd en kunnen bestaan uit: het weglaten van bepaalde elementen, het verhinderen van voedselopname, het binnenhuis houden van eetbaar afval, het wijzigen van het ontwerp of de vormgeving, een verbod op het planten van nader aan te geven bomen en struiken, het verhinderen of verstoren van broedgelegenheid, creëren van publiekstoegankelijkheid, verrichten van verjaagacties en populatiebeheer e.d.

BELEIDSINSTRUMENT	Introdactie van hoogtebeperkingen tby voorkomen van optredende windturbulentie als gevolg van gebouwen
ARTIKEL WL/LVB/LIB	n.v.t. – voorstel voor nieuwe ruimtelijke bepaling
omschrijving	n.v.t.
ERVARINGEN	
ervaringen	n.v.t.
tekortkomingen	Zie voorstel voor verbetering
ADVIES VOOR VERBETERING	
voorstel voor verbetering	De problematiek betreft hier de optredende turbulentie/wervels als gevolg van bestaande en mogelijke toekomstige bebouwing rond de luchthaven Schiphol. De optredende windturbulentie rond gebouwen of objecten kan van invloed zijn op een veilige afhandeling van het vliegverkeer. Bij de totstandkoming van de nieuwe Wet luchtvaart is gekozen voor een betere beheersing van de hoogte van bebouwing rond Schiphol, daarom is het hoogtebeperkingen regime opgenomen in het LIB. De hoogte beperkingen uit het LIB zijn gebaseerd op ICAO voorschriften met als doel om het luchtruim op en rond de luchthavens vrij te houden van obstakels om vliegtuigoperaties van en naar de luchthaven veilig te kunnen uitvoeren en ter preventie tegen het ongecontroleerd volbouwen van de omgeving van de luchthaven. Voorts zijn hoogtebeperkingen opgenomen om te waarborgen dat navigatie- en landingshulpmiddelen correct blijven werken. Er bestaan geen internationale (ICAO) voorschriften (criteria) over het onderwerp windturbulentie rond gebouwen. Het onderwerp windturbulentie vormt momenteel geen onderdeel van het LIB. Daarom is in 2004 een onderzoek opgestart om criteria over dit onderwerp op te stellen. Het gaat daarbij om criteria voor het kunnen toetsen of bouwplannen (gebouwen en objecten) op en rond de luchthaven van invloed zijn op een veilige afhandeling van het vliegverkeer van en naar de luchthaven. Om van tevoren te weten of een plan wel of niet moet worden getoetst worden er driedimensionale meldingsvlakken ontwikkeld. Een gebouw of object dat door zo'n meldingsvlak steekt moet worden getoetst aan de hand van de opgestelde afwegingscriteria.
Voorstel aanpassing WL/LVB/LIB	Het opnemen van het onderwerp windturbulentie in de wetgeving zodat bouwplannen rond de luchthaven ook getoetst worden op het onderwerp windturbulentie. Indien de te ontwikkelen meldingsvlakken kritischer zijn dan de bestaande hoogtebeperkingsvlakken deze te integreren in de 'overzichtskaart hoogtebeperkingen' van het LIB.

BELEIDSINSTRUMENT	Introdactie van laserbeheersgebieden; lasers kunnen (tijdelijke) gezichtsbeperkingen bij piloten veroorzaken
ARTIKEL WL/LVB/LIB	n.v.t. - voorstel voor nieuwe ruimtelijke bepaling
omschrijving	n.v.t.
ERVARINGEN	
ervaringen	n.v.t.
tekortkomingen	De wettelijke basis om het gebruik van lasers te verbieden of onder voorwaarden toe te staan ontbreekt.
ADVIES VOOR VERBETERING	
voorstel voor verbetering	Met ingang van 27 november 2003 heeft ICAO regels ingesteld over het opnemen van zones (laserbeheersgebieden) rond luchthavens. Deze regels zijn opgenomen in ICAO Annex 14 (aerodromes). Deze zones zijn ingesteld om luchtverkeer te beschermen tegen nadelige effecten van het gebruik van lasers op de grond in de directe nabijheid van luchthavens. Of het gebruik van een laser binnen deze zone een probleem is voor de luchtvaart hangt o.a. af van de locatie, intensiteit, kleur en hoek van het laserlicht. Deze effecten kunnen van directe invloed zijn op de operationele veiligheid.
Voorstel aanpassing WL/LVB/LIB	Het opnemen van laserbeheersgebieden in de Schipholwet. De buitenste grens van het gebied wordt bepaald door vanaf de baankoppen van de start- en landingsbanen een afstand van 9 km aan te houden. (qua vorm komt deze zone overeen met het vogelbeheersgebied van 6 kilometer) Voor het verzorgen van lasershows geven gemeenten een vergunning af. Binnen een laserbeheersgebied, is het ongewenst lasershows zonder Inspectie VenW instemming te laten plaatsvinden. Onder voorwaarden is het mogelijk dat Inspectie VenW een verklaring van geen bezwaar afgeeft aan de vergunningverlenende gemeente.

Bijlage 2: Probleempunten uit de Signaalrapportage Schiphol 2003, zie evaluatie LVB 2.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3 (gebruiksvoorschrift luchtverkeerwegen incl. nachtnaderingen)

INLEIDING

Gesignaleerde onvolkomenheden in de regelgeving leveren voor de Inspectie problemen op bij de beoordeling van afwijkingen van met name de regels voor baan- en routegebruik. Voorts leveren deze onvolkomenheden problemen op voor de sector (met name LVNL) omdat onduidelijkheid bestaat omtrent de wijze waarop met (dreigende) afwijkingen van bepaalde regels moet worden omgegaan. De algemene lijn die de Inspectie daarbij hanteert is dat gesignaleerde problemen bij voorkeur in de sfeer van de wet- en regelgeving moeten worden opgelost en pas in laatste instantie in de sfeer van de handhaving.

In de signaalrapportage worden concrete zaken benoemd waarover de regelgeving onvoldoende duidelijkheid biedt en die om een oplossing vragen.

PROBLEEMPUNTEN

Verticale afwijkingen in relatie tot de grens van de Schiphol TMA

Probleem

In bijlage 1 van het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) is de begrenzing van de Schiphol TMA vastgelegd. Deze begrenzing loopt voor een deel ook over de Noordzee. In artikel 1.1, onderdeel f, sub 2, LVB is aangegeven dat een vlieghoogte niet van toepassing is in het luchtruim boven de Nederlandse territoriale zee en boven de Noordzee buiten de territoriale zee. Uit het LVB blijkt niet of dat betekent dat de begrenzing van de Schiphol TMA boven zee niet van toepassing is op het gestelde in artikel 3.1.1, tweede lid, artikel 3.1.2, derde lid en artikel 3.1.3, derde lid, LVB. Duidelijkheid hierover is voor LVNL en de Inspectie van veel belang om vast te kunnen stellen of, en zo ja in welke mate, van de betreffende regels van het LVB is afgeweken.

Gevraagd wordt:

Duidelijkheid te verschaffen inzake bovengenoemd punt.

Operationele afhandeling van verkeer in de nacht dat technisch niet in staat is om de nadering binnen de luchtverkeerweg uit te voeren

Probleem

In artikel 3.1.2, eerste lid, LVB is aangegeven dat de gezagvoerder er zorg voor draagt dat de nadering in de nacht wordt uitgevoerd binnen de luchtverkeerweg. In artikel 3.1.2, vijfde lid, LVB is aangegeven dat door de gezagvoerder van deze regel mag worden afgeweken voor zover de technische voorzieningen van het vliegtuig onvoldoende zijn om de nadering binnen de luchtverkeerweg uit te voeren. In artikel 3.1.3, eerste lid, LVB is aangegeven dat de LVNL er zorg

Nota



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Luchtvaart en Maritieme Zaken

Aan
de Minister

Contactpersoon

10.2e

Datum

13 augustus 2008

Ons kenmerk

VenW/DGLM-2008/579

Onderwerp

Stand van zaken proces Alders

Doorkiesnummer

070 10.2e

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

-

Doel

- U te informeren over de voortgang van het Aldersproces en enkele inhoudelijke zaken die op dit moment spelen bij het opstellen van het advies.
- Uw akkoord te vragen op de inrichting van het proces van het kabinetsstandpunt over het Aldersadvies.

Toelichting proces

11.1

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

10.2e

Aandachtspunten bij het advies

Milieueffectrapport (MER)

Samen met Minister VROM dient u zich als bevoegd gezag een oordeel te vormen over het MER dat op dit moment door de initiatiefnemers (Schiphol en LVNL) wordt opgesteld om vervolgens het MER al dan niet te aanvaarden. De initiatiefnemers Schiphol en de LVNL hebben hun eerste resultaten van het MER onlangs (informeel) opgeleverd. Het

Luchthavens

Postbus 20904, 2500 EX Den Haag

Bezoekadres Plesmanweg 1-6 2597 JG Den Haag

Fax 070 351 6348

E-mail 10.2e @minvenw.nl

Internet www.verkeerenwaterstaat.nl



gaat om de effecten tot 2012. Een eerste analyse laat zien 11.1

Tevens is ook nog niet alle informatie beschikbaar die in de richtlijnen zijn gevraagd. 11.1

11.1

Bijdrage leefbaarheid

De aan het Rijk gevraagde bijdrage voor leefbaarheid voor de periode tot en met 2012 is nog niet gedekt. Deze bijdrage is zoals bekend 10.2e

11.1

10.2e

Monitoring afspraken Alders – toekomst CROS

De heer Alders rondt 11.1. De afspraken die aan de tafel gemaakt zijn zoals de uitvoering van de convenanten 11.1. Hiervoor 11.1

11.1. Op dit moment zijn er een tweetal aandachtspunten ten aanzien van die continuïteit:

1. Zoektocht naar een nieuwe voorzitter: De CROS heeft op dit moment geen vaste voorzitter. Michel Bezuijen, wethouder van Haarlemmermeer, neemt deze taak momenteel waar. 11.1

. Ik zal u hiervoor een nota toesturen met een aantal mogelijke kandidaten, 11.1

2. 11.1

11.1

Traject kabinetsstandpunt Aldersadvies

Het Aldersadvies komt 11.1. Het advies wordt direct doorgestuurd naar de Tweede Kamer met de melding dat de Tweede Kamer zo spoedig mogelijk geïnformeerd wordt over het kabinetsstandpunt hierover.



[REDACTED]

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR-GENERAAL LUCHTVAART EN MARITIEME ZAKEN,

10.2e

10.2e

13 | 8 | 8

drs. M.E.P. Dierikx

Nota



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Transport en Luchtvaart

Aan
DG

Contactpersoon

10.2e

Datum

31 JULI 2006

Ons kenmerk

DGTL/06.008298

Onderwerp

Voortgang uitvoering Kabinetsstandpunt Schiphol

Doorkiesnummer

10.2e

Bijlage(n)

1

Uw kenmerk

Inleiding

11.1

11.1

Stand van zaken:

7.1.7 *Maatregelen beperking overlast in buitengebied*: betreft convenant. O.l.v. 10.2e 10.2e n wordt door LVK en LH uitvoering gegeven aan deze actie. Info via 10.2e

7.2.1 *Wijzigingen wettelijke taak LVNL*: gebeurt in twee fasen: eerste fase is doorvoeren van Single Sky Verordeningen: deze aanpassing ligt thans voor bij Raad van State voor advies. Tweede fase gericht op verdere aanpassingen gericht op toekomstige rol LVNL wordt thans meegenomen in het project "NV LVNL".

7.2.5 *Onderzoek mogelijkheden beperkingen route afwijkingen en wijzigingen/optimaliseren vliegroutes*: gesproken wordt over onderzoek van VenW en VROM. Dit wordt betrokken bij opstellen convenant en daarin meegenomen als een van de op te nemen maatregelen

7.2.7 *Innovatieve ontwikkelfunctie LVNL*: conform Kabinetsstandpunt is in de inmiddels verzonden Beleidswensenbrief aan LVNL gevraagd een leidende rol te nemen in het ontwikkelen en implementeren van innovaties gericht op een betere benutting van capaciteit voor het vliegverkeer en terugdringen hinder in de omgeving en het opstellen

Luchtvaart

Programma Luchtverkeer

Postadres Postbus 20904, 2500 EX Den Haag

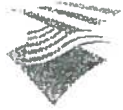
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 10.2e

Fax 070 10.2e

E-mail dgtl@minvenw.nl

Internet www.luchtvaartbeleid.nl



door LVNL van een actieplan hiervoor. Onderdeel van de impuls aan innovatie is verdere uitbouw van het KDC. De volgende zaken vergen aandacht:

- In relatie tot het opstellen van het convenant wordt geanalyseerd welke aangrijpingspunten binnen VenW denkbaar zijn voor wijzigingen in de aansturing van LVNL zodat de juiste prikkels gegeven worden. Dit zal binnenkort beschikbaar komen.;

- 11.1

[Redacted text block]

7.2.11 *Verbeteren van communicatie en informatievoorziening*: dit wordt mede betrokken bij het op te stellen toetsingskader voor convenant. Hierover wordt separate notitie geschreven als onderdeel van plan van aanpak convenant.

7.2.14 *Level playing field luchtvaart bevorderen*: betreft project SOL. Dit loopt.

7.3.4 *Indeling luchtruim verbeteren*: betreft in feite drie samenhangende zaken:

1. de FAB-studie met Duitsland en Benelux tot geïntegreerd beheer van luchtruim van deze landen. Studie is gestart;
2. verbeterde organisatie van luchtruimbeheer in Nederland; in het bijzonder de civiel/militaire integratie: n.a.v. gesprekken met MDEF is aantal acties uitgezet die in september tot rapportage leiden (verwezen wordt naar verslag overleg);
3. opzetten studie naar herindeling NL-luchtruim: opdracht tot studie gericht op situatie 2012 wordt zeer binnenkort verstrekt.

Met vriendelijke groet,

DE PROGRAMMANAGER LUCHTVERKEER

10.2e

10.2e



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Luchtvaart en Maritieme Zaken

Schiphol Group
T.a.v. de president & CEO
De heer prof. drs. G.J. Cerfontaine
Postbus 7501
1118 ZG Schiphol

Contactpersoon

10.2e

Datum

10 september 2008

Ons kenmerk

VENW/DGLM-2008/943

Onderwerp

Temporisering besluitvorming Luchthavenverkeerbesluit Schiphol voor 2012

Doorkiesnummer

10.2e

Bijlage(n)

Uw kenmerk

Briefnr. 486

Geachte heer Cerfontaine,

Mede namens mijn collega van het Ministerie van VROM, dank ik u voor uw brief van 3 september 2008, waarin u aangeeft de gevraagde actualisering van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol, met als zichtjaar 2012, te willen temporiseren. Ik heb begrip voor uw standpunt dat, gezien de recente ontwikkelingen in de luchtvaart, een wijziging van het LVB nu niet opportuun is.

Temporisering van de m.e.r.-procedure is vanuit de Wet milieubeheer op zich geen probleem. Er zijn geen wettelijke termijnen waarbinnen de initiatiefnemer zijn milieueffectrapport (MER) moet opleveren. Ook vanuit andere wettelijke regelingen, waaronder de Wet luchtvaart, zijn er geen belemmeringen om de LVB-wijziging en de daaraan gekoppelde m.e.r.-procedure te temporiseren. Onder de voorwaarde dat de "verdere ontwikkeling van Schiphol" niet substantieel zal wijzigen ten opzichte van datgene wat daar nu in de Startnotitie over is opgenomen, kan de m.e.r.-procedure, bijvoorbeeld volgend jaar, in principe weer worden voortgezet en afgerond. Zodra u besluit de procedure weer te willen voortzetten, verzoek ik u mij hierover tijdig te informeren.

Ik neem aan dat u de belanghebbenden, waaronder de omwonenden en de plaatselijke en regionale bestuurders, via de Alderstafel over de temporisering informeert. Ik zal de Commissie voor de m.e.r. van uw besluit op de hoogte stellen. Ik zal de Commissie daarnaast vragen of zij, nu zij het MER niet formeel zal toetsen, het op prijs stelt om geïnformeerd te worden over het gebruik van het geluidmodel INM voor de berekeningen voor 2020. Mocht dit het geval zijn of mochten er ander punten

Luchthavens

Postbus 20904, 2500 EX Den Haag

Bezoekadres Plesmanweg 1-6 2597 JG Den Haag

Internet www.verkeerenwaterstaat.nl



door de Commissie naar voren worden gebracht die bespreking behoeven dan zal ik daarover contact met u opnemen.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR LUCHTHAVENS,

10.2e

10.2e



Ministerie van Verkeer & Waterstaat
De Staatssecretaris,
mevrouw M.H. Schultz van Haegen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft: Uw kenmerk DGTL/06.007902

06.007904
06.000630

Hoofddorp, 21 juni 2006

DAB NR. 4207	
M	S SG PSG
22 JUN 2006	
diens: DGTL	KOPIE: dgfl alvast
Behandeling:	
☒ afdoen door: M / S SG / PSG ☐ advies ☐ ambtelijk afdoen ☐ ter kennisneming	
Vorig nr:	Volg nr:
Afdiening voor: Speed	

Geachte Mevrouw Schultz van Haegen,

In uw brief van 30 mei 2006 geeft u aan dat u en de staatssecretaris van VROM, de heer Van Geel, positief staan tegenover een second opinion naar het onderzoek grondgeluid. Wij zijn er van overtuigd dat uw positieve opstelling in deze zal bijdragen het vertrouwen in de overheid bij de bewoners van Hoofddorp Noord te herstellen.

Wij constateren dat uw opdrachtformulering voor een second opinion in belangrijke mate afwijkt van de onderzoekspunten welke wij graag beantwoord zagen. Desondanks willen wij instemmen met de door u voorgestelde formulering. Wij willen u vragen onze brief van 20 februari 2006 als onderliggend document aan de onderzoekers beschikbaar te stellen.

Om het vertrouwen in de integriteit van het onderzoek naar grondgeluid te versterken is het ons inziens essentieel dat de second opinion door een onafhankelijke partij wordt uitgevoerd. Helaas doet u op dit belangrijke punt in uw brief van 30 mei jl. geen voorstel. In onze brief van 20 februari j.l. adviseren wij Drs 10.2e, voormalig 10.2e hiervoor opdracht te geven. Vooral nu de opdrachtformulering minder gedetailleerd is wordt de keuze voor een onafhankelijke onderzoeker(s), indien mogelijk, van nog groter belang. Wij vernemen graag van u door wie u het onderzoek wilt laten valideren en tot telefonisch overleg hierover zijn wij natuurlijk bereid.

Wij zien uw antwoord met vertrouwen tegemoet.

Hoogachtend,

Bewonersvereniging Hoofddorp Noord

Gemeente Hellevoetsluis

10.2e

10.2e

M.J. Bezuijen
Wethouder Luchthavenzaken c.a.

10.2e

10.2e

C.C. Ministerie VROM
Staatssecretaris P.L.B.A. van Geel

DG TRANSPORT EN LUCHT TAAFT	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr.	
Datum: 27 JUNI 2006	
Afdieningstermijn: 25-07-2006	
ter behandeling aan	
LH	via DG
	Opbergen



Schiphol Group

Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat
Mevrouw Drs. M.H. Schultz van Haegen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Staatssecretaris van VROM
Drs. P.B.L.A. van Geel
Postbus 20951
2500 EZ Den Haag

Contactpersoon 10.2e
Doorkiesnummer 023 567 67 65
Uw brief -
Ons kenmerk 06.0137699\sbv
Bijlage(n) -
Onderwerp Reactie Kabinetsstandpunt Schiphol

Reg. nr.		Doss. nr.		Datum: 22 MEI 2006	
Afdelingstermijn: 19-06-2006		Ter beschikking aan: LH van DG		Opgegeven: 16 mei 2006	
Verzonden door: M / S / SG / PSG		advies		ambtelijk afdoen	
ter kennisneming		Verzonden door: M / S / SG / PSG		Volg nr:	
Afdeling voor:		Afdeling voor:		Afdeling voor:	

Geachte Mevrouw Schultz van Haegen,
Geachte Heer van Geel,

De regionale partijen die nauw betrokken zijn bij het Schipholdossier – te weten de kern van de BRS, bestaande uit de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer en de Provincie Noord-Holland, de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) - en de sectorpartijen Schiphol Group en KLM hebben kennis genomen van het Kabinetsstandpunt Schiphol zoals door u op 21 april jl. gepresenteerd is. Op 26 april jl. heeft overleg plaatsgevonden tussen vertegenwoordigers van bovengenoemde partijen met het doel om vanuit de gemeenschappelijkheid tot een reactie te komen op het Kabinetsstandpunt. Deze reactie is ingebracht in de plenaire CROS-vergadering van 27 april 2006 en de BRS-groot vergadering van 12 mei 2006.

Wij hechten eraan u door middel van dit schrijven te informeren over onze eerste gezamenlijke bevindingen. In aanvulling op deze eerste reactie zullen partijen ook separaat reageren op voor hen cruciale punten in het Kabinetsstandpunt, zoals bijvoorbeeld saldering van de handhavingpunten en de handhavingssystematiek in het buitengebied. Deze reacties zullen u op korte termijn bereiken.

Het Kabinet heeft aangegeven saldering tussen handhavingpunten mogelijk te willen maken, waardoor de door het Kabinet beoogde ruimte voor ontwikkeling van het vliegverkeer op Schiphol in de komende jaren volledig kan worden benut. Daarbij wil het Kabinet hinder in met name het buitengebied terugdringen door een convenant op te stellen met de sector.

De partijen delen het belang van Schiphol als mainport voor de economische positie van Nederland en de ontwikkeling en welvaart van de regio. Ook onderkennen de partijen dat de knooppuntfunctie mede afhankelijk is van de groeimogelijkheden in aantal vliegbewegingen. Daarbij onderkennen de partijen het belang van het zoveel mogelijk beperken van hinder in de regio als gevolg van het (toenemend) vliegverkeer. Het effectief beperken van hinder is echter een verantwoordelijkheid van alle betrokken partijen: de sector, regio, en het Rijk. De partijen concluderen dat in het Kabinetsstandpunt in onvoldoende mate de noodzakelijke inhaalslag gemaakt wordt voor het bouwen aan vertrouwen in de ontwikkeling van Schiphol en daartoe strekkende maatregelen om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

In het Kabinetsstandpunt is aangegeven dat het Rijk grote waarde hecht aan overeenstemming tussen de luchtvaartsector en de omgeving, bestaande uit de regionale bestuurders en omwonenden. De regio en Schiphol Group en KLM willen graag deze uitdaging gemeenschappelijk aangaan en zien in het convenant de mogelijkheid om alsnog de in de door het Kabinet verwoorde ambities en actieprogramma op samenhangende wijze vorm te geven. Daartoe dient de scope van het convenant te worden verbreed en verdiept waardoor één convenant ontstaat, af te sluiten tussen het Rijk, de luchtvaartsector en de regio. In het convenant kan dan een samenhangend pakket van afspraken worden vastgelegd over bescherming van met name het buitengebied, een leefbaarheidprogramma en de CROS Pilots. Het is daarom noodzakelijk om de BRS en de CROS als volwaardige partijen te betrekken bij het opstellen van dit convenant. De verkenning naar een onderhandelingsagenda vanuit de CROS, de in voorbereiding zijnde Lange Termijn Visie Schiphol van de BRS-kern, het document 'Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio' van KLM, Schiphol Group en LVNL en de verbetervoorstellen van de betrokken partijen vormen hiervoor belangrijke input.

Wij doen een oproep aan het Kabinet om in het Kabinetsstandpunt met spoed meer evenwicht aan te brengen in de verhoudingen tussen het Rijk, de regio en de sector. Dit kan gerealiseerd worden door de scope van het convenant te verbreden waardoor de regio en sector gesteund worden bij het gezamenlijk nader invullen van een goed woon-, werk- en leefklimaat in de mainport regio.

Afschrift van deze brief zenden wij aan de leden van de Tweede Kamer der Staten Generaal.

Hoogachtend,

10.2e
10.2e

10.2e

10.2e

A.M.C.A. Hooijmaijers
Lid Gedeputeerde Staten provincie Noord-Holland/
tevens voorzitter BRS

Prof. Drs. G.J. Cerfontaine
President & CEO Schiphol Group

10.2e

10.2e

10.2e
Plv. President-Directeur KLM N.

10.2e

Drs. M.J. Bezuijen
Wethouder gemeente Haarlemmermeer

10.2e

Mr. Dr. L. F. Asscher
Wethouder gemeente Amsterdam

10.2e

10.2e



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Procescommissie
voor de evaluatie van het Schipholbeleid
de heer prof.dr. W. Derksen
p/a Ruimtelijk Planbureau
Postbus 30314
2500 GH DEN HAAG

Contactpersoon

-

Datum

17 januari 2006

Ons kenmerk

DGTL/05.005097

Onderwerp

reactie op 6e en 7e advies

Doorkiesnummer

-

Bijlage(n)

1

Uw kenmerk

Procescie.006 en Procescie.007

Geachte heer Derksen,

Hartelijk dank voor het zesde en zevende advies van uw commissie. Graag geef ik u, mede namens de staatssecretaris van VROM, een reactie op uw adviezen. In deze brief beperk ik mij tot een paar hoofdlijnen, in de bijlage vindt u een meer gedetailleerde reactie.

In uw zesde advies pleit u er voor om snel duidelijkheid te geven over de politieke visie op de toekomst van Schiphol. Om te beginnen wil ik benadrukken dat op dit moment het beleid van Schiphol van kracht is waarin keuzen voor de toekomst van Schiphol zijn vastgelegd, zoals die eerder door kabinet en Kamer zijn gemaakt. Of er aanleiding is om dat beleid te wijzigen, zal ik dit jaar kunnen vaststellen. De feiten die nodig zijn om het standpunt van het kabinet te bepalen, worden in de evaluatie en het mainportproject nu verzameld. Zeer snel daarna, in april 2006 zal het kabinet op basis daarvan zijn standpunt bepalen.

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895



In uw zevende advies gaat u in op het verloop van het besluitvormingsproces. U noemt een aantal valkuilen die naar voren zijn gekomen in gesprekken die u gevoerd heeft met stakeholders. Graag ga ik in op uw voorstel om hierover met u in gesprek te gaan. Ik zal het initiatief nemen voor dat gesprek.

Hoogachtend,

DE STAATSSCRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

10.2e

mw drs M.H. Schultz van Haegen

AFSCHRIFT

6 ^e advies	Reactie	Stand van zaken d.d. 19-12-2005
<i>Ontbrekende correspondentie in rapportage</i> De procescommissie beveelt aan om in een volgende voortgangsrapportage de gevoerde correspondentie tussen de commissie en de staatssecretarissen op te nemen. Voorts vraagt de procescommissie zich af hoe haar opmerkingen en adviezen in het vervolg van de evaluatie worden gebruikt.	Inderdaad is de correspondentie met de commissie niet als bijlage opgenomen in de voortgangsrapportage. Wel is een overzicht opgenomen waarin is aangegeven hoe met alle onderdelen van de adviezen van de procescommissie is omgegaan. De correspondentie zelf is te lezen via de websites van de evaluatie en van de Procescommissie.	Het overzicht met adviezen, reactie en stand van zaken wordt regelmatig bijgewerkt.
De procescommissie heeft nog steeds zorg over knelpunten in de uitvoering van de onderzoeksagenda, zoals de krappe planning en het ontbreken van kritische onderzoeksvragen.	De uitvoering van de onderzoeksagenda ligt op schema, alle onderzoeken zijn afgerond. Wat betreft de onderzoeksvragen verwijs ik u graag naar de onderzoeksagenda zoals die is opgesteld door het Kabinet en vastgesteld door de Tweede Kamer. De door u geopperde onderzoeksvragen zitten hier grotendeels in.	
<i>Gezamenlijke visie over mainport en evaluatie</i> De procescommissie beveelt aan om zo spoedig mogelijk uitsluitel te geven over de wijze waarop de resultaten van het mainportproject worden betrokken bij de evaluatie.	Het kabinet onderschrijft de samenhang tussen de evaluatie van het beleid en het mainportproject. Bij het bepalen van het kabinetstandpunt over Schiphol van april 2006 worden dan ook de resultaten van zowel de evaluatie als het mainportproject betrokken. Het kabinet heeft de Kamer hierover in september geïnformeerd.	
De procescommissie vindt dat operationalisering van de toetsingscriteria niet moet wachten op de uitkomsten van het effectiviteitsonderzoek, maar gemaakt moet worden op basis van fundamentele politieke keuzes.	Hoewel er begrip is voor het standpunt van de Procescommissie, is er bewust voor gekozen om bij het opstellen van het toetsingskader de resultaten van het onderzoek naar de effectiviteit van het beleid te betrekken. Dat is inmiddels gebeurd.	Het toetsingskader is inmiddels gereed en vastgesteld door de beide staatssecretarissen.
<i>Verantwoordelijkheid voor publicaties</i> Om onduidelijkheid over de verantwoordelijkheid voor diverse publicaties te voorkomen, doet de procescommissie de beide staatssecretarissen een aantal aanbevelingen.	Het is inderdaad van belang dat zeer duidelijk is waar verantwoordelijkheden liggen. Deze aanbevelingen worden in het vervolg van het evaluatieproces dan ook ter harte genomen. Zo zal bij het uitgeven van de rapporten duidelijk worden aangegeven wie verantwoordelijk is voor de onderzoeksresultaten.	

7 ^e advies – Valkuilen evaluatieproces	Reactie	Stand van zaken d.d. 7-12-2005
De procescommissie heeft een aantal valkuilen geïnventariseerd bij betrokkenen en die samengevat in drie categorieën.		
<u>Valkuil 1:</u> De verwachtingen worden niet waargemaakt. De commissie noemt enkele ontwikkelingen die verwachtingen kunnen doen omslaan in frustratie en wantrouwen.	Het risico dat verwachtingen worden gewekt die niet worden waargemaakt, is een terecht punt van zorg, waar we ons zeer bewust van zijn. Door in de evaluatie duidelijk en open te zijn naar de betrokkenen, tracht het projectteam van de evaluatie valse verwachtingen te voorkomen.	
<u>Valkuil 2:</u> Een stuurlaars en richtingloos evaluatieproces. De beide staatssecretarissen en hun departementen hebben bewust de leiding genomen bij de evaluatie en de aanpassing van het Schipholbeleid. Het is de vraag of ze in staat zijn om die (belangrijke) positie vast te houden. De regie kan om verschillende redenen uit handen glijden.	Duidelijk is dat er verschillende betrokken partijen zijn, met elk hun eigen verantwoordelijkheid en belang. De staatssecretarissen behartigen het algemeen belang van het rijk. Zij realiseren zich terdege dat een duidelijke aansturing nodig is voor dit proces. Zij zullen daarom ook in de komende maanden in de aanloop naar het kabinetstandpunt aandacht houden voor de regie.	
<u>Valkuil 3:</u> Het wantrouwen wil maar niet weg. Het onderwerp Schiphol wordt sterk bepaald door een groot onderling wantrouwen tussen de partijen. De evaluatie zou er op gericht moeten zijn (een deel van) het wantrouwen weg te nemen. Dat kan nog steeds. Volgens de Procescommissie zijn echter situaties denkbaar waarin het wantrouwen hardnekkig zal blijken te zijn en wellicht zal toenemen.	Het wantrouwen is een terecht punt van zorg. De evaluatie is er op gericht om door duidelijk en eerlijk te zijn vertrouwen terug te winnen. Daarbij is onder andere van belang om duidelijk aan te geven dat er na de evaluatie ook mensen en partijen zijn die niet gelukkig zullen zijn met het genomen besluit, maar ook om de overlast die er is te erkennen en de mogelijkheden die er zijn om die overlast te verminderen te gebruiken. Er zijn of worden in de evaluatie geen toezeggingen gedaan over wijzigingen van het beleid. Of die er komen, zal blijken uit het kabinetstandpunt.	

10.2e - DGTL



Van: 10.2e - DGTL
Verzonden: donderdag 5 januari 2006 10:54
Aan: 10.2e (MD IJmond) (E-mail)
Onderwerp: reactie op eerste verkenning

Document 46

MA 7/1/06

Beste 10.2e

Met de beste wensen voor het nieuwe jaar, kom ik graag nog even terug op jullie brief van 30 september 2005. In de brief geven jullie reactie op het rapport met de *eerste verkenning* naar de verbetervoorstellen (ref 2005-4521). Een aantal voorstellen werden door jullie gemist, te weten de visie op klachten, de uitbreiding van het buitengebied en het opnemen van pieken in de normering.

Mondeling heb ik aangegeven dat wij jullie reactie ter harte nemen en de verbetervoorstellen van jullie juist zullen behandelen. In het gesprek dat we op 2 december hadden zijn deze onderwerpen (zijdelings) ter sprake geweest. Het verslag dat ik daarvan heb gemaakt (en ik nogmaals meestuur) bevat een samenvatting van jullie voorstellen, inclusief de drie genoemde onderwerpen.

Jullie reactie is in oktober aan het bureau To70 gezonden. Zij doen voor ons het onderzoek naar de effecten van alle voorstellen. In het rapport met de effecten van de voorstellen zullen de onderwerpen dus terugkomen. Zoals afgesproken krijgen jullie ook de gelegenheid om in janurai te reageren op dit onderzoek/rapport.

Vertrouwende je hiermee volledig te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

10.2e
beleidsmedewerker evaluatie Schipholbeleid

tel. 070 - 10.2e
fax 070 - 10.2e
gsm. 06 - 10.2e

internet
www.evaluatieschipholbeleid.nl



milieudienst IJmond

bezoekadres Wijckermolen 2, Beverwijk postadres Postbus 325, 1940 AH Beverwijk
T 0251 10.2e F 0251 10.2e E info@milieudienst-IJmond.nl | www.milieudienst-IJmond.nl

Digitaal
beschikbaar

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Projectbureau evaluatie Schipholbeleid
T.a.v. de heer 10.2e
Postbus 20904
2500 EX DEN HAAG

datum 30 september 2005
onderwerp eerste verkenning verbetervoorstellen
uw referentie DGTL/05.005001 ✓
onze referentie rha/anb/2005-4521
contactpersoon 10.2e
doorkiesnummer 0251-10.2e
bijlagen

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART		
Reg. nr.	Copy ex	
Doss. nr.		
Datum:	- 3 OKT. 2005	
Afdieningstermijn	31/10/2005	
Ter behandeling aan:	Opbergen	
LH	Mr. Mandel	

10.2e, 11.1

11.1

Geachte heer 10.2e,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de eerste verkenning van de verbetervoorstellen door het bureau To70.

Graag maken wij van de gelegenheid gebruik te reageren op de verkenning.

In de eerste plaats hebben wij er goede nota van genomen dat met deze eerste verkenning nog geen oordeel wordt gegeven over de verbetervoorstellen. Wij gaan er dan ook vanuit dat over **alle** verbetervoorstellen een goed onderbouwd oordeel naar de effecten en gevolgen wordt geveld. Ook gaan wij ervan uit dat op basis van de eerste verkenning geen selectie plaatsvindt van voorstellen waarvan door het bureau To70 is geconcludeerd dat de uitvoerbaarheid niet of pas op lange termijn haalbaar is of anderszins.

Ten aanzien van de door de Cluster Noord ingediende verbetervoorstellen merken wij op dat het merendeel goed is begrepen en de effecten zijn beschreven zoals wij dat verwachten. Helaas hebben wij een drietal van onze voorstellen niet terug kunnen vinden in de verkenning. Die voorstellen zijn:

1. ontwikkel een visie op klachten en andere parameters voor hinderbeleving en veranker die in de wet;
2. uitbreiding buitengebied tot 45 dB(A);
3. neem pieken op in de normering.

Wij vernemen graag op korte termijn wat hiervan de reden is en hoe u denkt in deze ommissie te voorzien.

10.2e

Met vriendelijke groet,
namens het dagelijks bestuur van de Milieudienst IJmond

10.2e

10.2e

10.2e

directeur



Document 48



OG TRANSPORT EN LUCHTVAART	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr. 10F 583	
Datum: 31 JAN. 2006	
Aanv. nr. 18.2.2006	
Ter behandeling aan:	Opbergen
LH	

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid
Antwoordnummer 93054
2509 VB Den Haag

Postbus 19199
1000 GD Amsterdam
T 020 10 2e
F 020 10 2e
Giro 18650

service@milieudefensie.nl
www.milieudefensie.nl

Betreft: onderzoek effecten verbeervoorstel

Amsterdam, 25 januari 2006

Geachte heer 10.2e,

Deze week ontvingen we de resultaten van de van het onderzoek naar de door ons ingediende verbetervoorstellen. Tot onze verbazing blijkt dat onze verbetervoorstellen eigenlijk niet zijn getoetst, maar slechts zijn samengevat als "een beter systeem van milieugrenzen in de wet luchtvaart". Door ons voorstel zo abstract samen te vatten en voor de toetsing blijkbaar alleen de beknopte toelichting uit het webformulier te gebruiken doet u de concrete verbetervoorstellen, die er in ons verbetervoorstel in de eerste pagina's wel degelijk zijn te vinden, geen recht. Na de moeite die wij hebben gestoken in het formuleren van die voorstellen en het toelichten van die voorstellen op uw ministerie stelt ons dat erg teleur. De positieve verwachtingen die in de evaluatie werden gewekt, worden wat dat betreft helaas niet waargemaakt.

In bijlage 1 geven we een opsomming van de vele concrete verbetervoorstellen waaraan u en uw adviseurs geen aandacht hebben gegeven. Het bevreemdt ons wat dit betreft dat u tijdens ons gesprek in december 2005 niet refereerde aan uw conclusie "de voorstellen vallen buiten de scope van dit onderzoek", of vragen stelde om daarover meer duidelijkheid te krijgen.

In bijlage 2 voegen we onze verbetervoorstellen bij, waarin u kunt zien dat wij, in tegenstelling tot wat u in de toetsing van de effecten vermeldt, wel degelijk hebben aangegeven wat de effecten van onze voorstellen zijn op omwonenden, milieu en de sector.

We hopen dat u de moeite wilt nemen om onze verbetervoorstellen voor de Wet Luchtvaart serieus in de evaluatie van de wet te betrekken. Uiteraard zijn wij nog steeds bereid een toelichting te geven op onze voorstellen.

Met vriendelijke groet, 10.2e

10.2e

medewerker
campagne verkeer
Milieudefensie

Bijlage 1 bij rectie op Toetsing en Weging verbetervoorstellen

Brief Milieudefensie, 25 januari 2006

Concrete voorstellen in hoofdstuk 2, uitgangspunten:

Geluidsoverlast

- Het garanderen van optimale bescherming tegen geluidhinder door middel van ringen (Lden en Lnight "contouren") vastgelegd in 389 handhavingspunten zoals beschreven in de BiwL (gebaseerd op de PKB 1995).
- Een correcte vertaling van de geluidsgrenswaarden in de geluidsmaten Lden en Lnight.
- Het in de wet opnemen van grenzen voor laagfrequent geluid, het zogenaamde grondlawai.
- Vliegen volgens smalle corridors wat mogelijk is met moderne navigatie systemen zoals het plaatsbepalingssysteem Galileo en het uitstellen van manoeuvres tot vliegtuigen op hoogte zijn of boven zee.
- Het uitvoeren van actieplannen die de geluidsoverlast beperken.

Risico

Inmiddels is de situatie rond het groepsrisico behoorlijk uit de hand gelopen. Wij stellen een stop voor op grote projecten (gebouwen met veel bewoners of bezoekers) in de nabijheid van Schiphol, een einde aan het vliegen over Amsterdam (Oud West, Zuidas) en aan de manoeuvres boven (onder andere) Amsterdam Zuidoost en een standstill van het risicogewicht op het niveau 2003.

Stank

In de Wet Luchtvaart moeten grenswaarden worden opgenomen voor de toegestane hoeveelheid (kerosine)stank.

Luchtvervuiling

In de Wet Luchtvaart moeten absolute grenzen worden opgenomen voor de uitstoot van schadelijke stoffen. Daarbij moet rekening worden gehouden met de EU-normen.

Sturing (hoofdstuk 8)

De luchthaven moet in het belang van de omgeving en haar eigen belang om de milieuruimte optimaal te benutten, meer werken met emissieafhankelijke luchthavenbelasting.

We komen in dit verbetervoorstel terug op het gebruiksplan en op het verdisconteren van verbeteringen. Ook stellen we voor om de 3% toegestane overschrijdingen van de luchtverkeerswegen per baan te laten gelden, om lokale excessen te voorkomen.

Economische gevolgen (hoofdstuk 10)

Beperkte gevolgen voor de capaciteit kunnen worden opgevangen door (milieu)heffingen te verhogen zodat vooral de voor de economie en de mainport meest aantrekkelijke vluchten, waarvoor de (zakelijke) passagiers relatief meer willen betalen gehandhaafd worden.

Groeimogelijkheden zullen moeten worden gezocht in het aantrekken van een stillere, schonere luchtvloot en geavanceerde navigatiemethodes.

Omdat de PKB voor de milieuhinder en de veiligheidsrisico's het beschermingsniveau vastlegt dat naar het oordeel van de milieuorganisaties en omwonenden minimaal zou moeten gelden, zijn in de voorstellen ook de mogelijkheid opgenomen om tot een verbetering van dit beschermingsniveau te komen. Winst die in de toekomst geboekt wordt door technologische vooruitgang, dient gelijkelijk verdeeld te worden over enerzijds het milieu en de omwonenden en anderzijds de luchtvaartsector.

Concrete voorstellen in hoofdstuk 3 en 4, geluidhandhaving

1. Uitbreiden aantal handhavingspunten tot 389
2. Schrappen TGV
3. Werken met een actieplan terugdringen geluidoverlast
4. het sluiten van de uitvliegroute tussen Hoofddorp en Nieuw Vennep en ten noorden van Uithoorn,
5. het aanpassen van de route boven Castricum
6. het verlengen van de nacht tot 7 uur 's ochtends, zodat er een 8-urige nachtperiode

Concrete voorstellen in hoofdstuk 5, risicobeheersing

7. een stop op grote projecten (gebouwen met veel bewoners of bezoekers) in de nabijheid van Schiphol
8. een einde aan vluchten over Amsterdam, inclusief de Zuidas
9. stoppen met vliegmanoeuvres boven Amsterdam Zuidoost
10. onmiddellijk stand still voor het "risicogewicht" tot de grens aan het groepsrisico wordt gehandhaaft.

Concrete voorstel in hoofdstuk 7, geurhinder

11. vastleggen geurnormering voor bestaande activiteiten (de 98 percentiel norm) voor aaneengesloten woonbebouwing.

Concrete voorstellen in hoofdstuk 9, handhaving

12. verminderen van de milieubelasting op een manier die zowel de luchthaven als het milieu en de omwonenden ten goede komt, ofwel delen van de winst die technische vooruitgang biedt
13. Overschrijdingen van luchtverkeerswegen zijn in de huidige wet toegestaan in 3% van de gevallen. Deze norm zou per baan moeten gelden.

Verbetervoorstel Wet Luchtvaart



1. Inleiding

In 2005 wordt de Wet Luchtvaart uit 2003 geëvalueerd. In de PKB Schiphol die in 1996 werd vastgesteld beloofde de overheid een aanzienlijke afname van de aantallen geluidsgelinderden vanaf 2003. Volgens de rijksoverheid biedt de nieuwe Wet Luchtvaart een gelijkwaardige bescherming. Omdat deskundigen (zie. Berkhout, zie. MER) en de Tweede Kamer dat betwijfelen, heeft minister Netelenbos beloofd dat in 2005 wordt bekeken of de nieuwe Wet Luchtvaart genoeg bescherming biedt. Na lang aandringen heeft de Eerste Kamer in april 2003 van de Staatssecretaris de definitieve belofte gekregen dat de Wet Luchtvaart in 2005 zal worden geëvalueerd op basis van de milieubeloftes in PKB uit 1995 en niet op basis van een afgezwakte samenvatting van die beloftes in de Wet Luchtvaart (de zogenaamde overgangsbepalingen).

2. Uitgangspunten verbetervoorstellen Milieudefensie

Milieudefensie wil een beter systeem van milieugrenzen in de Wet Luchtvaart. De luchtvaart en omwonenden weten dan voor de toekomst echt waar ze aan toe zijn. De overheid mag geen verwachtingen wekken die later niet worden nagekomen. Een duidelijke wet met strakke grenzen betekent ook dat gebieden die nu gereserveerd zijn voor luchtvaartoverlast, nu of in de toekomst, gebruikt kunnen worden voor wonen, werken en recreëren. In de Randstad wordt ruimte steeds schaarser terwijl groene ruimte, ook als vestigingsvoorwaarde voor ondernemingen, steeds belangrijker wordt. Milieudefensie wil daarom in de eerste plaats een handhavingssysteem dat:

- voorkomt dat grote stukken potentiële woon en recreatiegebieden op slot gaan;
- bewoners en recreanten beschermt tegen lawaai, verontreiniging, stank en risico's;
- de beloftes uit de PKB, zoals die werden bevestigd in de motie Baarda, gestand doet.

We roepen hier de woorden van Minister Netelenbos op 25-2-2002 in herinnering:

"Als blijkt dat de overgang niet gelijkwaardig is, zal het beleid worden aangepast."

In de tweede plaats moet er ook in de toekomst actief worden gewerkt aan het verminderen van de overlast. Nederland moet serieus aan het werk met de actieplannen die de EU voorschrijft in de richtlijn geluid 2002-49. Er is in de toekomst ruimte voor verbetering door beter gebruik van vliegroutes en modernere navigatiesystemen.

Milieugrenzen (hoofdstuk 3 t/m 7)

Voor de uitwerking van de milieugrenzen grijpen wij terug op de Burgerinitiatiefwet Luchtvaart (BiWL) die we in juni 2001 publiceerden en op het optiedocument 'Stiller vliegen boven Nederland' en de verbetervoorstellen (in het bijzonder de voorstellen 1 en 2), die werden gepubliceerd door Stichting Natuur en Milieu (SNM 2004, 2005). De Burgerinitiatiefwet is een minutieuze uitwerking van een set fatsoenlijke milieugrenzen voor Schiphol, conform de politieke belofte dat de Wet Luchtvaart een gelijkwaardige bescherming voor mens en milieu zou bieden als de PKB. We maken tevens gebruik van de inzichten die werden verzameld in de voortgangsrapportages van de Commissies Deskundigen Vliegtuiggeluid en rapportages van het RIVM. De kern van ons voorstel bestaat uit de volgende uitgangspunten

Geluidsoverlast

- Het garanderen van optimale bescherming tegen geluidhinder door middel van ringen (L_{den} en L_{night} "contouren") vastgelegd in 389 handhavingspunten zoals beschreven in de BiWL (gebaseerd op de PKB 1995).
- Een correcte vertaling van de geluidsgrenswaarden in de geluidsmaten L_{den} en L_{night} .
- Het in de wet opnemen van grenzen voor laagfrequent geluid, het zogenaamde grondlawaaï.
- Vliegen volgens smalle corridors wat mogelijk is met moderne navigatie systemen zoals het plaatsbepalingssysteem Gallileo en het uitstellen van manoeuvres tot vliegtuigen op hoogte zijn of boven zee.
- Het uitvoeren van actieplannen die de geluidsoverlast beperken.

Risico

Inmiddels is de situatie rond het groepsrisico behoorlijk uit de hand gelopen. Wij stellen een stop voor op grote projecten (gebouwen met veel bewoners of bezoekers) in de nabijheid van Schiphol, een einde aan het vliegen over Amsterdam (Oud West, Zuidas) en aan de manoeuvres boven (onder andere) Amsterdam Zuidoost en een standstill van het risicogewicht op het niveau 2003.

Stank

In de Wet Luchtvaart moeten grenswaarden worden opgenomen voor de toegestane hoeveelheid (kerosine)stank.

Luchtvervuiling

In de Wet Luchtvaart moeten absolute grenzen worden opgenomen voor de uitstoot van schadelijke stoffen. Daarbij moet rekening worden gehouden met de EU-normen.

Voor deze vier milieu-aspecten zijn in de PKB uit 1995, die ten grondslag lag aan de uitbreiding van Schiphol met de Polderbaan, grenzen opgenomen. Het ging om de dubbeldoelstelling: groei mogelijk maken met minder overlast. We vinden dat luchthaven en overheid zich, zoals beloofd, moeten houden aan die grenzen.

De vertaling van de dubbeldoelstelling uit de PKB in de Burgerinitiatiefwet Luchtvaart:

Vanwege het streven naar een duurzame ontwikkeling moet verbetering plaatsvinden van de kwaliteit van het leefmilieu. Daartoe mag in de omgeving van Schiphol de situatie vanaf 2003 ten opzichte van 1990 niet verslechteren voor de parameters stank, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid en moet de situatie verbeteren voor luchtvaartgeluid.

Binnen het kader van deze milieugrenzen krijgt Schiphol de ruimte zich optimaal te ontwikkelen. Elk besluit, volgend op het eerste luchthavenindelingbesluit, garandeert een beschermingsniveau ten aanzien van externe veiligheid en geluidbelasting, dat voor ieder van deze aspecten, gelijk is aan respectievelijk beter is dan het niveau van 1990.

In dit verbetervoorstel staan de juridische passages, veelal rechtstreeks afkomstig uit de burgerinitiatiefwet, vetgedrukt in kaders.

Sturing (hoofdstuk 8)

De luchthaven moet in het belang van de omgeving en haar eigen belang om de milieuruimte optimaal te benutten, meer werken met emissieafhankelijke luchthavenbelasting. Het rijk heeft de taak een directie te benoemen die zich inzet om afdoende bereikbaarheid van Nederland te garanderen tegen zo laag mogelijke milieukosten.

Handhaving (hoofdstuk 9)

De verantwoording voor de handhaving van de milieuregels wordt gelegd in handen van de inspectie VROM. Veel van de voorstellen uit de burgerinitiatiefwet voor de handhavingsregimes voor de diverse milieuaspecten worden in dit verbetervoorstel niet opnieuw behandeld.

Een degelijk handhavingssysteem is echter wel essentieel. De Titels 8.1, 8.2 en 11.2 uit de bijgevoegde Burgerinitiatiefwet zijn nog immer actueel. Wat betreft het essentiële onderwerp "rechtsbescherming" verwijzen we naar Titel 8.7. We komen in dit verbetervoorstel wel terug op het gebruiksplan en op het verdisconteren van verbeteringen. Ook stellen we voor om de 3% toegestane overschrijdingen van de luchtverkeerswegen per baan te laten gelden, om lokale excessen te voorkomen.

Economische gevolgen (hoofdstuk 10)

De economische gevolgen van de voorstellen zijn beperkt omdat er vooral bestaande afspraken worden omgezet in duidelijke en handhaafbare regels. Beperkte gevolgen voor de capaciteit kunnen worden opgevangen door (milieu)heffingen te verhogen zodat vooral de voor de economie en de mainport meest aantrekkelijke vluchten, waarvoor de (zakelijke) passagiers relatief meer willen betalen gehandhaafd worden. Groeimogelijkheden zullen moeten worden gezocht in het aantrekken van een stillere, schonere luchtvloot en geavanceerde navigatiemethodes.

Omdat de PKB voor de milieuhinder en de veiligheidsrisico's het beschermingsniveau vastlegt dat naar het oordeel van de milieuorganisaties en omwonenden *minimaal* zou moeten gelden, zijn in de voorstellen ook de mogelijkheid opgenomen om tot een verbetering van dit beschermingsniveau te komen. Winst die in de toekomst geboekt wordt door technologische vooruitgang, dient gelijkelijk verdeeld te worden over enerzijds het

milieu en de omwonenden en anderzijds de luchtvaartsector.

Hieronder werken we deze punten verder uit. De juridische passages in dit verbetervoorstel, tekstvoorstellen voor de Wet Luchtvaart, (veelal rechtstreeks afkomstig uit de burgerinitiatiefwet) zijn vetgedrukt in kaders.

3. Geluidoverlast

Milieudefensie stelt geluidsregels voor die gericht zijn op bescherming van de bevolking, en die de in de PKB voorgeschreven verbeteringen op het gebied van geluid garanderen. Het systeem is enerzijds meer waarheidsgetrouw en kent anderzijds ook een zekere mate van flexibiliteit omdat een té rigide systeem (o.a. voor de exploitant en de luchtvaartmaatschappijen) niet werkbaar zou zijn. Waarheidsgetrouwheid wordt gerealiseerd door geluid niet alleen meer te berekenen maar ook te meten. De flexibiliteit heeft gestalte gekregen door allereerst slechts geluidhandhavingspunten te lokaliseren in de buurt van aaneengesloten woonbebouwing en bijzondere natuurgebieden en ten tweede door ten behoeve van wijzigingen van aan- en uitvliegroutes geclausuleerde wijzigingen van de grenswaarden in (het merendeel van) de geluidhandhavingspunten mogelijk te maken. De grenswaarden in de handhavingspunten worden bepaald met een scenario waarin wordt gevlogen volgens de methodes uit het optiedocument "Stiller vliegen boven Nederland" (SNM 2004). Daarbij is een correcte vertaling van de geluidsgrenswaarden in de geluidsmaten L_{den} en L_{night} essentieel.

Vervolgens kunnen het TVG, het 'totaal volume geluid', en de norm voor geluidhinder, bepaald op basis van aantallen geluidgehinderden, uit de wet verdwijnen.

Sinds het in gebruik nemen van de Polderbaan is in Hoofddorp-noord duidelijk geworden dat ook geluid dat niet valt binnen de dB(A) geluidsmetingen ernstige hinder kan veroorzaken. Voor deze vorm van overlast moeten daarom ook grenswaarden worden vastgesteld. Essentieel is in dit verband een verbod op nachtelijke starts op de Polderbaan.

Tenslotte worden ten behoeve van de actieplannen die volgens EU-richtlijn 2002-49 moeten zijn opgesteld voor 18 juli 2008, doelstellingen op basis van de WHO-richtlijnen voor gezondheid en geluid in de wet opgenomen.

Voordelen voor omwonenden

Er wordt een (maximaal) geluidslandschap vastgelegd.

De beloofde afname van de hinder wordt zo gerealiseerd.

Er komen vaste luchtverkeerswegen van beperkte breedte tot op grote afstand van Schiphol, zodat hinder voorspelbaar blijft en er stille gebieden overblijven.

Woningbouw binnen de oude 20kE zone wordt op een aantal plekken mogelijk.

Gevolgen voor luchtvaart en economie

Het 'totaal volume geluid', TVG, kan verdwijnen. Vliegtuigen mogen meer lawaai produceren, zolang dit binnen de contouren blijft en omwonenden meeprofiteren van de winst die de inzet van stillere vliegtuigen oplevert.

Moderne navigatietechniek en stillere vliegtuigen bieden hiervoor mogelijkheden.

Een degelijke wet biedt duidelijkheid voor de lange termijn, wat betreft investeringen en de capaciteit van de luchthaven.

1. Voor de luchthaven wordt een stelsel van 389 geluidhandhavingspunten vastgesteld,

waarbij voor ieder van die geluidhandhavingspunten grenswaarden zijn vastgesteld in de rekeneenheden L_{den} en L_{night} . De precieze locatie van de geluidhandhavingspunten is aangegeven op een topografische kaart.

2. 50 van de geluidhandhavingspunten, genoemd in het eerste lid, worden uitgerust met instrumenten die een concrete meting van vliegtuiggeluid mogelijk maken;
3. De in het tweede lid bedoelde 50 punten worden als zodanig aangemerkt in bijlage X bij de wet.
4. De grenswaarden in L_{den} en L_{night} per geluidhandhavingspunt zijn opgenomen in een amvb op grond van de wet.
5. Rondom de luchthaven bestaat een gebied dat de geluidhandhavingspunten met een grenswaarde 58 dB(A) L_{den} en hoger omvat. Dit gebied wordt aangeduid als 'de eerste schil'.
6. Rondom de luchthaven bestaat een gebied dat de geluidhandhavingspunten met een grenswaarde tussen 57,99 en 53 dB(A) L_{den} omvat. Dit gebied wordt aangeduid als 'de tweede schil'.
7. Rondom de luchthaven bestaat een gebied dat de geluidhandhavingspunten met een grenswaarde tussen 52,99 en 48 dB(A) L_{den} omvat. Dit gebied wordt aangeduid als 'de derde schil'.
8. Rondom de luchthaven bestaat een gebied dat de geluidhandhavingspunten met een grenswaarde tussen 47,99 en 43 dB(A) L_{den} omvat. Dit gebied wordt aangeduid als 'de vierde schil'.
9. De in het vierde lid bedoelde grenswaarden (L_{den} en L_{night}) voor de geluidhandhavingspunten uit de eerste schil zijn niet voor wijziging vatbaar.
10. De in het vierde lid bedoelde grenswaarden kunnen, voor zover het gaat om grenswaarden voor geluidhandhavingspunten binnen de tweede, derde of vierde schil, alleen worden verhoogd, indien tegenover elke verhoging van een grenswaarde in een geluidhandhavingspunt een tienvoudige verlaging staat van de grenswaarde in een ander geluidhandhavingspunt of in meerdere andere geluidhandhavingspunten tezamen, gelegen in dezelfde schil.

Toelichting

Meer in het bijzonder zit dit systeem als volgt in elkaar. Voorgesteld wordt om een stelsel vast te leggen van 389 geluidhandhavingspunten, die allen zijn gelegen in de directe nabijheid van (toekomstige) woongebieden en een aantal bijzondere natuurgebieden. Op 50 van deze geluidhandhavingspunten worden geluidmeetinstrumenten geïnstalleerd die het lawaai van overkomende vliegtuigen meten. Deze 50 geluidmeetpunten dienen om de in de overige 339 punten berekende geluidhinder, door middel van metingen te kunnen valideren. Een gedetailleerde uitwerking van dit voorstel is terug te vinden in het rapport "Meetpuntennetwerk geluidhinder Schiphol" van Stichting Natuur en Milieu, waarin ook door de NLR de daarvoor benodigde berekeningen zijn uitgevoerd. Vanwege modeltechnische redenen ontbreken meetpunten in Castricum en omgeving. Vanzelfsprekend moeten deze worden toegevoegd.

Voor ieder van de 389 geluidhandhavingspunten worden twee maximaal toegestane geluidswaarden vastgesteld: voor het gehele etmaal (L_{den}) en voor de nacht (L_{night}). De

geluidhandhavingspunten zijn dus voor L_{den} en L_{night} gelijk en voor ieder geluidhandhavingspunt gelden twee maximale waarden. De verbeteringen die door de PKB zijn voorgeschreven op het gebied van geluid, zijn in deze grenswaarden verdisconteerd. Eén van de 50 echte meetpunten is het zogenaamde punt K bij Aalsmeer. In de PKB is vastgelegd (p. 13) dat de geluidbelasting gedurende het etmaal op dat punt niet hoger mag zijn dan 49 Ke. Herberekend in de eenheid L_{den} is dit 62,7 dB(A) L_{den} . Een overzicht van deze 389 geluidhandhavingspunten en daarvoor geldende waarden wordt als bijlage bij deze voorstellen opgenomen.

Bij de waarden voor de nacht is uitgegaan van een periode van 8 aaneengesloten uren (van 23.00 tot 07.00 uur) zoals die is voorgeschreven (ten behoeve van de gezondheid van de omwonenden) door de Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) en zoals deze binnen enige jaren verplicht is in het kader van de Europese Unie¹.

Om de waarden vast te stellen voor ieder van de 389 geluidhandhavingspunten is gebruik gemaakt van de computergegevens uit 1996 over het gebruik van de luchthaven die destijds zijn gebruikt om de geluidsgrenzen voor circa 300 punten op en rond de geluidszones van het vijfbanenstelsel vast te leggen. Op basis van die gegevens is een herberekening gemaakt in de 'moderne' (en ook op Europees niveau gehanteerde) geluideenheden L_{den} en L_{night} .

De geluidhandhavingspunten liggen verspreid in een groot gebied rondom de luchthaven en naarmate het geluidhandhavingspunt verder ligt van de luchthaven zal de geluidgrenswaarde voor dat punt lager zijn. De geluidhandhavingspunten en hun locaties zijn opgedeeld in vier schillen rondom de luchthaven. In de eerste schil liggen alle geluidhandhavingspunten waar een grenswaarde van 58 L_{den} en hoger is vastgelegd. Voor ieder van de geluidhandhavingspunten in deze schil geldt dat de waarden in L_{den} en L_{night} niet kunnen worden gewijzigd. Hiermee wordt op het gebied van geluidbelasting de continuïteit en rechtszekerheid die ook door de PKB werd geboden, gewaarborgd.

Om echter niet een systeem vast te stellen dat té rigide is en om dus mogelijk te maken dat aan- en uitvliegroutes kleine aanpassingen ondergaan, zijn wijzigingen van de grenswaarden in de geluidhandhavingspunten uit de tweede, derde en vierde schil wel mogelijk. De tweede schil betreft de geluidhandhavingspunten waar een waarde tussen 58 en 53 L_{den} wordt gemeten of berekend, de derde schil de punten tussen 53 en 48 L_{den} en de vierde schil de geluidhandhavingspunten tussen 48 en 43 L_{den} . Een wijziging die ertoe leidt dat in een geluidhandhavingspunt de grenswaarden in L_{den} en L_{night} hoger worden (wat betekent dat er op die locatie meer geluidhinder wordt toegestaan) dient echter binnen dezelfde schil in tienvoud te worden gecompenseerd. Deze compensatie met een factor 10 is nodig in het licht van de norm dat technologische verbeteringen ten goede moeten komen aan zowel milieu als omwonenden (waarover hierna meer) en in het licht van het feit dat geluidhinder een erkende bron van gezondheidsklachten is voor omwonenden.

Een voorbeeld: wordt in een geluidhandhavingspunt in de vierde schil de grenswaarde van 45 dB(A) L_{den} gewijzigd in een waarde van 47 dB(A) L_{den} , dan dient in deze schil bijvoorbeeld

¹ Proposal for a directive relating to the assessment and management of environmental noise, 2000/0194 (COD) 14828/00

ofwel in tien geluidhandhavingspunten een verbetering van 2 dB(A) L_{den} plaats te vinden, ofwel in bijvoorbeeld een geluidhandhavingspunt een verbetering met 20 dB(A) L_{den} .

Het systeem met 389 geluidhandhavingspunten met bedoelde vier schillen biedt een toereikende dichtheid en daarmee een kader om te voldoen aan de voorwaarde die op Europees niveau wordt gesteld ten aanzien van noise mapping².

Omdat ieder systeem bij een eerste toepassing bepaalde moeilijkheden kan ondervinden, zo ook het gebruik van de nieuwe eenheden L_{den} en L_{night} en het meer intensief gebruik van geluidmeetinstrumenten, dienen ter controle op zijn minst gedurende enige tijd (bijvoorbeeld een periode van twee tot drie jaar) ook de (tot nu toe gehanteerde) berekeningen in K_e en L_{aeq} plaats te vinden en dienen in de punten waar meetapparatuur wordt geïnstalleerd, meerdere meetsystemen naast elkaar te worden toegepast, om de systemen onderling te ijken en om de uiteindelijke bruikbaarheid van één systeem op de lange termijn veilig te stellen.

Voor een nadere toelichting en technische uitwerking verwijzen wij naar het verbetervoorstel zoals dat door Stichting Natuur en Milieu is ingediend (SNM 2005)

4. Actieplan beperking Geluidsoverlast

In de Wet Luchtvaart moet worden vastgelegd dat de overheid er naar streeft de geluidsoverlast terug te brengen naar niveaus die aanvaardbaar zijn volgens de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Wat betreft geluid is dit het einddoel van het disconteren van verbeteringen zoals beschreven in hoofdstuk 9.

Ten behoeve van de actieplannen die volgens EU-richtlijn 2002-49 moeten zijn opgesteld voor 18 juli 2008, worden doelstellingen op basis van de WHO-richtlijnen voor gezondheid en geluid in de wet opgenomen. Deze richtlijnen zijn te vinden in paragraaf 4.4 in <http://whqlibdoc.who.int/hq/1999/a68672.pdf>.

Concrete voorstellen daartoe zijn het sluiten van de uitvliegroute tussen Hoofddorp en Nieuw Vennep en ten Noorden van Uithoorn, het aanpassen van de route boven Castricum en het verlengen van de nacht tot 7 uur 's ochtends, zodat er een 8-urige nachtperiode ontstaat. De WHO werkt momenteel aan een review van de "Night time Noise Guidelines". Om te voldoen aan deze richtlijnen moet het nachtelijk vliegverkeer flink stiller worden.

Voordelen voor omwonenden

Er komt zicht op gezonde geluidsniveaus.

Gevolgen voor luchtvaart en economie

Er komt een doelstelling voor de maximaal wenselijke geluidsoverlast. De luchtvaart weet zo wat het lange termijn doel is waar ze naar toe werkt.

Van het inzetten van stillere vliegtuigen of het aanpassen van vliegroutes zal de randstedelijke economie geen gevolgen ondervinden, zelfs als dit een kleine beperking van de capaciteit of de groeimogelijkheden van de luchthaven inhoudt. In hoofdstuk 10 gaan wij hier verder op in. Geluidswinst komt volgens actuele gezondheidswetenschappelijke inzichten ten goede aan het (economisch) functioneren van de samenleving.

² eveneens voorgeschreven op grond van het in voetnoot 4 aangehaalde voorstel voor een richtlijn.

5. Risico

Rondom de luchthaven Schiphol worden de volgende veiligheidszones vastgesteld:

1. de veiligheidszone op grond van de individueel risicocontour 10^{-5} , waarbinnen zich geen woningen mogen bevinden. Deze veiligheidszone is aangegeven op een topografische kaart.
2. de veiligheidszone op grond van de individueel risico-contour 10^{-6} waarbinnen zich niet meer dan 774 woningen mogen bevinden. Deze veiligheidszone is aangegeven op een topografische kaart.
3. voor het groepsrisico gelden de volgende normen:
 - a. de kans op een ongeval met 5 of meer doden onder de aanwezigen in de regio (N5) is niet hoger dan $6,7 \times 10^{-4}$;
 - b. de kans op een ongeval met 10 of meer doden onder de aanwezigen in de regio (N10) is niet hoger dan $3,9 \times 10^{-4}$;
 - c. de kans op een ongeval met 20 of meer doden onder de aanwezigen in de regio (N20) is niet hoger dan $1,7 \times 10^{-4}$;
 - d. de kans op een ongeval met 40 of meer doden onder de aanwezigen in de regio (N40) is niet hoger dan $6,4 \times 10^{-5}$;
 - e. de kans op een ongeval met 100 of meer doden onder de aanwezigen in de regio (N100) is niet hoger dan $1,1 \times 10^{-5}$;
 - f. de kans op een ongeval met 200 of meer doden onder de aanwezigen in de regio (N200) is niet hoger dan $1,4 \times 10^{-6}$;
 - g. de kans op een ongeval met 400 of meer doden onder de aanwezigen in de regio (N400) is niet hoger dan $2,4 \times 10^{-8}$.

Voor de industrie geldt een richtwaarde voor het Groepsrisico (GR) van maximaal 10^{-5} per jaar voor 10 doden, van 10^{-7} voor 100 doden en 10^{-9} voor 1.000 doden.

Voor Schiphol is tot nu toe geen groepsrisiconorm vastgesteld, hoewel dit op grond van de PKB (p. 16) wel voorgeschreven is. Dit type risiconormering is bedoeld om grenzen te stellen voor rampen als de Bijlmerramp, maar ook voor een ramp als in Enschede. De normen die wij voorstellen, zijn een vertaling van de verplichting dat het GR van de luchthaven Schiphol niet groter wordt dan het in 1990 was.

Door de overheid wordt verwezen naar een risiconormering op grond van 'totaal risicogewicht'. Dit is echter geen normering die in de plaats gesteld zou kunnen worden van het groepsrisico. Immers, het verschil tussen een grote hoeveelheid vluchten over dicht bebouwd gebied en diezelfde hoeveelheid vluchten boven niet bebouwd gebied is in een normering op grond van totaal risicogewicht niet terug te vinden, terwijl het evident is dat een vliegtuig dat neerstort boven dicht bebouwd gebied, veel meer slachtoffers zal maken dan wanneer datzelfde vliegtuig neerstort in niet bebouwd gebied. Juist een normering op basis van groepsrisico voorziet in het 'meenemen' van de verschillen in de aantallen mensen die in een bepaald gebied wonen.

Inmiddels is duidelijk dat het groepsrisico in 2005 t.o.v. 1990 al verdubbeld is. Gedeeltelijk komt dit door een toename van bevolkingsconcentraties in de omgeving van de luchthaven. We stellen daarom een stop voor op grote projecten (gebouwen met veel bewoners of bezoekers) in de nabijheid van Schiphol en een einde aan vluchten over Amsterdam, inclusief de Zuidas en aan vliegmanoeuvres boven Amsterdam Zuidoost. 60% van de toename van het GR is namelijk te wijten aan de groei van de luchtvaart (gecompenseerd voor de verbeterde vliegveiligheid), dit wordt in de Wet Luchtvaart het "risicogewicht"

genoemd. Er moet daarom onmiddellijk een stand still voor dit "risicogewicht" komen. Binnen enkele jaren moet het groepsrisico (NLR en RIVM berekenden dit in rapport 620100004/2005, Ontwikkeling van het groepsrisico rond Schiphol, 1990- -2010) terug zijn gebracht tot het niveau van 1990, zoals vastgelegd in de motie Van Gijssel.

Voordelen voor omwonenden

Er komt een eind aan de toename van de onveiligheid

Gevolgen voor luchtvaart en economie

Voorlopig kan de luchtvaart nauwelijks verder groeien. Eerst moet er onderzocht worden hoe het groepsrisico beperkt kan worden. Gelukkig werkt het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan een Causale Modellerings van de luchtvaartveiligheid, waaruit verbeteropties zouden kunnen worden gedestilleerd.

6. Luchtvervuiling

In de PKB is als beslissing van wezenlijk belang vastgelegd dat voor luchtverontreiniging stand still geldt ten opzichte van 1990. Voor zes stoffen zijn daarbij grenswaarden gegeven voor uitstoot daarvan door luchtvaart, wegverkeer, industrie, land- en tuinbouw en ruimteverwarming gezamenlijk, in een gebied van 20 bij 20 km rondom de luchthaven³.

- 1. Voor de emissies door de luchthaven Schiphol, inclusief het luchtverkeer in het studiegebied rondom de luchthaven van 20 bij 20 km en voor het vliegverkeer tot 3.000 voet hoogte, per jaar lopend van 1 november tot en met 31 oktober, gelden voor de volgende stoffen de volgende maximale waarden:**

CO	: 4.456 ton;
NO _x	: 3.896 ton;
VOS	: 595 ton;
SO ₂	: 351 ton;
zwarte rook	: 142 ton.

Wanneer de emissie door de andere bronnen zodanig daalt dat er binnen de maximale emissie voor alle bronnen tezamen meer 'ruimte' bestaat voor de luchtvaart, dan kan deze ruimte ook door de luchtvaart worden opgevuld. Aan dit opvullen van eventuele ruimte dient echter in het kader van de rechtszekerheid een grens te worden gesteld (de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State kwam bij uitspraak van 8 augustus 2000, no. 200002212/1/G11, ook tot dit oordeel).

Als maximumgrens is in deze voorstellen gekozen voor de emissiecijfers zoals die zijn berekend in het kader van het rapport 'luchtverontreiniging en geur' bij het IMER uit 1993 (rapport waaraan ook de 'correcte' PKB cijfers zijn ontleend). De berekening die in het kader

³ Door een fout bij het opstellen van de PKB zijn echter de verkeerde cijfers uit het IMER (integraal milieu effect rapport) vastgelegd als beslissing van wezenlijk belang. Bij brief van 11 juli 1997 (TK 1996-1997, 23 552 no. 74) hebben de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer dit willen wijzigen. Ook is ten onrechte het studiegebied weergegeven als 10 bij 10 km. Dat moet 20 bij 20 km zijn. Wij hanteren evenals de Minister de 'juiste' cijfers en het juiste studiegebied uit het IMER.

van het IMER is uitgevoerd voor alleen emissies door de luchtvaart op en rond Schiphol had betrekking op een scenario met vijf banen in 2015. De uitkomsten van die berekeningen zijn dan ook in onze voorstellen als maximum overgenomen.

Voordelen voor omwonenden

Gezonde lucht maakt het met name voor mensen met problemen aan de luchtwegen mogelijk om te blijven wonen in de regio Schiphol-Amsterdam.

Gevolgen voor luchtvaart en economie

Effectieve luchtkwaliteitsnormen kunnen wellicht voorkomen dat de luchthaven onder het regime van de Europese richtlijn luchtkwaliteit op slot gaat.

7. Stank

- 1. De Luchthaven dient er zorg voor te dragen dat in gebieden met aaneengesloten woonbebouwing (bebouwde kom) wordt voldaan aan een maximale geurconcentratie van 1 geureenheid (Ge) per m³ in 98% van de tijd.**

De geur van Schiphol (kerosine) valt niet onder de categorie geuren die door mensen in de regel als prettig wordt ervaren. Dit blijkt ook wel uit het feit dat bij de klachtentelefoon van de Commissie Geluidhinder Schiphol in toenemende mate telefoontjes binnenkomen van mensen die last hebben van stankhinder.

Bovendien zijn de associaties die omwonenden hebben bij geurhinder, te weten dat dit schadelijk is voor hun gezondheid, juist gezien de soorten stoffen die de geurhinder door vliegverkeer veroorzaken, ook grotendeels gerechtvaardigd.

Noch de feitelijke situatie in de omgeving van Schiphol noch het nationaal stankbeleid geven dan ook enige aanleiding om die normen weg te laten. Sterker nog, tegen deze geurhinder dient actief te worden opgetreden. Bovendien is het voor Schiphol goed mogelijk aan deze geurnorm te voldoen (slepen van vliegtuigen naar het begin van de startbaan, aanscherpen van tariefbeleid voor grote 'stankproducenten', etc.).

Het is om die redenen dat in de tekstvoorstellen van de milieuorganisaties en omwonenden een geurnorm is opgenomen die een gelijk beschermingsniveau biedt aan dat van de PKB. Wel is een norm opgenomen die makkelijker is te handhaven. Vastlegging van geurcontouren met daarin aantallen inwoners is verlaten. In plaats daarvan is de geurnormering die geldt voor bestaande activiteiten (de 98 percentiel norm) vastgelegd voor aaneengesloten woonbebouwing.

Concreet betekent dit dat slechts in 2% van de tijd (dus ongeveer 7 tot 8 dagen per jaar) de geurconcentratie in die woonwijken hoger mag zijn dan 1 geureenheid.

Voordelen voor omwonenden

Belangrijkste voordeel is dat er minder hinder wordt ervaren. Daarbij is de wetenschap dat er een grens is aan de hinder bevorderlijk voor het beperken van de ergenis.

Gevolgen voor luchtvaart en economie

Gehinderde omwonenden die niet serieus worden genomen door de luchthaven zijn een last voor de luchthaven. Met behulp van technische maatregelen is geurhinder te beperken

en kunnen omwonenden tevreden worden gehouden.

8. Sturing

In de wet luchtvaart moet worden vastgelegd dat het de taak van de landelijke, provinciale en lokale overheden is, de hinder rond Schiphol zoveel mogelijk te beperken, en toename van overlast uit te sluiten. Op alle beleidsterreinen dient dit een uitgangspunt te zijn. Voor de overheden die eigenaar zijn van de luchthaven, betekent dit dat zij ook hun macht als aandeelhouders daartoe moeten aanwenden.

9. Handhaving

Het doel van de handhaving is het bieden van zekerheid aan alle betrokken actoren. Voor de juridische details verwijzen we naar de bijlage Burgerinitiatiefwet Luchtvaart. In dit hoofdstuk werken we twee belangrijke punten uit.

Verdiscontering verbeteringen

Voor dit artikel wordt het volgende voorstel gedaan:

1. Indien in de toekomst ten gevolge van technologische of andere ontwikkelingen:

- de geluidsproductie van vliegtuigen afneemt,
- de externe veiligheidsrisico's door vliegverkeer afnemen,
- de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door vliegtuigen afneemt,
- de stankhinder door vliegtuigen afneemt,

ten opzichte van de geluidsproductie, veiligheidsrisico's, uitstoot en stankhinder zoals die bestaan in het jaar 2003 dient dit voordeel voor 50% tot uitdrukking te komen in een aanscherping van de milieugrenzen.

- 1. Na inwerkingtreding van hoofdstuk 8 van de Wet Luchtvaart, zal iedere twee jaar onderzoek worden verricht naar de vraag of het voordeel, als bedoeld in het eerste lid, zich voordoet en zullen de milieugrenzen, als bedoeld in afdeling 8.3., dienovereenkomstig worden aangepast.**

De milieugrenzen zoals afgesproken in de PKB, zijn voor milieuorganisaties en omwonenden normen die het absolute maximum vormen van wat aan milieuhinder nog acceptabel kan zijn. Het is ook om die reden dat de milieuorganisaties en omwonenden zich destijds tegen de inhoud van de PKB hebben gekeerd.

Een norm van stand still ten opzichte van 1990 voor externe veiligheid, lokale luchtverontreiniging en stankhinder en een verbetering op het gebied van geluidhinder is naar het oordeel van de milieuorganisaties en omwonenden op tal van onderdelen voor het moment wel aanvaardbaar, maar voor de lange termijn ontoereikend.

Op de normen zelf valt dus zonder meer het een en ander af te dingen, maar in ieder geval is de PKB ontoereikend nu voor geen enkele milieuparameter voor de periode tussen 2003 en 2015 een streven naar verdere verbetering van de milieubelasting is opgenomen. Het bovenstaande tekstvoorstel beoogt aan dat streven naar verbetering gestalte te geven, op

een manier die zowel de luchthaven als het milieu en de omwonenden ten goede komt.

Overschrijdingen van luchtverkeerswegen zijn in de huidige wet toegestaan in 3% van de gevallen. Deze norm zou per baan moeten gelden. Deze vorm van "flexibiliteit" wordt momenteel door de luchtvaartsector namelijk gebruikt om de capaciteit op één baan (de Zwanenburgbaan) te vergroten. Door op een bepaalde plek alle overschrijdingen te concentreren wordt deze flexibiliteit moedwillig gebruikt om de capaciteit van het banenstelsel op te schroeven. 3% van alle vluchten wordt op deze wijze via een niet bestaande vliegroute geleid.

Voordelen voor omwonenden

Omwonenden profiteren mee van technologische en organisatorische vooruitgang.

Gevolgen voor luchtvaart en economie

De luchtvaart krijgt krediet voor en profiteert van technologische en organisatorische vooruitgang.

Opstellen gebruiksplan

Voor deze paragraaf wordt het volgende tekstvoorstel gedaan:

1. Uiterlijk twee maanden voorafgaand aan het jaar lopend van 1 november tot en met 31 oktober stuurt de exploitant een gebruiksplan voor dat jaar aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de Minister van Verkeer en Waterstaat.
2. Dit Gebruiksplan bevat tenminste:
 - a. een beschrijving per maand van de aantallen, grootteverdeling, geluidsklasse en soort vliegbewegingen die voor ieder van de maanden zijn gepland;
 - b. een beschrijving voor ieder van de milieuparameters geluid, externe veiligheid, lokale luchtverontreiniging en stankhinder, waarin de exploitant aantoont dat met het in dit lid onder a. bedoelde aantal vliegbewegingen voor dat jaar binnen de milieugrenzen van die parameters wordt gebleven.
 - c. een beschrijving van de aantallen slots die in dat jaar door de slotcoördinator zullen worden uitgedeeld.
1. De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, maakt onmiddellijk nadat hij van de exploitant een exemplaar van dit Gebruiksplan heeft ontvangen, de volledige inhoud van dit Gebruiksplan openbaar op de internetsite van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Om ook voorafgaand inzicht te kunnen hebben in de exploitatie van de luchthaven door de exploitant, wordt door de milieuorganisaties en omwonenden voorgesteld om in dit hoofdstuk de verplichting tot het opstellen van een Gebruiksplan, zoals die op grond van artikel 30b van de Luchtvaartwet bestond, in enigszins gewijzigde vorm te laten voortbestaan.

Een verschil met het oude stelsel is dat dit Gebruiksplan niet langer ter vaststelling aan de Minister van Verkeer en Waterstaat wordt voorgelegd. Een ander verschil is dat het Gebruiksplan in het oude regime alleen voor wat de geluidsbelasting betreft een voorstel gaf over het gebruik in een jaar. In het onderhavige voorstel dient het Gebruiksplan voor alle milieuparameters een inzicht te geven in het gebruik voor een jaar.

Ook wordt een expliciete koppeling gemaakt met de slots die worden verdeeld voor datzelfde jaar door de slotcoördinator. Het begrip 'slot' wordt gebruikt in het kader van de International Air Transport Association (IATA) en is ook vastgelegd in de Europese Verordening van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens. Onder een 'slot' wordt in de verordening verstaan:

"de in een dienstregeling opgenomen aankomst- of vertrektijd die op een bepaalde datum beschikbaar is voor een vliegtuigbeweging dan wel hieraan is toegewezen, op een luchthaven die volgens de bepalingen van deze verordening is gecoördineerd." (art. 2 sub a)

De verordening is voor Nederland uitgewerkt in het Besluit Slotallocatie. Schiphol (besluit van 24 november 1997, Stb. 1997, 635) is aangewezen als gecoördineerde luchthaven in de zin van de verordening en het is de slotcoördinator die deze slots uitdeelt. Daarbij wordt het kalenderjaar in twee delen opgesplitst: de zomerperiode lopende van de zondag van het laatste weekend in maart tot de zaterdag van het laatste weekend in oktober (tegelijk met

de ingang van de zomer- en wintertijd) en de resterende winterperiode..

Door in het Gebruiksplan inzicht te moeten geven in de verdeling van slots, kan voorafgaand aan een jaar gezien worden door onder andere de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer of deze verdeelde aantallen slots passen binnen de milieugrenzen die gelden voor de luchthaven.

Voordelen voor omwonenden

Omwonenden kunnen er op vertrouwen dat de overheid effectief kan reageren op de plannen van de luchthaven.

Gevolgen voor luchtvaart en economie

De luchthaven weet van tevoren waar ze aan toe is.

10. Economische gevolgen

In de diverse hoofdstukken is al in gegaan op de economische gevolgen van de diverse verbetervoorstellen. In het algemeen kan gesteld worden dat een aantal van onze voorstellen gevolgen zullen hebben voor het aantal vluchten dat Schiphol af kan handelen en dus voor de werkgelegenheid op de luchthaven. Het gaat dan met name om

- Stand still Groepsrisico;
- Correcte vertaling K_e in L_{den} ;
- WHO richtlijnen geluid en gezondheid.

De overige voorstellen bieden vooral meer zekerheid voor het milieu en de omwonenden. Naar onze inschatting is een voorlopig einde van de groeimogelijkheden van Schiphol geen groot probleem voor de Nederlandse of de randstedelijke economie. Ook als secundaire hub naast Parijs CDG blijft Schiphol een grote luchthaven met een goede netwerkkwaliteit. De Randstad als geheel is met het tot stand komen van de HSL lijnen naar Brussel-Parijs en Ruhrgebied-Frankfurt uitstekend ontsloten.

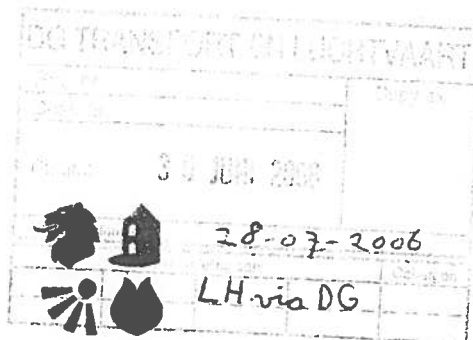
We zijn er van overtuigd dat bereikbaarheid niet het probleem is voor de ontwikkeling van de randstad. Ruimtelijke kwaliteit, ofwel aantrekkelijke woon- en recreatiegebieden, is minstens zo belangrijk. Het inperken van het ruimtebeslag en de overlast van de luchthaven levert een belangrijke bijdrage aan de concurrentiepositie van de Schipholregio.



Gemeente Noordwijkerhout



Leiden

gemeente
TEYLINGEN

GEMEENTE OEGST



DAS NR.	
M	S SG PSG
28 JUN 2006	
dienst DGTL	KOPIE:
Behandeling:	
☐ afdoen door: M / S / SG / PSG	
☐ advies	
☒ publiek afdoen	
44 2766	
Vrijgemaakt	
Vrijgemaakt	

Milieudienst
West-Holland

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat
Mw drs. M.H. Schultz van Haegen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft: reactie op verbetervoorstellen
Uw kenmerk: DGTL/06.007936

Datum 26-06-2006

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Met het oog op het komende Algemeen Overleg van 28 juni, over het kabinetsstandpunt over het Schipholbeleid, reageren we bij dezen op uw brief van 6 juni jl., waarin u ingaat op onze verbetervoorstellen.

Tot onze teleurstelling neemt u twee wezenlijke verbetervoorstellen van ons niet over: Wij dringen er bij u op aan alsnog handhavingspunten in het buitengebied in te stellen en geen saldering mogelijk te maken. Burgers moeten ervan op aan kunnen dat u iedereen in gelijke situaties gelijk behandelt, ook Schiphol. Controleerbaarheid en de mogelijkheid serieus bezwaar te maken horen daarbij. Zonder handhavingspunten lukt dat niet. Uw voornemen salderen tussen handhavingspunten mogelijk te maken is zoiets als een snelheidsovertreder de gelegenheid te geven zijn te hard rijden op de ene weg te compenseren door elders langzamer te rijden. Wij gaan hier in het vervolg van deze brief nader op in.

In uw antwoord onderschrijft u het belang van een aantal van onze verbetervoorstellen, zoals het terugdringen van hinder door toepassing van 'glijlandingen', het aanpassen van aan- en uitvliegroutes, geluidsarme procedures, hoger aanvliegen, aanvliegen over zee, het uitfasen van lawaaiige vliegtuigen en het stimuleren van het gebruik van 'stillere' vliegtuigen, dit alles vast te leggen in een convenant met de sector.

Een aantal van onze voorstellen neemt u niet over zoals het verlengen van de nachtperiode en het plaatsen van handhavingspunten.

De groei van Schiphol wil u ten slotte verder bevorderen door salderen mogelijk te maken tussen handhavingspunten.

Omdat de bescherming van het buitengebied voor ons het belangrijkste element is uit uw beleidsvoornemens gaan we hier op deze plaats dieper op in. Uw argumentatie tegen het plaatsen van extra handhavingspunten kan in drie stellingen worden samengevat:

- Handhavingspunten in het buitengebied beperken de door u gewenste groei van Schiphol.

- Handhavingspunten zijn niet effectief want ze leiden niet tot minder vliegtuiggeluid.
- Handhavingspunten in het buitengebied zijn onnodig. Uit het evaluatierapport blijkt dat het bestaande handhavingstelsel de beoogde gelijkwaardige bescherming heeft geboden. Bovendien kan de bescherming van de inwoners van het buitengebied tegen vliegtuiggeluid ook met andere middelen worden bereikt.

Het cluster Zuidwest onderschrijft het grote economische belang van Schiphol, maar is tevens van mening dat dit belang niet ten koste mag gaan van het milieu en de bescherming van de inwoners van het buitengebied. Uw argumentatie baart ons zorgen over de effectuering van de door u beoogde bescherming van de inwoners in het buitengebied.

Ad 1 Handhavingspunten in het buitengebied beperken groei ruimte Schiphol

Met betrekking tot de eerste stelling willen we allereerst een principiële punt naar voren brengen: wettelijke milieunormen, zoals handhavingspunten, hebben het legitieme oogmerk burgers en milieu te beschermen tegen de negatieve milieugevolgen van bedrijfsmatige activiteiten. Ieder bedrijf heeft met normen te maken, ook Schiphol.

Overigens betekent het beperken van groei ruimte door handhavingspunten niet dat er voor Schiphol geen groei meer mogelijk zou zijn. Handhavingspunten staan selectieve groei niet in de weg. Ten slotte bieden de voorgestelde handhavingspunten van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid wel degelijk flexibiliteit aan Schiphol en daarmee groei ruimte.¹

Ad 2 Handhavingspunten zijn niet effectief want ze leiden niet tot minder vliegtuiggeluid

Wij zijn van mening dat uw stelling elke onderbouwing mist. Handhavingspunten dienen om inwoners in het buitengebied te beschermen tegen hinder door lokaal vliegtuiglawaai. De effectiviteit van handhavingspunten dient dan ook op dit criterium beoordeeld te worden. De door u ingestelde Commissie Deskundigen Vliegtuiglawaai heeft na jarenlange studie geconcludeerd dat het instellen van handhavingspunten het beste middel is om inwoners in het buitengebied tegen overmatige hinder te beschermen. Het is het cluster onduidelijk op grond van welke aanvullende deskundigheid u het advies van uw eigen commissie naast u neerlegt.

Ad 3 Het bestaande handhavingssysteem heeft de beoogde gelijkwaardige bescherming geboden

Wij kunnen ook stelling 3 niet onderschrijven. De Commissie voor de m.e.r. stelde immers, na het uitkomen van uw evaluatierapport over het Schipholbeleid, dat de beschermkracht van het nieuwe stelsel überhaupt nog niet getest was: 'zoals de snelheidsmeter van een auto niet getest kan worden bij lage snelheden, zo kan de beschermende werking van het handhavingssysteem van Schiphol niet getest worden indien de grenzen van het stelsel nog niet zijn bereikt.'² Dit impliceert dat uw conclusies in het evaluatierapport over de gelijkwaardige bescherming problematisch zijn. Bij een verdere opvulling van de groei ruimte van Schiphol, zoals u voorstaat, is allerm minst zeker dat er nog sprake zal zijn van gelijkwaardige bescherming, zoals steeds is beloofd en dit gegeven kan de inwoners niet geruststellen.

Tevens adviseert de Commissie voor de m.e.r. de discussie over gelijkwaardige bescherming te beëindigen en roept ze het kabinet op duidelijkheid te verschaffen over de gewenste bescherming tegen hinder door vliegverkeer.

Wij ondersteunen deze oproep van de Commissie. Het buitengebied is belangrijk. Sinds 1990 is het buitengebied verdrievoudigd in omvang en de omvang neemt verder toe. Inmiddels ondervinden zo'n 300.000 inwoners in het buitengebied ernstige hinder door het vliegverkeer van Schiphol. Eerder heeft u erkend dat het vertrouwen van de burger in het Schipholdossier in het verleden vaak is beschaamd en dat het van essentieel belang is dat dit vertrouwen hersteld wordt. Ongeacht uw goede bedoelingen met een aantal hinderverminderende maatregelen ziet het cluster niet hoe het huidige kabinetsstandpunt met zijn inzet op groei van Schiphol (en saldering³) dit doel dichterbij zal brengen.

¹ Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid: 'Luid maar duidelijk', 15 januari 2006, hoofdstuk 4.

² Commissie voor de m.e.r., 22 maart 2006 / rapportnummer 1454-376.

³ Volgens bureau To70, rapport 'effecten van salderen handhavingspunten', zou dit leiden tot 40.000 extra ernstig gehinderden en 30.000 extra slaapgestoorden (april 2006).

De beste wijze om dit vertrouwen te herstellen is volgens ons het bieden van duidelijkheid en rechtszekerheid. Wettelijke bescherming tegen lokale overlast door vliegverkeer en de mogelijkheid voor inwoners deze bescherming ook, desnoods via de rechter, af te kunnen dwingen scheppen deze duidelijkheid en zekerheid en kunnen daarmee het vertrouwen terugbrengen. Het is niet uitgesloten dat er andere methoden zijn om de wettelijke bescherming te waarborgen en we willen deze niet op voorhand uitsluiten. Maar wij constateren dat uw huidige voorstel deze duidelijkheid en zekerheid ontbeert. Zoals de Commissie Deskundigen Vliegtuiglawaai heeft geconcludeerd, bieden handhavingspunten in het buitengebied hiervoor tot dusverre de beste mogelijkheid.

Hoogachtend,

Namens het Cluster Zuidwest,

De clustervertegenwoordiger van de
bewoners

De clustervertegenwoordiger van de
bestuurders

10.2e

Drs. 10.2e

10.2e

Mr. J. Steegh,
wethouder van Leiden

Cc: Vaste Tweede Kamercommissies voor VROM en V en W
Samenwerkingsverband Holland Rijnland
Gedeputeerde Staten van Zuid Holland
Commissie Regionaal Overleg Schiphol
Commissie voor de m.e.r
Commissie Deskundigen Vliegtuiglawaai
Bestuurlijke Regie Schiphol



VROM

Inspectie

staat voor ruimte, wonen, milieu en rijksgebouwen. Beleid maken, uitvoeren en handhaven. **Nederland is klein. Denk groot.**



werkingsfeer van het Lib, terwijl hier sprake is van een langdurig verblijf door dezelfde groep personen. Een huisartsenpraktijk wordt daarentegen wel meegerekend, terwijl bij een dergelijke functie geen sprake is van langdurig verblijf van personen. Daarnaast heb ik in het kader van de evaluatie aangegeven dat het beleidskader dat in de toelichting van het Luchthavenindulingsbesluit wordt gehanteerd, problemen oplevert in het kader van de beoordeling van aanvragen om een verklaring van geen bezwaar. Het gaat daarbij onder meer om een begrip als bebouwing van "open gat". Nadere aanpassing en verduidelijking is van belang voor een goede handhaving van het Luchthavenindelingbesluit.

Een van de andere verbetervoorstellen ziet op het opnemen van de mogelijkheid om in het bestemmingsplan te voorzien in een afwijkingsmogelijkheid ten opzichte van het luchthavenindelingbesluit. Op grond van het vigerende Luchthavenindelingbesluit zijn afwijkingen alleen mogelijk na afgifte van een verklaring van geen bezwaar. Het is onduidelijk hoe dit voorstel in het rapport wordt beoordeeld. De VROM-Inspectie is voorstander van het invoeren van een dergelijke regeling. De afwijkingsmogelijkheid zou daarbij die situaties moeten betreffen waar, na een beoordeling door het rijk, geen bezwaar tegen bestaat. De VROM-Inspectie beoordeelt ruimtelijke plannen op een juiste doorwerking van bouwbeperkingen rondom Schiphol in bestemmingsplannen. Zoals bekend, is in de Ministerraad besloten dat over twee jaar definitief bepaald wordt hoe om te gaan met preventief rijkstoezicht. Dan zal ook de mogelijkheid gezien worden of het preventief toezicht door het rijk op ruimtelijke plannen van gemeenten geheel kan worden overgelaten aan de provincies.

2. Algemene verklaring van geen bezwaar voor 'kruimelgevallen'

In relatie tot één van de beleidsdoelstellingen van de Wet luchtvaart (het verminderen van het aantal geluidgehinderden) is voor beperkte woninguitbreidingen de verklaring van geen bezwaar een overbodig instrument. Het betreft hier gebruikelijke verbeteringen aan woningen (erkers, kleine opbouw) waarbij er geen uitbreiding is van de woningvoorraad. De minister van VROM is voorstander van het treffen van een regeling voor deze "kruimelgevallen". 11.1

11.1. Ten aanzien van de concrete uitwerking constateer ik dat wordt voorgesteld een algemene verklaring van geen bezwaar voor deze categorie af te geven. Indien het Luchthavenindelingbesluit wordt herzien ligt het echter voor de hand deze wijziging in het Luchthavenindelingbesluit zelf op te nemen in plaats van een aparte regeling te treffen.

Graag zal ik tevens voldoen aan uw verzoek om in maart 2006 te reageren op het onderzoek naar de effecten van de verbetervoorstellen op overlast en op de mainport, dat in januari 2006 afgerond zal worden. Ik vertrouw erop u hiermee volledig te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
de inspecteur-generaal VROM,

10.2e

10.2e



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Transport en Luchtvaart

Bewonersvereniging Elsrijk Zuid II

t.a.v. mw. 10.2e

10.2e

10.2e

Contactpersoon

10.2e

Datum

12 januari 2006

Ons kenmerk

DGTL/06.006605

Onderwerp

uw opmerkingen over het Schipholbeleid

Doorkiesnummer

070 - 351 7115

Bijlage(n)

-

Uw brief van

25 april 2005

Geachte mevrouw 10.2e

In april 2005 heeft u met een afschrift van een brief aan de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol gereageerd op het Schipholbeleid en op de hinder die u van het vliegverkeer van Schiphol en de rijksweg A9 ondervindt. Een antwoord op uw vragen over de A9 kan ik u niet geven, uw opmerkingen heb ik doorgezonden naar de dienst Personenvervoer. Een reactie op uw opmerkingen over Schiphol heeft u van mij tegood en wil ik u hierbij alsnog graag geven.

Naar de effecten van het vliegverkeer van Schiphol is onderzoek gedaan voor de evaluatie van het beleid die op dit moment wordt uitgevoerd. In die evaluatie komen onderwerpen aan bod zoals de ervaringen van omwonenden, de effectiviteit van de regelgeving en de vraag hoe het beleid beter kan. De evaluatie wordt in februari 2006 afgerond met een eindrapport dat aan de Tweede Kamer wordt aangeboden. In april volgt het standpunt van het kabinet over het Schipholbeleid, waarbij ook aandacht is voor de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart op Schiphol.

Ik kom graag meer te weten over uw beleving van het beleid en de effecten van het vliegverkeer bij in de buurt. Ik wil u aanbieden dat een van mijn medewerkers een gesprek met u heeft. In dat gesprek kan van onze kant een toelichting worden gegeven op de evaluatie. Mocht u hiervan gebruik willen maken dan verzoek ik u via een van de vermelde telefoonnummers contact op te nemen met de heer

10.2e

Projectbureau evaluatie Schipholbeleid

Postadres Postbus 20904, 2500 EX Den Haag

Bezoekadres Plesmanweg 1-6 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 7070 (ma-vrij van 10:00-12:00)

Fax 070 - 351 7338

E-mail 10.2e @minvenw.nl

Internet www.evaluatieschipholbeleid.nl



DGTL/06.006605

Vertrouwende u hiermee alsnog van dienst te zijn, met vriendelijke groet,

drs. 10.2e

10.2e

projectleider Evaluatie Schipholbeleid



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Transport en Luchtvaart

Gemeente Haarlemmermeer
t.a.v. 10.2e
postbus 147
2130 AC HOOFDORP

Contactpersoon

10.2e

Datum

12 januari 2006

Ons kenmerk

DGTL/06.006607

Onderwerp

uw verbetervoorstellen Schipholbeleid

Doorkiesnummer

070 - 10.2e

Bijlage(n)

1

Uw kenmerk

05.0134519/sbv

Geachte heer 10.2e

Hartelijk dank voor uw brief van 13 oktober 2005 met de reactie van uw gemeente op de eerste verkenning naar de verbetervoorstellen die voor het Schipholbeleid zijn ingediend. Graag geef ik u hierbij aan wat er sinds oktober met uw verbetervoorstellen en opmerkingen is gedaan.

U geeft terecht aan dat het niet juist is om op basis van de eerste verkenning van de verbetervoorstellen te beoordelen of af te wijzen. Dat gebeurt dan ook niet. Het kabinet zal de verbetervoorstellen op basis van uitgebreid onderzoek wegen. De eerste verkenning is vooral gebruikt om een globaal beeld te krijgen van de ingediende verbetervoorstellen. Op dit moment wordt onderzoek uitgevoerd waarin per voorstel de effecten op een aantal factoren in beeld, zoals leefomgeving, mainport en uitvoerbaarheid. De verschillende voorstellen worden daardoor ook herkenbaar gepresenteerd. Dit geldt ook voor de afzonderlijke voorstellen in uw bijdrage. Ik denk dat daarmee aan de door u genoemde bezwaren tegen de eerste verkenning tegemoet wordt gekomen. Optimalisatie en selectiviteit van de luchthaven om de groei van de luchthaven te waarborgen, komt aan de orde in het verbetervoorstel van de sector en komt op die manier in de evaluatie aan bod.

Uw reactie op de wijze waarop in de eerste verkenning met uw verbetervoorstellen is omgegaan, is betrokken bij het onderzoek naar de effecten van de ingediende verbetervoorstellen dat in november is gestart. Daarnaast heeft in oktober een gesprek plaatsgevonden met uw medewerkers over de achtergronden van uw verbetervoorstellen.

Projectbureau evaluatie Schipholbeleid

Postadres Postbus 20904, 2500 EX Den Haag

Bezoekadres Plesmanweg 1-6 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 10.2e (ma-vrij van 10:00-12:00)

Fax 070 -10 2e

E-mail 10.2e @minvenw.nl

Internet www.evaluatieschipholbeleid.nl



Ook die informatie is meegegeven aan de onderzoekers. Medio januari hoop ik u de uitwerking van het onderzoek naar de effecten van de verbetervoorstellen te sturen, waarbij u wederom de gelegenheid krijgt (persoonlijk) te reageren.

In uw brief vraagt u aandacht voor de bestuurlijke afstemming over de voortgang van de evaluatie. Die vraag heeft ook de voorzitter van CROS, de heer 10.2e, mij inmiddels gesteld. Graag kom ik daaraan tegemoet. Ik heb voorgesteld om regelmatig, bijvoorbeeld elke zes weken, de voortgang van de evaluatie te bespreken in een overleg met bestuurders uit de regio.

Met vriendelijke groet,

10.2e

projectleider evaluatie Schipholbeleid



Bijlage verbetervoorstellen gemeente Haarlemmermeer V00099

Verbetervoorstel 1

erkenning en oplossing grondgeluid: geluidscontour, beoordelingsmaat, geen reverse thrust, slepen van vliegtuigen

Verbetervoorstel 2

verlenging nacht tot 07.00 uur

Verbetervoorstel 3

definieer mainport

Verbetervoorstel 4

eerlijke en zorgvuldige communicatie over de lusten en de lasten die aansluit bij de beleving van omwonenden

Verbetervoorstel 5

Instelling van een leefbaarheidfonds, gevoed door Rijk, sector en regionale en lokale overheden

Verbetervoorstel 6

meer keuzevrijheid in het isolatie/compensatiebeleid incl. verruiming van verhuysfaciliteit en aankoopregeling

Verbetervoorstel 7

verder concentratie van aanvliegeroutes

Verbetervoorstel 8

onafhankelijke handhaving en boetes t.g.v. leefbaarheidfonds

Verbetervoorstel 9

structurele gezondheidsmonitoring

Verbetervoorstel 10

bevoegdheid provincie Noord-Holland voor beslissing over kleinschalige woningbouw in het beperkingengebied + realisatie van Hoofddorp-west

Verbetervoorstel 11

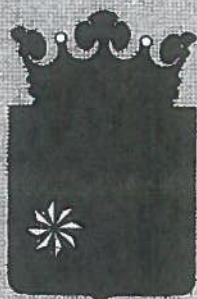
onderzoek naar uitplaatsing niet-hubverkeer naar regionale velden

Verbetervoorstel 12

verder concentratie van uitvliegeroutes

Verbetervoorstel 13

verleggen of sluiten van de uitvliegeroute van de Kaagbaan tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep



Trytersplein 1
2441 LE Nieuwveen
tel. 0172 - 536 536
fax. 0172 - 536 500

Correspondentie-adres:
Postbus 3003
2440 AA Nieuwveen

E-mail:
info@liemeer.nl
Website:
www.liemeer.nl

Datum
Onderwerp
Uw kenmerk
Inlichtingen bij
Sector
Bijlagen

9 november 2006
Kabinetsstandpunt Schiphol
DGTL/06.007945
10.2e
Grondgebied



Gemeente Liemeer

Nieuwveen * Noordeinde * Noordse Dorp * Vrouwenakker * Zevenhoven

Document 53

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart
Postbus 20904
2500 EX DEN HAAG

16/514

TRANSPORT EN LUCHTVAART	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr. INF/S 814/0025	
Datum: 14 NOV. 2006	
Alderingstermijn 12-12-2006	
Ter behandeling aan:	
LH	Opbergen

Naar aanleiding van uw brief van 30 augustus 2006, vragen wij uw aandacht voor het volgende.

Zoals wij in eerdere correspondentie, onder andere met betrekking tot de verbetervoorstellen Schiphol hebben aangegeven, beschouwen wij geluidoverlast door vliegverkeer als een ernstige vorm van belasting.

Wij zijn van mening dat het beleid er op moet zijn gericht om deze vorm van hinder zoveel als mogelijk is te beperken of te voorkomen.

Wij zien in het kabinetsstandpunt Schiphol mogelijkheden om in het kader van de verschillende pilots geluidhinder van vliegverkeer te beperken door ondermeer vliegen over bebouwd gebied te vermijden.

Boven de verschillende kernen van de gemeenten Liemeer, Nieuwkoop en Ter Aar is sprake van -ernstige- geluidoverlast door vliegverkeer. Zonder het probleem te verschuiven naar andere kernen of gemeenten, zien wij mogelijkheden om in het kader van de genoemde pilots de overlast significant te verminderen door tussen de kernen door te vliegen en niet er overheen. In dit kader hebben wij u meerdere malen gewezen op het feit dat zeer regelmatig niet de formele vliegroute tussen de kernen Nieuwveen en Noordeinde wordt gevolgd, maar dat over de genoemde kernen wordt gevlogen met alle overlast van dien. Wij zijn van mening dat hier sprake is van vermijdbare overlast.

Resumerend dringen wij er bij u nogmaals op aan om de beperking van overlast door vliegtuiggeluid voortvarend ter hand te nemen en het vliegen over bewoond gebied waar mogelijk te vermijden.

Bankrelatie:
B.N.G. 's-Gravenhage
rek.nr. 2850.34.391

Uiteraard zijn wij bereid dit verzoek toe te lichten en vertrouwen erop u op dit moment voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en Wethouders van Liemeer,
de secretaris a.i., de burgemeester,

10.2e

mr. ~~R.P.~~ Wolf

10.2e

drs. N.C. Barendregt

10.2e

Een afschrift van deze brief is gezonden aan:

Gemeenteraad Liemeer
Bureau CROS
Bewonersvertegenwoordiger CROS Liemeer, Nieuwkoop, Ter Aar
Bewonersvertegenwoordiger CROS Uithoorn
Provincie Zuid-Holland
Gemeente Uithoorn
Gemeente Nieuwkoop
Gemeente Ter Aar



Koninklijke Luchtvaart Maatschappij nv



06.000058

Digitaal
beschikbaar

10.2e, 11.1

Directie

10.2e

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
T.a.v. de Staatssecretaris
Mevr. Drs. M.H. Schultz van Haegen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Amstelveen, 30 december 2005
AMS/DE.0180.05

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr.	
Datum: - 9 JAN. 2006	
Afdieningstermijn:	
1e bevestiging van	Opbevolg

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Bij brief van 21 november 2005 hebt u mij verzocht om in december van dit jaar de KLM visie te geven op de verbetervoorstellen voor die aspecten die vanuit mijn verantwoordelijkheid relevant zijn en te reageren op de voorstellen die op KLM effect hebben. Namens KLM en KLM Cityhopper ga ik hierbij graag in op uw verzoek er vanuitgaande dat één en ander onderdeel zal zijn van de beoogde totstandkoming van totaalbeleid met de bijbehorende noodzakelijke wijziging van wet- en regelgeving.

De visie van KLM op de mainport en het door ons ingediende verbetervoorstel vormen de uitgangspunten voor de reactie van KLM op de ingediende verbetervoorstellen. Deze visie en de daaruit volgende verbetervoorstellen hebt u kunnen lezen in de gezamenlijke uitgave van Schiphol Group, LVNL en KLM : "Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio".

KLM heeft de ingediende verbetervoorstellen met aandacht bestudeerd. Opvallend is het grote aantal verbetervoorstellen dat zich richt op het gebruik van het luchtruim (vliegroutes en -procedures) en het banenstelsel. In beginsel sluiten deze verbetervoorstellen prima aan bij het verbetervoorstel van de luchtvaartsector. Indien u de sector de mogelijkheid geeft om de procedures en routes in overleg met de omgeving aan te passen en daarmee te experimenteren, dan kunnen deze voorstellen in onderlinge samenhang en op effecten in de praktijk worden getoetst. Voorstellen hiertoe zult u binnenkort in het kader van de CROS pilotprojecten tegemoet kunnen zien.

In uw rapport "Voorstellen voor verbetering , Eerste verkenning" (hierna ook genoemd: de Eerste verkenning) wordt voor de aanpassing van vliegroutes, -procedures en baangebruik soms te gemakkelijk de conclusie getrokken dat er geen sprake is van effecten op de mainport en/of de mainportontwikkeling. Waarschijnlijk wordt deze conclusie mede veroorzaakt door het ontbreken van een duidelijke mainportvisie alsmede goed begrip van de marktdynamiek van een mainport aan de ene kant en het mogelijk ontbreken van voldoende vliegtechnische en operationele kennis van het onderzoeksbureau aan de andere kant. Een aantal van de conclusies wordt door ons daarom niet gedeeld.



Voor de meeste verbetervoorstellen geldt dat zij alleen in samenhang goed op hun effecten kunnen worden beoordeeld. Met een thematische aanpak dreigt de samenhang uiteindelijk verloren te gaan, terwijl het onderwerp mainportontwikkeling bij uitstek vraagt om een integraal beleidskader en onderling samenhangende wet- en regelgeving. In ons eigen sectorverbetervoorstel hebben wij bepleit tot een integrale herziening van het milieustelsel te komen. Tot op heden hebben wij van u geen reactie vernomen op de visie en het verbetervoorstel, waardoor ik mij nu eigenlijk afvraag of de visie van drie niet onbelangrijke betrokkenen bij het Schipholbeleid op een goede manier wordt meegenomen in het evaluatietraject.

In de bijlage bij deze brief vindt u de visie van KLM, per thema en verbetervoorstel, zoals door u is gehanteerd in de Eerste verkenning. Uiteraard was het voor ons onmogelijk op alle verbetervoorstellen te reageren. Wel heeft KLM over een groot deel daarvan haar standpunt aangegeven. Wij hebben de verbetervoorstellen net als u waar mogelijk beoordeeld op de effecten voor de mainport en daarnaast een eerste toets gedaan op de operationele uitvoerbaarheid, vooralsnog zonder een kosten-batenanalyse.

Aan uw verzoek om deze visie mede namens alle luchtvaartmaatschappijen te geven kan ik niet tegemoet komen. Immers, elke luchtvaartmaatschappij die gebruik maakt van de luchthaven Schiphol heeft vanuit een eigen bedrijfsbelang een verantwoordelijkheid om haar betrokkenheid bij de evaluatie van het Schipholbeleid in te vullen. Mogelijk is de BARIN wel bereid aan uw verzoek te voldoen.

Wij begrijpen dat uw onderzoeksbureau graag gebruik zou maken van de kennis en expertise van KLM. Mocht onze inbreng of een nadere toelichting op deze brief gewenst zijn, dan ben ik uiteraard bereid onze expertise en menskracht hiervoor beschikbaar te stellen.

Met vriendelijke groet,

10.2e

Drs. Ing. 10.2e
Plv. President-Directeur

Copie:
KLM Cityhopper
Schiphol Group
Luchtverkeersleiding Nederland
Voorzitter CROS
BRS



Bijlage KLM visie op verbetervoorstellen

1. Startend verkeer

"Pas de ligging van de startroutes aan en houd daarbij meer rekening met de huidige en geplande woonbebouwing en de stilte-en recreatiegebieden"

KLM deelt datgene wat is vermeld onder "uitvoerbaarheid" in de Eerste verkenning.

De conclusie dat er geen belangrijke effecten worden verwacht voor de mainport deelt KLM echter niet. Eén en ander is immers afhankelijk van de mate en vorm van verschuiving. Verlenging van de route heeft verhoging van de brandstofkosten, de emissies en de operationele kosten tot gevolg. Het bundelen van routes (aangegeven als een bundeling tot een minimum hoogte of als een minimum afstand) heeft een negatief effect op de uurcapaciteit. Overigens zijn de huidige uitvliegroutes al ontworpen om zoveel mogelijk woonbebouwing te ontwijken. Echter, door het ontbreken van een samenhangend beleid op de ruimtelijke ordening worden de ruimten tussen de woonkernen steeds meer opgevuld. Deze aanbouw bevindt zich danwel buiten de 35Ke zone, maar daar komen juist de meeste klachten vandaan.

"Laat de vliegtuigen de voorgeschreven startroute nauwkeuriger volgen"

De KLM vloot is uitgerust met de meest geavanceerde navigatietechnieken. Spreiding tijdens de bochten blijft echter een gegeven door factoren zoals gewicht, wind, temperatuur, aantal motoren en kan alleen worden verbeterd door minder bochten toe te passen in het route ontwerp, wat echter weer leidt tot het overvliegen van woonbebouwing.

Er zijn inderdaad geen belangrijke effecten te verwachten voor de mainport, tenzij het leidt tot een eis tot grotere mate van bundelen van de routes, hetgeen leidt tot capaciteitsverlies (zie hierboven), waardoor de operatie van de hubcarrier onder druk kan komen te staan.

"Laat vliegtuigen vaker en langer de startroute volgen"

KLM deelt hetgeen dat in de Eerste verkenning wordt gesteld qua uitvoerbaarheid.

Een dergelijk voorstel heeft in tegen stelling tot wat in de Eerste verkenning wordt gezegd, wel degelijk negatieve effecten op de mainport. Het verhogen van het percentage vliegtuigen die ook onder de 900 m de route moeten volgen heeft een negatief effect op de uurcapaciteit. Er is juist in het initiële deel van de uitvliegroute een groot snelheidsverschil tussen de typen vliegtuigen, die pas na de 900 m wordt opgeheven omdat alle vliegtuigen boven de 900 m accelereren naar een standaard snelheid. Ter voorkoming van het op elkaar inlopen van de vliegtuigen dient de startinterval te worden vergroot.

"Wijzig het verticale profiel na de start"

Qua uitvoerbaarheid moet er rekening mee worden gehouden dat een verandering van de uitklimtechniek een effect heeft op de laterale vliegbaarheid van de routes. Acceleratie op

lagere hoogte dan de huidige 900 m, als gevolg van een aanpassing van de starttechniek, vergroot de bochtstralen en geven daardoor meer spreiding tijdens de bochten. De huidige starttechniek (voormalige ICAO-A) wordt internationaal het meest toegepast. Een verandering naar een andere techniek heeft tot gevolg dat de KLM op meerdere vliegvelden niet kan voldoen aan de wens van de omgeving aldaar. Overigens staat ICAO maximaal 2 klimtechnieken toe per type vliegtuig. In verband met het veiligheidsverhogende effect past de KLM echter één techniek toe voor de hele vloot.

Voor de effecten op de mainport geldt dat de huidige startprocedure juist is gekozen en voorgeschreven vanwege milieuredenen. Indien nog steiler dan de huidige procedure zou moeten worden uitgevlogen zou dit leiden tot een aanzienlijke kostenverhoging voor KLM als hub operator (verhoogd brandstofgebruik, meer motoronderhoud en meer emissie), wat nadelige gevolgen heeft voor onze concurrentiepositie (aantasting van het Level Playing Field) en ook het milieu zwaarder belast. Bovendien leidt dit tot meer geluid dichtbij Schiphol.

2. Landend verkeer

“Gebruik zoveel mogelijk naderingsroutes boven zee”

KLM deelt hetgeen is gesteld onder de effecten qua uitvoerbaarheid in de Eerste verkenning, maar wil graag het volgende duidelijk aangeven. Voor het laatste deel van de nadering kan de route niet aangepast worden, vanwege beperkingen van het landingssysteem (ILS), die alleen een rechte aanvliegp pad mogelijk maakt (tot ~10 km vóór de baan), onder een internationaal aanbevolen vaste daalhoek van 3 graden.

Er zijn wel degelijk effecten te verwachten op de mainport. Indien het doel is om (zoals enkele verbetervoorstellen aangeven) al het verkeer, ook vanuit het oosten, via de Noordzee te laten binnenkomen heeft dit een significant negatief effect op de uurcapaciteit en op de operationele en brandstofkosten van de KLM operatie. Indien het voorstel ook een vaste aanvliegroute over het deel dat over land gaat behelst, tast dit de uurcapaciteit aan (huidige nachttransities leveren een capaciteit van maximaal 25 vliegtuigbeweging per uur), in plaats van de noodzakelijke piekcapaciteit van 35 landingen per uur.

“Vermijd bij naderingen woonkernen, stiltegebieden en andere plaatsen. Vlieg bijvoorbeeld zoveel mogelijk over weilanden”

KLM deelt hetgeen dat in de Eerste verkenning is gesteld qua uitvoerbaarheid. Extra eisen aan de verkeersleider zou ertoe kunnen leiden dat de vliegveiligheid in gevaar komt. Overigens, voor het laatste deel van de nadering kan de route niet aangepast worden, vanwege beperkingen van het landingssysteem (ILS), die alleen een recht aanvliegp pad mogelijk maakt (tot ~10 km vóór de baan). Er dient ook rekening mee te worden gehouden met meer spreiding tijdens bochten, zoals eerder aangegeven.

“Niet vervroegd/verkort indraaien”

Qua uitvoerbaarheid is een dergelijk voorstel haalbaar. Het verbieden van het verkort indraaien geeft echter wel een beperking van de flexibiliteit en daarmee een beperking van de uurcapaciteit. Door vliegtechnische verschillen tussen diverse type vliegtuigen kunnen er openingen tussen de opeenvolgende vliegtuigen ontstaan. De verkeersleider vult deze openingen op met verkeer dat daartoe in staat is afhankelijk van de positie en manoeuvreerbaarheid van dat moment. Het kunnen aanbieden van voldoende uurcapaciteit is van cruciaal belang voor het instandhouden van de mainport. Het voorstel heeft derhalve negatieve effecten op de mainport.

“Leg naderingsroutes voor overdag vast”

KLM deelt de effecten voor de uitvoerbaarheid zoals is gesteld in de Eerste verkenning. Het vastleggen van de naderingsroutes is vliegtechnisch wel uitvoerbaar, maar alleen met een zeer sterk gereduceerde capaciteit. Voor het behoud van de capaciteit zijn er zeer geavanceerde technische aanpassingen noodzakelijk, zowel aan boord van alle op Schiphol opererende vliegtuigen als wel op de grond en onderling verbonden om het verkeer gestroomlijnd af te kunnen handelen. Geschat wordt dat deze ontwikkeling zeker nog 15 jaar zal vergen vanwege de hoge investeringskosten en het feit dat alle op Schiphol opererende vliegtuigen uitgerust dienen te zijn. Om het verkeer met voldoende capaciteit af te kunnen handelen, is het noodzakelijk om de vliegtuigen al in een zeer vroeg stadium (buiten de Nederlandse grenzen) voor te sorteren. Daardoor zijn er grensoverschrijdende afspraken noodzakelijk en mogelijk is er een noodzaak om het verkeer al in een nog eerder stadium sterk planmatig te laten vliegen.

Effecten op de mainport? Ja, zonder technische hulpmiddelen heeft een dergelijke voorstel een zeer drastische verlaging van de capaciteit tot gevolg.

“Zet de nadering in vanaf een grotere hoogte”

Dit voorstel is vliegtechnisch uitvoerbaar.

De effecten voor de mainport zijn echter groot. De capaciteit van het luchtruim neemt af door verkleining in het verticale vlak, en daarmee ook de capaciteit van de luchthaven. Verder heeft het gevolgen voor de veiligheid binnen het luchtruim. Het verhogen van dit deel van de aanvliegeroute heeft een verschuiving van de hinder tot gevolg, hetgeen zal leiden tot nieuwe hinder.

“Optimaliseer de huidige glijvluchtnadering gedurende de nacht en zorg ervoor dat elk vliegtuig deze nadering ook uitvoert”

Een voorstel waar zeker iets mee gedaan dient te worden. KLM zou dit voorstel graag onderdeel laten zijn van de CROS experimenten. Aanpassing van de amvb's is overigens alleen noodzakelijk indien het laterale pad dient te worden aangepast.



"Gebruik CDA voor alle naderingen, dus ook overdag"

KLM is het eens met wat in de Eerste verkenning wordt gesteld over de uitvoerbaarheid.

"Vlieg tijdens de eindnadering steiler aan door de dalhoek te verhogen"

Uit eerdere onderzoeken (Technisch Operationele Maatregelen, TOMS) is gebleken dat er een negatief geluidseffect uitgaat van de verhoging van de dalhoek binnen de huidige grenzen, zonder de noodzaak van her-certificatie (indien ontwerptechnisch mogelijk) van het vliegtuig. Grotere dalhoeken vergelijkbaar met Londen City zijn onmogelijk voor de overgrote meerderheid van de op Schiphol opererende vliegtuigen. Vliegtuigen zijn letterlijk structureel beperkt in de dalhoek, waardoor hercertificatie niet mogelijk is. Grotere dalhoeken zijn alleen mogelijk door daarvoor speciaal ontworpen (kleine) typen vliegtuigen. KLM deelt de conclusies uit de Eerste verkenning. Verhoogde dalhoeken zou Schiphol een uniek vliegveld maken en het Level Playing Field voor de sector aantasten.

"Vlieg steiler aan tot aan de eindnadering"

KLM deelt de conclusies uit de Eerste verkenning. De vereiste procedure kan leiden tot een afname van de capaciteit van Schiphol. Daarnaast heeft de procedure gevolgen voor de veiligheid.

3. Baan- en routegebruik

"Pas het gebruik van een bepaalde start- of landingsbaan aan"

Het gaat altijd om het gebruik van bepaalde combinaties van start- en landingsbanen. In piekperiodes kan dit het gelijktijdige, veilige gebruik van 2 start- en 2 landingsbanen betreffen. De veiligheidseisen beperken de mogelijkheden van een (geheel) ander baangebruik.

Het voorstel heeft negatieve effecten op de mainport. Het nog verder beperken van de mogelijkheden om start- en landingsbanen te gebruiken dan nu al het geval is, zal namelijk leiden tot een afname van de voor de mainport cruciale pickuur- en jaarcapaciteit en een aantasting van het Level Playing Field zijn.

Het aan de vaststelling van de grenswaarden ten grondslag liggende baangebruik gaat uit van het minimaliseren van de per saldo in de omgeving ondervonden geluidbelasting. Een grotere vrijheid voor wat betreft het baangebruik, biedt mogelijkheden om in overleg met de omgeving meer in te zetten op hinderbeperking.



“Sluit specifieke start- en landingsbanen en vliegroutes voor bepaalde soorten (zware en lawaaïge) vliegtuigen”

Hoewel KLM selectiviteitsmaatregelen toejuicht, is de uitvoerbaarheid van dit voorstel is twijfelachtig. Ten gevolge van een grotere complexiteit als gevolg van de noodzaak tot het door elkaar heen vlechten van het verkeer in de lucht en op de grond neemt de kans op fouten in de baan- en routetoewijzing toe.

Nog afgezien van de verkeersleidingtechnische aspecten, is voor de capaciteit ook de verdeling van het (snelle en langzame) verkeer d van belang. In de praktijk wordt er wel op ad-hoc basis gebruik van gemaakt. Om het structureel in te voeren is er een onderzoek noodzakelijk naar de effecten op capaciteit en veiligheid.

“Verdeel de overlast meer over de regio”

Ook uit discussies in de CROS blijkt dat de regio behoefte heeft aan mogelijkheden om de rust in de omgeving te spreiden en vooral ook om te komen tot een betere voorspelbaarheid, vooral in de zomerperiode. Spreiden van rust is mogelijk door het gebruik van banen en routes meer af te wisselen en voor de omgeving beter voorspelbaar te maken. Zie hiervoor ook “Werken aan de toekomst voor Schiphol en de regio”, hoofdstuk 4.

Op dit moment wordt in de CROS voortvarend gewerkt aan de voorbereiding van experimenten (de zgn. Pilots). Uit de experimenten zal blijken of verbetervoorstellen die de spreiding van de overlast betreffen haalbaar zijn en leiden tot een voldoende betrouwbare voorspelbaarheid.

In de Eerste verkenning geeft u terecht aan dat door het evenredig verdelen van de overlast de banen evenrediger zullen worden gebruikt, waardoor er meer vrijheid ontstaat voor de sector, wat weer ten gunste komt van de capaciteit. Binnen het huidige stelsel is dit echter niet mogelijk, omdat nu de handhavingspunten bepalend zijn voor het baangebruik.

“Verleng de nachtperiode”

De inschatting van de effecten op de mainport en de uitvoerbaarheid in de Eerste verkenning wordt niet door KLM gedeeld.

De mainport Schiphol is een onmisbare schakel voor een concurrerende Randstad. De mainport dankt haar bestaansrecht vooral aan het wereldwijde netwerk van intercontinentale- en Europese bestemmingen dat aangeboden wordt door KLM samen met haar partners. Het uur van 06.00 tot 07.00 speelt een sleutelrol in dit wereldwijde netwerk.

Immers, een groot deel van de intercontinentale vluchten dient in de vroege ochtend op Schiphol te arriveren teneinde het voor passagiers mogelijk te maken in korte tijd over te stappen op vroege Europese vluchten naar hun eindbestemmingen. Het fijnmazig evenwicht van ‘blokken’ van aankomsten en vertrekken gedurende de gehele dag is de kern van het transferproduct waarmee KLM haar internationale concurrentiepositie heeft verworven. Vanwege de kleine Nederlandse thuismarkt is met name dit transferproduct onmisbaar.



- Invoering van een verlengd nachtregime zal er toe leiden dat een belangrijk deel van de vroeg aankomende intercontinentale vluchten van KLM en haar partners op een later tijdstip zou moeten worden gepland. Hierdoor wordt KLM als transfervervoerder minder aantrekkelijk, vooral voor het hoogwaardige zakelijke passagierssegment. Zakenpassagiers die vroeg op hun Europese eindbestemmingen willen arriveren, zullen op andere Europese mainports overstappen omdat andere Europese luchtvaartmaatschappijen het gewenste vroege reisschema wel zullen kunnen aanbieden. Ook zal een verschuiving van het eerste 'blok' verschuiving van alle daaropvolgende 'blokken' gedurende de dag tot gevolg hebben. Dit zal een zeer negatieve invloed hebben op het totale netwerksysteem dat daarmee in een negatieve spiraal komt.
- Bij de totstandkoming van de fusie tussen Air France en KLM heeft de Nederlandse overheid bedongen dat KLM een netwerk van 42 intercontinentale bestemmingen vanaf Schiphol blijft bedienen. Luchtverbindingen van en naar deze aangemerkte bestemmingen worden essentieel geacht voor de Nederlandse economie, werkgelegenheid en vestigingsklimaat. Vluchten uit 21 van deze 42 bestemmingen arriveren in de vroege ochtend tussen 06.00 en 07.00 uur op Schiphol.
- Concurrerende mainports in Europa - London Heathrow, Parijs Charles De Gaulle en Frankfurt Main - kennen geen van allen een capaciteitsbeperking in de vroege ochtend. Daarnaast kent geen van deze drie mainports een beperking in het gebruik van het banenstelsel na 06.00 uur. Vanuit de optiek van een "level playing field" is invoering van een verlengd nachtregime op Schiphol derhalve niet wenselijk.
- Ook voor de vrachtmarkt is de vroege ochtend van groot belang. Met name voor de aanvoer van "perishables" (bloemen, fruit, etc.) zijn vroege aankomsten essentieel voor het tijdig aanbieden van de goederen op de veilingen.
- De schade op termijn van onderhavige beperkingen in de vroege ochtend (2010) wordt door de luchtvaartsector geschat tussen €400 en €900 mln schade voor Nederland op jaarbasis. Voor de luchtvaartsector belooft deze schade tussen de €250 en €400 mln op jaarbasis waarvan het grootste deel ten laste van KLM zal komen. De invoering van een verlengd nachtregime op Schiphol zal voor KLM onacceptabele gevolgen hebben.

"Verbied of beperk nachtvluchten, bijvoorbeeld in Europees verband"

De instandhouding van een wereldwijd netwerk van verbindingen vereist dat Schiphol 's nachts niet (geheel) is gesloten. Beperkingen die tot gevolg hebben dat op bepaalde bestemmingen per etmaal minder vluchten kunnen worden uitgevoerd, hebben economisch een zeer nadelig effect op maatschappijen die voor een groot deel zijn aangewezen op die bestemmingen. Zie ook ons commentaar onder het hoofdstukje "laat alleen stille vliegtuigen toe".



"Beperk het grondgeluid"

KLM kan geen invloed uitoefenen op het ontstaan van het grondgeluid. Starttechniek is zeer sterk gerelateerd aan vliegveiligheid. Oplossingen moeten veeleer worden gezocht in maatregelen op de grond, zoals bebossing, en maatregelen ter vermindering van trillingen.

Indien de oplossing wordt gezocht in een afwijkende starttechniek of een beperking in het baangebruik, zal dit hoogst waarschijnlijk negatieve gevolgen hebben voor de mainport.

4. Normstelling

"Er moeten meer handhavingspunten komen"

De huidige praktijk wijst uit dat de met het TVG beschikbare geluidruimte niet kan worden benut omdat eerder een grenswaarde in een handhavingpunt wordt bereikt. Het toevoegen van handhavingspunten zal deze discrepantie alleen maar groter maken.

Volledigheidshalve verwijzen wij u graag naar 'Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio', Deelrapport 2, hoofdstuk 4, waarin wij onze ervaringen met het milieustelsel uitgebreid hebben beschreven. Paragraaf 4.4. beschrijft dat het Totaal Volume Geluid al leidt tot een knelpunt en dat bovendien de beschikbare capaciteit binnen de handhavingspunten tenminste 10.000 vliegtuigbewegingen lager uitvalt.

Qua effecten op de mainport zijn wij het deels met u eens. Het toevoegen van handhavingspunten levert namelijk geen betere bescherming op voor omwonenden.

Handhavingspunten zorgen voor rigiditeit in de operatie. Flexibiliteit in het toepassen van route- en baangebruik zijn hierdoor niet mogelijk. Experimenten hieromtrent in CROS zijn dan ook zonder een aanpassing van wet- en regelgeving niet mogelijk. Bij meer handhavingspunten in het buitengebied zullen vliegtuigen door luchtverkeersleiding minder gespreid kunnen worden, dit beperkt de flexibiliteit van de operatie en daarmee de capaciteit (de luchtverkeersleiding dirigeert het luchtverkeer, het is niet de vlieger die een afwijking van een luchtverkeersweg initieert.)

"In het kader van de gelijkwaardige overgang naar de Wet luchtvaart moeten de indicatieve contouren uit de PKB terugkomen"

Het is belangrijk dat een ieder zich realiseert dat de indicatieve contouren uit de PKB zijn gebaseerd op een verkeersscenario dat al lang is achterhaald. Alleen al om deze reden zijn de contouren niet meer bruikbaar.

Ten aanzien van uw conclusies voor de effecten van de mainport geldt dat omdat de indicatieve contouren uit de PKB zijn gebaseerd op een achterhaald verkeersscenario, het hanteren hiervan een negatief effect zal hebben op de capaciteit en derhalve op de mainportontwikkeling. Overigens, in het huidige stelsel liggen sommige handhavingspunten eveneens niet in woonkernen.



Elk stelsel dat gebaseerd is op een verwacht verkeersscenario in de toekomst, zoals het nu gebeurt in het huidige stelsel, en geen rekening houdt met de veranderende praktijk, zal tot problemen leiden (Zie ook in "Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio over meer uitleg over de 'scenariogevoeligheid').

"Geluidbelasting moet men meten in plaats van berekenen"

Binnen het huidige stelsel zou meten van vliegtuiggeluid voor handhaving, om de in de analyse (van de Eerste verkenning) vermelde redenen, alleen onder toepassing van ruime marges mogelijk zijn en zou het opbouwen van een betrouwbare database ten behoeve van het vaststellen van grenswaarden vereisen.

Metten ten behoeve van de handhaving op handhavingpunten is dan ook geen optie. Zie ook de bevindingen van de CDV. Metten ten behoeve van informatievoorziening of validatie wordt wel door ons ondersteund.

"De berekeningen van de geluidbelasting moeten worden gevalideerd met gemeten waarden"

KLM deelt de conclusies van de Eerste verkenning.

"Er moet een andere normstelling voor geluid komen dan het systeem met de handhavingpunten en een totaal volume geluid"

In "Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio" hebt u kunnen lezen dat KLM voorstander is voor een ander systeem dan het huidige. In Deelrapport 2 van ons verbetervoorstel beschrijven wij in hoofdstuk 4 onze ervaringen met het huidige stelsel. In paragraaf 4.3. beschrijven wij de gevolgen van de opeenstapeling van regels en grenswaarden.

Met een vernieuwd stelsel zal ook in de toekomst voldoende capaciteit moeten worden geboden om mainportontwikkeling mogelijk te maken.

"Laat alleen stille vliegtuigen toe en maak vliegtuigen stiller"

Het gaat hier om een voorstel dat ook in een internationale context moet worden gezien. Als er ten gevolge van wet- en regelgeving geen spraken is van een level playing field ten opzichte van vergelijkbare andere Europese luchthavens, zal dit een negatief gevolg hebben op de mainportontwikkeling. Zie ook "Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio", Deelrapport 1, paragraaf 6.4. over het belang van een level playing field. Ook kunnen dergelijke maatregelen luchtvaartpolitieke repercussies hebben.

Wel kan gedacht worden aan een systeem waarbij maatschappijen met een stille vloot worden "beloond".

KLM heeft door de afgelopen jaren te investeren in nieuwe vloot, geluidarme vliegtuigen geïntroduceerd. Er zijn op dit moment echter geen mogelijkheden om te voorkomen dat de daarmee gecreëerde milieuruimte wordt opgevuld met geluidrijke vloot van andere



luchtvaartmaatschappijen. KLM zou de door haar gecreëerde ruimte graag voor haar eigen groei willen benutten.

"Kom met een beter systeem van milieugrenzen qua luchtverontreiniging in de Wet Luchtvaart en beperk de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door het vliegverkeer"

Het stellen van een dergelijke norm vereist het hanteren van een rekenmodel, met alle bezwaren van dien (denk aan geluid). Mede gegeven de bijdrage van het vliegverkeer aan de concentraties van verontreinigende stoffen, is het veel zinniger om de geldende algemene normen (voor alle bronnen te samen) te hanteren en bij (dreigende) overschrijding te bepalen wat de meest effectieve methode is om de concentraties te verlagen.

KLM deelt de conclusie in de Eerste verkenning voor wat betreft de effecten op de mainport. Separate normen voor diverse verontreinigende stoffen afzonderlijk, die zijn gebaseerd op het stand still principe (uitstoot mag niet groeien t.o.v. het PKB gestelde peiljaar 1990), zullen namelijk de capaciteit beperken. Voor een norm die saldering toelaat behoeft dit echter niet het geval te zijn.

"Bewerkstellig een emissiereductie door middel van kerosineheffing een emissieplafond en/of emissiehandel"

KLM deelt de conclusies in de Eerste verkenning. Binnen het huidige stelsel, waarin de sector een gegeven ruimte aan milieubelasting is gegeven, past het niet dat de overheid dergelijke regels oplegt. Het is aan de sector om te bepalen hoe zij met de gegeven ruimte omgaat, en alleen op verzoek van de sector zou de overheid dergelijke regels moeten stellen.

Voor de introductie van nieuwe wet- en regelgeving zal moeten gelden dat er spraken dient te zijn van een level playing field ten opzichte van vergelijkbare andere Europese luchthavens. Indien hiervan geen sprake is dan zal dit een negatief hebben op de mainportontwikkeling.

Het is hoogst twijfelachtig of een kerosineheffing zal leiden tot emissiereductie. Algemeen erkend (onder andere in ICAO) is dat een systeem van verhandelbare emissierechte efficiënter en effectiever zal zijn. KLM is daarom sinds jaren voorstander van de invoering van verhandelbare emissierechten, bij voorkeur op wereldwijde schaal, maar mocht dat niet haalbaar blijken, op Europees niveau als opstap naar een wereldwijde regeling. KLM is zich bewust van het risico dat een Europees systeem een zeker concurrentienadeel kan opleveren ten opzichte van niet Europese luchtvaartmaatschappijen. De condities voor een Europees systeem voor emissiehandel luisteren daarom nauw.

"Actualiseer de ongevalkansen op Schiphol"

KLM is het eens met het voorstel van de Eerste verkenning om de effecten van de vermindering van het aantal externe veiligheid gerelateerde ongevallen nader te onderzoeken. Dit staat los van de wens van de sector om het Totaal Risico Gewicht (TRG) te vervangen door een stelsel gebaseerd op handhaving van de veiligheid aan de bron, met stuurmogelijkheid voor de sector. Zie hiervoor ook "Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio", deelrapport 2, paragraaf 6.3.3. over Externe veiligheid.



Qua effecten op de mainport kan worden opgemerkt dat een eerste analyse die door het NLR is uitgevoerd, een minimale verbetering van de totale ongevalkans heeft laten zien die een positief effect heeft op het TRG.

"Verminder de onveiligheid als gevolg van vliegverkeer in de omgeving van Schiphol"

De luchtvaartsector is verantwoordelijk voor de veiligheid van de bron zelf (het vliegverkeer). Veiligheid is overigens een primair vereiste dat reeds is verankerd in de bedrijfsprocessen van de sector. KLM maakt ernstig bezwaar tegen de suggestie als zou Schiphol onveilig zijn. KLM deelt de mening dat veiligheid altijd voorop staat. Sectorbreed wordt er continue gewerkt aan en geïnvesteerd in maatregelen die de veiligheid verder verhogen (VEM raamwerk, technologische verbeteringen aan boord en op de grond, training, VPS etc). Wij verwijzen u ook graag naar "Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio", deelrapport 2. Ons voorstel tot verbetering en onze visie staat beschreven in paragraaf 6.3.3.

"Een onafhankelijke partij moet handhaven er moeten sancties worden opgelegd wanneer overschrijdingen worden geconstateerd"

Uw conclusie in de Eerste verkenning wordt door ons gedeeld.

5. Ruimtelijke ordening

"Zorg voor duidelijke regelgeving"

"De overheid moet een andere afweging maken tussen de verschillende belangen. Er moeten minder of geen ruimtelijke beperkingen worden gesteld"

"De verantwoordelijkheid voor het stellen van ruimtelijke beperkingen moet naar lagere overheden worden gebracht"

Ten aanzien van de bovengenoemde verbetervoorstellen onderschrijven wij datgene wat onder de uitvoerbaarheid is aangegeven in de Eerste verkenning. De conclusie dat het wel invoeren van het voorstel geen invloed heeft op de mainport is niet helemaal juist. Het is noodzakelijk dat de samenhang van de ruimtelijke beperkingen en de effecten qua hinder door het Rijk wordt bewaakt gegeven het belang van het beperken van de overlast ten behoeve van een duurzame mainportontwikkeling.

Bij de regionale overheid zal de (economische) druk om te bouwen groter zijn. Toename van bebouwing rondom Schiphol zal leiden tot meer hinder en grotere beperkingen opleveren voor beschikbare ruimte voor vliegroutes.



“Er dien een algemene verklaring van geen bezwaar voor ‘lichtbouwvergunningplichtige bouwwerken te komen”

Indien licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken ‘geluidgevoelige objecten’ betreft kan dit overlast gaan veroorzaken. Zodra bijv. een serre wordt aangebouwd die niet geluidsgeïsoleerd is, kan dit overlast veroorzaken.

KLM stelt voor, indien de algemene verklaring van geen bezwaar voor lichtbouwvergunningplichtige bouwwerken er komt, deze wel te beperken tot de niet - geluidgevoelige objecten.

“Er moeten aanvullende ruimtelijke beperkingen worden opgesteld en gemeenten moeten zich houden aan huidige beperkingen”

KLM deelt de conclusie in de Eerste verkenning. Bij gebrek aan ruimtelijke ordeningsbeperkingen zal de bebouwing rond de luchthaven verder toenemen. Dit zal leiden tot meer hinder van de omgeving en tot een verdere beperking van aanpassingen of verdere optimalisatie van de aan-en uitvliegroutes.

“Bouw een nieuwe luchthaven”

Uit eerder onderzoek is gebleken dat een luchthaven in de Noordzee onhaalbaar is vanwege kosten, operationele problematiek, onduidelijke milieubelasting en gebrek aan landzijdige ontsluiting. Het zou een ernstige vorm van kapitaalvernietiging betekenen.

“Laat een deel van de groei van de luchtvaart door regionale luchthavens opvangen (Rotterdam, Lelystad en de militaire basis Soesterberg)”

“Plaats bepaalde segmenten van de vloot uit naar ander luchtavens. Te denken valt aan point-to-point verkeer, niet hub-gebonden verkeer, vracht, charters, low cost carriers en general aviation”

De ontwikkeling van de regionale luchthavens maakt alleen kans van slagen indien dit in het kader van een en integraal mainportbeleid wordt gedaan.

Voor de hub kan meer (milieu)capaciteit worden gecreëerd door niet-Schiphol gebonden segmenten te verplaatsen naar een regionale luchthaven. De enige Nederlandse luchthavens in hetzelfde marktgebied van Schiphol zijn de luchthavens Eindhoven, Rotterdam en Lelystad. Rotterdam heeft haar milieugrenzen al bereikt en op Lelystad ontbreken de nodige voorzieningen zoals een start- en landingsbaan met voldoende lengte en breedte, luchtverkeersleiding en een terminal.

Op dit moment voert Schiphol Group een businesscase uit naar de wenselijkheid en mogelijkheden voor de ontwikkeling van Lelystad voor het accommoderen van niet-hub gebonden verkeer.

Wij verwijzen u hiervoor ook naar , “Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio”, Deelrapport 1 paragraaf 4.3.1.



"Vang de groei van de luchtvaart op Schiphol op en pas daarvoor de infrastructuur aan"

KLM deelt de conclusies van de Eerste verkenning. Verder verwijzen wij u naar "Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio", Deelrapport 1, hoofdstuk 6, paragraaf 6.2.

6. Mainport-strategie

"Kom met een toekomstvisie voor de mainport"

Als een van de "motoren" van de Mainport Schiphol onderstreept KLM het belang van een integrale visie op de Mainport. Deze toekomstvisie is van groot belang, al was het alleen maar om een goede beoordeling te kunnen doen van de ingediende verbetervoorstellen. Samen met Schiphol Group en LVNL heeft KLM haar visie op de Mainport verwoord in "Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio".

Mainportontwikkeling is echter geen zaak van de rijksoverheid alleen. Om het mainportbeleid succesvol te laten zijn is een goede samenwerking tussen het Rijk, de regio en de luchtvaartsector noodzakelijk.

"Focus meer op kwaliteit dan op kwantiteit":

Zoals u ook kunt lezen in "Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio" (Hoofddocument pagina 12 en Deelrapport 1 paragraaf 4.3.) heeft KLM samen met Schiphol Group gekozen voor een strategie die is gericht op continuïteit van de mainport: het mainportnetwerk krijgt prioriteit. Het internationale netwerk van Air France-KLM is immers essentieel voor de mainport.

KLM realiseert zich dat capaciteit op Schiphol schaars zal blijven. Aan een duidelijke focus is derhalve niet meer te ontkomen. KLM denkt niet dat de oplossing van een selectief beleid ligt in het stellen van nog strengere milieunormen. Een wezenlijk knelpunt als de scenariogevoeligheid, die aan de basis ligt van de huidige milieustelsel, dient eerst te worden opgelost.

KLM pleit voor selectiviteitsbeleid dat ertoe zal leiden dat de schaarse capaciteit op een voor Nederland en de mainport zo positief mogelijke manier kan worden aangewend.

Onder selectiviteitsbeleid worden daarom ten eerste maatregelen verstaan die er op gericht zijn om zo effectief mogelijk om te gaan met de schaarse capaciteit en wel door groei mogelijk te maken van de essentie van het mainportnetwerk: de huballiantie.

In het algemeen kan worden gesteld dat netwerkcarriers met een hub&spoke operating concept, per definitie, efficiënter gebruik maken van de schaarse luchthaven en luchtruim capaciteit.

De maatregelen zullen gericht moeten zijn op verschuiving van volumebeleid naar kwaliteitsbeleid e.g. netwerkqualiteit, toegevoegde economische waarde, code share, AF-KL assurances, ontwikkeling cargo European House.

Daarnaast worden onder dit beleid maatregelen verstaan die erop gericht zijn om de capaciteit op Schiphol te vergroten binnen de huidige milieugrenzen. Focus ligt met name op het weren



van meer milieubelastende vliegtuigen en het verder optimaliseren van meer milieuvriendelijke procedures.

Beide vormen van beleid maken ondersteunende overheidsmaatregelen en "local rules" noodzakelijk.

"Maak de dubbeldoelstelling waar: Verdeel 'milieuwinst' tussen groeimogelijkheden voor de mainport en beperking van de overlast"

De dubbeldoelstelling is omstreeks 1990 ontwikkeld: een luchthaven die zich als mainport kan ontwikkelen, maar die anderzijds zodanig is ingekaderd dat de kwaliteit van de leefomgeving vanaf het in gebruik nemen van de vijfde baan niet verslechtert en deels verbeterd – bezien ten opzichte van 1990. Die dubbeldoelstelling ging gepaard met *grenzen* aan de milieubelasting en een *plafond* voor het aantal passagiers.

In de loop van de jaren is er een accentverschuiving opgetreden in de gedachtegang over het stellen van *grenzen* aan het luchthavenluchtverkeer. Omstreeks 2000 werd de redenering dat een stelsel van veiligheids- en milieugrenzen geen bescherming moet bieden tegen *aantallen* vliegtuigen, passagiers of tonnen vracht, maar tegen de *gevolgen* van het daarmee samenhangende vliegverkeer.

De regering schreef daarover in 2000:

"Gegeven de milieugrenzen kan de sector zich in beheerste mate ontplooiën door de toepassing van nieuwe technologieën en optimalisering van de vliegprocedures. Deze bepalen omvang en tempo van de groei van de luchtvaart. Aantallen passagiers en vliegbewegingen zijn geen criteria meer die de overheid hanteert. Luchthaven en luchtvaartmaatschappijen kunnen op deze wijze invulling geven aan de belangrijke economische functie die zij voor ons land vervullen."

Dit beleid is neergelegd in artikel 8.3 van de Wet Luchtvaart. Dat bepaalt letterlijk dat de uitoefening van de wettelijke bevoegdheden (lees: de bevoegdheden van de overheid) gericht is op het bevorderen van een optimaal gebruik van de luchthaven als knooppunt van nationaal en internationaal luchtverkeer, met inachtneming van de *grenzen* die met het oog op de veiligheid, de geluidbelasting, de lokale luchtverontreiniging en de geurbelasting noodzakelijk zijn.

De wetstekst noemt de mainportdoelstelling derhalve als eerste.

De toelichting op artikel 8.3 Wet Luchtvaart gaat uit van het omgekeerde: het overheidsbeleid moet *op de eerste plaats* gericht zijn op het vaststellen van goede en handhaafbare veiligheids- en milieugrenzen. De overheid moet *op de tweede plaats* een regime creëren waarbij de luchtvaartsector, binnen de gestelde grenzen, de ruimte krijgt om het groeipotentieel te ontwikkelen. Het is met name de sector zelf die (bijvoorbeeld door investeringen in de vloot of door verbetering van vliegprocedures) in staat is om tot een optimaal resultaat te komen.



Onze beeld ten aanzien van de dubbeldoelstelling met het huidige normenstelsel is derhalve als volgt:

- Met de dubbeldoelstelling is géén sprake van een eenduidige keuze van 'mainport boven milieu' of 'milieu boven mainport'. Eerder is het 'mainport naast milieu'.
- Het stellen van grenzen aan het luchtverkeer staat sinds 2000 in het teken van bescherming tegen de *gevolgen* van het luchtverkeer. Aan de omvang van dat verkeer worden geen beperkingen meer gesteld, mits de milieugrenzen in acht worden genomen.
- De wet is ook niet eenduidig: waar de wetstekst de mainportdoelstelling als eerste noemt, gaat de toelichting primair uit van goede milieugrenzen.
- De toelichting op de Wet Luchtvaart geeft wel een duidelijke plaats aan de economische aspecten. De overheid moet de luchtvaartsector namelijk de ruimte bieden om het groeipotentieel (binnen de grenzen) te ontwikkelen.
- De sector kan onder andere door investeringen (bijvoorbeeld in vloot) zelf groeimogelijkheden realiseren. Dat houdt in dat er een directe relatie is tussen de (investerings) inspanningen van de sector en de mogelijke groei van het luchtverkeer. Investerings in geluidsarmere vloot moeten dus ten goede komen aan verdere groei.
- De dubbeldoelstelling kent vanwege de invulling tot nu toe alleen verliezers. Door het kiezen voor compromissen zijn zowel de omgeving als de sectorpartijen teleurgesteld. De Mainportdoelstelling wordt gegijzeld door een concept van dubbele verwachtingen, welke tot onduidelijkheid heeft geleid.

In uw "NWSBRF Schipholbeleid" van april 2005 geeft uw ministerie aan dat het huidige Schipholbeleid eigenlijk geen dubbeldoelstelling meer kent. "Het is dus niet milieu én mainport, maar mainport binnen harde milieurandvoorwaarden." Gezien de bovenstaande overwegingen is KLM zeer verbaasd over de stelling van uw ministerie. Blijkbaar heeft gaat het ministerie ervan uit dat de dubbeldoelstelling niet eens meer aan de orde is.



7. Compensatie

"Hanteer een ruimhartig isolatiebeleid en geef bewoners meer keuzevrijheid".

"Zorg voor de mogelijkheid tot bij-isolatie in gebieden waar de geluidbelasting is toegenomen".

"Geef compensatie voor geleden schade"

"Benoem duidelijke aanspreekpunten voor de burger bij een isolatieproject"

Geluidsisolatie

De luchtvaartmaatschappijen betalen de kosten van isolatie via de zgn. Geluidsheffingen van artikel 77 Luchtvaartwet. Als grootste gebruiker van de luchthaven Schiphol komt hiermee een groot deel van de kosten voor de rekening van KLM. Deze heffingen betreffen echter niet alleen isolatiekosten, maar o.a. ook de kosten van het schadeschap Schiphol. In totaal gaat het om een bedrag van 693, 2 miljoen Euro, waarvan 628,2 miljoen Euro (incl. Rente) aan de luchtvaartmaatschappijen wordt doorbelast.

Er is voor GIS-2 veel geld uitgegeven en veel bewoners waren niet tevreden met de gang van zaken. Geluidsisolatie vormt een essentieel onderdeel van het beperken van de hinder. Het is daarom ook in het belang van KLM dat er effectief wordt geïsoleerd en dat de uitvoering qua kosten past binnen de vastgestelde budgetten van artikel 77 Luchtvaartwet.

Meer keuzevrijheid en de mogelijkheid tot bij-isolatie worden ook in het GIS-3 project meegenomen. KLM verwacht dat gezien de geschiedenis van GIS-2 het Ministerie en Progis hebben geleerd van het verleden en dat deze verbeteringen zijn terug te zien bij de aanpak van GIS-3.

Compensatie

Compensatie voor geleden schade kan worden aangevraagd bij het Schadeschap Schiphol. Uit gesprekken met de omgeving van Schiphol blijkt dat in elke gebied en door elk individu hinder anders wordt ervaren. Daarom zijn er verschillende maatregelen denkbaar om hinder effectief te beperken. Zo kan in het ene gebied een verhuisregeling de oplossing zijn, terwijl in het ander gebied periodes van rust kunnen worden gecreëerd door te variëren in het gebruik van de banen. In ons verbetervoorstel stellen wij voor om met de omgeving een meer gebiedsgerichte compensatie te bespreken. Een dergelijke compensatieregeling zou dan in plaats moeten komen van de huidige compensatieregeling. Graag verwijzen wij u naar "Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio", Deelrapport 2: Het milieustelsel, paragraaf 6.2. Deze paragraaf beschrijft uitgebreid onze visie over gebiedsgerichte benadering voor effectieve hindermaatregelen met behulp van een 'menukaart'.

Mainportontwikkeling is een taak van het Rijk, de luchtvaartmaatschappijen, de LVNL, de luchthavenexploitant en de regio. Gezien deze gezamenlijke verantwoordelijkheid ligt het in de rede dat betrokken partijen een financiële bijdrage leveren aan de compensatie van schade.

"Stel een fonds in ten behoeve van investeringen in algemene voorzieningen"

In de Eerste verkenning schetst u het aantal fondsen dat reeds bestaat ten behoeve van de regio. KLM vraagt zich af of er nog een fonds bij moet komen en of er geen spraken kan zijn



van het herstructureren van de verschillende fondsen. Daarbij is het van belang dat de fondsgelden ook daadwerkelijk ten goede aan de omgeving komen.

Nu de luchtvaartmaatschappijen reeds de kosten betalen voor de geluidsisolatie en het Schadeschap Schiphol (via artikel 77 Luchtvaartwet), in totaal een bedrag van ca. 628, 2 miljoen Euro is KLM geen voorstander om een nieuw fonds in het leven te roepen als de consequentie daarvan is dat KLM direct of indirect extra kosten voor haar rekening krijgt. Dit immers nadelig voor onze concurrentiepositie. De conclusie in de Eerste verkenning dat er waarschijnlijk geen substantiële nadelen voor de ontwikkeling van de mainport zijn onderschrijft KLM niet. Te allen tijde dient te worden voorkomen dat de kosten zich maar opstapelen. Zie hiervoor ook "Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio", Deel rapport 1: De Mainport, paragraaf 6.4, de paragraaf betreffende een level playing field. KLM benadrukt met klem het belang van een integrale toets waarbij de voorstellen in samenhang kunnen worden beoordeeld op operationele maakbaarheid, inclusief een kosten-batenanalyse.

"Zorg voor een handhavingssysteem waarbij geluidsprestaties per vliegbeweging worden gemeten en waarbij de vervuiler betaalt"

Landingsgelden worden al gemoduleerd aan de hand van de certificatie geluidgegevens van de Schipholvloot, dus volgens het de-vervuiler-betaalt principe. Wij vinden dat dit principe consistent toegepast moet worden en dus ook omgekeerd zou moeten toegepast, passend in een selectiviteitsbeleid gericht op kwaliteit.

Zie ook "Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio" hoofdstuk 6, paragraaf 6.4. Alleen als alternatief voor het huidige stelsel ziet KLM mogelijkheden in systeem met meetpunten.

Alleen staat de KLM sceptisch tegenover de effecten in de praktijk. Het is onwaarschijnlijk dat een maatschappij die opereert met een oude vloot, deze vloot zou gaan vervangen vanwege boetes. Het (goede) doel dat hiermee wordt gediend is dat de boetes ten goede komen aan de omgeving.

Om de inzet van stillere vloot te stimuleren zou een beloningssysteem dat berust op het zelf kunnen invullen van de milieuruimte die je creëert, meer kans van slagen hebben.

"Er moet een ruimere verhuisfaciliteit komen voor de mensen die last hebben van Schiphol"

KLM staat niet afwijzend ten opzichte van een betere verhuisfaciliteit voor omwonenden. Zie hiervoor ook onze visie op compensatie via een soort menukaart. Wel vraagt KLM zich af of een dergelijke faciliteit daadwerkelijk soelaas biedt voor het verminderen van de overlast.

Er zal eerst nog onderzoek moeten worden gedaan naar de uitvoerbaarheid van een verhuisfaciliteit, uiteraard in overleg met de regio.

8. Institutioneel en wettelijk kader

'Oprichten van een kennisinstituut ter permanente vermindering van de overlast in de omgeving'

Inmiddels zijn er door de sector meerdere initiatieven genomen om meer met de door haar opgebouwde kennis en expertise te doen. Hiertoe is het SIM (Samenwerking Innovatieve Mainport) opgericht en het KDC (Knowledge and Development Center). Het SIM en het KDC kunnen o.a. van meerwaarde zijn bij het opzetten en uitvoeren van de experimenten met de omgeving.

'Instelling van een luchtruimschap met een kenniscentrum of een interdepartementale werkgroep om een sociaal aanvaarde luchtvaart economie te bereiken'

Het Rijk is primair verantwoordelijk voor het luchtvaart economische beleid in Nederland. Hierbij ligt het in de rede dat niet alleen het Ministerie van Verkeer & Waterstaat is betrokken, maar ook het Ministerie van Economische Zaken en Buitenlandse zaken en VROM. Het Ministerie van VROM is daarnaast uiteraard verantwoordelijk voor het inbrengen van het milieubelang. Hoe het Rijk dat wil organiseren is aan hem, maar het instellen van een luchtruimschap zal bij voorkeur niet moeten leiden tot een extra bestuurslaag en of tot toenemende bureaucratie.

"Verbetering van Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS)"

In ons eigen verbeter voorstel is de dialoog met de omgeving een van de belangrijkste pijlers. Deze dialoog is volgens KLM dit afgelopen jaar goed op gang gekomen. KLM beschouwt CROS als een zeer nuttig platform waar omgeving en regio samenkomen. KLM en CROS kunnen met elkaar in gesprek gaan en informeren in het kader van de hinderbeperking. De CROS verbindt omgeving en de luchtvaart sector aan de hand van concrete projecten en vanwege de dialoog die tot stand is gekomen.

KLM denkt dat de CROS succesvol kan zijn door meer focus op de oorspronkelijke doelstelling: het beperken van de hinder in de omgeving. Of hierbij dan ook past dat ook andere betrokkenen als grondeigenaren en beheerder een rol gaan krijgen in CROS, zoals voorgesteld, vraagt KLM zich dan ook af. Het voorstel om CROS beslissingsbevoegdheid te geven lijkt KLM niet aan de orde. Het is immers een overlegplatform met als doel het beperken van de hinder en waar mogelijk daarover afspraken te maken.

Daarnaast heeft KLM ook goed contact met de regio via de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). De BRS richt zich ook op de economische kant van de mainportontwikkeling.

"Mogelijk maken van experimenten"

KLM acht het mogelijk maken van experimenten noodzakelijk om te komen tot concrete verbeteringen. Voordat concrete verbeter voorstellen worden omgezet in beleid voor concrete nieuwe wet- en regelgeving zal daar eerst een proefperiode aan vooraf moeten gaan. Zie hiervoor ook "Werken aan de toekomst voor Schiphol en de regio" in het hoofddocument



Koninklijke Luchtvaart Maatschappij nv

onder hoofdstuk 4. Als deelnemer van de CROS werkt KLM aan het opzetten van experimenten in zogenaamde pilotprojecten.

“Opstellen door de sector van een meerjarig verbeterprogramma voor hinderbeperking met een jaarlijkse verantwoording”

Een dergelijk programma zou goed passen in het overleg binnen de CROS.



Prof. drs G.J. Cerfontaine
President & CEO

Schiphol Group

Aan mevrouw drs M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
Staatssecretaris Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20903
2500 EX Den Haag



RG TRANSPORT EN LUCHTVAART

Bev. nr.
Bos. nr.

Datum: - 9 JAN. 2006

LT via DG

Briefnummer

Bijlage

AVS: SG/PSG Dienst d.gk

6 JAN 2006

10.2e

Handeling:

ingediend

aan de afzender

verzoeken

Telefoonnummer

020 - 10.2e

1173

Uw schrijven d.d.

21 november 2005

Schiphol,

30 december 2005

Betreft: Reactie verbetervoorstellen

Geachte mevrouw Schultz van Haegen, 05.005094, 15.4780

Dank voor uw brief van 21 november jl. waarin u vraagt om mijn visie op de ingediende verbetervoorstellen. U vraagt mij dit te doen vanuit mijn medeverantwoordelijkheid voor de uitvoering van het beleid. Tevens vraagt u mij te reageren op de effecten van de verbetervoorstellen op overlast en mainport.

Uiteraard ga ik met deze brief graag in op uw eerste verzoek. In uw Eerste Verkenning lees ik dat er 682 verbetervoorstellen zijn ingediend. Deze verbetervoorstellen hebben betrekking op het huidige Schipholbeleid. Het ligt daarom ook voor de hand om een visie op de verbetervoorstellen te relateren aan een visie op het Schipholbeleid, oftewel: een visie op de Mainport, zoals ook door het kabinet op hoofdlijnen geschetst in de Nota's Ruimte, Mobiliteit en Pieken in de Delta. Op dit moment beschikken wij helaas niet over uw uitgewerkte visie op de Mainport. Daarom gaan wij uit van onze eigen visie, zoals wij deze samen met KLM en Luchtverkeersleiding Nederland beschreven hebben in het document "Werken aan de Toekomst van Schiphol en de Regio".

Kort gezegd houdt deze visie in dat Schiphol moet kunnen groeien. Groeiruinimte is niet alleen noodzakelijk voor de luchthaven Schiphol om te kunnen concurreren met andere Europese mainports en met name met Parijs, maar is eveneens noodzakelijk voor de totale metropolitane strategie van de regio. Deze regio kan beschouwd worden als een internationaal knooppunt van stromen mensen, goederen, geld, informatie, kennis en cultuur. Om de regio goed verbonden te houden met de rest van de wereld, moet Schiphol beschikken over een wereldwijd netwerk dat zich kenmerkt door een zo goed en zo vaak mogelijke combinatie van transferverkeer en herkomst/bestemmingsverkeer en korte en betrouwbare aansluitingen voor zowel passagiers met hun bagage als voor vracht.

De benodigde groeiruinimte zien wij in stappen gerealiseerd. De milieuruimte in het huidige stelsel moet beter benut kunnen worden waardoor doorgegroeid kan worden naar 500.000 bewegingen. Verdere groei zal in overleg met de regio moeten gebeuren in een nieuw stelsel, waarbij de hinder zoveel mogelijk beperkt wordt. Als aanzet hiertoe stellen wij voor om gebiedsgerichte hindermaatregelen te nemen in overleg met de regio, innovatief bronbeleid te voeren, geluidmeetpunten te introduceren en de regio van adequate informatie te voorzien. Op basis van onze ervaringen met het huidige Schipholbeleid benadrukken wij nogmaals de noodzaak van een integrale herziening van het milieustelsel. U geeft aan dat nieuwe wetgeving als gevolg van de evaluatie op zijn vroegst in 2008 gerealiseerd is.

Bladnummer

2 / 8

Datum

30 december 2005

Om deze tijd te overbruggen is een betere benutting van de milieuruimte tijdig nodig waarbij de invoergegevens geactualiseerd kunnen worden voor een herijking van de grenswaarden binnen de beoogde geluidruimte en tegelijkertijd ons selectiviteitsbeleid verder aangescherpt kan worden. Daarnaast stellen wij voor op korte termijn ook voor de regio verbeteringen te realiseren door in 'CROS-verband' te mogen experimenteren met baan- en routegebruik ten gunste van de hinderbeleving. Zoals u weet zijn wij ons inmiddels aan het voorbereiden om de betere benutting tot uitvoering te kunnen brengen.

In de bijlage bij deze brief heb ik een aantal relevante thema's uit de ingediende verbetervoorstellen uitgelicht en hier onze eerste reactie op gegeven. Zodra de effecten van de verbetervoorstellen op overlast en mainport bekend zijn kunnen wij pas uitgebreider ingaan op uw verzoek. Echter, uitgaande van onze visie kunnen wij nu reeds constateren dat verbetervoorstellen, die verdere groei onmogelijk maken of de concurrentiepositie van Schiphol ernstig bemoeilijken, niet binnen onze visie passen. Verbetervoorstellen die inpasbaar zijn in een "CROS-pilot" of mogelijk zijn als concrete uitwerking van ons selectiviteitsbeleid vinden wij daarentegen zeer interessant.

Tot slot wil ik graag van deze gelegenheid gebruik maken om een kanttekening te plaatsen bij de conclusies uit de Eerste Verkenning uitgevoerd door To70. Als uitgangspunt voor deze Eerste Verkenning heeft u To70 meegegeven dat een verbetervoorstel kansrijk is als de overlast rondom de luchthaven erdoor afneemt, als de gevolgen voor de mainport positief zijn en als het voorstel zonder grote bezwaren uitvoerbaar is. Vervolgens staat bij diverse verbetervoorstellen aangegeven dat er geen belangrijke effecten verwacht worden voor de mainport waardoor de stap naar een kansrijk voorstel kleiner lijkt te zijn geworden. Het is volstrekt onduidelijk hoe tot de conclusie over de gevolgen voor de mainport gekomen is. Daarbij kunnen wij ons in veel gevallen niet vinden in de conclusies. Om een gedegen inschatting te kunnen maken van de gevolgen voor de mainport is het ook hier van belang om te weten wat een mainport inhoudt en dus ook wat de positie van een mainport kan versterken en verzwakken. Alleen door dit goed te doorzien en daar waarde aan te hechten kan op een zorgvuldige en aannemelijke wijze de gevolgen voor de mainport ingeschat worden. Ik betreur het dat in deze Eerste Verkenning de suggestie wordt gewekt dat sommige verbetervoorstellen de mainport niet zouden raken en dat er daardoor mogelijk verwachtingen zijn gecreëerd over de kansrijkheid van verbetervoorstellen.

Ik wens u veel succes toe bij de verdere beoordeling van de ingediende verbetervoorstellen, ben daarbij in het bijzonder benieuwd naar uw reactie op ons voorstel dat wij gezamenlijk met KLM en LVNL hebben opgesteld, en kijk uit naar uw visie op de mainport. Mocht u hierover met mij van gedachten willen wisselen dan ben ik te allen tijde hiertoe bereid.

Met vriendelijke groet,
SCHIPHOL GROUP

10.2e

Prof. drs G.J. Cerfontaine
President & CEO

Kopie aan: KLM, Luchtverkeersleiding Nederland en de leden van CROS

Bijlage Visie Schiphol Group op ingediende verbetervoorstellen

Mainport-strategie

Een aantal verbetervoorstellen is gericht op het strategisch beleid voor de Mainport. Er is behoefte aan een heldere toekomstvisie voor de Mainport, waarbij er meer focus is op kwalitatieve groei dan op kwantitatieve groei. Ook wordt voorgesteld om de dubbeldoelstelling waar te maken door evenwichtige aandacht te geven aan groeimogelijkheden voor de mainport en verdere beperking van de overlast.

Reactie Schiphol Group

Ook wij onderschrijven het belang van het hebben van een heldere visie op de Mainport. Ons inziens wordt de Mainport Schiphol gekenmerkt door haar kwalitatief hoogwaardig netwerk van lucht- en landzijdige verbindingen. Dankzij de kwaliteit en omvang van dit netwerk kan Schiphol concurreren met andere Europese mainports. De kwaliteit van het netwerk is gebaseerd op een zo goed en zo vaak mogelijke combinatie van transferverkeer en herkomst/bestemmingsverkeer. De kwaliteit van de doorverbindingen wordt bepaald door korte en betrouwbare aansluitingen voor zowel passagiers met hun bagage als voor vracht. Daarbij zijn ook wij voorstander van het zorgvuldig omgaan met groeimogelijkheden. Dit willen wij doen door de capaciteit op Schiphol primair aan te wenden voor het verkeer dat essentieel is voor de mainport met als doel continuïteit van de mainport. Hoe wij de toekomst van de Mainport Schiphol zien en hoe wij selectief willen omgaan met de beschikbare capaciteit kunt u lezen op de pagina's 6 tot en met 14 van "Werken aan de Toekomst van Schiphol en de Regio", maar ook in Deelrapport 1 over de mainport.

Een andere visie hebben wij echter op de voorstellen gericht op het waarmaken van de dubbeldoelstelling. Wij zijn van mening dat een duidelijke keuze gemaakt moet worden: Schiphol moet kunnen groeien en zal overlast in de regio veroorzaken. Deze overlast moet met alle mogelijke middelen worden beperkt. Hoe de overlast beperkt kan worden is bij uitstek een onderwerp dat door sector en regio gezamenlijk uitgewerkt moet worden. Het Rijk heeft wat ons betreft de taak om de wettelijke kaders te creëren waarbinnen de sector en regio daadwerkelijk hun verantwoordelijkheden kunnen nemen om dit te bewerkstelligen. Op de pagina's 22 tot en met 24 in "Werken aan de Toekomst van Schiphol en de Regio" kunt u nalezen hoe wij dit zien.

Institutioneel kader

Een redelijk aantal verbetervoorstellen gaat over het verbeteren van het institutioneel kader. Zo zou een kennisinstituut permanent mogelijkheden moeten onderzoeken om de overlast in de omgeving te verminderen en zou een luchtvaartmaatschappij in combinatie met een kenniscentrum moeten leiden tot een sociaal aanvaarde luchtvaartseconomie. Er worden verbeteringen voorgesteld voor het functioneren van CROS en LVNL, maar ook voor de regierol van de overheid.

Reactie Schiphol Group

Schiphol Group is lid van CROS en heeft in die hoedanigheid meegewerkt aan een interne evaluatie van het functioneren van CROS. In dit functioneren zijn inderdaad verbeteringen mogelijk. CROS is daarom een traject ingegaan dat tot de gewenste verbeteringen moet leiden. Als onderdeel van CROS ondersteunen wij deze ontwikkelingen en zullen ook in de toekomst actief mee blijven denken en werken aan verdere verbeteringen. Wat wij echter hebben

geconstateerd is dat CROS niet het enige gremium is waar de regio in vertegenwoordigd is en waar de sector mee overlegt.

Zo bestaat er ook een Bestuurlijke Regie Schiphol, waarmee Schiphol Group frequent van gedachten wisselt over een metropolitane strategie voor de Noordvleugel, met name de bijdrage van de mainport Schiphol aan die strategie. Daarnaast zijn er ook diverse bewonersplatforms die de sector zelf actief benaderen voor overleg, samenwerking en het maken van afspraken. In onze visie waarin het Rijk de sector en regio de ruimte geeft om in overleg met elkaar tot afspraken te komen om zo de hinder zoveel mogelijk te beperken, vinden wij het van belang dat er één "regio-tafel" gevormd wordt, waar de afspraken eenduidig en met voldoende draagvlak gemaakt kunnen worden. We moeten weten met "wie" we regionaal kunnen overleggen over zowel de economische ontwikkeling als de leefbaarheid en of deze partij over voldoende mandaat en draagvlak beschikt.

Wij zijn van mening dat een deel van de oplossing voor het verder beperken van hinder ligt op het vlak van innovatieve maatregelen, gericht op de bron die de hinder veroorzaakt. De vloot op Schiphol is beduidend stiller geworden in de laatste jaren. Continu moet worden gezocht naar verdere afname van de geluidsproductie van individuele vliegtuigen, wat ook gevonden kan worden in stillere vliegprocedures. Kernwoorden zijn hierbij: kennis, innovatie en internationale aandacht. Een kenniscentrum kan wat ons betreft hier een belangrijke rol in spelen. Daarom neemt Schiphol Group deel aan het SIM (Samenwerking Innovatieve Mainport) en KDC (Knowledge and Development Centre), waarin de kennis van de sector en de Nederlandse onderzoeksinstituten gebundeld wordt ten behoeve van onder andere onderzoek naar maatregelen ter verbetering van de hinderbeleving.

In "Werken aan de Toekomst van Schiphol en de Regio" kunt u op pagina 25 en 26 meer lezen over hoe wij de rol van de regio zien en innovatief bronbeleid plaatsen in relatie tot hinder. Dit is eveneens uitgebreid beschreven in Deelrapport 2 over het milieustelsel op de pagina's 103 tot en met 123 en op pagina 130.

Ten aanzien van de voorstellen ter verbetering van de structuur en cultuur van de Luchtverkeersleiding Nederland beperk ik mij tot de constatering dat LVNL dé partij is, die de sleutel in handen heeft om tot echte verbeteringen te komen voor de hinderbeleving door in overleg met de regio kritisch naar de ligging en gebruik van de vliegroutes te kijken. Alle wensen hieromtrent afkomstig van de regio, maar ook van ons als exploitant, zullen door LVNL uitgewerkt, beoordeeld en indien mogelijk geïmplementeerd moeten worden. Dit vraagt om een pro-actieve en constructieve grondhouding van de LVNL organisatie, die als ATM-provider "dingen mogelijk moet maken". Of hier een organisatie of cultuurverandering voor nodig is laat ik graag aan u en het LVNL bestuur over, als verantwoordelijke voor het LVNL-product. Wel wil ik benadrukken dat LVNL mede-opsteller is van het document "Werken aan de Toekomst van Schiphol en de Regio", waarmee zij in feite het beschreven gedachtegoed over de mainport en de regio onderschrijven.

Wettelijk kader

De verbetervoorstellen over het wettelijk kader omvatten diverse aspecten waaronder de inzet van de Nederlandse overheid bij internationale ontwikkelingen en afspraken, en het mogelijk maken van experimenten.

Reactie Schiphol Group

Luchtvaart is per definitie internationaal georiënteerd. Enerzijds vanwege het feit dat vliegtuigen uit alle uithoeken van de wereld Schiphol kunnen aandoen, anderzijds omdat Schiphol opereert in een internationaal speelveld waarin geconcentreerd moet worden met de andere grote luchthavens om zo haar positie te behouden. Om tot effectief beleid voor luchtvaart te komen, maar ook met het oog op een gezond level playing field, ligt het daarom voor de hand om dit luchtvaartbeleid – ook ten aanzien van hinder – op internationaal niveau

af te spreken, en niet alleen op nationaal niveau. De opstelling van de Nederlandse overheid is hierin bepalend. De pagina's 111 tot en met 123 en 173 tot en met 210 in het Deelrapport 2 over het milieustelsel geven eveneens het belang weer van een internationale benadering.

Wij zijn groot voorstander van het voorstel om experimenten mogelijk te maken. Zoals u op pagina 18 en 19 van "Werken aan de Toekomst van Schiphol en de Regio" kunt lezen (en ook Deelrapport 2 over het milieustelsel op de pagina's 82, 84 tot en met 86 en 103 tot en met 106) biedt het huidige milieustelsel nagenoeg geen ruimte om te kunnen experimenteren met baan- en routegebruik om uiteindelijk te komen tot verbeteringen ten gunste van de hinder in de omgeving zonder dat dit negatieve consequenties met zich meebrengt voor de mainport. Daarom werken wij in CROS actief mee aan de uitwerking van de Pilots, die uiteindelijk kunnen leiden tot ander baan- en routegebruik. Belangrijke complicatie is hierbij het huidige stelsel waarin regels voor baan- en routegebruik zijn vastgelegd en grenswaarden voor geluid in de omliggende handhavingspunten. Een overtreding van de regels kan leiden tot een boete en een overschrijding van de grenswaarden in de handhavingspunten kan leiden tot een maatregel ter voorkoming van een nieuwe overschrijding, opgelegd aan de sector door de Inspecteur Generaal. Deze regels en grenswaarden belemmeren de mogelijkheid om in overleg tussen sector en regio tot vernieuwende concepten te komen in baan- en routegebruik waarmee de hinder beperkt kan worden. Wij willen daarom graag met u op zoek gaan naar mogelijkheden om deze belemmering op te lossen ten gunste van de Pilots van CROS en een succesvolle dialoog tussen regio en sector.

Normstelling

Er zijn veel verbetervoorstellen ingediend die gerelateerd zijn aan de normstelling voor geluid, luchtverontreiniging, veiligheid, handhaving en hinderbeleving.

Reactie Schiphol Group

Een "handhaafbaar normenstelsel" was één van de belangrijkste criteria van het huidige stelsel. Een criterium dat vraagt om heldere normen, die bijdragen tot het beoogd doel. Let wel, we hebben niets tegen het stellen van normen, mits die normen maar transparant zijn en we ons ernaar kunnen richten. Tegelijkertijd moeten normen Schiphol niet benadelen in haar concurrentiepositie. Een van de grootste problemen met de huidige normen is de scenariogevoeligheid. Dit houdt in dat er een verschil bestaat tussen de werkelijkheid en de voorspelde werkelijkheid, terwijl de normen gebaseerd zijn op het laatste. Daarom zullen normen zodanig moeten worden opgesteld dat rekening gehouden wordt met dit probleem. Het aanhouden van een planningshorizon van drie tot vijf jaar voor evaluatie en eventuele bijstelling en het verminderen van de gevoeligheid voor afwijkingen van de voorspelde werkelijkheid zou uitkomst kunnen bieden.

Ten aanzien van het onderwerp geluid blijkt ook uit de verbetervoorstellen de behoefte aan het meten van vliegtuiggeluid. Wij zien de introductie van geluidmeetpunten als een belangrijke verbetering van de transparantie van de handhaving van geluidsnormen. Deze introductie van geluidmeetpunten zou in plaats van de huidige handhavingspunten moeten komen. De huidige handhavingspunten bieden immers in theorie de vereiste bescherming, maar dit wordt vaak niet zo ervaren en begrepen door de regio. De roep naar informatie over gemeten vliegtuiggeluid kan gezien worden als een gebrekkige aansluiting tussen normstelling, handhaving en daadwerkelijke hinderbeleving. Door het geluid van ieder vliegtuig te meten zijn we niet meer afhankelijk van een berekende geluidbelasting. Voor iedereen is zichtbaar wat de milieuprestaties van iedere luchtvaartmaatschappij is en wie de overlast veroorzaakt. Op pagina 26 en 27 van "Werken aan de Toekomst van Schiphol en de Regio" en in Deelrapport 2 over het Milieustelsel op de pagina's 124 tot en met 128 kunt u meer lezen over onze visie omtrent het meten van vliegtuiggeluid voor handhaving en informatievoorziening.

Verbetervoorstellen die impliceren dat vastgehouden moet worden aan het huidige stelsel van berekende grenswaarden voor geluid in handhavingspunten en waarbij de normen gebaseerd zijn op een enkel scenario achten wij dus niet kansrijk.

Het beleid voor veiligheid, met name externe veiligheid, zou ons inziens zo veel mogelijk geharmoniseerd moeten worden met wat er op internationaal gebied geldt voor de luchtvaart. Belangrijk onderdeel daarvan in de scheiding van de verantwoordelijkheden tussen de veiligheid van de bron zelf oftewel het veilig vliegen door de sector en een geschikt ruimtelijke ordeningsbeleid. Er bestaat een reeks aan internationaal geldende regelgeving gericht op bronveiligheid. Dit beleid is effectiever dan het apart opstellen van beleid voor de Nederlandse situatie. In Deelrapport 2 over het Milieustelsel kunt u op de pagina's 114 tot en met 116, 178 en 190 tot en met 192 hierover meer terugvinden.

Een vergelijkbare visie geldt voor het beleid ten aanzien van luchtverontreiniging. De sector en de regio hebben baat bij een systeem dat zich richt op bescherming en waar mogelijk leidt tot verbetering van de lokale luchtkwaliteit. Bij voorkeur moet het systeem schoner vliegen stimuleren. Een duurzame aanpak van luchtverontreiniging kent daarom diverse niveaus. Het meest effectieve niveau licht op het internationale vlak. Meer hierover op de pagina's 116 tot en met 119 en 189 en 190 van Deelrapport 2 over het milieustelsel.

Startend en landend verkeer en baan- en routegebruik

Bijna de helft van het aantal ingediende verbetervoorstellen gaat over startend en landend verkeer of over de wijze waarop van banen en routes gebruikt worden. De verbetervoorstellen lopen zeer uiteen: van een kleine wijziging van een route tot een volstrekt ander baan- en routegebruik waaronder verlenging van het nachtre regime.

Reactie Schiphol Group

Als exploitant van de luchthaven zijn wij niet de primair verantwoordelijke partij die gaat over waar de vliegtuigen vliegen en welke banen daarvoor het beste gebruikt kunnen worden. Voor een visie hierop verwijs ik u graag naar Luchtverkeersleiding Nederland en KLM. Het is wel in ons belang om in dit kader te benadrukken dat de wijze waarop het vliegverkeer van en naar Schiphol geleid en welke banen uiteindelijk ingezet worden gevolgen kan hebben op de capaciteit op Schiphol, zowel op jaarbasis als in de piekuren. Zoals u op in "Werken aan de Toekomst van Schiphol en de Regio" kunt lezen is het netwerk van Air France-KLM op Schiphol geen losstaande verzameling van bestemmingen en frequenties, maar een zorgvuldig afgestemd systeem van doorverbindingen, het hub-and-spoke concept. Dit systeem is het meest efficiënte systeem om zoveel mogelijk verbindingen te kunnen aanbieden. De kwaliteit van de doorverbindingen wordt bepaald door de combinatie van korte en betrouwbare overstaptijden en een groot aantal en frequente doorverbindingen voor passagiers, bagage en vracht. Een concurrerende piekruurcapaciteit is dus van belang voor de kwaliteit van het netwerk en de concurrentiepositie van Schiphol. Verbetervoorstellen over startend en landend verkeer en baan- en routegebruik die ten koste gaan van de voor de positie van Schiphol benodigde capaciteit achten wij daarom niet kansrijk.

Overigens lenen deze verbetervoorstellen zich bij uitstek voor een "pilot". Zoals u weet werken wij samen met de regio in CROS aan de uitwerking en implementatie van een aantal pilots gericht op ander baan- en routegebruik. Wanneer deze pilots naar mening van de regio en sector zoals gewenst verlopen, kan dit leiden tot aangepast baan- en routegebruik. Door in de praktijk nieuwe concepten voor baan- en routegebruik uit te proberen kan op basis van ervaringen nagegaan worden of een gewijzigd concept goed uitpakt met het oog op hinder. Daarom kan ik mij goed voorstellen dat de haalbaarheid en wenselijkheid van de desbetreffende verbetervoorstellen zoveel mogelijk bepaald worden aan de hand van een pilot in CROS.

Bladnummer
7 / 8

Datum
30 december 2005

In dit thema worden ook voorstellen gedaan om de nachtperiode te verlengen. De mainport Schiphol is een onmisbare schakel voor een concurrerende Randstad. De mainport dankt haar bestaansrecht vooral aan het wereldwijde netwerk van intercontinentale- en Europese bestemmingen dat aangeboden wordt door KLM samen met haar partners. Het uur van 06.00 tot 07.00 speelt een sleutelrol in dit wereldwijde netwerk.

Immers, een groot deel van de intercontinentale vluchten dient in de vroege ochtend op Schiphol te arriveren teneinde het voor passagiers mogelijk te maken in korte tijd over te stappen op vroege Europese vluchten naar hun eindbestemmingen. Het fijnmazig evenwicht van 'blokken' van aankomsten en vertrekken gedurende de gehele dag is de kern van het transferprodukt waarmee KLM haar internationale concurrentiepositie heeft verworven. Vanwege de kleine Nederlandse thuismarkt is met name dit transferprodukt onmisbaar.

Invoering van een verlengd nachtrecht zal er toe leiden dat een belangrijk deel van de vroege aankomende intercontinentale vluchten van KLM en haar partners op een later tijdstip zou moeten worden gepland. Hierdoor wordt KLM als transfervervoerder minder aantrekkelijk, vooral voor het hoogwaardige zakelijke passagierssegment. Zakenpassagiers die vroeg op hun Europese eindbestemmingen willen arriveren, zullen op andere Europese mainports overstappen omdat andere Europese luchtvaartmaatschappijen het gewenste vroege reisschema wel zullen kunnen aanbieden. Ook zal een verschuiving van het eerste 'blok' verschuiving van alle daaropvolgende 'blokken' gedurende de dag tot gevolg hebben. Dit zal een zeer negatieve invloed hebben op het totale netwerksysteem dat daarmee in een negatieve spiraal komt.

Bij de totstandkoming van de fusie tussen Air France en KLM heeft de Nederlandse overheid bedongen dat KLM een netwerk van 42 intercontinentale bestemmingen vanaf Schiphol blijft bedienen. Luchtverbindingen van en naar deze aangemerkte bestemmingen worden essentieel geacht voor de Nederlandse economie, werkgelegenheid en vestigingsklimaat. Vluchten uit 21 van deze 42 bestemmingen arriveren in de vroege ochtend op Schiphol.

Concurrerende mainports in Europa - London Heathrow, Parijs Charles De Gaulle en Frankfurt am Main - kennen geen van allen een capaciteitsbeperking in de vroege ochtend. Daarnaast kent geen van deze drie mainports een beperking in het gebruik van het banenstelsel na 06.00 uur. Vanuit de optiek van een "level playing field" is invoering van een verlengd nachtrecht op Schiphol derhalve niet wenselijk.

Ook voor de vrachtmarkt is de vroege ochtend van groot belang. Met name voor de aanvoer van "perishables" (bloemen, fruit, etc.) zijn vroege aankomsten essentieel voor het tijdig aanbieden van de goederen op de veilingen.

De schade op termijn van onderhavige beperkingen in de vroege ochtend (2010) wordt door de luchtvaartsector geschat tussen €400 en €900 mln schade voor Nederland op jaarbasis. Voor de luchtvaartsector belooft deze schade tussen de €250 en €400 mln op jaarbasis waarvan het grootste deel ten laste van KLM zal komen.

Kortom, de invoering van een verlengd nachtrecht op Schiphol zal voor KLM onacceptabele gevolgen hebben. Daarmee heeft het ook onacceptabele gevolgen voor Schiphol. Verbetervoorstellen hieromtrent achten wij daarom niet kansrijk.

Uiteraard hebben wij begrip voor de wens vanuit de regio om het nachtrecht op Schiphol te verlengen in verband met de geluidsoverlast die vluchten in de vroege ochtend kunnen veroorzaken. Daarom zullen wij ons continu blijven inspannen om de hinder in de vroege ochtend zoveel als mogelijk en redelijk is te beperken. Als voorbeeld noem ik het baangebruik dat wij op dit moment tussen 0600 en 0700 uur op vrijwillige basis beperken tot de Kaagbaan en Polderbaan, terwijl we dan al de beschikking hebben over meerdere banen. Daarnaast werken we aan mogelijkheden om het vliegverkeer, dat de meeste overlast veroorzaakt, zoveel mogelijk te weren uit de nacht en de vroege ochtend. We willen graag in overleg met de regio

Bladnummer

8 / 8

Datum

30 december 2005

nagaan welke maatregelen bijdragen aan de verdere beperking van hinder in dit uur, terwijl dit niet ten koste gaat van de positionering van de mainport.

Ruimtelijke ordening

Er zijn verbetervoorstellen ingediend die betrekking hebben op de beperkingen in het ruimtegebruik als gevolg van de aanwezigheid van de luchthaven. Ook zijn er verbetervoorstellen ingediend die meer betrekking hebben op de strategische wijze waarop de ruimte gebruikt kan worden. Regelmatig wordt hierbij een rol genoemd voor de regionale luchthavens.

Reactie Schiphol Group

Het inzetten van regionale luchthavens, met name de luchthaven Lelystad, zien wij als een interessante mogelijkheid om selectief om te kunnen gaan met de beschikbare capaciteit op Schiphol. Zodra de luchthaven Lelystad operationeel voldoende geschikt is voor de uitplaatsing van bepaalde segmenten vanaf Schiphol, kan de capaciteit op Schiphol primair aangewend worden voor hubverkeer. Hiervoor is eerst een baanverlenging benodigd en zal er geïnvesteerd moeten worden in luchtverkeersleiding, een terminal en operationele voorzieningen. Door de sector wordt op dit moment een Business Case uitgevoerd naar de mogelijkheid van uitplaatsing van verkeer naar de luchthaven Lelystad. Deze Business Case gaat in op de regionaal-economische effecten, de capaciteit, de milieueffecten en de landzijdige infrastructuur.

Datum 20 juni 2006

Ons kenmerk BRS 2006-11

Onderwerp

Aan geadresseerde

11.1

VROM / CST		
Zaak	doss	
Datum		
2006280603		
Te behandelen door	datum	paraaf
1 ^e BSG	23/6	[handtekening]
2 ^e SG		
3 ^e Mm		
4 ^e DGM		
Na behandeling retour archief		
Deponeren dd.		

Bezoekadres
Houtplein 33
Haarlem

Postadres
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Tel (023) 10.2e

Fax (023) 10.2e

Directie Beleid/programmamateam Schiphol

Bijlage(n) 1

Verhandeld door 10.2e

E-mail 10.2e@noord-holland.nl

Telefoon 023 10.2e

Uw kenmerk

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij bied ik u als voorzitter namens de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) onze regionale visie voor de middellange termijn: "Naar een betere relatie tussen luchthaven en omgeving" aan. Deze visie hebben wij als BRS-kern partners Provincie Noord-Holland, gemeente Amsterdam en gemeente Haarlemmermeer gezamenlijk opgesteld en mag rekenen op een breed bestuurlijk draagvlak bij de BRS-Groot¹.

Met deze visie geven wij een nadere uitwerking van de in Randstedelijk en in Noordvleugel verband ontwikkelde metropolitane strategie op het punt van de tweezijdige relatie tussen luchthaven en regio. Daarnaast is deze visie de basis voor onze reactie op het kabinetsstandpunt over Schiphol, dat de ministerraad op 21 april 2006 heeft vastgesteld, en onze inzet bij het convenant dat door het kabinet is aangekondigd.

De visie bevat een analyse van de luchthaven en zijn omgeving in internationaal perspectief en mondt uit in een viertal speerpunten:

1. Verbeteren van de leefbaarheid door beperking van de hinder

¹ BRS-groot wordt gevormd door de Provincies Noord- en Zuid-Holland, Utrecht, de gemeenten Amsterdam, Haarlemmermeer, Aalsmeer, Amstelveen, Beverwijk, Castricum, Diemen, Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Heemskerk, Muiden, Oostzaan, Ouder-Amstel, Uitgeest, Uithoorn, Velsen, Weesp, Wormerland en Zaanstad; de samenwerkingsverbanden van de regio's Alkmaar, Zuid-Kennemerland, Waterland, Gooi- en Vechtstreek en ROA.

2. Investeren in een leefbaarheidsprogramma voor omwonenden in de regio rond Schiphol
3. Een selectief ontwikkelingsbeleid voor de luchthaven
4. Gericht ruimtelijk accommoderen van bedrijfslocaties en mobiliteit

In hoofdlijnen gaat het o.a. over de volgende punten:

Er moet een inhaalslag worden gemaakt in de kwaliteit van de leefomgeving rond Schiphol. Om dat te bereiken zal een uitgebreid leefbaarheidsprogramma moeten worden ontwikkeld. Dit zal de BRS samen met CROS, Schiphol Group en KLM uitwerken. Wij zijn van mening dat ook het Rijk in deze zijn verantwoordelijkheid moet nemen en bereid moet zijn te participeren.

In de visie zetten we stevig in op het terugdringen van (geluids)overlast in met name het buitengebied. Om het buitengebied beter te beschermen, zijn verbeterde procedures voor aan- en uitvliegen en bundeling van vliegverkeer buiten bevolkingsconcentraties noodzakelijk. Een extra ring van handhavingpunten levert geen extra bescherming en werkt zelfs contraproductief door beperking van de mogelijkheden tot optimalisering. Indien het bestaande cordon van handhavingpunten echter gaten vertoont en ruimte biedt voor het ongeoorloofd afwijken van voorgeschreven routes moeten deze zo spoedig mogelijk worden gedicht door extra handhavingpunten in dit cordon. De eerste borging moet zo sterk zijn dat een tweede niet nodig is.

Saldering waarbij het aantal gehinderden toeneemt dan wel structurele verschuiving van hinder optreedt, wijzen wij af. Voorts zetten wij in op forse beperking van nachtelijk verkeer.

De knooppuntfunctie van de luchthaven is van groot belang voor de internationale concurrentiepositie van de regio. Daarom zetten wij in op het ontwikkelingsperspectief voor Schiphol als duale hub (samen met Charles de Gaulle-Parijs), waarbij de beschikbare fysieke en milieuruimte selectief worden benut. Het gaat dus niet om groei als zodanig, maar om het waarborgen van voldoende schaal en marktaandeel voor het instandhouden van het wereldwijde netwerk. Niet knooppunt gebonden verkeer dient te worden uitgeplaatst.

Met deze visie hebben wij een gedegen inbreng bij het maatschappelijke debat en de politieke discussies over de toekomst van de luchthaven en van de regio. Wij roepen u dan ook op het document te benutten bij uw inbreng in deze discussies.

Met vriendelijke groet,

Namens de Bestuurlijke Regie Schiphol

Ton Hooijmaijers
Voorzitter

10.2e



VRM/CST	0055	2006200708	1 ^e BSG	2 ^e SG	3 ^e STAS	4 ^e AGM	Deponeren dd.
Datum:		Te behandelen door:		In behandeling retour archief			

CST
23 JUN 2006

De voorzitter van de Vaste Commissie voor Verkeer en
Waterstaat van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
De heer J.J. Atsma
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Postbus 250
2130 AG Hoofddorp
Bezoekadres:
Raadhuisplein 1
Hoofddorp
Telefoon 023 567 65 43
Telefax 023 567 68 00

Sector Strategische Belevingsvorming
Contactpersoon 10.2e
Doorkiesnummer 023 10.2e
Uw brief -
Ons kenmerk 06.0138143\sbv
Bijlage(n) 1
Onderwerp Kabinetsstandpunt Schipholbeleid

Verzenddatum

22 JUNI 2006

Geachte voorzitter,

Onlangs heeft de Tweede Kamer een afschrift ontvangen van de reactie van ons college op het kabinetsstandpunt Schiphol. Het kabinetsstandpunt en onze reactie daarop is op 15 juni jl. besproken in de gemeenteraad van Haarlemmermeer. Middels deze brief willen wij (gemeenteraad en college) in samenhang met de reactie van het college van B&W een aantal kernelementen naar voren brengen.

Zoals aangegeven in de reactie van ons college is de gemeente Haarlemmermeer bijzonder teleurgesteld over het kabinetsstandpunt Schiphol. Het kabinetsstandpunt kenmerkt zich door onbalans en biedt geen enkele garantie dat aan de gewenste verbetering van de leefomgeving vorm wordt gegeven.

De gemeente Haarlemmermeer wil inzetten op een breed pakket aan maatregelen om de hinder te beperken en een kwaliteitsslag te maken in de leefomgeving van bewoners. De gemeente Haarlemmermeer heeft samen met de Provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam, Schiphol en KLM, juist om te komen tot herstel van vertrouwen en verbetering van de leefbaarheid, een integrale aanpak voorgesteld in de vorm van een Leefbaarheidprogramma Schiphol. Dit voorstel is als bijlage bijgevoegd.

Tevens pleiten wij ervoor de totstandkoming van het convenant tussen het rijk en de luchtvaartsector te verbreden en te verdiepen. Verbreden betekent in onze visie dat het convenant bestaat uit de drie pijlers van het leefbaarheidprogramma:

- hinderbeperkende maatregelen;
- verbetering en uitbreiding van de huidige compensatieregelingen;
- extra investeringen in gebieden waar vanwege ruimtelijke beperkingen of hinder zich negatieve sociaal-maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkelingen (kunnen) voordoen.

Verdiepen betekent dat het rijk, de sector en de regio betrokken moeten worden bij het convenant aangezien de ontwikkeling van de mainport, de beperking van de hinder en de kwaliteit van de leefomgeving een gedeelde verantwoordelijkheid is van deze partijen. In dit verband verwijzen we naar de gezamenlijke oproep van de BRS, CROS, Schiphol en KLM aan het Kabinet (van 16 mei jl.).

Tot slot willen wij een aantal specifieke punten onder uw aandacht brengen:

1. In het kabinetsstandpunt wordt uitgebreid ingegaan op het salderen tussen handhavingpunten. Haarlemmermeer is geen voorstander van saldering, zoals beschreven in het kabinetsstandpunt. Saldering kan alleen worden ingezet indien voor hinderbeperkende maatregelen saldering noodzakelijk is. Hieraan zijn twee randvoorwaarden verbonden:
 - Saldering alleen tussen een beperkt aantal punten gerelateerd aan de hinderbeperkende maatregel;
 - Helder inzicht in de gevolgen en concrete maatregelen om de hinder te beperken.
2. Wij constateren dat het kabinet positief is over de samenwerking tussen omwonenden, Schiphol en Haarlemmermeer om de overlast van grondgeluid aan te pakken. Wij verwachten echter ook directe betrokkenheid van de rijksoverheid door de uitvoering van concrete maatregelen waaronder het opnemen van aanvullende regels in de wetgeving.
3. Het kabinet ziet een belangrijke rol in de ontwikkeling en uitvoering van hinderbeperkende maatregelen voor de CROS. Wij vragen ons af op welke wijze deze rol door CROS zal worden ingevuld. In het bijzonder vragen wij aandacht voor de positie van de bewonersvertegenwoordigers in CROS.
4. Voorts is onlangs het eindrapport van de Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol aan de Tweede Kamer toegezonden. In dit kader willen wij de noodzaak van een structurele gezondheidsmonitoring en transparante informatievoorziening over gezondheidseffecten benadrukken.
5. Tot slot benadrukken wij de noodzaak om in Europees verband concrete afspraken te maken over maatregelen die de hinder verder kunnen beperken. Een nieuw slotallocatiemodel kan Schiphol in staat stellen om o.a. de schaarste primair in te zetten voor het netwerk. Daarnaast kan prioriteit worden gegeven op basis van milieupformance. Dit dient in EU verband te worden geregeld. Ook dienen in Europees verband afspraken gemaakt te worden over het uifasieren van oudere typen vliegtuigen. Doel van deze maatregel is een schonere en stillere vloot. Hierdoor wordt milieucapaciteit gecreëerd, is er minder hinder en wordt het ruimtegebruik efficiënter.

Ons kenmerk 06.0138143\sbv
Volgvel 3

Wij verzoeken u de reactie van ons college evenals bovengenoemde hoofdelementen te betrekken bij de behandeling van het kabinetsstandpunt Schiphol op 28 juni a.s.

Hoogachtend,

Namens burgemeester en wethouders van Haarlemmermeer,

10.2e

/drs. M.J. Bezuijen
Wethouder Luchthavenzaken c.a.

10.2e

Datum 7 juni 2006
Onderwerp Voorbereiding hoorzitting van 8 juni 2006



De voorzitter van de Vaste Commissie
voor Verkeer en Waterstaat van de
Tweede Kamer der Staten-Generaal
De Heer J.J. Atsma
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Secretariaat CROS :
Schiphol Boulevard 203
1118 BH Luchthaven
Schiphol
WTC-Schiphol,
Toren C, achtste verdieping
Tel. (020) 10.2e
E-mailadres bureau :
cros@overlegschiphol.nl
E-mailadres secretaris:
10.2e@overlegschiphol.nl

Uw kenmerk
Ons kenmerk CROS06.104
Bijlage(n)

Geachte voorzitter,

Ter voorbereiding van de hoorzitting van 8 juni aanstaande over het Kabinetsstandpunt Schiphol, waarvoor U de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) hebt uitgenodigd, stuur ik U conform afspraak een schriftelijke reactie op het Kabinetsstandpunt Schiphol van 21 april jongstleden. Gelet op de korte termijn van voorbereiding is deze schriftelijke reactie niet afgestemd met de plenaire CROS-vergadering. Wel heb ik over de inhoud ervan vertegenwoordigers van de in de CROS zitting hebbende geledingen geraadpleegd. Zoals U bekend is, hebben bij brief van 16 mei 2006 de CROS, de provincie Noord-Holland, Schiphol Group, KLM en de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam een eerste reactie gegeven op het Kabinetsstandpunt Schiphol. Voor een eerste stellingname verwijs ik U daarnaar.

De CROS is een overlegorgaan waarin deelnemen de luchtvaartsector, regionale bestuurders en bewonersvertegenwoordigers. Het doel van dit overleg is om de belangen van alle deelnemers te behartigen. Dit betekent dat de CROS oplossingen zoekt om het gebruik van de luchthaven te optimaliseren en tegelijkertijd vermijdbare hinder te beperken. Centraal in het overleg is het zoeken naar samenwerking tussen de luchtvaartsector, regionale bestuurders en bewonersvertegenwoordigers, met inachtnaam van de verschillende belangen die elk der geledingen voorstaan. In het kader van de evaluatie van het Schipholbeleid hebben de verschillende geledingen hun standpunten naar buiten gebracht. Verwezen wordt naar de Position Paper van de CROS van 14 oktober 2005, kenmerk CROS05.238b, waarin een overzicht van de standpunten van partijen is weergegeven. Naar aanleiding van het Kabinetsstandpunt zullen naar verwachting partijen bij afzonderlijke brieven aan de Staatssecretarissen van Verkeer en Waterstaat en van VROM en aan de Tweede Kamer hun standpunten verduidelijken. In deze brief beperk ik mij tot het aangeven van de zaken waarover in CROS-verband de komende tijd zal worden gesproken.

1. Pilots, c.q. experimenten gewijzigd baan- en routegebruik

In het Kabinetsstandpunt wordt vastgehouden aan de dubbeldoelstelling waarin een duurzame balans tussen ruimte voor de ontwikkeling van Schiphol en zorg voor de leefbaarheid van de omgeving van

de luchthaven worden gewaarborgd. De CROS onderkent het belang van Schiphol als Mainport voor de economische positie van Nederland en de ontwikkeling en welvaart van de regio. De CROS ziet het ook als haar taak met de verschillende geledingen: de luchtvaartsector, de regionale bestuurders en de bewonersvertegenwoordigers te zoeken naar een evenwicht tussen de ontwikkeling van Schiphol en de leefbaarheid van de omgeving van de luchthaven.

De CROS wil voor met kracht werken aan de pilots, c.q. experimenten gewijzigd baan- en routegebruik. In dit verband is het van cruciaal belang dat de periode van 1 november 2006 t/m 31 oktober 2007 wordt gebruikt voor het in uitvoering nemen en monitoren van voornoemde pilots, c.q. experimenten. Het experimenteerartikel in de Wet luchtvaart, waarvoor U een wetsontwerp bereikt heeft, dient met het oog hierop tijdig door de beide Kamers der Staten-Generaal op zo kort mogelijke termijn goedgekeurd te worden. Daarnaast hecht de CROS, zoals zij ook met vele andere partijen in de regio in een brief van 16 mei 2006 heeft vastgelegd, aan een adequate bescherming van het buitengebied.

De pilots, c.q. experimenten gewijzigd baan- en routegebruik kunnen niet los worden gezien van de in het Kabinetsstandpunt voorgestelde salderingsregeling voor het binnengebied en bescherming van het buitengebied in de vorm van een convenant tussen het Rijk en de luchtvaartsector. Experimenten voor gewijzigd baan- en routegebruik of op het gebied van vliegprocedures, waaronder de thans in voorbereiding zijnde CROS pilots, c.q. experimenten, vereisen op maat gesneden, tijdelijke flexibiliteit. Indien zij tot succesvolle resultaten leiden kan daaruit een voorstel voortvloeien voor een duurzame regeling, bijvoorbeeld in de vorm van grenswaarden voor het binnen- en buitengebied en/of definitieve implementatie van procedures.

2. Het convenant

In het Kabinetsstandpunt wordt een convenant tussen het Rijk en de luchtvaartsector aangekondigd over harde en handhaafbare maatregelen waarmee de hinder in het buitengebied wordt teruggedrongen en met het oog waarop initiatieven van de luchtvaartsector worden verwacht. In de eerder genoemde brief van 16 mei 2006 heeft onder meer de CROS hiertegen stelling genomen. Luchtvaartsector, regionale bestuurders en bewonersvertegenwoordigers stellen zich op het standpunt dat het voorstel voor een dergelijk convenant zowel inhoudelijk als qua draagvlak onvoldragen is. Partijen pleiten ervoor de totstandkoming van het voorgenomen convenant te verbreden en te verdiepen. Het convenant dient tenminste betrekking te hebben op de pilots, c.q. experimenten gewijzigd baan- en routegebruik, het in BRS-kader ontwikkelde leefbaarheidsprogramma en de bescherming van het buitengebied. De CROS geeft U in overweging U uit te spreken voor een convenant zoals hierboven aangegeven.

De voornaamste beleidsopgave voor de komende twee jaar (2008) is het creëren van de condities voor een daadwerkelijke en aantoonbare ontspanning van het Schipholdossier. Dit laatste is geen optelsom van databestanden, meetgegevens en klachtencijfers. Nieuwe perspectieven moeten worden gezocht, zoals een sterkere betrokkenheid van omwonenden in het niet-wettelijke besluitvormingsproces, onderzoek naar de factoren die bepalend zijn voor de hinderbeleving van omwonenden (akoestische en niet-akoestische aspecten), invulling van een leefbaarheidsprogramma en gerichte communicatie tussen de luchtvaartsector, regionale bestuurders en omwonenden van Schiphol.

3. Bescherming van het buitengebied

Een van de pregnantste punten uit het Kabinetsstandpunt is de beoogde bescherming van het buitengebied. De CROS onderschrijft de noodzaak van een betere bescherming van het buitengebied. Voor een definitie van dit buitengebied verwijst de CROS naar het rapport van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid ("Luid maar duidelijk") van februari 2006. De CROS hecht eraan Uw Commissie erop te wijzen dat het buitengebied en het door 35 handhavingpunten beschermde binnengebied in wezen een geheel vormen. De CROS realiseert zich dat uitgaande van de wettelijke normstelling de door om-

wonenden in het buitengebied ervaren hinder niet goed in beeld is te brengen. Niettemin, ook op grond van de massale klachten die ons bereiken, kunnen wij ons niet afsluiten voor de door omwonenden in het buitengebied als ondraaglijk ervaren situatie. Een beleidsmatig antwoord is op zijn plaats.

In het Kabinetsstandpunt wordt de luchtvaartsector voorgehouden dat zij een verdere groei kan realiseren met toepassing van een salderingsregeling voor het binnengebied. Overschrijding van handhavingspunten kunnen met maximaal 1 dB worden gecompenseerd door onderschrijding elders. De effectieve opbrengst van dit systeem van compensatie van het ene door het andere punt in de vorm van extra geluidsruimte komt ten goede aan de luchtvaartsector. Uiteindelijk zal dit leiden tot hetzij vaststelling van nieuwe grenswaarden op relevante handhavingspunten, danwel aanvaarding van een systeem van continue flexibiliteit van de grenswaarden op de handhavingspunten. Hierbij kan de vraag worden gesteld hoe hinderbeperking valt te rijmen met extra geluidsruimte voor verdere groei.

4. Positie van de CROS

Het Kabinet stelt een aanscherping voor van de rollen en verantwoordelijkheden van partijen. Het Kabinet wil de invloed en keuzevrijheid voor omwonenden en bestuurders in de regio vergroten. Hierbij kiest het Kabinet niet voor oprichting van een nieuw instituut, maar voor versterking van de positie van de CROS. De CROS zal op korte termijn, conform hetgeen in het Kabinetsstandpunt aan nieuwe taakstellingen is aangegeven, met voorstellen komen, inclusief financiële consequenties daarvan. De CROS is als platform van de verschillende betrokken partijen bereid aan een beleidsmatige follow-up bij te dragen voor nieuwe oplossingen en bestuurlijke arrangementen.

5. Bewonersvertegenwoordigers en luchtvaartsector

Aan het begin van mijn brief heb ik aangegeven dat de in de CROS deelnemende geledingen hun van elkaar verschillende opvattingen bij aparte brieven nog zullen verduidelijken. Van de kant van de bewonersvertegenwoordigers en van de luchtvaartsector zijn nu reeds de volgende zaken aangedragen, welke zij op korte termijn aanhangig willen maken.

De bewonersvertegenwoordigers binnen de CROS achten de volgende zaken van essentieel belang:

1. de bewoners erkennen het belang van een middelgrote kwalitatief hoogwaardige hub;
2. salderen in welke vorm dan ook is onbespreekbaar (volgens het rapport van het bureau To70 geeft dat 30.000 meer slaapgestoorden en 40.000 meer ernstig gehinderden). In feite is dat een verkapt loslaten van de dubbeldoelstelling;
3. een wettelijk verankerd handhavingssysteem met tenminste 95 handhavingspunten, zoals na langdurige studie voorgesteld door de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid voor het buitengebied, is noodzakelijk;
4. indien het principe van saldering wordt geaccepteerd en geen wettelijk verankerd handhavingssysteem voor het buitengebied wordt vastgesteld, zullen de bewonersvertegenwoordigers niet meewerken aan een convenant in CROS-verband. Een convenant dat à priori uitgaat van 600.000 vliegbewegingen per jaar (d.w.z. het gebruik van 4 banen met elk een continue stroom van vliegtuigen van meer dan 400 per dag) is onbespreekbaar;
5. de bewonersvertegenwoordigers zijn bereid een constructieve dialoog aan te gaan om aan het mainport-concept invulling te geven, waarbij zij beloven het belang van de luchtvaartsector nauwlettend in hun opstelling te zullen betrekken.

De luchtvaartsector acht de volgende zaken van belang:

1. afschaffing van de huidige handhavingspunten;
2. doorvoeren van compenserende maatregelen in het kader van het leefbaarheidsprogramma ter beperking van hinder;
3. de samenhang tussen invoering van het 2+2 baangebruik en terugdringing van de hinder in het buitengebied.

Graag ben ik bereid een en ander tijdens Uw hoorzitting verder mondeling toe te lichten. Afschrift van deze brief stuur ik aan de Staatssecretarissen van Verkeer en Waterstaat en van VROM.

Hoogachtend,

10.2e
voorzitter van de CROS

PERSOONLIJK

Aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat
Mw.drs. M.H. Schultz van Haegen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Utrecht, 31 maart 2006
ons kenmerk JF/ju/060331.022
contactpersoon ir. 10.2e
onderwerp Verbeteren geluidsnormenstelsel en andere geluidsbeperkende instrumenten

Mevrouw de Staatssecretaris,

Stichting Natuur en Milieu beschouwt het vliegverkeer als een belangrijk onderdeel van het vervoerssysteem en Schiphol als een belangrijke factor in de economische ontwikkeling van Nederland. Tegelijkertijd zal ook de luchtvaart zich moeten voegen in de milieukaders die noodzakelijk zijn voor het lokale, Nederlandse, Euregionale en mondiale milieu en leefklimaat. Wij denken dat economische ontwikkeling binnen milieukaders mogelijk is bij minder, dus selectieve, groei van de luchtvaart, met behoud van de mainportkarakteristiek.

Met deze brief wil Natuur en Milieu u een aantal concrete suggesties meegeven voor een in onze ogen goed kabinetsbesluit.

De groeiprognose van de luchtvaartsector is erg hoog (4 à 5% per jaar) en de gunstig gelegen start- en landingsbanen zitten al vrijwel vol. De geluidsproblemen dreigen daardoor exponentieel te gaan toenemen, als de groei doorzet, op de veel meer overlast gevende banen. Ook het aandeel in de klimaatproblematiek van de luchtvaart groeit schrikbarend. Berekeningen geven aan dat de luchtvaart in Nederland, als de prognose werkelijkheid wordt, voor ruim 20% verantwoordelijk zal zijn voor de nationale klimaatlast in 2020. Techniek lijkt geen uitkomst te bieden. Immers, de technologisch nog bereikbare energiewinst zit slechts op een 0,5 à 1% per jaar (bron: het NLR). Klimaatbeleid voor de luchtvaart betekent dus vooral volumebeleid (in tegenstelling tot de meeste andere sectoren).

Geluid, emissiebeleid en volumebeleid hangen in onze ogen sterk samen. Zij kunnen alleen gestuurd worden met het handhavingstelsel, met emissiehandel en andere prijsprikkels in de toekomst. De angst dat dit ten koste zou gaan van de economische groei van Nederland als geheel, is in onze ogen niet terecht. Eerder is overtuigend aangetoond¹ dat zelfs bij grote wijzigingen in de netwerkqualiteit van Schiphol, de totale kosten voor het bedrijfsleven maximaal met 0,003% veranderen. Deze relatief geringe effecten vallen te verklaren door de goede verbindingen van Nederland met de rest van de wereld via Londen, Frankfurt en Parijs. Andere vestigingsplaatsfactoren, zoals arbeidskosten en huisvestingskosten en fiscale regels zijn voor bedrijven veel belangrijker dan de netwerkqualiteit van de luchthaven of veranderingen daarin. Andere rapporten stellen vast dat Schiphol een interessante luchthaven is en blijft voor een hub- en spoke operatie, ook als deze beperkt is qua omvang en dus mogelijk hoge slottarieven kent².

Wij verzetten ons dan ook tegen het argument dat als Schiphol vanaf 2008 mogelijk tegen de grenzen van groei aanloopt, dit ten koste zou gaan van onze concurrentiepositie.

Bovendien hebben Schiphol en het kabinet zelf in handen of de groei zo snel voort gaat. Met een op het mainportkarakter gerichte selectieve groei strategie is er voldoende ruimte tot 2020.

Wat vragen we van u aangaande het kabinetsbesluit Schiphol:

1. In te zetten op selectieve groei
2. U hard te maken voor een normenstelsel dat de groei reguleert, mensen beschermt en innovatie stimuleert.

Dat laatste betekent:

- Dichten van de huidige gaten in het handhavingstelsel met voldoende handhavingspunten in woonwijken op de 'ring' én in woonwijken in het buitengebied
- afdwingen van 'stille' vliegprocedures en routes door een doelmatig stelsel van handhavingspunten
- Een doelmatig stelsel van handhavingspunten maakt het vervolgens weer mogelijk om verstarrende regelgeving af te schaffen.

Het dichten van 'gaten' en het afdwingen van 'stille' vliegprocedures zullen de groei beperken. Wij denken dat het zal gaan om een beheerste groei van 1% per jaar. Dit biedt tot minstens 2020 voldoende ruimte op Schiphol. De groei lag in 2005 overigens ruim onder de 1%.

Bij de nu gehanteerde prognose van 4 à 5% groei en het huidige beleid zonder extra geluidsmaatregelen, loopt Schiphol al tegen geluidsgrenzen op vanaf 2008. Die grenzen zorgen dus ook voor volumebeperking. Zelfs in het geval er helemaal geen geluidsnormen gesteld zouden worden loopt Schiphol tegen fysieke capaciteitsgrenzen aan in 2015.

Een "koude" volumebeperking lijkt ons erger dan een "warme". Bovendien zal indien Schiphol tegen de geluidsgrenzen oploopt, de discussie over versoepeling van de normen (en het technocratische debat dat daar altijd bij lijkt te horen) weer losbarsten en dat lijkt ons voor iedereen ongewenst. Dan is het maar beter om tijdig op de kwaliteit daarvan aan te sturen, zoals wij voorstellen. Dat is goed voor geluid, klimaat en externe veiligheid.

Hoogachtend,
Stichting Natuur en Milieu

10.2e

10.2e
algemeen directeur

Deze brief is gelijktijdig verstuurd aan de Minister-president en de Staatssecretaris van VROM.

Bijlage: Toelichting van de concrete invulling van de minimaal vereiste verbeteringen die wij met betrekking tot het geluidsnormenstelsel voorstellen.

Bijlage: Toelichting verbeterpunten geluidsnormenstelsel

1. Het dichten van de huidige gaten in het Normenstelsel en bescherming van het buitengebied

Het Normenstelsel met 35 handhavingspunten kent grote 'gaten', die in de toekomst gebruikt kunnen worden voor een toename van het luchtverkeer waarbij achterliggende woongebieden zwaar belast kunnen gaan worden. Dit stelsel moet zo worden ingericht, dat het geen onverwachte geluidstoename in woonwijken en woonkernen toelaat – ook niet bij een ander ontwerp van het netwerk van luchtverkeerswegen in de toekomst. Hierbij moet rekening worden gehouden met de eventuele bouw van een zesde baan.

Na de Evaluatie is het criterium van 10.000 woningen weggefallen. Dat betekent dat alleen nog de normen in de aangewezen handhavingspunten plus het Totaal Volume Geluid (TVG) de bevolking bescherming kunnen bieden tegen oplopend lawaai. Een woonwijk zonder handhavingspunt in de buurt is dan in feite 'vogelvrij'. Dit alles is niet onderzocht in het kader van de Evaluatie.

Vereiste verbeteringen:

- Zwakke plekken in de 'ring' met handhavingspunten voor Lden en Lnight dichtten met punten achter de 'gaten'. Dit kan het beste door ca 80 handhavingspunten te situeren in de woonwijken die op de 35 Ke contour zijn gelegen of daarachter voor zover daar de 'eerste' woonwijken en woonkernen liggen die anders niet worden beschermd door dichterbij de contour gelegen handhavingspunten. Van de bestaande 35 handhavingspunten liggen er vijf ver van woongebied en die kunnen in dat geval vervallen. De belangrijkste woongebieden die nu onvoldoende door de handhavingspunten worden beschermd zijn voor Lden Amstelveen-Bovenkerk-Legmeer-noord (een gat van 9 km!), Bennebroek, Velsbroek-noord en Zaandam; deze verdienen bijzondere aandacht bij het aanbrengen van extra handhavingspunten.ⁱⁱⁱ
- Aanvullend, waar nodig, extra handhavingspunten aanbrengen in woonwijken en woonkernen in het buitengebied, teneinde een substantiële toename van het geluid in deze woongebieden uit te sluiten. Dit is extra hard nodig omdat ultra-moderne vliegprocedures er gemakkelijk toe kunnen leiden dat de geluidsbelasting op de hierboven genoemde ring van handhavingspunten niet toeneemt maar daarbuiten wel. Wij denken dat er buiten de hiervoor genoemde punten in de ring nog zeker eenzelfde aantal handhavingspunten nodig is. Voor deze punten is een beperkte 'flexibiliteitstoeslag' mogelijk. Het stelsel moet zo worden ingericht dat in geen van de woonwijken en woonkernen de verwachtingswaarde volgens het grenswaardescenario met meer dan ca. 0,4 dB kan worden overschreden. Dit kan met een scenario-onderzoek worden aangetoond.

2. 'Stille' vliegprocedures en routes komen er niet zomaar

Het in punt 1 voorgestelde stelsel van handhavingspunten is nodig om de sector ertoe te brengen stillere vliegtuigen en vliegprocedures te introduceren, teneinde toename van het aantal vliegbewegingen mogelijk te maken. Anders zullen hiervoor de 'gaten' in het huidige stelsel worden gebruikt. Flexibilisering van de normen op de huidige handhavingspunten is de verkeerde weg. Zonder een harde sturing zullen bijvoorbeeld Continuous Descent Approach-landingen (CDA-landingen), zeker in het laatste deel van de nacht, niet tot stand komen. In aanvulling op punt 1. stellen wij de volgende instrumentele verbeteringen voor om stiller vliegen te bevorderen.

Vereiste verbeteringen:

- Er moeten voldoende handhavingspunten voor Lnight komen om in de hele nacht (tot 7.00 uur) 'stille' CDA-landingen, uitsluitend gebruik nachtroutes en beperkt vliegen onontkoombaar te maken. Voor de bovengenoemde Lden-handhavingspunten moet dus ook een grenswaarde voor Lnight worden vastgelegd.

'Stille' CDA-landingen, dat wil zeggen tussen kust en eindnadering voortdurend met laag vermogen dalend aanvliegen, kunnen voor de nachtperiode tot 7 uur direct worden ingevoerd. De grenswaarden voor Lnight dienen hierop te worden afgestemd. Om dit mogelijk te maken dient uitgangspunt te zijn dat 's nachts alleen vliegtuigen mogen landen met moderne instrumentatie en dat het aantal landingen per uur niet gaat stijgen boven 26;

- Naast een doelmatig normenstelsel is een sterke differentiatie van de havengelden en verandering van het slotsysteem nodig om 'stiller' vliegen te kunnen belonen.
- De voordelen van 'stillere' vliegtuigen en bijvoorbeeld het landen volgens CDA-procedure overdag moeten toevallen aan de luchtvaartmaatschappijen die de maatregelen treffen én aan de bevolking (afname omvang geluidsbelasting);

3. Afschaffen verstarrende regelgeving, mogelijk gemaakt door een goed normenstelsel (zie boven)

De in punt 1 genoemde voorstellen maken het mogelijk om een aantal verstarrende elementen uit de huidige regelgeving te laten vervallen. Dit betreft met name het schrappen van een vijftal niet effectieve handhavingspunten (met name 10, 11, 12, 16, 34), de norm voor het TVG en diverse voorschriften voor routes en vlieghoogte. Teneinde onnodige verstarren als gevolg van het door ons voorgestelde normenstelsel te voorkomen zou bovendien in de wet een flexibiliteitsbepaling kunnen worden opgenomen. Deze flexibiliteit kan bijvoorbeeld gewenst zijn als er heel nieuwe stille procedures beschikbaar komen waarop het normenstelsel niet goed is afgestemd.

Vereiste verbeteringen:

- Met scenario-onderzoek moet worden aangetoond dat het verbeterde normenstelsel (punt 1.) zo doelmatig is dat de ver van woongebied gelegen handhavingspunten en het TVG voor Lden niet meer nodig zijn en dat ook juridisch vastgelegde luchtverkeerswegen en vlieghoogtes overbodig zijn geworden;
- De flexibiliteitsbepaling dient zo te worden vorm gegeven dat de geluidswinst van stillere vliegprocedures per saldo ook ten goede komt van de bevolking. Dit zou kunnen met een kwantitatief criterium dat de afname van het aantal ernstig gehinderden in de gebieden met verbetering minstens tien maal zo groot is als de toename van het aantal ernstig gehinderden in de woongebieden met verslechtering. Essentieel is dus een per saldo forse verbetering in woongebied per geluidsschil tussen Lden 45 en 60 dB. Als men bepaalde woongebieden zwaarder wil kunnen belasten dan moet daar dus een grote geluidsverbetering in veel andere woongebieden tegenover staan; zie ook de ervaring met de nieuw belaste gebieden door de Polderbaan.

4. Enkele losse punten

- Wij sluiten ons aan bij het advies van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV) 'Luid, maar duidelijk' dat ons inziens de goede richting aangeeft: transparante normen stellen waar het nodig is en nodeloos verstarrende regelgeving schrappen. Wij wijzen erop dat dit advies onderbelicht is gebleven in het Eindrapport Evaluatie.
- Wij menen dat Lden en Lnight – jaargemiddelde normen dus – de juiste keuze zijn, omdat de normen anders onwerkbaar of ondoelmatig zijn. Ook denken wij dat flitspaalmetingen nuttig kunnen zijn om als sector regulerend te kunnen optreden, maar dat de normen ervoor (Lmax-normen) alleen indicatief kunnen worden gebruikt (door meetonnauwkeurigheid en weersbepalende geluidsoverdracht) en niet in de wet horen. De normen verschillen, als ze doelmatig moeten werken, overigens per vliegtuigtype en veranderen ook steeds met verandering van vliegprocedure.
- Wij zijn zeer sceptisch over een regionaal transactiemodel; het is niet democratisch, wordt onvermijdelijk overheerst door de sector (enige partij met deskundigheid en veel tijd) en leidt gemakkelijk tot verdeeldheid onder lagere overheden en bewonersgroepen.

- Wij vinden het onjuist dat sommigen primair willen sturen op beleving van het lawaai en dit willen gebruiken om de bescherming tegen geluidsbelasting (niveau Lden en Lnight) te beperken. Geluidsbeleving is een vaag en niet te operationaliseren begrip. Primair is de geluidsbelasting bepalend voor de ondervonden overlast. Het tegendeel wordt naar onze informatie niet door onderzoek ondersteund.
- Natuur en Milieu is voor het testen van nieuwe vliegprocedures op experimentele basis, **mits** het niet ten koste gaat van de bescherming van de bevolking en **mits** de experimenten binnen enkele weken gestopt worden als het effect negatief uitvalt. Omdat geluidsnormen jaargemiddelden zijn, is experimenteren altijd mogelijk binnen de normen. Met enquête-onderzoek naar de beleving is het succes niet te bepalen (vgl. huidige ruimoer rond nieuw belaste gebieden door de Polderbaan).

¹ Het belang van het Schipholnetwerk voor het in Nederland gevestigde bedrijfsleven. In opdracht van VenW en EZ, uitgevoerd door Strategem, Decisio en Rand Europe, november 2004.

² De groei van Schiphol, spel zonder grenzen? In opdracht van VROM, juni 2000.

³ Ook Uithoorn-zuidwest, Leimuider-west, Oude-Wetering, Hoofddorp-noordwest, Hillegom, Vijfhuizen-zuidwest, IJmuiden-centrum, Beverwijk-zuidwest, Assendelft-kern, Zwanenburg-centrum en A'dam-Osdorp zijn erg zwakke plekken.



Aanvullend advies van het MNP m.b.t. het Kabinetsstandpunt Schiphol

Kernvragen voor het Kabinetsstandpunt

Het Milieu- en Natuurplanbureau constateert dat in het laatste stadium van de besluitvorming de mate van transparantie verloren dreigt te gaan die het Schipholdossier het afgelopen jaar heeft gekenmerkt. Voorkómen moet worden dat (opnieuw) politieke en maatschappelijke onduidelijkheid ontstaat over de verantwoordelijkheidsverdeling tussen overheid en sector en afgeleid daarvan de technische discussie de politieke besluitvorming onnodig gaat compliceren. Tegen deze achtergrond verdient het volgens het MNP aanbeveling het kabinetsstandpunt te betrekken op de volgende twee kernvragen:

- 1 In welke verhouding wil het kabinet de in de toekomst te oogsten technologische winst (stillere vliegtuigen, ruimtelijke optimalisatie etc.) toedelen aan mainport dan wel milieu? Uiteraard kan gekozen worden voor 100-0%, het omgekeerde, 50-50% of andere verdelingen. Maximalisatie van de welvaartseffecten vereist naast groei ruimte voor de mainport vermindering van het ruimtebeslag en de milieuoverlast. Naar het zich laat aanzien is er voldoende technologische winst voor een evenwichtige toedeling. Het MNP zal begin mei rapporteren over de optimalisatie en trade-offs tussen mainport, ruimtebeslag en milieu.
- 2 Om de hoeveel jaar wil het kabinet die toedeling herijken in het licht van nieuwe ontwikkelingen en inzichten m.b.t. de economische positie en ontwikkelingen in de luchtvaart?

Voor zover de technische discussie toch aan de orde is, worden daarbij de volgende kanttekeningen gemaakt.

Consistent gebruik nodig van inzichten over groei ruimte

De milieubeschermende werking van de huidige normen (Totaal Volume Geluid (TVG) en handhavingspunten) is gelijkwaardig bevonden aan die van de daarvóór geldende milieurandvoorwaarden (zonesystematiek). Dit blijkt uit de recent gepresenteerde evaluatie van de motie Baarda en de toetsing daarvan door de commissie MER. Ten gevolge van de handhavingspunten was het afgelopen jaar (2005) het aantal vliegbewegingen gelimiteerd op 421.000. Uit een recente studie blijkt echter dat bij goede planning van het baangebruik en ongeacht de optredende meteorologische condities, de norm voor het Totale Volume Geluid (TVG) het meest limiterend is. Binnen deze TVG-norm waren in 2005 bijna 470.000 bewegingen mogelijk. Bij verdere optimalisatie (bijvoorbeeld het weren van de meest-lawaaiige vliegtuigen 's nachts) kan het aantal bewegingen in 2010 boven de 500.000 gebracht worden. De conclusie 'dat er milieugebruiksruimte onbenut blijft' is hiermee niet in overeenstemming.

Het afschaffen van de norm voor het TVG en vervolgens het flexibiliseren/salderen van de grenswaarden op handhavingspunten komt neer op een verruiming van de milieurandvoorwaarden. Er zijn geen toezeggingen bekend waarop een dergelijke verruiming gebaseerd kan worden.

Begrenzing op vliegtuigbewegingen verkeerde incentive

Toekenning van de milieugebruiksruimte in termen van het *aantal vliegbewegingen* staat haaks op het in de afgelopen jaren gevoerde beleid en legt daarnaast de incentives op de verkeerde plaats. In het Schipholbeleid is een aantal jaren geleden juist de overstap gemaakt

van aantallen bewegingen naar begrenzing via milieुरandvoorwaarden. De verantwoordelijkheid voor en de beoordeling van de vele technische maatregelen is daarmee een zaak van de sector en niet van de overheid. De politieke discussie over de afweging mainport – milieu is in het verleden *de facto* gevoerd via de technisch-wetenschappelijke onderbouwing.

In het verleden zijn de milieुरandvoorwaarden in een aantal studies informeel doorvertaald naar aantallen vliegbewegingen. Die aantallen waren in sterke mate afhankelijk van de ingevoerde (toekomstige) vlootsamenstelling en technologieverwachting, waardoor in een aantal gevallen te optimistische aantallen vliegbewegingen zijn gesuggereerd. Voor deze berekeningen werden belangrijke invoergegevens als vlootsamenstelling door de sector zelf geleverd. Door het MNP is in verschillende studies (o.a. 1998, 2005) steeds een aantal van 480.000 tot 550.000 bewegingen genoemd dat in 2010 zou passen binnen de milieुरandvoorwaarden.

Over de te verwachten technologische winst in de periode tot 2020 (stillere vliegtuigen, betere operationele procedures etc.) bestaat inmiddels een vrij grote consensus. Niettemin zou de politiek bij periodieke herijking consequenties kunnen verbinden aan nieuwe inzichten.

Mainport en milieu niet onverenigbaar

Mainport- en milieudoelen zijn waarschijnlijk verenigbaar met een beleid dat stuur op een optimalisatie van de onderlinge afstemming tussen vliegverkeer en ruimtegebruik. Indien politiek gekozen zou worden voor volledige toedeling van de technologische winst aan de mainport, dan zou dat in de huidige praktijk neerkomen op standstill zowel in het binnengebied (>58 dB, circa 7000 woningen) als in het buitengebied (>48 dB, circa 380.000 woningen). Dit is het geval bij een sterke groei van de luchtvaart; bij een relatief geringe groei treedt vooral in het buitengebied al een aanzienlijke daling op in het aantal mensen met overlast (10-15%). Echter, mét een betere ruimtelijke afstemming tussen het vliegverkeer en de woonbebouwing, is zelfs bij een sterke groei van de luchtvaart een afname in het buitengebied mogelijk van minimaal 10% (volledige vraagaccommodatie) tot ruim 20% (bij 100% inzet van afstemmingswinst voor vermindering van de geluidsoverlast). Bij een relatief geringe groei is een daling van tientallen procenten mogelijk. Bovendien vermindert niet alleen de overlast maar nemen ook de gebieden met beperkingen voor woningbouw af.

Eenvoudig en transparant normenstelsel mogelijk

Geconstateerd wordt dat V&W pleit voor flexibilisering van het binnengebied en de commissie Eversdijk voor bescherming van het buitengebied. Het MNP verwacht dat de grootste welvaartswinst bereikt wordt als de huidige normstelling vertaald zou worden in de begrenzing van het aantal belaste woningen in zowel het binnen- als het buitengebied. Nog los van de politieke beslissing over de toedeling van de te oogsten technologische winst, kan dit op een eenvoudige en transparante manier worden bereikt door:

- a een grens te stellen aan het aantal belaste woningen in het binnengebied binnen de 58 dB contour. Dit aantal bedraagt momenteel 7000. Voor optimalisatie in het buitengebied is een zekere mate van flexibilisering in het binnengebied noodzakelijk. Daarbij kan ervoor worden gekozen om de grenswaarden op handhavingspunten aan te passen dan wel om de punten te laten vervallen. Eén norm voor het maximale aantal woningen (zonder handhavingspunten) komt meer tegemoet aan de onzekerheden in het tempo waarin de sector verbeteringen kan te realiseren, maar vermindert de feitelijke afstemming lucht - grond en daarmee de effectiviteit van het planologische regime.
- b voor het aantal woningen in het buitengebied in (bijvoorbeeld) de 48 dB contour uit te gaan van de huidige 380.000 en vervolgens, in een zeker tempo te laten afnemen waardoor milieubaten en baten van een verminderd ruimtebeslag door de beperkingengebieden optreden. Het vast te stellen tempo hangt af van de feitelijke toedeling van de mogelijke technologische en afstemmingswinst naar mainport en milieu.

- c het TVG als begrenzing af te schaffen omdat de begrenzende werking van de TVG wordt overgenomen door de gecombineerde begrenzing van zowel het binnen- als het buitengebied. Hierdoor kan een gunstiger optimum worden bereikt tussen vliegbewegingen en aantallen belaste woningen (punt b).

De ontwikkeling is jaarlijks eenvoudig te volgen en te evalueren. Om te discrimineren naar de bijdrage van de sector versus de bijdrage van nieuw bij te bouwen woningen, zouden deze laatste apart zichtbaar gemaakt kunnen worden.

Beoordeling experimenten op basis van objectieveerbare grootheden

Het wordt ontraden om de beoordeling van eventuele experimenten rond Schiphol te baseren op hindergegevens. Uit onderzoek is namelijk gebleken dat het patroon van de ervaren hinder zich pas na twee jaar stabiliseert (veranderingen werken lang door). De voorziene experimenten van 1½ jaar geven daardoor bij voorbaat onjuiste, en daarmee complicerende uitkomsten. De fysische geluidbelasting is daarentegen objectieveerbaar en laat zich voor de beoordeling van de experimenten gemakkelijk meten en berekenen.

Bilthoven,

5 april 2006



Reactie MNP op concept kabinetsstandpunt Schiphol voor behandeling in kerngroep RPC/RMC van 4 april 2006

Het MNP ziet opties voor een kabinetsstandpunt dat leidt tot verdere vermindering van de overlast bij gelijktijdige vergroting van de welvaartseffecten. Daarvoor is een invulling nodig die de standpunten van V&W en VROM verbindt: Flexibilisering van het stelsel voor geluid om daarmee een verdere beperking van de overlast in het buitengebied te bereiken. Er zijn aanwijzingen dat hiervoor reële mogelijkheden bestaan met behoud van de mainportdoelstelling. Aan de hand van een nadere uitwerking kunnen de beleidsdoelstellingen uit het kabinetsstandpunt verder worden gekwantificeerd en onderbouwd. Een normstelling die uitgaat van 'stand still' gaat voorbij aan de noodzaak van een bewuste (politieke) keuze over de toedeling van de technologische winst aan mainport, milieu of een zekere combinatie van beide.

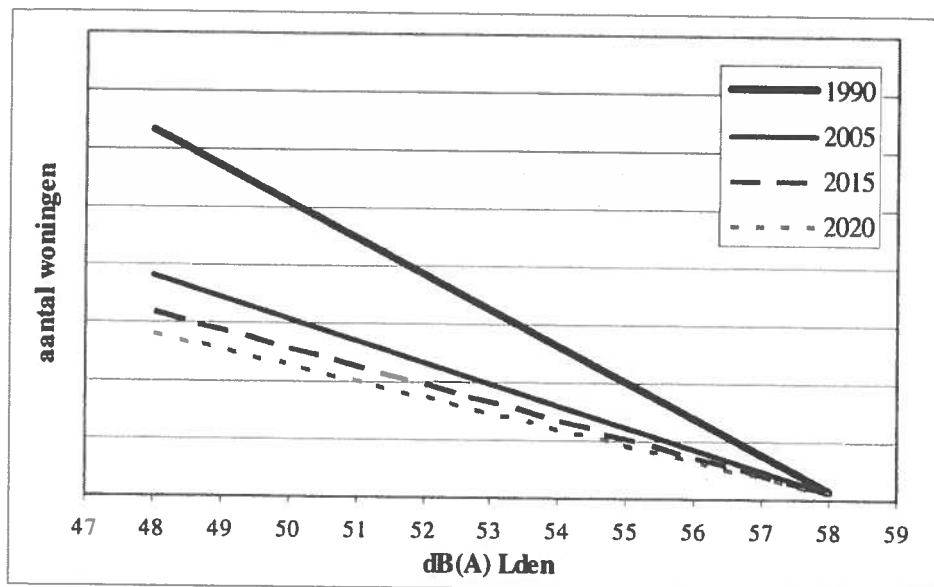
Ruim 95 procent van de omwonenden van Schiphol met ernstige overlast woont buiten de ring van handhavingspunten voor het vliegtuiggeluid. Hoewel in mindere mate dan direct rond Schiphol, is de overlast in dit 'buitengebied' voortdurend afgenomen, vooral door stillere vliegtuigen en stillere vliegprocedures. Of deze afname zich in de toekomst doorzet is afhankelijk van de toekomstige ontwikkeling van de vloot. Echter, met maatregelen die de onderlinge afstemming tussen het vliegverkeer en het ruimtegebruik in het buitengebied stimuleren, kan een substantiële extra daling worden bereikt. Een normstelling die uitgaat van het 'bevriezen' van de overlast/aantallen woningen op het huidige niveau (*stand still*) gaat daar aan voorbij.

Het totaal aan verbeteringen (technologie- en afstemmingswinst) kan worden ingezet voor groei van het vliegverkeer (accommodatie van de verwachte vraag), voor verdere vermindering van de totale overlast of voor een combinatie van beide. De meest optimale verdeling houdt rekening met de verwachte groei van het vliegverkeer én de mate waarin het mogelijk is om de inzet van nieuwe, stillere vliegtuigen op Schiphol te stimuleren zodanig dat de overlast beperkt wordt tot een niveau dat redelijkerwijs haalbaar is en welvaartverliezen (via milieukosten) worden vermeden. Er blijkt een voortgaande absolute ontkoppeling tussen groei van het vliegverkeer en geluidsoverlast mogelijk, zonder wezenlijke beperkingen voor de mainportontwikkeling, zelfs bij een hoge economische groei. Een indicatie van de verbeteringen die de komende jaren mogelijk zijn in de onderlinge afstemming tussen het vliegverkeer en het ruimtegebruik is hier gevisualiseerd (z.o.z.).

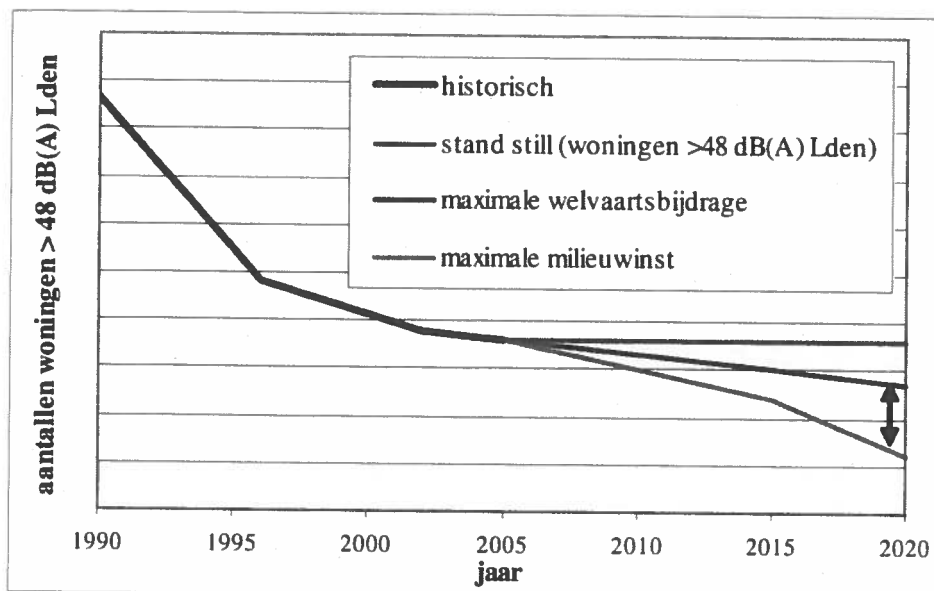
De voorstellen die in het kabinetsstandpunt worden gedaan voor aanpassing van het stelsel voor geluid (zowel het laten vervallen van de norm voor het Totale Volume Geluid (TVG) als het flexibiliseren van de grenswaarden op de handhavingspunten) leiden tot een grotere geluidscapaciteit. In combinatie met een sturende norm voor het buitengebied kan flexibilisering van de grenswaarden echter wel hand in hand gaan met vermindering van de totale geluidsoverlast. De flexibilisering dient zich dan te richten op het faciliteren van de invoering van innovaties waarmee de afhandeling van het vliegverkeer kan worden geoptimaliseerd. Het huidige stelsel belemmert de invoering van bepaalde verbeteringen.

Bovengenoemde aspecten worden door het MNP momenteel onderzocht. De effecten zullen worden beoordeeld in aantallen mensen met ernstige geluidsoverlast, woningen binnen risicocontouren en groepsrisico alsmede in de consequenties voor het planologisch regime en de compenserende maatregelen (aantal te slopen en te isoleren woningen). Er wordt uitgegaan

van de huidige bebouwing en bestaande pijplijnplannen (verwachte situatie 2010) en van het vliegverkeer in 2020 zoals dat is geprognosticeerd ten behoeve van het kabinetsstandpunt (Project Mainport Schiphol). De inschatting van de ontwikkelingen op het gebied van het gebruik van het luchtruim, de luchtverkeersleiding en van de vliegtechnische mogelijkheden vinden plaats in overleg met de LVNL. Het rapport zal in mei van dit jaar worden uitgebracht.



Sinds 1990 is het aantal woningen in de 48 dB(A) Lden-contour gedaald van circa 600.000 naar bijna 400.000; binnen de 58 dB(A) contour (ongeveer de 35 Ke contour) is het aantal afgenomen van ongeveer 12.000 naar circa 7.000. In de periode tot 2020 is in het buitengebied een verdere afname mogelijk terwijl dichtbij een stabilisatie is te verwachten.



Zonder beperking van de omvang van het vliegverkeer kan substantiële milieuwinst worden bereikt. Deze is economisch gunstiger dan stand still. De technologiewinst kan worden toegedeeld aan (maximale) groei voor de mainport, aan verbetering van de milieukwaliteit of aan een combinatie van beide.