



gemeente
Haarlemmermeer

Raadsvoorstel 2013.0072585

Onderwerp Eindadvies Alderstafel

Portefeuillehouder C.J. Loggen
Steller Femke Sandberg
Collegevergadering 5 november 2013
Raadsvergadering

1. Samenvatting

Wat willen we bereiken?

Op 8 oktober jl. heeft de voorzitter van de Alderstafel, Hans Alders, het eindadvies over het nieuwe normen- en handhavingstelsel aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aangeboden. Onderdeel van dit eindadvies is tevens de eerste vierjaarlijkse evaluatie van het pakket aan afspraken uit het Aldersakkoord 2008 met betrekking tot hinderbeperking, omgevingskwaliteit en selectiviteit. Dit eindadvies is het eindresultaat van het op 17 september 2013 bereikte 'onderhandelaarsakkoord' van de delegaties aan de Alderstafel. Haarlemmermeer zit aan de Alderstafel als lid van de delegatie van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS).

Wat gaan we daarvoor doen?

Het eindadvies van de Alderstafel en de inhoudelijke reactie op de relevante onderdelen van dit advies – zoals ook bij het Aldersakkoord 2008 is gebeurd – vormt een verantwoording achteraf. Wij stellen de raad voor in te stemmen met het eindadvies en de nadere uitwerking daarvan.

Wat mag het kosten?

Wij zullen deelnemen aan de resterende uitwerking van het Aldersakkoord en de oprichting en ontwikkeling van de Omgevingsraad. Deze formatie wordt gedekt door bestaande budgetten c.q. wordt ingevuld vanuit de bestaande formatie.

Wie is daarvoor verantwoordelijk?

De gemeenteraad heeft kaderstellende bevoegdheid. Het college van burgemeester en wethouders bereidt beslissingen van de raad voor en voert deze uit. Binnen het college is de portefeuillehouder Luchthavenzaken coördinerend wethouder.

Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?

De raad zal, zoals gebruikelijk, periodiek op de hoogte worden gesteld van de uitvoering van het Aldersakkoord en de ontwikkelingen omtrent de Omgevingsraad.

2. Voorstel

Op grond van het voorgaande besluit het college de raad voor te stellen:

1. in te stemmen met het eindadvies over het nieuwe normen- en handhavingstelsel van de Alderstafel en de inhoudelijke reactie daarop.

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken

Op 1 oktober 2008 heeft de Alderstafel advies uitgebracht over de ontwikkeling van Schiphol tot en met 2020. Over het Aldersakkoord 2008 is eind 2008 en begin 2009 overleg gevoerd met de Tweede Kamer.

In een door de Kamer breed gedragen motie is verzocht om voortvarend uitvoering te geven aan het advies, waarin een keuze is gemaakt voor een nieuw normen-en handhavingstelsel op basis van strikt preferentieel baangebruik (die banen die de minste hinder voor de omgeving met zich meebrengen).

In het akkoord uit 2008 zijn door de betrokken partijen afspraken gemaakt waarmee een balans wordt bereikt tussen een selectieve ontwikkeling van de luchtvaart, hinderbeperkende maatregelen, vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving en de mogelijkheden voor gebruik van de ruimte rond de luchthaven. Er is afgesproken dat Schiphol mag doorgroeien tot 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar (thans zitten zij rond de 440.000 vliegtuigbewegingen per jaar), maar dat daar tegenover een pakket aan hinderbeperkende maatregelen en investeringen in de leefomgeving staat. We moeten ons daarbij bewust zijn dat groei van het aantal vliegtuigbewegingen tevens een groei betekent van geluidsbelasting en grondgeluidniveaus. Sinds het Aldersakkoord van 2008 hebben de partijen aan de Alderstafel (bewoners, bestuurders, luchtvaartsector en Rijk) gezamenlijk uitvoering gegeven aan de afspraken die zijn gemaakt.

In het advies van 2008 is vastgelegd dat het door alle partijen wenselijk wordt geacht om een vierjaarlijkse evaluatie van de afspraken te houden met betrekking tot:

- De ontwikkeling van het nieuwe normen- en handhavingstelsel;
- De ontwikkeling van de marktvraag en het tempo van uitplaatsing van niet-mainportgebonden verkeer naar Lelystad en Eindhoven en de ontwikkeling van instrumenten om de selectiviteit te bevorderen;
- De invoering van hinderbeperkende maatregelen;
- De voortgang van de projecten en gemaakte afspraken met betrekking tot (investeringen in) omgevingskwaliteit.

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?

Met het voorliggende eindadvies kan beoordeeld worden in hoeverre uitvoering is gegeven aan het integrale 'één en ondeelbare' pakket aan afspraken uit het Aldersakkoord van 2008. Dit eindadvies is het eindresultaat van het op 17 september 2013 bereikte 'onderhandelaarsakkoord' van de delegaties aan de Alderstafel. Haarlemmermeer zit aan de Alderstafel als lid van de delegatie van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). Dit betekent dat Haarlemmermeer de regionale en lokale belangen continue in balans heeft moeten brengen.

Op 30 september 2013 is het eindadvies van de Alderstafel besproken in de BRS. De BRS heeft ingestemd met het door de Tafel bereikte resultaat, onder het voorbehoud dat ook de bewoners akkoord zijn. Laatstgenoemde is, gelet op het feit dat de staatssecretaris het eindadvies inmiddels aan de Tweede Kamer heeft aangeboden, ook het geval. De bespreking van het eindadvies van de Alderstafel en de inhoudelijke reactie op de relevante onderdelen van dit advies is – zoals ook bij het Aldersakkoord 2008 is gebeurd – een verantwoording achteraf.

3.2.1 Eindadvies Alderstafel

Onze belangrijkste conclusie is dat de Alderstafel op hoofdlijnen succesvol uitvoering heeft gegeven aan de vier pijlers van het Aldersakkoord uit 2008:

1. Uitwerking van en experimenteren met het nieuwe normen- en handhavingstelsel;
2. Selectiviteit;
3. Hinderbeperking;
4. Leefomgeving.

Het eindadvies van de Alderstafel bestaat uit twee delen:

1. Het nieuwe normen- en handhavingstelsel en het resultaat van twee jaar experimenteren met de regels van dit nieuwe stelsel.
2. Verslag van de voortgang van (de uitvoering van) de afspraken uit de drie convenanten zijnde:
 - a. Selectiviteit,
 - b. Hinderbeperking,
 - c. Omgevingskwaliteit.

Hieronder zullen deze hoofdonderdelen van het eindadvies worden toegelicht. Voor een meer gedetailleerde toelichting wordt volledigheidshalve verwezen naar het bijgevoegde eindadvies en de bijlagen.

Ad 1. Het nieuwe normen- en handhavingstelsel

Van 1 november 2010 tot 1 november 2012 is een experiment uitgevoerd met het nieuwe normen- en handhavingstelsel (hierna 'het stelsel' genoemd). Het doel van het stelsel is de vliegoperatie van Schiphol uitvoerbaar te houden ten behoeve van de netwerkkwaliteit met zo min mogelijk geluidhinder voor de omgeving. Hiervoor zijn regels gesteld die er voor zorgen dat de start- en landingsbanen worden gebruikt die de minste hinder in de omgeving veroorzaken en dat niet meer banen worden ingezet als strikt noodzakelijk. Deze regels zijn:

- Het verkeer dient te worden afgehandeld op de beschikbare en bruikbare baancombinatie die de minste hinder in de omgeving veroorzaakt.
- Voor het bepalen van het gemiddelde aantal uur per dag waarin de afhandeling van het verkeer op één start- en één landingsbaan kan plaatsvinden geldt dat het verkeer op twee banen wordt afgehandeld als het verkeersaanbod gelijk of lager is aan 36 landingen respectievelijk 38 starts op de primaire landingsbaan of startbaan.

- Verdeling van het startend en landend verkeer:
 - Startend verkeer met een westelijk gelegen bestemming maakt gebruik van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie.
 - Voor landend verkeer geldt voor de perioden dat er twee landingsbanen in gebruik zijn:
 - ✓ de ambitie om voor de baancombinatie Polderbaan-Zwanenburgbaan te komen tot een norm van 45% op de Polderbaan.
 - ✓ voor de baancombinatie Kaagbaan-Aalsmeerbaan uit te gaan van een norm van 50%.
- Om het '2+2 baangebruik' (tegelijk gebruik van 2 start- en 2 landingsbanen) te beperken mogen er gemiddeld maximaal 40 vliegtuigbewegingen per dag, en bij operationele verstoringen maximaal 60 vliegtuigbewegingen per dag, op de vierde baan worden afgehandeld.

Op basis van het experiment wordt geconcludeerd dat het stelsel bij de huidige volumes geen belemmering vormt voor het uitvoeren van de huboperatie (zijnde het geheel aan verbindingen en bestemmingen die de mainport Schiphol in stand houden). Uit de studie naar de robuustheid van het stelsel bij een ontwikkeling naar 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar is gebleken dat er bij een volume boven de 470.000 vliegtuigbewegingen per jaar als gevolg van de regel van de inzet van de vierde baan mogelijk een knelpunt kan optreden. De luchtvaartsector heeft niettemin verklaard dat zij zich gebonden acht aan de afspraken zoals die eerder zijn gemaakt, zowel ten aanzien van gelijkwaardigheid als ten aanzien van de regels van het stelsel, inclusief de vierde baan regel.

De leden van de Alderstafel zijn daarmee tot de conclusie gekomen dat het nieuwe stelsel en beproeven daarvan gedurende twee jaar in de praktijk succesvol is verlopen. In de praktijk is gebleken dat het nieuwe stelsel uitvoerbaar is en dat de voorspelling dat er sprake zou zijn van een minimale verschuiving van hinder in de omgeving juist is gebleken. De lokale effecten zijn slechts beperkt gewijzigd. Het principe van het nieuwe stelsel, i.c. het gebruiken van de banen die de minste hinder veroorzaken, is uitlegbaar. De ongewenste neveneffecten, zoals die in het bestaande stelsel optraden door het nemen van sturingsmaatregelen voor het baangebruik bij overschrijding van handhavingspunten, zijn weggenomen. Ook is op basis van de bevindingen van Prof. B.M. Schueler¹ geconstateerd dat het stelsel een gelijkwaardige of betere bescherming biedt aan het bestaande stelsel.

Zowel het huidige stelsel met grenswaarden in de handhavingspunten als het nieuwe stelsel met regels voor baangebruik moeten voldoen aan de zogeheten gelijkwaardigheidscriteria (dat wil zeggen aantal woningen en ernstig gehinderden/slaapgestoorden binnen de relevante geluid- en veiligheidscontouren).

¹ Ben Schueler is sinds 2007 als hoogleraar bestuursrecht, in het bijzonder het omgevingsrecht, verbonden aan het Centrum voor Omgevingsrecht en –beleid/Netherlands Institute for the Law of the Sea (CELP/NILOS) van de Universiteit Utrecht. Hij promoveerde in 1994 in Utrecht op een proefschrift over geschilbeslechting door de bestuursrechter. In de jaren daarna was hij werkzaam als docent en onderzoeker aan de Universiteit Utrecht en aan de Universiteit van Amsterdam, waar hij van 2001 tot en met 2007 hoogleraar bestuursrecht was. Van 1999 tot en met 2004 was hij advocaat in Den Haag. Hij is rechter-plaatsvervanger in de rechtbank Utrecht. Hij is lid van het bestuur van de Nederlandse Vereniging voor Procesrecht, het bestuur van de Vereniging voor Bouwrecht en voorzitter van de Vereniging voor bestuursrecht (VAR).

Op het moment dat de Tweede Kamer instemt met het eindadvies van de Alderstafel over het nieuwe stelsel en het stelsel definitief kan worden ingevoerd zullen nog een aantal trajecten moeten worden doorlopen. Dit zijn:

- Aanpassing van de wet Luchtvaart;
- M.e.r. procedure (Milieu Effect Rapportage) waarin de effecten van het nieuwe stelsel en de effecten van de groei naar 510.000 vliegtuigbewegingen inzichtelijk worden gemaakt;
- Aanpassing van het Luchtverkeersbesluit (LVB) voor onderdelen waarop het nieuwe stelsel betrekking heeft;
- Aanpassing van het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) zodat de contouren voor geluidbelasting en externe veiligheid aansluiten op de effecten van de afhandeling van 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar volgens de regels van het nieuwe stelsel.

De verwachting is dat eind 2014 de aanpassingen van de luchthavenbesluiten onherroepelijk zullen zijn.

Ad. 2a. Selectiviteit. Behoud en versterking van de mainportfunctie en netwerkqualiteit Luchthaven Schiphol

Onderdeel van het Aldersakkoord Schiphol 2008 waren de afspraken in het kader van het selectiviteitsbeleid die zijn gemaakt tussen Schiphol en het Rijk. De vraag naar capaciteit op Schiphol in 2020 is destijds vastgesteld op 580.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Het Aldersakkoord begrenst het maximaal aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol op 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar met een focus op mainportgebonden verkeer. Voor de overige 70.000 vliegtuigbewegingen is bepaald dat hiervoor ruimte wordt gezocht op de regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad.

De resultaten van de uitvoering van het convenant Selectiviteit zijn onderwerp van bespreking en beoordeling geweest in het kader van de opdracht van de Commissie Shared Vision (onder leiding van de heer Hans Alders). De analyse van de Commissie op het punt van uitvoering van de selectiviteitsmaatregelen en de conclusies die zijn getrokken met betrekking tot de uitwerking van definities van de verschillende verkeerssegmenten zijn als uitgangspunt genomen.

De Commissie heeft vastgesteld dat partijen in 2008 in het licht van de marktomstandigheden gezamenlijk tot de conclusie kwamen dat er geen behoefte was om bij de slots-toewijzing een regel op te nemen voor het stimuleren van het hub- en mainportverkeer.

In het kader van de afspraken die zijn gemaakt voor het alternatieve pakket voor het uitvoeren van CDA's (glijvluchten) is overeengekomen dat niet bij 95% van de 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar maar al bij 90% de regionale luchthavencapaciteit wordt ingezet. Omdat het creëren van extra regionale capaciteit (in totaal 70.000 vliegtuigbewegingen per jaar) een tijdrovend proces is, is daarmee in de afgelopen periode een begin gemaakt. Inmiddels ligt er een kabinetsbesluit voor een ontwikkeling op Eindhoven met 25.000 extra vliegtuigbewegingen per jaar en met 45.000 extra vliegtuigbewegingen per jaar op Lelystad.

Vanzelfsprekend speelt de marktontwikkeling een belangrijke rol voor het moment waarop de 90% (zijnde: 459.000 vliegtuigbewegingen per jaar) wordt bereikt. Ook het beschikbaar hebben van stimuleringsmaatregelen om de uitplaatsing naar regionale luchthavens aantrekkelijk te maken zijn cruciaal. De heer Alders heeft met de Tafels van Lelystad en Eindhoven reeds belangrijke stappen gezet om op termijn een deel van het verkeeraanbod van Schiphol te accommoderen op deze regionale velden.

Ad. 2b. Hinderbeperking

Om de hinder van het vliegverkeer voor de omwonenden te beperken is in het convenant Hinderbeperking in 2008 een pakket aan maatregelen afgesproken dat beoogd de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Met als centrale doelstelling een regionale reductie van tenminste 5% van ernstig gehinderden in de 48 dB(A) Lden contour te realiseren ten opzichte van de norm van 239.500 (= gelijkwaardigheids criterium).

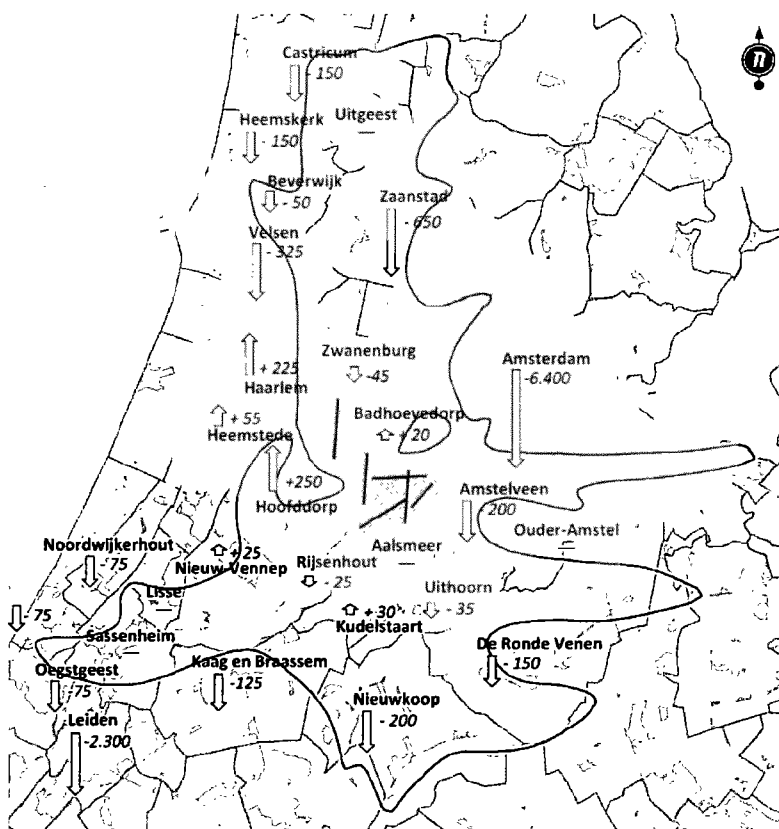
In het eindadvies is onderscheid gemaakt in:

- Het effect van de alle hinderbeperkende maatregelen die tot en met het gebruiksjaar 2012 zijn gerealiseerd en
- Het effect van aanvullende maatregelen in de periode gebruiksjaar 2013 tot en met 2020.

De afspraken die tot en met 2012 zijn gerealiseerd en tot een reductie van 5% moesten leiden betreffen:

- Routeaanpassingen die definitief zijn ingevoerd;
- Optimalisatie van de vertekrouten van de Zwanenburgbaan;
- Microklimaat Rijsenhout;
- Vaste bochtstraal tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep;
- Verlengd gebruik van de nachtprocedures tot 06.30 uur in de ochtend;
- Uitfasering van onderkant "Hoofdstuk 3"-toestellen (lawaaige vliegtuigen) door tariefdifferentiatie;
- Toepassing van idle reverse thrust (dat wil zeggen stiller remmen) bij landingen;
- Het hoger aanvliegen op de Polderbaan in de nacht.

Geconcludeerd is dat de 5% hinderbeperking in 2020 ruimschoots wordt bereikt. Momenteel zitten we op regionaal 12,3% hinderbeperking. Lokaal zijn er echter verschillen te constateren. Verderop in deze nota zal ingegaan worden op de effecten voor Haarlemmermeer.



Figuur 1: Overzicht van lokale effecten van alle tot nog toe ingevoerde hinderbeperkende maatregelen.

Een aanvullend effect is nog te verwachten van hinderbeperkende maatregelen tot en met 2020. In het Aldersakkoord van 2008 zijn afspraken gemaakt voor het invoeren van Continuous Descent Approach (CDA's, landingen van vliegtuigen in glijvlucht). Bij de uitwerking bleek deze afspraak niet tot overeenstemming te leiden en is een alternatief pakket aan maatregelen vastgesteld met het zelfde effect als beoogd:

- Het terugbrengen van de maximaal toegestane capaciteit in de nacht van 32.000 naar 29.000 vliegtuigbewegingen per jaar,
- Het uitbreiden van de uitvoering van glijvluchten tussen 22.30 en 23.00 uur,
- Het starten met het beperkt invoeren van glijvluchten op de Aalsmeerbaan overdag.

Dit jaar wordt gestart met de implementatie van de maatregelen die voortvloeien uit het 'compensatiepakket' voor de CDA's in de avond. Eerdere inschattingen geven aan dat de verwachting is dat deze maatregelen een afname van circa 5000 gehinderden tot gevolg hebben, waardoor een reductie 14,4% op regionaal niveau gerealiseerd wordt.

Ad. 2c. Omgevingskwaliteit

In het convenant Omgevingskwaliteit hebben de partijen aan de Alderstafel in 2008 afgesproken zich te zullen inspannen voor het in stand houden en zo mogelijk verbeteren van het woon- en leefklimaat in gebieden waar, meer dan elders, de effecten neerslaan van de groei van het aantal vliegtuigbewegingen. Dit zijn gebieden waar geen hinderbeperkende maatregelen mogelijk zijn of waar ruimtelijke beperkingen gelden als gevolg van geluid.

In het eindadvies is de stand van zaken van maatregelen voor de leefomgeving weergegeven voor:

- Vijf gebiedsgerichte projecten, waaronder Hart van Zwanenburg, waarin een 'maatschappelijke plus' wordt gerealiseerd.
- Individuele maatregelen voor 'schrijnende gevallen'

De gebiedsgerichte projecten worden momenteel uitgevoerd. Vanwege de aard van de projecten zal de uitvoering nog enkele jaren in beslag nemen. Uit de evaluatie van de Stichting Leefomgeving Schiphol blijkt dat naast een positieve uitvoering van (de afspraken uit) het convenant er evenwel punten voor verbetering zijn van de uitvoering de eerste tranche en voor een vervolg. Dit betreft onder meer het verbeteren van de afstemming en de communicatie met bewonersvertegenwoordigers op basis van proactieve consultatie. De Stichting Leefomgeving Schiphol heeft niet iedere aanvrager/individueel gedupeerde een oplossing kunnen bieden. Zowel de Raad van Toezicht als het bestuur van de Stichting hebben het bestemmingsreglement voor schrijnende gevallen wel als juridisch knellend ervaren. Dat is mogelijk ook één van de redenen dat van de 10 miljoen euro voor schrijnende gevallen er 5 miljoen is besteed.

In het alternatieve pakket voor de glijvluchten is de afspraak over een tweede tranche voor het leefbaarheidsfonds herbevestigd. Als onderdeel van het eindadvies hebben Schiphol, Rijk en Provincie NH zich conform de afspraken uitgesproken 30 miljoen euro bij te dragen voor een tweede tranche. Voordat deze tweede fase van start kan gaan zullen partijen – mede op basis van ervaringen uit de eerste tranche – eerst aanvullende afspraken uitwerken. Voor 1 januari 2014 zal over de wijze van inzet van het fonds een nieuw convenant worden voorbereid, waarin timing, doelen en werkwijze zullen zijn uitgewerkt. Het leefbaarheidsfonds zal onderdeel worden van het nog op te richten 'Omgevingshuis Schiphol'.

Vervolg Alderstafel Schiphol

Een aantal onderwerpen zal de komende periode nog om betrokkenheid van de partijen aan de Alderstafel vragen. Daarbij gaat het onder andere om de verankering van de regels van het nieuwe stelsel en de actualisatie van gelijkwaardigheidscriteria in wet- en regelgeving met de daarvoor benodigde procedures, de uitwerking van afspraken met betrekking tot de tweede tranche van het leefbaarheidsfonds, de implementatie van nog niet uitgevoerde hinderbeperkende maatregelen en het monitoren de nu al gemaakte afspraken.

In het eindadvies van de Alderstafel is het voorstel gedaan hiertoe de opdracht te verstrekken per januari 2014 aan het beoogde College van Advies van de Omgevingsraad Schiphol en tot die tijd de Alderstafel Schiphol te beschouwen als het College van Advies i.o. Nu het eindadvies over het nieuwe normen- en handhavingstelsel gereed is zal er binnen enkele maanden meer informatie kunnen worden gegeven over de oprichting van het 'Omgevingshuis Schiphol'.

3.2.2 Afweging en inhoudelijke reactie Haarlemmermeer

Algemeen

Algemeen beeld van de afgelopen 4 jaar is dat de Alderstafel succesvol is geweest in het maken en uitvoeren van afspraken. Geconstateerd wordt dat met het Aldersakkoord uit 2008 en de in het eindadvies 2013 uitgevoerde afspraken de Alderstafel heeft bijgedragen aan een selectieve en duurzame ontwikkeling van Schiphol in de Metropoolregio Amsterdam. Dat is belangrijk voor de werkgelegenheid, welvaart en welzijn in Nederland, de Schipholregio en dus ook voor Haarlemmermeer.

Positief is ook dat de Alderstafel in staat is gebleken om tot nieuwe afspraken te komen als blijkt dat gemaakte afspraken – zoals bij de CDA's – niet blijken te voldoen of verwachtingen over het hinderbeperkend effect niet waargemaakt kunnen worden.

Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel

Vanaf de start van het experiment met het nieuwe stelsel heeft Haarlemmermeer, met de BRS, aangegeven het nieuwe stelsel te beoordelen op de volgende aspecten:

- Strikt preferentieel vliegen;
- Acceptabele lokale effecten;
- Uitlegbare en transparante regels;
- Regels moeten operationeel maakbaar zijn;
- Het nieuwe stelsel moet handhaafbaar zijn en een rechtsbescherming bieden die minimaal gelijkwaardig is vergeleken met het huidige stelsel.

Ons algemene beeld op basis van het eindadvies en de uitwerking zoals gepresenteerd in de relevante bijlagen is dat het nieuwe stelsel aan bovenstaande aspecten voldoet.

Selectiviteit

Wij constateren dat de uitvoering van de afspraken over de selectieve ontwikkeling van Schiphol en de uitplaatsing van vluchten naar regionale luchthavens loopt. In Eindhoven is men al heel ver met de uitwerking. Voor Lelystad moet het Rijk tot een juridisch houdbaar luchthavenbesluit komen om in 2017 een operationele luchthaven te realiseren. Dat traject zal zorgvuldig gemonitord moeten worden.

Wij blijven, samen met andere partijen in de regio, in gesprek over de verdere ontwikkelingen. Voor Haarlemmermeer en de regio is het van belang de uitplaatsing van segmenten van luchtverkeer ook te bezien vanuit de mate waarin deze in economische zin effect heeft op de ontwikkeling van de regio.

Hinderbeperking

Vanuit regionaal perspectief heeft het pakket aan hinderbeperkende maatregelen tot een positief resultaat geleid (zijn de minder ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden). De reductie is momenteel 12,3%.

Aan de andere kant zijn een aantal verwachte kansrijke experimenten en optimalisaties van routes uiteindelijk niet doorgevoerd, waaronder de verlegging van de Spijkerboorroute. Regionaal zijn de handen niet op elkaar gekregen waardoor optimalisatie niet bereikt kon worden. Belangrijk hierin is nog eens te benadrukken dat Haarlemmermeer namens de BRS, als lid van de BRS-delegatie (samen met de provincie Noord-Holland, de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Amsterdam, Amstelveen en Castricum), aan de Alderstafel heeft gezeten. Die vertegenwoordiging betekent dat afspraken altijd vanuit regionaal perspectief tot stand zijn gekomen. Daarmee moeten we beseffen dat een gedragen regionale belang kan leiden tot een lokaal minder positief effect.

Ondanks dat wij als BRS deelnemen aan het Alders advies, is er in de verschillende overleggen ook altijd ingezet op lokale effecten, zonder het regionale belang uit het oog te verliezen. Zo zijn er een aantal hinderbeperkende maatregelen specifiek voor Haarlemmermeer ontworpen, zoals de grondgeluid ribbels bij de Polderbaan, het stiller remmen (idle reverse thrust), Optimalisatie van de vertrekroutes van de Zwanenburgbaan, de vaste bochtstraal bij Hoofddorp en Nieuw-Vennep en het Microklimaat Rijsenhout. Ook zijn er meer algemene maatregelen zoals de verlenging van het nachtregrime en het uitfaseren van de meest lawaaiige toestellen, die effect hebben in Haarlemmermeer.

Tot onze spijt moeten wij constateren dat het pakket aan hinderbeperkende maatregelen die nu zijn ingevoerd tot een toename van ernstig gehinderden heeft geleid in onze gemeente (zie ook figuur 1). De omvang van de effecten van de maatregelen zijn afhankelijk van de vlootsamenstelling, het gebruik van de banen en routes en het aantal vliegtuigbewegingen waar deze effecten op worden berekend. Dit betekent dat als de nu berekende effecten vergeleken worden met eerdere berekeningen, de effecten als gevolg van verschillen in het verkeersbeeld anders kunnen uitpakken. Dit heeft vooral betrekking op het binnengebied waar Haarlemmermeer toe behoort. Tegen deze achtergrond vinden wij het dan ook terecht dat er in het eindadvies een 'tweede tranche' beschikbaar wordt gesteld. Schiphol, Rijk en Provincie NH hebben namelijk, conform de afspraken, uitgesproken wederom 30 miljoen euro bij te dragen aan gebiedsgerichte projecten en individuele maatregelen om zo het leefklimaat rondom de luchthaven verder te verbeteren.

Ook constateren wij dat de vaste bochtstraal tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep op basis van de huidige participatiegraad (rond de 40% van de vliegtuigen vliegt nu de vaste bochtstraal) tot een toename van het aantal ernstig gehinderden leidt (Hoofddorp + 186, Nieuw-Vennep – 59). Voorzien wordt echter dat bij een toename van het aantal vliegtuigen dat deze vaste bochtstraal vliegt uiteindelijk een vermindering van het aantal ernstig gehinderden zal optreden.

Wij hebben bij de heer Alders op aangedrongen in het eindadvies op te nemen '*dat als het oorspronkelijk beoogde effect (zijnde hinderbeperking) zich bij een toenemende participatiegraad niet voordoet de verdere toepassing van deze maatregel opnieuw aan de Alderstafel moet worden besproken.*' De heer Alders heeft dit in het eindadvies overgenomen op pagina 38.

De ontwikkeling van de verwachte afname van het aantal ernstig gehinderden door de toepassing van de vaste bochtstraal zal door ons zeer nauwlettend worden gevolgd. En wij zullen dit ook in het College van Advies van de Omgevingsraad hoog op de agenda houden. Tevens zullen wij, zoals ook eerder toegezegd, blijven zetten op de verlegging van de Spijkerboorroute door bestuurlijk de aandacht te blijven vragen en regionaal draagvlak te creëren voor deze verlegging.

Omgevingskwaliteit

In het rapport over de vierjarige evaluatie van het convenant Omgevingskwaliteit is de voortgang van de eerste tranche middelen beschreven. Wij kunnen niet anders dan constateren dat de in 2008 afgesproken inspanningen op koers liggen. Het belang van investeren in de leefomgeving is nog eens bekrachtigd met de afspraken over de tweede tranche. Dat vinden wij een zeer positieve ontwikkeling.

In het kader van de informatievoorziening zijn belangrijke stappen gezet, zoals de online weergave van Vliegverkeer in Zicht en de afspraken over de informatieplicht richting huidige en nieuwe bewoners. Laatstgenoemde blijft aandacht vragen in de discussie tussen wonen en vliegen. Als gemeente zijn we, voor onze inwoners, verantwoordelijk voor een goede (lokale) informatievoorziening. *Uitleggen en voorspelbaar maken* zijn hierin sleutelwoorden. Voor zowel toekomstige als huidige bewoners is het nuttig te weten welke banen in gebruik zijn, wat zij de komende uren kunnen verwachten qua geluid, etc. We vinden dat het verrassingseffect voor bewoners moet verdwijnen. Informatie over wetgeving, geluidscontouren en standaard aan- en uitvliegroutes, dient gemakkelijk via internet vindbaar te zijn voor bewoners. Hier zullen we ons de komende tijd voor inzetten, onder andere door de ontwikkeling van een online interactieve kaart.

3.3 Wat mag het kosten?

Wij zullen deelnemen aan de resterende uitwerking van het Aldersakkoord en de oprichting en ontwikkeling van de Omgevingsraad. Deze formatie wordt gedekt door bestaande budgetten c.q. wordt ingevuld vanuit de bestaande formatie.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?

De gemeenteraad heeft kaderstellende bevoegdheid. Het college van burgemeester en wethouders bereidt beslissingen van de raad voor en voert deze uit. Binnen het college is de portefeuillehouder Luchthavenzaken coördinerend wethouder.

3.5 Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?

De raad zal, zoals gebruikelijk, periodiek op de hoogte worden gesteld van de uitvoering van het Aldersakkoord en de ontwikkelingen omtrent de Omgevingsraad.

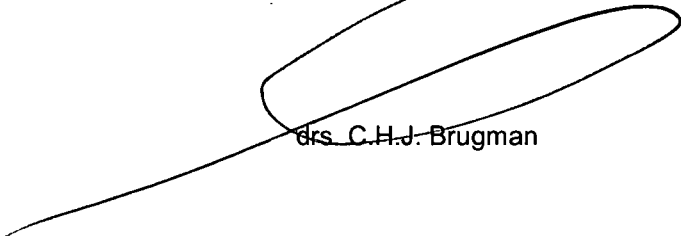
4. In- en externe communicatie

De afgelopen jaren zijn er verschillende bewonersavonden en raadsessies georganiseerd rondom de Alderstafel. Ook hebben wij bewoners en raad zo proactief mogelijk proberen te informeren. Op 17 oktober 2013 heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden voor alle inwoners in de regio, waar de heer Alders zijn eindadvies heeft gepresenteerd.

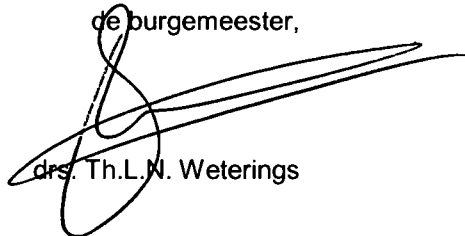
Er zal een persbericht worden uitgebracht en er zal tijdens het persgesprek aandacht besteed worden aan dit onderwerp.

5. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris,


drs. C.H.J. Brugman

de burgemeester,


drs. Th.L.N. Weterings

Bijlagen:

- Eindadvies Alders d.d. 8 oktober
- Bijlage 1 Eindevaluatie experiment NNHS
- Bijlage 2 Onderzoek 510
- Bijlage 3 Uitwerking normen
- Bijlage 4 Maximale hoeveelheid geluid
- Bijlage 5 Systematiek toezicht en handhaving
- Bijlage 6 Rechtsbescherming
- Bijlage 7a Evaluatie convenant hinderbeperking
- Bijlage 7b Lokale effecten hinderbeperkende maatregelen
- Bijlage 8 Evaluatie convenant omgevingskwaliteit
- Bijlage 9 Evaluatie convenant selectiviteit
- Bijlage 10a Notitie gebruik Buitenveldertbaan
- Bijlage 10b Verklaarbaarheid Buitenveldertbaan
- Brief Staatssecretaris Mansveld aan Tweede kamer betreffende ' Reactie op advies normen- en handhavingstelsel Schiphol', d.d. 8 oktober 2013

Aan
De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw W. J. Mansveld
Postbus 20906
2000 EX Den Haag

Amsterdam, 8 oktober 2013

Geachte Staatssecretaris,

Hierbij bied ik u het eindadvies aan van de Alderstafel Schiphol over het nieuwe normen- en handhavingstelsel, mede op basis van het tweejarig experiment waarin het functioneren van dit stelsel in de praktijk is beproefd. Tevens treft u aan in dit advies de eerste vierjaarlijkse evaluatie van het integrale pakket afspraken dat eind 2008 tussen partijen is gemaakt. Naast de ontwikkeling van een nieuw normen- en handhavingstelsel betreft dit afspraken over hinderbeperking, over investeringen in de omgevingskwaliteit en over een selectieve ontwikkeling van Schiphol in samenhang met de luchthavens Eindhoven en Lelystad.

Op 1 oktober 2008¹ heeft de Alderstafel advies uitgebracht over de ontwikkeling van Schiphol tot en met 2020. Dit naar aanleiding van het verzoek van het kabinet om “een advies uit te brengen dat de politiek in staat stelt te besluiten over een werkbare afspraak voor de middellange termijn waarmee beschikbare milieuruimte (criteria voor gelijkwaardigheid) voor Schiphol kan worden benut en waarmee een balans wordt bereikt tussen de ontwikkeling van de luchtvaart, hinderbeperkende maatregelen, vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving en de mogelijkheden voor gebruik van de ruimte rond de luchthaven”.

Kernpunten van het advies van 1 oktober 2008 zijn:

- Voor de ontwikkeling van Schiphol geldt een plafond van 510.000 vliegtuigbewegingen, mits passend binnen de criteria voor gelijkwaardigheid, waarvan 32.000 in de nacht en vroege ochtend.²
- Na 2020 ontstaat de mogelijkheid voor een ontwikkeling voorbij de 510.000 indien er door hinderbeperkende maatregelen ruimte binnen de criteria voor gelijkwaardigheid ontstaat. Die ruimte wordt dan volgens het 50-50-principe verdeeld: 50 procent van de ruimte mag worden gebruikt voor de luchthavenontwikkeling en 50 procent van de

¹ Aldersadvies Schiphol middellange termijn, 1 oktober 2008.

² Aan de Alderstafel van 9 november 2012 is door de partijen ter vervanging van de invulling van CDA-landingen in de late avond een alternatief pakket voor hinderbeperking afgesproken. De volgende afspraak maakt daar onderdeel van uit: “Een reductie van 3000 nachtbewegingen in de nacht ten opzichte van het eerder afgesproken plafond van 32.000 nachtbewegingen. De realisatie van deze reductie van nachtbewegingen kan plaatsvinden in een aantal stappen, waarvoor de sectorpartijen een voorstel voor implementatie voorleggen, zodat het niveau van 29.000 nachtbewegingen in 3 jaar tijd bereikt wordt.”

ruimte geldt als hinderbeperking zodat deze groeiruimte niet wordt gebruikt voor een groei in verkeersvolume.

- Om gegeven de marktverwachting van 580.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol ruimte te houden voor mainportgebonden verkeer, wordt uitgegaan van een selectieve ontwikkeling van de luchthaven. Hiervoor is het noodzakelijk dat voor het niet-mainportgebonden verkeer ruimte wordt gevonden op de luchthavens Eindhoven en Lelystad.
- De kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in de Schipholregio kan nog verder verbeterd worden door afspraken over hinderbeperkende maatregelen en door het investeren in de leefomgeving in zwaarbelaste gebieden waar hinderbeperking niet meer tot de mogelijkheden behoort.
- Het uitwerken van een nieuw normen- en handhavingstelsel dat uitgaat van het gebruik van die banen die de minste hinder voor de omgeving met zich mee brengen. Dit nieuwe stelsel dient ter vervanging van het bestaande normen- en handhavingstelsel. Bij de behandeling van de aanpassing van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) voor de korte termijn (6 februari 2008) heeft de Tweede Kamer aangegeven dat het huidige normen- en handhavingstelsel te complex is en moet worden vervangen door een ander, meer flexibel, transparant en beter uitlegbaar stelsel.

De partijen aan de Tafel en het kabinet hebben aangegeven dat de afspraken in het akkoord van 2008 als één en ondeelbaar dienen te worden beschouwd. Bij de bespreking van het voorliggende advies hebben de partijen opnieuw benadrukt dat het totaalpakket met daarin het nieuwe normen- en handhavingstelsel, het plafond van 510.000 vliegtuigbewegingen, hinderbeperkende maatregelen, investeringen in de omgevingskwaliteit en een selectieve ontwikkeling op Schiphol in samenhang met de ontwikkeling van Eindhoven en Lelystad als één en ondeelbaar dienen te worden beschouwd.

Over dit Aldersadvies is door uw voorganger eind 2008 en begin 2009 overleg gevoerd met de Tweede Kamer. In uw brief van 29 april 2009³ ben ik op de hoogte gesteld van de conclusies van dit overleg. In een door de Kamer breed gedragen motie is verzocht om voortvarende uitvoering van het advies waarin de keuze is gemaakt voor een nieuw stelsel met strikt preferentieel baangebruik. Uw voorganger heeft dit verzoek heeft aan mij doen toekomen met de opdracht aan de Alderstafel om de uitvoering van het advies ter hand te nemen. Dat heeft geresulteerd in een uitwerkingsadvies over het nieuwe normen- en handhavingstelsel (d.d. 19 augustus 2010) waarin door de partijen aan Tafel is aangegeven op welke wijze het nieuwe stelsel zou moeten worden ingericht en welke regels het nieuwe stelsel dient te bevatten. Tevens is daarin voorgesteld twee jaar in de praktijk te experimenteren of de veronderstelde effecten ook daadwerkelijk zouden optreden. Dat experiment is inmiddels afgerond en het verslag daarvan treft u bijgaand aan.

Naast het genoemde uitwerkingsadvies heb ik u over het nieuwe normen- en handhavingstelsel een aantal producten van de Tafel in de achterliggende periode doen toekomen:

- de bij het experiment met het nieuwe stelsel te hanteren evaluatiecriteria (2010)
- een tussentijdse evaluatie van het tweejarig experiment met het nieuwe stelsel (2012)

³ Brief aan de heer Alders, 19 april 2009.

- driemaandelijke monitoringsrapportages van het tweejarig experiment (2010-2012)
- een nadere analyse van het gebruik van de Buitenveldertbaan in het eerste jaar van het experiment (2012)

Sinds het uitkomen van het advies in 2008 hebben de partijen aan de Alderstafel (bewoners, bestuurders, sector en Rijk) gezamenlijk uitvoering gegeven aan de afspraken die zijn gemaakt. Jaarlijks heb ik u in de jaarverslagen over 2009, 2010 en 2011 integraal gerapporteerd over de voortgang op de diverse onderdelen. Daarnaast heb ik u ook meer specifiek tussentijds geïnformeerd over:

- de vraagontwikkeling in de luchtvaart (2009)
- de ontwikkeling van Eindhoven Airport (2010) en het bijbehorende uitvoeringsprogramma (2011)
- de ontwikkeling van Lelystad Airport (2012) en het bijbehorende uitvoeringsprogramma (2013)
- de betrokkenheid van de niet-mainportgebonden carriers (2011)
- de betrokkenheid van niet aan Tafel vertegenwoordigde bewoners (2012)
- het overeengekomen pakket aan hinderbeperkende maatregelen als alternatief voor de uitvoering van de afspraak van CDA's in de late avond (2012)

In het advies van 2008 is vastgelegd dat het door alle partijen wenselijk wordt geacht om een vierjaarlijkse evaluatie van de afspraken te houden, waarin aandacht wordt besteed aan:

- De ontwikkeling van het nieuwe normen- en handhavingstelsel.
- De ontwikkeling van de marktvraag en het tempo van de herallocatie van niet-mainportgebondenverkeer naar Lelystad en Eindhoven en de ontwikkeling van selectiviteitsinstrumenten.
- De invoering van de hinderbeperkende maatregelen (inclusief de evaluatie van het experiment met CDA's in de avond en de doorvoering ervan op delen van de dag).
- De voortgang van de projecten in het kader van de Omgevingskwaliteit.

Daarbij wordt de uitvoering van de afspraken gemonitord op hun consequenties voor economie, hinder, ruimtelijke ontwikkeling en emissies.

Voorliggend advies bestaat uit twee delen:

- In deel I wordt ingaan op het nieuwe normen –en handhavingstelsel. Ik richt mij daarbij op het experiment met de regels van dit nieuwe stelsel dat de afgelopen twee jaar heeft plaatsgevonden. Ook beschrijf ik de uitwerking van de overige onderdelen die ter hand is genomen, zoals de ontwikkeling van instrumenten om de toets op gelijkwaardigheid uit te voeren, de inrichting van de handhaving en het onderzoek of dit stelsel ook robuust is bij een groei naar 510.000 vliegtuigbewegingen.
- In deel II wordt verslag gedaan van de voortgang van de activiteiten uit de drie convenanten die ter uitvoering van het Aldersadvies van 1 oktober 2008 zijn afgesloten. Het gaat daarbij om het convenant selectiviteit, het convenant hinderbeperking en het convenant leefomgevingskwaliteit.

Deel I

Het nieuwe stelsel is in enkele opzichten anders dan het huidige stelsel, maar er zijn ook duidelijke overeenkomsten. Het afhandelen van het vliegverkeer wordt vooral bepaald door

het weer en door de herkomst of bestemming van een vliegtuig. In het huidige stelsel zijn er grenswaarden in handhavingpunten die richting geven aan het baangebruik in praktijk. In het nieuwe stelsel zijn er regels ontworpen die het gewenste baangebruik voorschrijven. Ook borgen beide stelsels het wettelijke vereiste niveau van (gelijkwaardige) bescherming: in het huidige stelsel via de handhavingpunten en in het nieuwe stelsel via de norm voor de maximale hoeveelheid geluid. Belangrijkste verschil is dat het nieuwe stelsel de ongewenste, want meer hinder veroorzakende, neveneffecten van het huidige stelsel met de handhavingpunten verhelpt, waardoor de afhandeling van het vliegverkeer *steeds* op de meest geluidpreferente manier plaats vindt. De gekozen opzet voor het stelsel is daarmee logisch, begrijpelijk en uitlegbaar. Hoewel bij het ontwerp sterk is ingezet om de technische uitwerking van het stelsel eenvoudig te houden, moet erkend worden dat combinatie van bescherming van de omgeving met een uitvoerbare operatie een zekere mate van complexiteit impliceert.

De leden van de Alderstafel komen tot de conclusie dat de opdracht die door u aan hen is verstrekt, namelijk het uitwerken van het in 2010 aan u voorgestelde nieuwe stelsel en het beproeven daarvan gedurende 2 jaar in de praktijk succesvol is verlopen. In de praktijk is gebleken dat het nieuwe stelsel uitvoerbaar is en dat de voorspelling dat er slechts sprake zou zijn van een minimale verschuiving van hinder in de omgeving juist is gebleken. Daarbij is gebleken dat het stelsel een goede bescherming biedt voor de omgeving en op een zodanige wijze worden vormgegeven dat het goed handhaafbaar is. Het experiment met het nieuwe geluidsstelsel kan dan ook, volgens de Tafel, als geslaagd worden beschouwd. De lokale effecten zijn slechts beperkt gewijzigd. Het principe van dit nieuwe stelsel – waarbij de banen die het minste hinder veroorzaken zoveel mogelijk dienen te worden gebruikt – is uitlegbaar en de ongewenste neveneffecten, zoals die in het bestaande stelsel optraden, zijn weggenomen. De rechtsbescherming is gelijkwaardig of beter aan het bestaande stelsel. Het advies is daarom het nieuwe normen- en handhavingstelsel nu vast te leggen in de formele wet- en regelgeving.

Deel II

Daarnaast hebben de partijen vastgesteld dat er betekenisvolle stappen zijn gezet in de implementatie van de in 2008 afgesproken hinderbeperkende maatregelen. Deze uitvoering leidt ertoe dat bij een volume van 510.000 vliegtuigbewegingen het aantal ernstig gehinderden in het binnen- en buitengebied zal afnemen met 10-12 procent ten opzichte van een situatie zonder deze hinderbeperkende maatregelen.

Tegelijkertijd hebben partijen moeten vaststellen dat de mogelijkheden voor verdergaande hinderbeperkende maatregelen uitgeput raken: verbeteringen in het ene gebied betekenen veelal nieuwe gehinderden in een ander gebied. Nieuwe kansen zijn daarmee hoofdzakelijk beperkt tot mogelijke innovaties in de start- en landingsprocedures en in de vlootontwikkeling. Zo heeft ArkeFly enige tijd geleden een praktijkproef uitgevoerd met een nieuwe startprocedure. De komende periode verdient deze startprocedure nadere studie om te bezien of deze breder en meer structureel kan worden toegepast.

Vooraf in de regio Zuidoost zijn maatregelen in de afgelopen periode bij nadere uitwerking niet technisch uitvoerbaar of niet wenselijk gebleken. Mede in het licht van de aanzienlijke

hindertoename in dit gebied bij groei naar 510.000 vliegtuigbewegingen zullen nog beschikbare alternatieven worden onderzocht op hun effecten en uitvoerbaarheid.

Het lijkt erop dat bij de huidige stand der techniek in bepaalde gebieden verdere hinderbeperking niet tot de mogelijkheden behoort. Vooral in deze gebieden zal de kwaliteit van de leefomgeving via gebiedsgerichte projecten ondersteund moeten worden. In de afgelopen jaren zijn voor de leefomgevingskwaliteit reeds een aantal gebiedsgerichte projecten van de grond gekomen: projecten in Amstelveen, Aalsmeer, Zwanenburg, Halfweg en Uithoorn. De bewonersdelegatie en de regionale bestuurders in de Bestuurlijke Regie Schiphol beschouwen de projecten als significante verbetering van de leefomgeving.

Bij de afnemende mogelijkheden van hinderbeperking wordt een tweede tranche van het leefbaarheidsfonds als een belangrijke impuls voor de inpassing van de luchthaven in zijn omgeving gezien. Partijen – Schiphol, de Provincie Noord-Holland en het Rijk – hebben zich uitgesproken conform de afspraken uit het akkoord van 2008 30 miljoen euro voor aan financiële middelen voor een tweede tranche ter beschikking te stellen. Alvorens tot uitvoering van deze tweede fase over te gaan zullen partijen zich, op grond van ervaringen uit de eerste fase, beraden op welke wijze en met welke programma's de leefbaarheid in de omgeving het meest effectief kan worden bevorderd.

Tot slot zijn er met de adviezen over de ontwikkeling van de luchthavens Eindhoven en Lelystad en de uitwerking daarvan belangrijke stappen gezet in het scheppen van condities voor opvang van de nationale vraag op de regionale luchthavens. U bent en zult in de komende periode hierover separaat via de voortgangsrapportages Eindhoven en Lelystad worden geïnformeerd.

De partijen concluderen op basis hiervan dat op hoofdlijnen succesvol uitvoering is gegeven aan de vier pijlers van het akkoord van 2008: nieuw stelsel, hinderbeperking, leefomgeving en selectiviteit. De balans in de afspraken over de inpassing van de luchthaven in zijn omgeving ten behoeve van het faciliteren van de netwerkqualiteit is opnieuw onderschreven. Eén van de belangrijkste lessen en ook aandachtspunten voor de komende tijd is, de partijen die aan Tafel in gezamenlijkheid tot de afspraken zijn gekomen, ook zelf met de uitvoering te belasten. In het geval afspraken niet geïmplementeerd kunnen worden, is er dan ook de noodzaak én bereidheid (gebleken) om vervangende afspraken te maken.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Hans Alders

Deel I – Experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel

De uitgangspunten voor een nieuw handhavingstelsel hebben de partijen aan de Alderstafel gezamenlijk geformuleerd en neergelegd in het advies van 19 augustus 2010, namelijk:

- Het stelsel bevat wettelijk vastgelegde regels voor bescherming van de omgeving;
- Het stelsel biedt een bescherming die gelijkwaardig is aan of beter is dan de bescherming die wordt geboden door het eerste luchthavenbesluit onder de Wet luchtvaart uit 2003;
- Het stelsel moet in de praktijk (operationeel) uitvoerbaar en handhaafbaar zijn;
- Het stelsel maakt op Schiphol een verdere ontwikkeling van de luchtvaart ten behoeve van de door de huboperatie gedragen netwerkkwaliteit mogelijk.

Vanaf 2010 zijn deze uitgangspunten nader uitgewerkt en in de praktijk beproefd. In het vervolg van dit deel worden de uitkomsten, en de manier waarop deze tot stand zijn gekomen, beschreven door in te gaan op:

1. Gevolgde aanpak
2. Ontwerpeisen en kernelementen
3. Uitwerking kernelementen en toets in de praktijk
4. Het experiment
5. Uitwerking gelijkwaardige bescherming
6. Handhaving
7. Conclusie

1. Gevolgde aanpak

In het advies van 19 augustus 2010⁴ werd voorgesteld te starten met een tweejarig experiment met een set van overeengekomen regels. Deze regels beogen, dat steeds die banen worden ingezet voor de afwikkeling van het verkeer, die de minste overlast voor de omgeving veroorzaken. Naar aanleiding van een verzoek van de Tweede Kamer bent u per brief van 28 oktober 2010⁵ geïnformeerd welke evaluatiecriteria leidend zouden zijn. Aangegeven is dat bij de beoordeling van het nieuwe stelsel inzichtelijk gemaakt zal worden wat de mogelijkheden zijn voor het strikt geluidpreferentieel baangebruik en wat de effecten hiervan zijn op zowel de bescherming van de omgeving als op de netwerkkwaliteit en de hieraan gerelateerde piekru capaciteit.

Het experiment met de nieuw voorgestelde regels is van 1 november 2010 tot 1 november 2012 uitgevoerd. In die periode zijn voor de afwikkeling van het verkeer op Schiphol de nieuwe regels beproefd. Aan de hand van de afgesproken criteria is na het eerste experimenteerjaar een tussentijdse evaluatie opgesteld, om op dat moment vast te stellen of de doelstellingen van het experiment gehaald zouden kunnen worden, de ontwerpcriteria voldoende robuust zijn en de normen nader ingevuld kunnen worden. Deze tussentijdse evaluatie is u op 10 april 2012 aangeboden⁶. De algemene conclusie van de tussentijdse evaluatie was dat in het eerste jaar van het experiment de regels voldeden aan de daaraan

⁴ Aldersadvies Nieuwe normen –en handhavingstelsel, 19 augustus 2010, kamerstuk

⁵ Brief evaluatiecriteria experiment NNHS, 28 oktober 2010, kamerstuk

⁶ Tussentijds evaluatierapport experiment NNHS, 10 april 2012, Kamerstuk

gestelde eisen bij het in dat jaar gerealiseerde volume en dat in het tweede jaar zou worden bekeken in hoeverre deze lijn zich ging voortzetten.

De Alderstafel Schiphol is de afgelopen twee jaar elk kwartaal bij elkaar geweest om het experiment te monitoren en de lopende zaken te bespreken. In de eindfase zijn ook met regelmaat delegatieoverleggen met bewoners, bestuurders, rijkspartijen en sectorpartijen afzonderlijk belegd. De onderzoeksbureaus NLR en To70 hebben de effecten van het stelsel bij een ontwikkeling naar 510.000 vliegtuigbewegingen in beeld gebracht middels een operationele analyse.

Er is daarnaast tussentijds intensief contact gezocht met inhoudelijk deskundigen van het Nationaal Lucht -en ruimtevaart Laboratorium (NLR), Commissie m.e.r., Planbureau voor de Leefomgeving. Zij hebben over verschillende onderdelen inhoudelijk geadviseerd. Op het punt van de rechtsbescherming heeft separaat juridische toetsing door prof. Schueler plaatsgevonden zoals eerder door de bewonersdelegatie was verzocht.

De afgelopen jaren hebben diverse brede openbare informatiebijeenkomsten plaatsgevonden over het nieuwe geluidsstelsel in Hoofddorp, Aalsmeer en Amstelveen, naast bijeenkomsten in IJmond, Oegstgeest en diverse toelichtingen aan gemeenteraden. Verder heeft periodieke informatievoorziening plaatsgevonden over de voortgang via presentaties aan de CROS-leden en de VGP. Bewoners die niet aan de Alderstafel vertegenwoordigd zijn, zijn op verschillende momenten geïnformeerd. Zo zijn er elk kwartaal informatieve gesprekken gevoerd met de bewonersvereniging voor Bescherming van het Leefmilieu in de Regio Schiphol (BLRS). Naar aanleiding van een Algemeen Overleg op 19 april 2012 heb ik u hier op 21 augustus 2012 over geïnformeerd⁷.

Bijzondere aandacht is in deze gesprekken uitgegaan naar de analyse van het effect van het stelsel op de regio die geraakt wordt door het gebruik van de Buitenveldertbaan. In gesprekken met de BRLS is een door hen gehouden steekproef geanalyseerd. Op basis daarvan is geconcludeerd dat er overeenstemming bestaat over de 'technisch correcte analyse'. Vervolgens is gesproken over de gewenste invulling van de preferentietabel, de windcriteria, de informatievoorziening en de handhaving. De lessen, die mede op basis van deze gesprekken, over het gebruik van de Buitenveldertbaan zijn getrokken, zijn verwerkt in dit advies.

2. Ontwerpeisen en kernelementen

Het doel van het nieuwe stelsel is de operatie van Schiphol uitvoerbaar te houden ten behoeve van het accommoderen van de netwerkwaliteit met zo min mogelijk geluidhinder voor de omgeving. Belangrijke uitgangspunten zijn dat⁸:

- de ontwikkeling van de luchthaven geacommodeerd moet worden binnen de in 2007 geactualiseerde criteria voor gelijkwaardigheid;
- het nieuwe stelsel voldoende lokale bescherming biedt door strikt geluidpreferent vliegen.

⁷ Brief Alders monitorrapportage Q3, 21 augustus 2012, Kamerstuk

⁸ Aldersadvies 2010

Daarnaast zijn bij de uitwerking en voor een goede uitlegbaarheid de volgende ontwerpeisen gehanteerd⁹:

- operationele uitvoerbaarheid en benutbaarheid van de milieucapaciteit;
- transparant voor de omgeving;
- handhaafbaarheid voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat;
- het bieden van een goede rechtsbescherming;
- robuuste ruimtelijke ordening;
- prikkel tot innovatie.

De essentie van het stelsel is eenvoudig; er zijn regels die er voor moeten zorgen dat in de gegeven omstandigheden (met name weerscondities) die start- en landingsbanen worden gebruikt die het geringste aantal gehinderden opleveren én dat daarbij niet meer banen worden ingezet dan gegeven het verkeersaanbod strikt noodzakelijk is. Het doel is dat binnen deze afspraken de operatie op de luchthaven uitgevoerd kan worden, waarbij de luchtvaartsector zich verder kan doorontwikkelen ten behoeve van een sterke netwerkqualiteit waarvan de huboperatie de drager is.

De wettelijke criteria voor gelijkwaardigheid blijven de overall norm waarbinnen de gehele vliegoperatie dient te worden afgehandeld. Zij bepalen ook het volume aan verkeer dat op Schiphol kan worden afgewerkt, waarvan het maximum overigens is vastgesteld op 510.000 vliegtuigbewegingen tot en met 2020. Na 2020 ontstaat de mogelijkheid voor een ontwikkeling voorbij de 510.000 indien er door hinderbeperkende maatregelen ruimte binnen de criteria voor gelijkwaardigheid ontstaat. Die ruimte wordt dan volgens het 50-50-principe verdeeld: 50 procent van de ruimte mag worden gebruikt voor de luchthavenontwikkeling en 50 procent van de ruimte geldt als hinderbeperring zodat deze groeiruimte niet wordt gebruikt voor een groei in verkeersvolume.

Meer concreet betekent dit dat gestuurd wordt op de inzet van de strikt geluidpreferente baancombinaties en daarbinnen op de afhandeling van verkeer op de meest preferente baan. Verder is het stelsel er op gericht om te voorkomen dat een tweede start- of landingsbaan onnodig wordt ingezet. Voor zowel het gebruik van de meest preferente baan als voor de inzet van twee start- of landingsbanen worden regels vastgesteld die voorwaarden stellen aan het gebruik.

De bij de regels opgenomen normen bepalen de omvang van de inzet van de banen. Deze normen zijn op dit moment vastgesteld met de nu voorhanden zijnde kennis en inzichten hoe het vliegverkeer gebruik maakt van de luchthaven. Om het stelsel toekomstbestendig te houden, realiseren partijen zich dat omstandigheden zich kunnen wijzigen en dat dit invloed kan hebben op de hoogte van de nu vastgestelde normen. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan marktontwikkelingen die een ingrijpende wijziging van herkomst en bestemmingen met zich meebrengen, wijzigingen in de structuur van het luchtruim en technologische vernieuwingen, die gevolgen hebben voor het aandeel van het verkeer dat op een bepaalde baan verwerkt kan worden.

⁹ Brief inzake evaluatiecriteria d.d. 28 oktober 2010.

Daarnaast is het denkbaar dat het onverkort vasthouden aan de normen, bij een toename van het aantal vliegbewegingen, kan leiden tot ongewenste en onacceptabele effecten op de kwaliteit van de netwerkoperatie op de luchthaven. Partijen zullen zich over dit soort ontwikkelingen, die gesignaleerd moeten worden in het jaarlijks op te stellen gebruiksplan, aan Tafel beraden, en mocht dit leiden tot een gedeeld inzicht en een eenstemmig besluit over een noodzakelijke aanpassing van een of meer normen, het bevoegd gezag daarvoor een voorstel doen toekomen.

Bij een voortgaande ontwikkeling van de luchthaven wordt de luchthaven met de eis van gelijkwaardigheid en de gegeven regels, gestimuleerd om zowel in de operatie als voor de omgeving permanent moet zoeken naar verbeteringen. Het onderzoek naar de ontwikkeling van 510.000 vliegtuigbewegingen maakt duidelijk dat deze verbeteringen – bijvoorbeeld door een verhoogde piekruurcapaciteit, waardoor meer vliegtuigen op de primaire banen afgehandeld kunnen worden – noodzakelijk zijn om het afgesproken plafond te kunnen bereiken (zie hoofdstuk 4b).

De ontwikkeling van het volume verkeer van de luchthaven na 2020, verloopt vervolgens via de door kabinet en Kamer overgenomen aanbeveling in het advies van 2008 namelijk door nieuw ontstane milieuruimte voor 50% te gebruiken voor volume groei en voor 50% in te zetten voor de vermindering van het aantal gehinderden in de omgeving.

Het nieuwe normen- en handhavingstelsel bestaat uit drie kernelementen die tezamen een bijdrage leveren aan het behalen van de doelstelling:

a) Globale bescherming: Gelijkwaardigheid en plafond 510.000 vliegtuigbewegingen

De Wet luchtvaart stelt eisen aan het minimale beschermingsniveau van de omgeving van de luchthaven. Dit niveau is uitgedrukt in maximale aantallen geluidbelaste woningen, ernstig gehinderden, ernstig slaapverstoorden en aantal woningen met een bepaald risiconiveau (de criteria voor gelijkwaardigheid). In het huidige stelsel wordt de vereiste bescherming in hoofdzaak geboden door grenswaarden voor geluidbelasting in handhavingpunten.

De handhavingpunten komen in het nieuwe geluidstelsel te vervallen. De gelijkwaardige bescherming wordt in het nieuwe stelsel geborgd door:

- vooraf te toetsen of het voorziene gebruik van de luchthaven zoals opgenomen in de gebruiksprognose van Schiphol, voldoet aan de criteria van gelijkwaardigheid;
- tijdens het gebruiksjaar te vliegen volgens de regels van het nieuwe stelsel;
- na afloop van het gebruiksjaar te toetsen of het gerealiseerde verkeer en de afhandeling daarvan, ook daadwerkelijk binnen gelijkwaardigheid past.

Om te kunnen toetsen of het voorgenomen verkeer ook past binnen de normen van gelijkwaardigheid wordt gebruik gemaakt van het instrument van de MHG (maximale hoeveelheid geluid). De MHG geeft de maximale hoeveelheid geluid die in een jaar mag worden geproduceerd om binnen de eisen voor gelijkwaardigheid te blijven. Daarnaast wordt het plafond van 510.000 vliegtuigbewegingen (inclusief de eerder genoemde 50-50-benadering voor de periode na 2020) én daarbinnen het plafond van 32.000 vliegtuigbewegingen voor de nacht en vroege ochtend in het nieuwe stelsel in de

regelgeving verankerd. De voor een jaar te hanteren MHG wordt vastgesteld door de Staatssecretaris van IenM en wordt opgenomen in de gebruiksprognose.

b) Lokale bescherming: Regels voor baangebruik

Het nieuwe stelsel is gebaseerd op strikt geluidpreferent baangebruik. Dat wil zeggen dat de geluidpreferente baancombinaties zoveel mogelijk gebruikt worden en dat daarbinnen het verkeer zoveel mogelijk op de meest preferente baan afgehandeld wordt. Strikt geluidpreferent vliegen leidt, binnen de mogelijkheden van operationele uitvoerbaarheid, tot de minste geluidhinder voor de omgeving.

Het uitgangspunt van strikt preferentieel vliegen door middel van regels, zorgt ervoor dat een ongewenst effect uit het huidige stelsel wordt weggenomen. Vanwege een dreigende overschrijding van een grenswaarde in een handhavingpunt bij een baan waar relatief weinig geluidgehinderden zijn, wordt in het huidige stelsel uitgeweken naar een baan met relatief veel geluidgehinderden. Deze situatie van een dreigende overschrijding bij de Kaagbaan waardoor een stuurmaatregel met extra inzet van de Aalsmeerbaan noodzakelijk is heeft zich herhaaldelijk voorgedaan (in 2007 en 2008). Ook in 2012 heeft dit zich opnieuw voorgedaan (overschrijding handhavingpunten 32 en 33 bij de uitvliegroute van de Kaagbaan). Als onderdeel van het experiment is de Aalsmeerbaan toen niet extra ingezet en is de Kaagbaan in gebruik gebleven, conform de regels van het nieuwe stelsel.

Het strikt geluidpreferentieel vliegen is vormgegeven in vier regels met bijbehorende normen:

1. De eerste regel richt zich op het inzetten van de meest geluidpreferente baancombinatie.
2. De tweede regel richt zich er op om de inzet van een secundaire start- of landingsbaan zoveel mogelijk te beperken.
3. De derde regel geeft aan hoe het verkeer over twee start- of twee landingsbanen moet worden verdeeld, in het geval er vanwege een start- of landingspiek twee startbanen of twee landingsbanen in gebruik zijn.
4. De vierde regel stelt een maximum aan het aantal bewegingen op de vierde baan.

c) Handhavingsregime, rechtsbescherming en informatievoorziening

De genoemde regels en normen hebben alleen waarde op het moment dat deze handhaafbaar zijn en als geheel een rechtsbescherming opleveren voor de omgeving die tenminste gelijkwaardig is aan het huidige stelsel.

Om dit te borgen wordt aanbevolen de regels en normen vast te leggen in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB), waarbij in het LVB wordt aangegeven tot welke partij of partijen de regel is gericht zodat de ILT bij een eventuele overschrijding weet tot welke partij zij zich moet wenden. Tevens wordt geadviseerd in een ministeriële regeling (Regeling Milieu Informatie) vast te leggen welke gegevens op welke wijze gerapporteerd moet worden aan de ILT zodat zij kunnen vaststellen of inderdaad aan de normen is voldaan.

Bij de uitwerking van de handhaving is de expertise van de ILT betrokken. De vraag of het nieuwe stelsel een gelijkwaardige rechtsbescherming voor de omgeving biedt, is voorgelegd

aan de heer prof. Dr. B.J. Schueler van de Universiteit Utrecht. Zijn beoordeling is neergelegd in een separaat hierbij gevoegd stuk.

In de flankerende afspraken die bij het stelsel zijn gemaakt, is er tevens belangrijke aandacht voor informatievoorziening aan de omgeving (zie ook het volgende deel van dit advies).

Daarvoor zijn verschillende instrumenten voorgesteld:

- Een website-module 'Vliegverkeer InZicht' die actueel inzicht verschaft in het feitelijk baan- en routegebruik van het vliegverkeer op Schiphol;
- Een dagelijkse toelichting op de baankeuze van die dag;
- Informatieplicht richting nieuwe bewoners;
- Meetposten kunnen als informatiebron worden benut. Hiervoor zijn de afgelopen periode objectieve criteria voor toewijzing van meetposten opgesteld (op basis waarvan aanvullende meetposten zijn toegewezen aan de gemeenten aan Zaanstad (Assendelft), Amsterdam Osdorp, Lisse en Heemstede). Tevens is het meetsysteem gevalideerd en worden de (digitale) rapportages geoptimaliseerd.

3. Uitwerking kernelementen en toets in de praktijk

In het Aldersadvies van augustus 2010 hebben de partijen aangegeven een tweejarig experiment per 1 november 2010 te starten met de regels van het nieuw voorgestelde stelsel. Daarbij is ook aangegeven dat na één jaar een evaluatie gehouden zou worden, waarvan het doel uitdrukkelijk is om op dat moment vast te stellen of de doelstellingen van het experiment gehaald zijn of dat het een reële verwachting is dat deze behaald worden, de ontwerpcriteria voldoende robuust zijn en de normen nader ingevuld kunnen worden. De resultaten van het experiment moeten leiden tot een verdere optimalisatie van het nieuwe normen- en handhavingstelsel, zodat er een goed onderbouwd besluit kan worden genomen.

In de periode sinds 1 november 2010, toen het experiment gestart is, hebben de volgende activiteiten plaatsgevonden:

a) Experiment: uitwerking van de regels en normen

Het experiment houdt in dat de partijen de in 2010 voorgestelde regels gedurende twee jaar in de praktijk beproefd hebben. De resultaten hiervan zijn gemonitord en hiervan is iedere drie maanden verslag gedaan aan de Staatssecretaris (en doorgeleid aan de Tweede Kamer). Na het eerste jaar is een tussentijdse evaluatie uitgevoerd van het experiment. Mede op basis van het experiment zijn de voorgestelde regels en normen getoetst en nader ingevuld. In hoofdstuk 4a staat dit beschreven.

b) Uitwerking toets op gelijkwaardigheid met externe deskundigen (Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium, Planbureau voor de Leefomgeving en Commissie m.e.r.)

Voor het borgen van gelijkwaardige bescherming in de handhaving achteraf deed de Alderstafel in 2010 de aanbeveling om een nadere uitwerking te geven aan een norm voor de Maximale Hoeveelheid Geluid (MHG). In afstemming met de hierboven genoemde deskundigen is vervolgens invulling gegeven aan de wijze waarop de norm voor het MHG bepaald dient te worden. Daarnaast is uitwerking gegeven aan de door de deskundigen

gestelde randvoorwaarde voor het MHG dat het voorspellende model de praktijk dicht genoeg moet kunnen benaderen.

c) Uitwerking van het handhavingsregime met externe toets door prof. B. Schueler

Eén van de toetscriteria van het nieuwe stelsel is dat de rechtsbescherming gelijkwaardig is aan die van het huidige stelsel. In een eerder advies heeft prof. Michiels aangegeven dat de bescherming niet minder wordt, maar wel anders. Voordat een definitief oordeel kon worden gegeven moest een aantal zaken nog nader geconcretiseerd worden ten aanzien van de regels en de beoogde wijze van handhaving. Deze uitwerking heeft in overleg met de partijen aan de Alderstafel en de ILT plaatsgevonden en is getoetst door prof. B. Schueler.

d) Onderzoek naar de haalbaarheid van 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol

Zoals in de brief van 28 oktober 2010 over de evaluatiecriteria van het nieuwe normen- en handhavingstelsel is aangekondigd, is parallel aan het experiment met het stelsel een onderzoek gestart naar de haalbaarheid van 510.000 vliegtuigbewegingen op jaarbasis op Schiphol binnen de criteria voor gelijkwaardigheid en met een kwalitatief hoogwaardige huboperatie. Daarbij is tevens bekeken wat de effecten zijn op onder meer de ontwikkeling van de geluidbelasting in de omgeving en wat de werking van en de effecten op de regels van het nieuwe stelsel zijn bij hogere verkeersvolumes.

e) Ontwikkeling van prognosemodellen ten behoeve het MHG

De systematische monitoring gedurende het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel heeft duidelijk gemaakt, dat het nieuwe stelsel alleen uitvoerbaar is als gewerkt kan worden met prognosemodellen die een zo realistisch mogelijk beeld opleveren van de operatie op Schiphol. Daarom is een nieuw prognosemodel ontwikkeld die het baangebruik en de bandbreedte in de geluidbelasting als gevolg van variaties in het weer zo goed mogelijk voorspelt.

Een goede voorspelling is in het nieuwe stelsel zowel voor de omgeving als de sector van belang. Bij die berekening c.q. voorspelling wordt uitgegaan van 40 jaar 'historische' weergegevens. Met het nieuwe prognosemodel is tijdens het experiment gebleken dat in 98 procent van de uitgevoerde vliegtuigbewegingen het baangebruik op een correcte wijze geprognoseerd wordt. Het is daarmee mogelijk om aan de voorkant nauwkeuriger te voorspellen waar het geluid zal neerslaan en welke consequenties dit heeft voor enerzijds de milieuruimte voor de sector en anderzijds wanneer de grenzen van gelijkwaardigheid – ter bescherming van de omgeving – zullen worden bereikt (zie hoofdstuk 5).

De prognosemodellen hebben daarnaast een belangrijke functie in de informatievoorziening aan de omgeving, omdat de nieuwe modellen vooraf een preciezere inschatting geven van de geluidbelasting die de omgeving in het aankomende jaar (rekening houdend met meest voorkomende variaties in het weer) kan verwachten. Deze inschatting wordt ieder jaar opgenomen in de Gebruiksprognose die door de sectorpartijen wordt opgesteld. Door de verbeterde voorspelling neemt de waarde van de Gebruiksprognose voor de omgeving toe en wordt tevens voldaan aan een belangrijke voorwaarde die aan het nieuwe stelsel is gesteld, namelijk dat er transparantie is over de geluidbelasting van de omgeving.

Ook met de nieuwe modellen gaat het nog steeds om een benadering van de wijze waarop verkeer in het komende jaar zal worden afgehandeld. De daadwerkelijke wijze van afhandeling van het vliegverkeer zal sterk afhankelijk zijn van het weer zoals het zich feitelijk voordoet. Dat bepaalt nog altijd in hoge mate de inzet van banen en de gekozen procedures. Dat neemt niet weg dat het nieuwe prognosemodel een adequate benadering geeft van de inzet van banen bij een gemiddeld weerprofiel en dat daarop een betrouwbare voorspelling kan worden gedaan van omvang en spreiding over de banen in een komend jaar.

De nieuwe modellen zijn ook gebruikt om een nieuwe voorspelling voor het baangebruik bij 510.000 vliegtuigbewegingen (zie bijlage 2) te maken. Omdat dit andere modellen zijn dan die in 2010 beschikbaar waren is deze voorspelling anders en, naar gebleken is, nauwkeuriger want meer in overeenstemming met het feitelijk gebruik dan de voorspelling van 2010. De grootste verschillen tussen de voorspelling uit 2010 en de huidige voorspelling zijn te verklaren aan de hand van de volgende drie factoren:

- In de eerdere prognoses werden alleen wind- en zichtlimieten (de normwaarden vanuit veiligheid) bepalend verondersteld voor het baangebruik. In de praktijk zijn echter meerdere factoren van invloed, waaronder het anticiperen op veranderende weersomstandigheden, sneeuw, buien, operationele verstoringen, etc. Omdat het nieuwe prognosemodel voor het baangebruik gebruik maakt van baangebruikgegevens uit de praktijk wordt in de nieuwe modellen met de invloed van deze factoren rekening gehouden bij de prognose van toekomstig baangebruik. In de huidige modellen, en daarmee in de voorspelling uit 2010, werd de invloed van deze factoren nog niet meegenomen.
- Het onderzoek naar de haalbaarheid van 510.000 vliegtuigbewegingen, heeft mede geleid tot een nauwkeuriger beeld van de inzet van de tweede start- en landingsbaan.;
- In 2010 is aangenomen dat parallel starten op twee naast elkaar liggende banen, bij marginaal zicht omstandigheden mogelijk zou zijn. In het huidige onderzoek is er uitgegaan van de huidige praktijk, waar dit nog niet mogelijk is. Dit heeft met name effect op het gebruik van de Buitenveldertbaan (starten en landen) en de Zwanenburgbaan (starten).

Bijkomend voordeel van het nieuwe prognosemodel voor het baangebruik is dat er een sturende werking vanuit gaat om zo preferent mogelijk te vliegen. Dat levert binnen de normen van gelijkwaardigheid een optimum op aan vliegverkeer met zomin mogelijk gehinderen. Omdat het MHG ieder jaar wordt vastgesteld, komen verbeteringen in het baangebruik ook direct tot uitdrukking in een aangepast MHG.

4. Het experiment

Zoals aangegeven houdt het experiment in dat de partijen de voorgestelde regels gedurende twee jaar in de praktijk beproefd hebben. De toets in de praktijk was er met name op gericht om vast te stellen of de regels de beoogde bescherming bieden en of deze regels in de operationele praktijk uitvoerbaar zijn gebleken.

Op basis van de monitorrapportages, de tussentijdse evaluatie en de eindevaluatie kan worden geconcludeerd dat de regels goed zijn gevolgd tijdens het experiment. Het experiment heeft inzichtelijk gemaakt dat het werken met regels een goede manier is om de afhandeling van het vliegverkeer op de meest geluidpreferente manier te laten plaats vinden. Ook voor de sectorpartijen leverde het werken volgens deze regels geen belemmeringen op voor de operatie.

In dit hoofdstuk zullen de regels, de effecten van de regels op de omgeving en de operatie en de informatievoorziening worden beschreven.

a) Regels

De regels hebben als doel om te zorgen dat de start- en landingsbanen worden gebruikt die zo min mogelijk hinder in de omgeving veroorzaken en dat niet meer banen worden ingezet dan strikt noodzakelijk is. Voorafgaand aan het experiment zijn er vier regels geformuleerd die een bijdrage leveren aan het behalen van dit doel. Op basis van de ervaringen uit het experiment, zijn de regels waar nodig op onderdelen aangepast. Voor alle regels worden concrete normen voorgesteld.

Voor de vaststelling van de normen is uitgegaan van hetgeen op dit moment bekend is ten aanzien van (de ontwikkeling van) het gebruik van Schiphol, zoals het verkeersbeeld, de luchtruimstructuur en de afhandeling van het verkeer daarbinnen. Om het stelsel toekomstbestendig te houden, realiseren partijen zich dat omstandigheden zich kunnen wijzigen en dat dit invloed kan hebben op de hoogte van de nu vastgestelde normen. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan marktontwikkelingen die een ingrijpende wijziging van herkomst en bestemmingen met zich meebrengen, wijzigingen in de structuur van het luchtruim en technologische vernieuwingen, die gevolgen hebben voor het aandeel van het verkeer dat op een bepaalde baan verwerkt kan worden.

Daarnaast is het denkbaar dat het onverkort vasthouden aan de normen, bij een toename van het aantal vliegbewegingen, kan leiden tot ongewenste en onacceptabele effecten op de kwaliteit van de netwerkoperatie op de luchthaven. Partijen zullen zich over dit soort ontwikkelingen, die gesignaleerd moeten worden in het jaarlijks op te stellen gebruiksplan, aan Tafel beraden en mocht dit leiden tot een gedeeld inzicht en een eenstemmig besluit over een noodzakelijke aanpassing van een of meer normen, het bevoegd gezag daarvoor een voorstel doen toekomen.

Regel 1 – Baanpreferentietabel

<p>“Het verkeer dient te worden afgehandeld op de meest geluidpreferente combinatie van beschikbare en bruikbare banen die mogelijk is”. (Aldersadvies 2010)</p>
--

De regel voor het inzetten van de meest geluidpreferente baancombinatie op basis van een baanpreferentietabel wordt door alle partijen als een effectieve regel beschouwd en kan in de vorm waarmee geëxperimenteerd is, worden gehanteerd in het nieuwe stelsel. Twee jaar experimenteren heeft laten zien dat het mogelijk is om in de praktijk te handelen volgens regels die de meest geluidpreferente baancombinatie voorschrijft die onder bepaalde omstandigheden ingezet kan worden. Slechts die banen kunnen voor de afwikkeling van het

handelsverkeer worden ingezet die in de preferentietabel zijn opgenomen bij de aangegeven omstandigheden. Daarmee is de inzet van de Oostbaan uitgesloten voor het handelsverkeer onder normale (weers)omstandigheden en heeft derhalve geen plaats in de preferentietabel waarin de meest voorkomende preferenties zijn opgenomen.

In het systeem van strikt preferent vliegen worden die start- en landingsbanen ingezet, die gegeven de omstandigheden, het minste aantal ernstig gehinderden opleveren. In meer dan 90% van de gevallen blijkt de keuze voor een baancombinatie direct samen te hangen met de weersomstandigheden (windrichting, windkracht en zicht) die zich op dat moment voordoen of binnen afzienbare tijd verwacht worden het aanwezige daglicht en de baanbeschikbaarheid. Voor deze elementen zijn concrete en heldere criteria opgesteld op basis waarvan eenduidig en transparant kan worden vastgesteld in welke mate zij hebben geleid tot de keuze van een bepaalde baancombinatie. In de overige gevallen – minder dan 10% van de tijd – bepaalt een veelheid aan kleinere incidenteel voorkomende oorzaken en factoren die slechts in bepaalde gevallen van invloed zijn, het baangebruik. Daarbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld voorspelde meteorologische omstandigheden die niet feitelijk optreden, (onweers-)buien en de niet-beschikbaarheid van de baan door een obstakel op de baan. Voor de periode dat er een baan niet beschikbaar is, zoals in het geval van groot onderhoud aan een baan, zijn er aparte preferentietabellen van toepassing.

De omstandigheden die de baaninzet verklaren, zijn niet altijd in de omgeving van de baan te merken. Tijdens het experiment is gebleken dat de beleving in de omgeving daarom kan zijn dat niet strikt preferent wordt gevlogen. Naar aanleiding daarvan is ook een notitie over de inzet van de Buitenveldertbaan opgesteld die u op 6 juli 2012 is toegezonden¹⁰. Hieruit blijkt dat de inzet van deze baan wordt bepaald door factoren die onafhankelijk zijn van het nieuwe geluidsstelsel, bijvoorbeeld - naast wind en zicht - ook plotseling opkomende buien in de omgeving van de noord-zuid-banen. De klachten die hieruit voortvloeien zijn dan ook niet weg te nemen door aanpassing van het geluidsstelsel.

Hier is het veel meer van belang dat er een heldere informatievoorziening plaatsvindt over de reden voor een bepaalde baaninzet. Dit zal met ingang van het gebruiksjaar 2014 plaatsvinden door aan het einde van de dag een toelichting op de website op te nemen waarin wordt aangegeven wat de baaninzet is geweest op die dag en welke achterliggende overwegingen daarbij aan de orde waren. Tevens is uit de onderzoeken naar het gebruik van de Buitenveldertbaan gebleken dat het voor de helderheid van de communicatie nuttig is om de baanpreferenties 5 en 6 die nu gecombineerd zijn voor de situaties 'buiten udp' en 'marginaal zicht' zodanig te splitsen, zodat voor de situatie 'buiten udp' niet automatisch een preferentie met de mogelijkheid van inzet van de buitenveldertbaan van toepassing kan zijn.

Tijdens discussies over de inzet van de Buitenveldertbaan hebben bewoners en hun vertegenwoordigers meerdere malen gewezen op de huns inziens onjuiste wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan de regels voor dwars- en staartwind zoals die in de regelgeving zijn opgenomen op basis van de voorstellen van de Commissie Rinnooy Kan uit 2001. Het verdient aanbeveling deze kwestie, met gebruikmaking van bijlage 10b van dit

¹⁰ Kamernummer 29665-176

advies ('Verklaarbaarheid inzet Buitenveldertbaan'), in de op te richten ORS verder te bespreken.

De gemeente Amstelveen heeft laten weten, dat zij een traject zijn gestart voor nader onderzoek naar het gebruik van de Buitenveldertbaan, in aanvulling op de onderzoeken die de Tafel daarnaar heeft uitgevoerd. De Tafel ziet de uitkomsten van dit onderzoek met belangstelling tegemoet. Zodra Amstelveen aangeeft dat de resultaten van dit onderzoek beschikbaar zijn, zal het voor bespreking worden geagendeerd aan de Tafel.

Norm

Op basis van het experiment wordt als norm voorgesteld dat aan de regel voor het gebruik van de meeste geluidpreferente baancombinatie is voldaan als gemiddeld per seizoen minimaal 90% van het gebruik volgens de systeemrapportages conform de preferentievulgorde en bijbehorende regels plaatsvindt.

In de overige gevallen – in de regel minder dan 10% van de tijd – bepalen een veelheid aan kleinere incidenteel voorkomende oorzaken en factoren die slechts in bepaalde gevallen van invloed zijn het baangebruik. De marge van 10% wordt gehanteerd om niet per geval tot een verklaring te hoeven komen. Daarmee wordt onnodige administratieve last in de systeemrapportages voorkomen. Mochten deze factoren in een jaar voor meer dan 10% op basis van legitieme gronden het baangebruik bepalen, dan kan hierop, onderbouwd en met redenen omkleed, een beroep worden gedaan bij de Inspectie in het kader van de handhaving.

Regel 2 - Inzet van een tweede start- of landingsbaan

“Als basisregel geldt: Voor het bepalen van het gemiddelde aantal uur per dag waarin de afhandeling van het verkeer op één start en één landingsbaan kan worden afgehandeld geldt als rekenregel dat indien het verkeersaanbod gelijk is aan of lager is dan de declared capacity (op uurbasis 36 landingen respectievelijk 38 starts op respectievelijk de primaire landingsbaan of de primaire startbaan) het verkeer op twee banen (één start- en één landingsbaan) wordt afgehandeld”. (Aldersadvies 2010)

In het advies werd als norm voorgesteld het aantal uur dat per dag 1+1 baangebruik moest worden gerealiseerd. Het aantal uur zou jaarlijks (vooraf) worden vastgesteld op basis van de verkeersprognose voor dat jaar.

Tijdens het experiment is de voorgestelde wijze van normbepaling herzien, omdat er een te groot verschil bestond tussen de aldus berekende norm en het feitelijk gerealiseerde aantal uur dat in de praktijk 1+1 baangebruik werd toegepast. Het aantal gerealiseerde uren was in de praktijk significant hoger. Daarmee verloor de norm zijn normstellende functie. Met behoud van de basis regel, is gezocht naar een alternatieve norm. Die is gevonden door uit te gaan van het aantal vliegtuigbewegingen dat op de primaire banen moet worden afgehandeld alvorens een secundaire baan kan worden gebruikt. Achteraf kan dan worden vastgesteld (en gehandhaafd) of een tweede start- of landingsbaan, gegeven het verkeersaanbod, terecht is ingezet. Partijen concluderen dat met de alternatieve invulling van de regel de onnodige inzet van een tweede start- en tweede landingsbaan wordt

voorkomen. Door middel van deze aanpassing is deze regel transparanter geworden en goed toe te passen in de praktijk en te handhaven.

Norm

Voorgesteld wordt om in het LVB op te nemen dat pas een tweede start- of landingsbaan in gebruik wordt genomen als het verkeersaanbod daartoe noodzaakt. Daarvan is sprake als het aantal te verwachten landingen meer dan 36 per uur bedraagt en het aantal te verwachten starts meer dan 38 per uur (6 bewegingen per 10 minuten).

Aan de regel voor de inzet van een tweede baan is voldaan indien in zowel in het zomer- als in het winterseizoen minimaal 95% van de gevallen de keuze voor gebruik van een tweede startbaan volgt uit het bereiken van de maximale capaciteit van de eerste startbaan en in minimaal 90% van de gevallen de keuze voor gebruik van een tweede landingsbaan volgt uit het bereiken van de maximale capaciteit van de eerste landingsbaan. Voor de starts wordt een hogere norm gehanteerd omdat deze door de luchthaven en luchtverkeersleiding beter planmatig beheersbaar zijn dan de landingen die zich aandienen. Door deze grotere voorspelbaarheid is een hogere norm uitvoerbaar.

Regel 3 – verdeling van het startend en landend verkeer

Regel 3a – verdeling van het startend verkeer

“Startend verkeer met een westelijk gelegen bestemming (sector 4 en 5) maakt gebruik van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie”. (Aldersadvies 2010)

Het startend verkeer wordt over de in gebruik zijnde banen verdeeld op basis van de bestemming (hiermee worden conflicten, als gevolg van kruisend verkeer, in het luchtruim voorkomen). Tijdens het experiment is gebleken dat in 98% van de tijd het verkeer met een westelijk gelegen bestemming gebruik maakt van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie.

Norm

Voor de verdeling van het startend verkeer, was oorspronkelijk geen norm afgesproken, maar ten behoeve van de handhaafbaarheid van de regel wordt die nu wel voorgesteld. De norm voor deze regel houdt in dat zowel in het zomer- als in het winterseizoen tenminste 97 % van het aantal starts richting sectoren 4 en 5 de westelijk gelegen baan gebruikt.

Regel 3b – verdeling van het landend verkeer

“Voor landend verkeer geldt zowel in het winterseizoen als in het zomerseizoen, voor de perioden dat er twee landingsbanen in een baancombinatie in gebruik zijn:
- De ambitie om voor de baancombinatie Polderbaan-Zwanenburgbaan te komen tot een norm van 45% op de Polderbaan.
- Voor de baancombinatie Kaagbaan-Aalsmeerbaan uit te gaan van een norm van 50%.”
(Aldersadvies 2010)

Bij de start van het experiment is de ambitie afgesproken om voor landend verkeer op de Polderbaan in combinatie met de Zwanenburgbaan het aandeel op de Polderbaan te

verhogen van 40% naar 45%. De ervaringen die in het experiment zijn opgedaan geven het vertrouwen dat structureel een aandeel van minimaal 45% op de Polderbaan mag worden verwacht.

Bij de start van het experiment is afgesproken om voor het landend verkeer op de Kaagbaan in combinatie met de Aalsmeerbaan het aandeel op de Kaagbaan te normeren op minimaal 50%. De ervaringen die in het experiment zijn opgedaan geven het vertrouwen dat structureel een aandeel van minimaal 50% op de Kaagbaan mag worden verwacht.

Norm

Voor de verdeling van het landend verkeer tussen de Polderbaan en de Zwanenburgbaan (op het moment dat beide banen in gebruik zijn) is tijdens het experiment gebleken dat een handhavingsnorm van 45% verkeer op de Polderbaan voor deze baancombinatie haalbaar is. De in het experiment meegegeven ambitie van 45% wordt dus waargemaakt en voorgesteld wordt deze als norm zowel voor het zomer- als het winterseizoen in de regelgeving op te nemen.

Voor de verdeling van het verkeer tussen de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan (voor de tijd dat beide banen in gebruik zijn) is tijdens het experiment gebleken dat een norm van 50% voor zowel het zomer- als het winterseizoen kan worden vastgelegd. Tijdens het experiment is gebleken dat herkomst (verdeling oost-west-verkeer) en het vermijden van kruisend verkeer in de omgeving van de luchthaven om veiligheidsredenen de dominante factoren voor de wijze waarop het verkeer wordt afgehandeld.

Regel 4 – inzet van de vierde baan

<p>“Om het 2+2 baangebruik te beperken mogen er gemiddeld maximaal 40 vliegtuigbewegingen, en bij operationele verstoringen, maximaal 60 vliegtuigbewegingen per dag op de vierde baan worden afgehandeld”. (Aldersadvies 2010)</p>

Het experiment heeft laten zien dat bij de huidige verkeersvolumes de inzet van de vierde baan ruim onder de norm van gemiddeld 40 bewegingen per dag zit. Het gebruik van deze regel is ook onderdeel geweest van het onderzoek naar 510.000 vliegtuigbewegingen, dat verderop in het advies wordt beschreven.

Norm

Tijdens het experiment zijn er drie definities gehanteerd voor het berekenen van de vierde baan. Partijen hebben op basis van het experiment en het onderzoek naar 510.000 vliegtuigbewegingen geconcludeerd dat als definitie voor de vierde baan wordt gekozen voor de niet-geluidpreferente baan die het minst is gebruikt tijdens een periode van 2+2 baangebruik. De norm die daarbij gehanteerd wordt, is een maximum van gemiddeld 40 vliegtuigbewegingen per dag met een maximum van 60 vliegtuigbewegingen per dag op de vierde baan.

b) Effecten van de regels nieuw stelsel

Algemeen

De hoofdconclusie is dat onder het nieuwe stelsel de verdeling van het geluid over de omgeving een stabiel patroon laat zien, dat conform de verwachting nauwelijks afwijkt van het stelsel met handhavingpunten. Het nieuwe stelsel met regels voor het baangebruik biedt daarnaast een aantal voordelen als het gaat over de effecten voor de omgeving ten opzichte van het huidige stelsel met handhavingpunten:

- Daar waar als gevolg van het stelsel met de handhavingpunten het sturen op de grenswaarden in de handhavingpunten juist kon leiden tot meer hinder, is dat in het nieuwe stelsel uitgesloten.
- Tevens is het nieuwe stelsel er op gericht om onder alle omstandigheden (bijv. verkeersbeeld, weersomstandigheden, etc.) steeds zo te vliegen dat dit niet meer gehinderden oplevert dan strikt noodzakelijk, en kent het via het MHG een stimulans die ervoor zorgt dat beter presteren in de praktijk zich loont.

Deze voordelen kunnen alleen optreden op het moment dat volledig wordt overgegaan op het nieuwe stelsel met regels voor strikt preferentieel vliegen. Een combinatie van beide stelsels, waarbij mogelijk gehandhaafd zou worden op grenswaarden in handhavingpunten naast het nieuwe stelsel is, zoals hierboven aangegeven, niet verenigbaar. Dit leidt namelijk tot ongewenste effecten. Het interfereert met de sturingsprincipes, zoals die gelden voor strikt preferentieel baangebruik. Het gevolg is:

- Een risico dat banen niet strikt preferentieel ingezet kunnen worden. Een maatregel om er op te sturen dat de grenswaarde in een handhavingpunt bij een geluidpreferente baan niet overschreden wordt, kan ertoe leiden dat een gebied met meer inwoners belast wordt. Het huidige stelsel dwingt daardoor soms de inzet van minder preferente baancombinaties, daar waar het nieuwe stelsel altijd de inzet van de meest preferente baancombinatie voorschrijft.
- Ook bij niet-preferente banen interfereren handhavingpunten met de sturingsprincipes van het strikt preferent baangebruik. Zo heeft de Buitenveldertbaan een lage voorkeur om ingezet te worden, maar de inzet is in een aantal omstandigheden noodzakelijk vanwege de weersomstandigheden (zoals sterke westenwind of buien-concentraties in de aanvliegroutes van de noord-zuidbanen waarbij de noord-zuidbanen niet gebruikt kunnen worden). Het handhaven op grenswaarden in handhavingpunten betekent in dit geval dat dit zou leiden tot een onaanvaardbare operationele beperking van het gebruik van de luchthaven met als uiterste consequentie dat Schiphol bij bijv. krachtige westenwind gesloten zou moeten worden.

Omgeving: lokale geluidbelasting

In lijn met de verwachting uit het Aldersadvies¹¹ blijkt uit het experiment dat het nieuwe stelsel beperkte effecten heeft op de lokale geluidbelasting. Het grootste effect van het stelsel dat in 2012 is opgetreden, is een verschuiving van vliegtuigbewegingen van de Zwanenburgbaan naar de Polderbaan. Deze verschuiving wordt veroorzaakt door het strikt preferentieel vliegen waarbij zoveel mogelijk de meest geluidpreferente banen worden ingezet. De hinder in het meest belaste gebied wordt hierdoor verminderd. Dit effect zal in

¹¹ Aldersadvies 2008, bijlage 4

de toekomst bij de toename van het verkeer op Schiphol afnemen omdat de secundaire banen dan vaker ingezet zullen worden. De keerzijde van het relatief verminderde gebruik van de secundaire banen is dat mensen onder de vliegroutes van de Polderbaan een geringe toename van de geluidbelasting tot 0,2 dB(A) Lden hebben.

Het tweede effect is dat door het uitblijven van een stuurmaatregel er tijdens het experiment geen verschuiving heeft plaatsgevonden van vliegtuigbewegingen van de Kaagbaan naar de Aalsmeerbaan. Hierdoor wordt er minder gebruik gemaakt van de baan waarmee over grotere bevolkingsconcentraties worden gevlogen. Dit komt door het uitblijven van een stuurmaatregel (verplaatsen van vluchten naar een andere baan) om binnen de grenswaarden in de handhavingpunten te blijven. Dit effect is in termen van geluidbelasting op jaarbasis klein (afnames van tenminste 0,1 dB(A) Lden). Echter, aangezien het effect van een dergelijke stuurmaatregel mogelijk in de laatste weken van het jaar geconcentreerd zou zijn opgetreden, en tot gebruik van de Aalsmeerbaan zou leiden in periodes dat de baan anders niet gebruikt wordt, heeft het in die periode wel een groot effect op de ervaren hinder.

Wat de consequenties voor de ruimtelijke ordening betreft kan geconcludeerd worden, dat gezien het vaste patroon waarmee het geluid neerslaat in de omgeving, het nieuwe stelsel een stevige basis lijkt op te leveren om ruimtelijk ordeningsbeleid te kunnen ontwerpen.

Externe veiligheid en emissies

De introductie van regels voor geluidpreferent baangebruik heeft geen gevolgen voor het vigerende kader voor externe veiligheid en emissies. Wel zullen als gevolg van de nieuwe prognosemodellen ook de criteria voor externe veiligheid worden geactualiseerd. Het criterium voor gelijkwaardigheid dat geldt voor externe veiligheid wordt in het nieuwe stelsel in het LVB opgenomen net als de criteria voor geluidbelasting (zie hieronder in hoofdstuk 5). Tevens wordt de Maximum Hoeveelheid Geluid opgenomen in het LVB. De criteria voor gelijkwaardigheid en het MHG komen in het LVB in plaats van het huidige TRG en TVG.

Operatie

Eén van de doelen van het stelsel is de operatie van Schiphol uitvoerbaar te houden ten behoeve van het accommoderen van de netwerkqualiteit. De netwerkqualiteit op Schiphol wordt voor het grootste deel bepaald door de huboperatie (in belangrijke mate uitgevoerd door de homecarrier). Hierbij is het van cruciaal belang dat de dienstregeling (en daarmee het grootste deel van het netwerk) zo veel mogelijk volgens plan wordt uitgevoerd. Voor de huboperatie is het belangrijk dat de geplande overstap ook daadwerkelijk waargemaakt wordt. Hiervoor is het nodig dat de dienstverlening van de LVNL en de luchthaven Schiphol de afgesproken capaciteit ook daadwerkelijk betrouwbaar levert.

Een eerste maatstaf om de gevolgen van het nieuwe stelsel voor de operatie vast te kunnen stellen is de 'sustainability', die een maat is voor de betrouwbaarheid dat een bepaalde (gedeclareerde) capaciteit ook daadwerkelijk kan worden geleverd. Voor de sustainability wordt een doelstelling van 95% gehanteerd. De behaalde sustainability over het gebruiksjaar 2011 is 94,7% en over gebruiksjaar 2012 94,5%.

Een tweede maatstaf is de aankomstpunctualiteit. Aankomstpunctualiteit is het percentage van vluchten van de huboperatie dat aankomt zonder vertraging (vóór of exact op schematijd). Om de netwerkqualiteit op de dag van uitvoering in stand te kunnen houden en daarnaast ook geplande overstappen te realiseren bestaat er bij het ontwerp van de dienstregeling een norm van 70% van het verkeer dat geen vertraging oploopt ten aanzien van de geplande aankomst op Schiphol.

In beide jaren van het experiment is voor wat betreft de punctualiteit voor intercontinentaal hub-verkeer net onder, en voor Europees hub-verkeer net boven, de doelstelling van 70% gescoord. Ook de doelstelling voor sustainability is net niet gehaald. De oorzaken hiervan zijn niet toe te rekenen aan het nieuwe stelsel maar zijn bijvoorbeeld sneeuw, afwijkingen in de seizoenswindpatronen en-route en veel zuidelijk baangebruik als gevolg van de windcondities.

Al deze oorzaken staan los van het experiment met het nieuwe stelsel en hadden ook onder het oude stelsel plaatsgevonden. Op basis van het experiment is geconcludeerd dat het stelsel bij de huidige volumes geen belemmering vormt voor het uitvoeren van de huboperatie. Uit de studie naar de robuustheid van het nieuwe stelsel bij een ontwikkeling naar 510.000 vliegtuigbewegingen is gebleken dat er bij een volume boven de 470.000 vliegtuigbewegingen als gevolg van de vierde regel mogelijk een knelpunt kan optreden.

510.000 vliegtuigbewegingen

Zoals in de brief van 28 oktober 2010 over de evaluatiecriteria van het nieuwe normen- en handhavingstelsel aangekondigd, is parallel aan het experiment met het stelsel een onderzoek gestart naar de robuustheid van het stelsel bij 510.000 vliegtuigbewegingen op jaarbasis op Schiphol binnen de criteria voor gelijkwaardigheid en met een kwalitatief hoogwaardige huboperatie.

Uit deze studie is gebleken dat een ontwikkeling naar 510.000 vliegtuigbewegingen past binnen de criteria voor gelijkwaardigheid, onder de voorwaarde dat zoveel mogelijk strikt preferent baangebruik wordt ingezet.

Uit de studie is evenwel gebleken dat er vanaf een volume van 470.000 bewegingen, een serieus knelpunt kan ontstaan met regel 4 die handelt over het maximaal gebruik van de vierde baan. Op basis van de thans ter beschikking staande informatie over het vliegverkeer, de mogelijkheden in het luchtruim, als mede de vooruitzichten van verbeteringen in de operatie op Schiphol kan niet worden uitgesloten dat ofwel de regel zal worden overtreden dan wel dat de vereiste punctualiteit niet kan worden gehaald.

De sector heeft op basis van de uitgevoerde analyses en de daaraan ontleende constatering verklaard dat zij zich gebonden acht aan de afspraken zoals die eerder zijn gemaakt, zowel ten aanzien van gelijkwaardigheid als ten aanzien van de regels van het stelsel, inclusief de 4^e baanregel. De sector constateert ten aanzien van de uitgevoerde studie en de modelmatige aannames die daarbij zijn gehanteerd dat enkele toekomstige ontwikkelingen, zoals in het luchtruim, niet meegenomen konden worden in het onderzoek, maar ziet in die ontwikkelingen wel mogelijkheden om (een deel van) de gesignaleerde spanningen op te lossen. Naast de gevolgen van de veranderingen in het luchtruim, zijn verdere

mogelijkheden te vinden in het verhogen van de piekuurcapaciteit, vlootvernieuwing en operationele maatregelen. Gegeven deze mogelijkheden en onzekerheden rond de ontwikkeling van het jaarvolume, verwacht de sector dat met dit stelsel beide doelstellingen kunnen worden bereikt.

5. Uitwerking gelijkwaardige bescherming en MHG

In de wet Luchtvaart (artikel 8.17, lid 7) is voorgeschreven dat *“elk besluit, volgend op het eerste luchthavenverkeerbesluit, een beschermingsniveau ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging biedt, dat voor ieder van deze aspecten, gemiddeld op jaarbasis vastgesteld, per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit.”*

Deze wettelijke eis van gelijkwaardige bescherming blijft ook in het nieuwe stelsel bestaan. Ten aanzien van lokale luchtverontreiniging worden in dit advies vanwege het nieuwe normen- en handhavingstelsel geen voorstellen voor aanpassing gedaan. De grenswaarden die hiervoor gelden, zijn in het LVB opgenomen.

Het beschermingsniveau ten aanzien van externe veiligheid en geluidbelasting is geconcretiseerd in een vijftal criteria. Deze criteria zijn in 2007 geactualiseerd en met de Tweede Kamer besproken. De geactualiseerde criteria luiden als volgt:

Aspect	Gelijkwaardigheids-criterium
Aantal woningen binnen de 58 dB(A) Lden-contour	12.300
Aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) Lden-contour	239.500
Aantal woningen binnen de 48 dB(A) Lnight-contour	11.700
Aantal ernstig slaapverstoorden binnen de 40 dB(A) Lnight-contour	66.500
Aantal woningen binnen de 10-6 plaatsgebonden risicocontour	3.000

Het gaat hier om een per saldo bescherming van de omgeving van Schiphol als geheel (niet per woongebied) die wordt bepaald aan de hand van geluid- en externe veiligheidscontouren.

Zowel het huidige stelsel met grenswaarden in handhavingpunten als het nieuwe stelsel met regels voor baangebruik moeten voldoen aan deze criteria. In het huidige stelsel wordt de vereiste bescherming in hoofdzaak geboden door de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingpunten. In het nieuwe stelsel wordt de vereiste bescherming geboden door een combinatie van de toets op de criteria voor gelijkwaardigheid door middel van het hiervoor ontworpen systeem van de maximaal toegestane hoeveelheid geluid (MHG) en de regels voor het baangebruik. De MHG is de optelsom van het geluid dat geproduceerd kan worden binnen de criteria voor gelijkwaardigheid, wanneer wordt uitgegaan van een gekozen scenario voor het gebruik van de luchthaven in een bepaald jaar. Die hoeveelheid geluid komt overeen met de hoeveelheid geluid waarbij één (of meerdere tegelijk) van de criteria voor gelijkwaardigheid bereikt wordt. De regels voor het

baangebruik zijn hierbij bepalend voor de lokale verdeling van de geluidbelasting en daarmee dus ook voor de ligging van de contour.

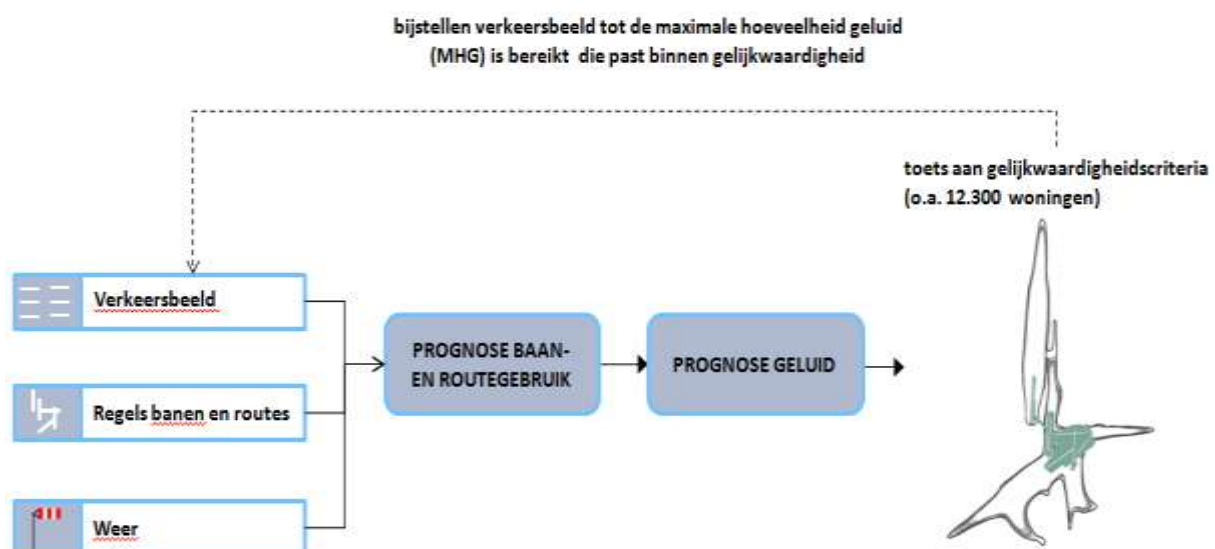
Parallel aan het experiment voor het nieuwe stelsel is in afstemming met de deskundigen van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium, het Planbureau voor de Leefomgeving en de Commissie m.e.r het systeem van MHG ontwikkeld.

Werking van MHG om vast te stellen of voldaan wordt aan gelijkwaardige bescherming

Ieder jaar wordt door de Schiphol de gebruiksprognose opgesteld. De gebruiksprognose geeft een beschrijving van de verwachte operatie en hierdoor veroorzaakte effecten in het komende gebruiksjaar. Hierin worden effecten voor (onder andere) geluid en externe veiligheid bepaald op basis van:

- actuele verwachtingen ten aanzien van het verkeersvolume, de vloot, herkomst en bestemming van het verkeer en de momenten van de dag waarop gevlogen wordt;
- te hanteren start- en naderingsprocedures;
- de regels voor baangebruik en de op basis hiervan verwachte afhandeling;
- de mogelijke variaties in het baangebruik vanwege het weer en hieraan gerelateerde meteotoeslag.

Vervolgens wordt getoetst of de effecten passen binnen de criteria voor gelijkwaardigheid ten aanzien van externe veiligheid en geluidbelasting. Voor het vaststellen van het voor dat jaar geldende MHG wordt het maximale te produceren geluid berekend passend bij het verwachte verkeer binnen de criteria van gelijkwaardigheid. Daarbij wordt het verkeersvolume opgeschaald tot de hoeveelheid geluid is bereikt die past binnen gelijkwaardigheid. Dit werkt als volgt. Als er bijvoorbeeld 440.000 vliegtuigbewegingen verwacht worden en deze leiden tot een contour met minder dan 12.300 woningen wordt het verkeersvolume opgeschaald totdat de norm van 12.300 is bereikt (of één van de andere criteria als de norm daarvan eerder bereikt wordt). Het verkeersvolume (met vloot en dienstregeling) dat hierbij past wordt vertaald in de MHG norm.



De MHG wordt jaarlijks vastgesteld zodat veranderingen in de dienstregeling of de afhandeling van het verkeer (via het nieuwe baangebruikmodel) direct worden meegenomen in de hoogte van de norm. Als blijkt dat door de veranderingen minder verkeer afgehandeld kan worden binnen gelijkwaardigheid, dan zal dit terug te zien zijn in de norm.

Achteraf wordt in de handhaving door de ILT getoetst of het verkeer inderdaad volgens de regels is afgehandeld en wordt via de MHG getoetst of, het daadwerkelijk gerealiseerde verkeer past binnen de MHG of door bijvoorbeeld het inzetten van een meer lawaaiige vloot of het vliegen op andere tijdstippen op de dag, al dan niet voldaan is aan gelijkwaardigheid. Ook zal achteraf inzichtelijk worden gemaakt wat de daadwerkelijke contouren zijn en hoeveel ernstig gehinderden etc. binnen deze contouren geteld worden in relatie tot de criteria voor gelijkwaardigheid.

Om de beschreven methode goed te laten werken is het van belang dat de effecten die vooraf bepaald worden, zo goed mogelijk aansluiten bij de praktijk. Voor het baangebruik en de meteotoeslag zijn nieuwe modellen ontworpen die deze functie kunnen uitvoeren. Op basis van deze modellen is aangetoond dat indien er geen veranderingen zijn in andere onderdelen van de voorspelling (zoals bijvoorbeeld vliegprocedures of herkomst en bestemming) de voorspelling voor een gegeven jaar voor circa 98% procent aansluit bij de praktijk.

Door de deskundigen is geconstateerd dat de voorspelling als neveneffect heeft dat de hoeveelheid vliegverkeer dat kan worden afgehandeld binnen de criteria voor gelijkwaardigheid verandert. Partijen zijn van mening dat het aanpassen van modellen nooit tot een negatief effect mag leiden voor de omgeving of voor de sector. Om te voorkomen dat dit effect ontstaat, wordt door de deskundigen geadviseerd om de criteria voor gelijkwaardigheid voor het toepassen van de nieuwe modellen te corrigeren. De Alderstafel deelt deze conclusie en stelt voor om de voorgestelde correctie, conform het bijgevoegde advies van de experts, uit te voeren. Het effect van de aanpassing van de modellen is hiermee voor zowel de omgeving als de luchtvaart neutraal. De wijze waarop deze correctie plaatsvindt is door de deskundigen gevalideerd (zie bijlage 4).

Naast het bijgevoegde advies van de deskundigen over de zelfstandige correctie, werken de deskundigen nog aan een kader voor toekomstige actualisaties voor de criteria voor gelijkwaardigheid. Het gaat om zaken die nu niet in deze correctie opgenomen zijn, maar wel (periodiek) aan de orde zullen komen (waaronder met name woningbouw, routemodellering, ECAC doc 29 (Europees rekenvoorschrift) en evt. toekomstige aanpassingen in baangebruik en meteo). Een dergelijk kader voorziet in de behoefte van partijen aan transparantie over de vraag wanneer er aanleiding is tot actualisatie van de criteria en de wijze waarop deze actualisatie dient plaats te vinden. Voor toekomstige actualisaties is een dergelijk kader daarom noodzakelijk.

Conclusies ten aanzien van gelijkwaardige bescherming in het nieuwe stelsel

Op basis van de gemaakte uitwerking kan worden geconcludeerd dat de vereiste bescherming kan worden geboden door:

1. Het toepassen van de regels voor het baangebruik.
2. Het nieuwe baangebruikmodel en de nieuwe meteotoeslag waarvan de berekeningswijze voorgeschreven gaat worden.

6. Handhaving, informatievoorziening en rechtsbescherming

a) Handhavingsregime

Bij de start van het experiment is aangegeven dat de tijd van het experiment gebruikt zal worden voor de nadere juridische uitwerking van het handhavingskader.

Het voorstel voor toezicht en handhaving is gebaseerd op het uitgangspunt waarbij op twee momenten wordt getoetst of de (voorgenomen en uitgevoerde) operatie voldoet aan de gestelde regels en normen. Ieder jaar wordt de gebruiksprognose voor het komende jaar vooraf getoetst aan de regels voor baangebruik en wordt bezien of de voorgenomen vliegtuigbewegingen passen binnen de criteria voor gelijkwaardigheid. Na afloop van het gebruiksjaar wordt vastgesteld of de uitgevoerde operatie daadwerkelijk heeft plaatsgevonden binnen de criteria voor gelijkwaardigheid en wordt gehandhaafd op de regels en normen voor het baangebruik en op de MHG.

Ten aanzien van de handhaving van de regels stellen partijen voor om de geformuleerde regels en de daarbij passende normen vast te leggen in het LVB. De regel voor de vierde baan heeft betrekking op een periode van een jaar (max. gemiddeld 40) en een dag (max. 60). Alle overige normen hebben betrekking op afzonderlijk het zomer- en winterseizoen. Het gaat hierbij om de IATA winter- en zomerseizoenen. Hiermee wordt aangesloten op de seizoenen zoals deze ook worden gehanteerd voor de slotuitgifte en de dienstregeling. Het stellen van de normen per seizoen maakt mogelijk dat de ILT maatregelen kan opleggen die ook betrekking hebben op een winter- of zomerseizoen. Hiermee wordt recht gedaan aan de verschillende omstandigheden die in beide seizoenen tot mogelijke overtredingen kunnen leiden.

Een aantal regels (regel 1 en 2) richt zich tot de voor het baangebruik verantwoordelijke sectorpartij, te weten LVNL. De overige baangebruiksregels (regel 3 en 4) zijn algemeen gesteld en niet tot een bepaalde partij gericht. De uitvoering van deze regels wordt in zodanige mate door verschillende sectorpartijen beïnvloed dat niet één partij voor het eindresultaat verantwoordelijk kan worden gehouden. In verband met deze laatstbedoelde regels wordt voorgesteld in de Wet luchtvaart een zorgplicht voor alle sectorpartijen gezamenlijk op te nemen (vergelijkbaar met de huidige zorgplicht in verband met de grenswaarden). De handhaving van het MHG is tevens algemeen gesteld en niet tot een bepaalde partij gericht, om dezelfde reden.

In alle in dit advies voorgestelde normen is bij de normstelling reeds rekening gehouden met een operationele marge, een marge die nodig is om een zekere operationele flexibiliteit te waarborgen. De hoogte van de norm is dus zo vastgesteld dat deze ruimte heeft voor operationele zaken die het baangebruik beïnvloeden, maar die niet expliciet onderdeel uitmaken van de regel. Een beroep op afwijking van de regels in verband met operationele verstoringen is dan ook niet meer aan de orde. Afwijking van de baangebruiksregels is alleen nog gerechtvaardigd in geval van extreme omstandigheden, zoals bijvoorbeeld een aswolk, waardoor het gebruik van de luchthaven sterk afwijkt van het normale gebruik. Voorstel is om hiervoor in het LVB een algemene bepaling op te nemen waarin aangegeven wordt dat kan worden afgeweken van de regels indien ten gevolge van uitzonderlijke onvoorziene

omstandigheden het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd. De ILT bepaalt wanneer deze clausule van toepassing is.

b) Inspectie Leefomgeving en Transport

De naleving van de regels (dan wel de uitvoering van opgelegde maatregelen) zal door de ILT in het kader van toezicht en handhaving worden beoordeeld op basis van rapportages die hiertoe door de sectorpartijen worden aangeleverd. De ILT zal twee maal per jaar, na afloop van een winter- of zomerseizoen een handhavingsrapportage uitbrengen. Na invoering van het nieuwe stelsel zullen door de sectorpartijen rapportages worden opgesteld die als basis dienen voor de handhaving door de ILT. Voorgesteld wordt de huidige rekenregels, na aanpassing aan de definitieve normen, op te nemen in de Regeling Milieu-Informatie Schiphol (RMI). In deze ministeriële regeling is de rapportageverplichting van de sector opgenomen. Op basis hiervan kan door de ILT een audit worden uitgevoerd op de systemen van de sectorpartijen die de gevraagde informatie moeten registreren. Nadat de systemen door middel van een audit zijn goedgekeurd kan de geleverde informatie betrouwbaar worden geacht. De audit kan periodiek worden herhaald door de ILT ter controle van de wijze van gegevensverzameling ten behoeve van de handhaving.

Aanbevolen wordt de handhavingrapportages – net als nu – een openbaar karakter te geven. De wijze van handhaving in de praktijk kan door de ILT - als onafhankelijk toezichthouder – op basis van de voorgestelde regels in het LVB nader worden ingevuld. Als uitgangspunt hierbij wordt – net als bij het huidige stelsel – voorgesteld dat bij overtreding de handhaving er in de eerste plaats op gericht is om een overtreding in het volgende gebruiksjaar te voorkomen door het opleggen van een daartoe strekkende maatregel.

c) Rapportages en informatievoorziening richting de omgeving

In het experiment is veel aandacht besteed aan de wijze waarop de informatievoorziening voor de omgeving dient te worden ingevuld. Als onderdeel van het nieuwe normen- en handhavingstelsel zijn er dan ook verschillende periodieke rapportages voorzien. Deze rapportages, die op diverse plaatsen in het advies worden aangeduid, staan hieronder in een tabel samengevat.

Type rapportage	Frequentie
<i>Rapportages van de sector</i>	
Dagelijks verslag baaninzet	dagelijks
Gebruiksprognose	1 x per jaar
Evaluatie gebruiksprognose	1 x per jaar
<i>Rapportage van de ILT</i>	
Handhavingsrapportages per IATA seizoen	2x per jaar

Belangrijkste aanvulling ten opzichte van het advies van 2010 is het dagelijkse verslag van de baaninzet. In de experimenteerperiode is gebleken dat er behoefte is aan tijdige en heldere informatievoorziening over de baaninzet. Dit zal met ingang van het nieuwe gebruiksjaar 2014 worden gedaan door aan het einde van de dag een toelichting op de website op te nemen waarin wordt aangegeven wat de baaninzet is geweest op die dag met een verklaring voor de gekozen baaninzet. Op deze wijze kunnen veel vragen vroegtijdig worden weggenomen bij omwonenden.

Ten aanzien van de gebruiksprognose geldt dat de aspecten die hierin aan de orde moeten komen worden opgenomen in het LVB. Het gaat dan in hoofdzaak om:

- Transparantie richting omgeving over de te verwachten lokale geluidbelasting.
- Aangeven op welke wijze het verkeer wordt afgehandeld binnen de criteria voor gelijkwaardigheid en de regels voor baangebruik.

Zoals in het advies van 2010 is aangegeven, stelt de sector als onderdeel van het nieuwe stelsel elk jaar een gebruiksprognose op. De gebruiksprognose is tijdens het eerste jaar van het experiment vormgegeven en voor het eerst opgesteld voor het gebruiksjaar 2012. In dit document laat Schiphol op een toegankelijke manier zien hoe de operatie het jaar daarop er naar verwachting op basis van de dan beschikbare informatie uit komt te zien.

De bestuurders- en bewonersvertegenwoordigers in de CROS adviseren, binnen de kaders van de aan de Alderstafel gemaakte afspraken, de ministers over de gebruiksprognose. Het advies van de CROS gaat in op de vraag of de informatievoorziening toereikend, transparant en inzichtelijk is ten aanzien van de verwachte lokale geluidbelasting voor het komend jaar en de vooruitblik voor ontwikkelingen in de komende jaren en of in voldoende mate is aangetoond dat het verkeer in het komende gebruiksjaar binnen de criteria voor gelijkwaardigheid en de regels kan worden afgehandeld. Over de gebruiksprognoses in de experimenteerperiode heeft de CROS een positief advies uitgebracht. Vervolgens wordt de gebruiksprognose met het CROS-advies aan de staatssecretaris van IenM aangeboden. Het experiment heeft uitgewezen dat deze werkvorm voor alle partijen werkbaar en van toegevoegde waarde is om de transparantie voor de omgeving te vergroten. Voorgesteld wordt om de adviestaak van CROS (of straks de Omgevingsraad) in het LVB vast te leggen. Na advies van de CROS wordt de gebruiksprognose aangeboden aan de Staatssecretaris van IenM. Deze gaat na of de berekeningen waaruit blijkt dat binnen gelijkwaardigheid wordt gebleven en de regels worden toegepast, op een juiste wijze zijn uitgevoerd. Tevens stelt de staatssecretaris op basis van de gebruiksprognose de hoogte van het MHG vast.

Na afloop van elk gebruiksjaar wordt een evaluatie uitgevoerd, waarin de werkelijk opgetreden lokale geluidseffecten worden vergeleken met de gebruiksprognose. Hierbij zullen altijd verschillen optreden. Immers, de verwachte geluidseffecten zijn uitgerekend met aannames gebaseerd op 40 weerjaren en een verwacht verkeersaanbod, terwijl daadwerkelijk opgetreden geluidseffecten bepaald worden door het feitelijk opgetreden weer en daadwerkelijk gerealiseerd verkeer. De evaluatie van de gebruiksprognose is geen onderdeel van de handhaving, maar dient ter informatie.

De ILT brengt zoals eerder opgenomen twee maal per jaar een handhavingsrapportage uit op basis van informatie van de sector. Deze rapportages hebben net als het merendeel van de normen voor het baangebruik betrekking op het IATA zomer- en winterseizoen.

d) Rechtsbescherming (advies prof Schueler)

Een onafhankelijk juridisch deskundige – prof. mr. B.J. Schueler – heeft advies uitgebracht over de vraag of de rechtsbescherming in het voorgestelde nieuwe normen- en handhavingstelsel gelijkwaardig is aan de rechtsbescherming in het huidige normen- en

handhavingstelsel. Op basis van bestudering van het voorstel, de uitkomsten van het Experiment Nieuw Normen- en Handhavingstelsel (2010-2012), en gesprekken met vertegenwoordigers van bewoners, sectorpartijen, bestuurders en de inspectie, is prof. Schueler tot zijn conclusie gekomen.

In zijn advies stelt Schueler dat het nieuw voorgestelde stelsel baangebruikregels bevat die door middel van het ter beschikking staande handhavingsinstrumentarium effectief kunnen worden gehandhaafd met maatregelen die zich richten tot LVNL die deze maatregelen ook kan uitvoeren. Daarnaast blijven er in dit stelsel algemeen gestelde gebruiksregels waarvoor het van belang blijft de wet opgenomen gezamenlijke zorgplicht van de sectorpartijen te handhaven. De instrumenten van rechtsbescherming (bezwaar en beroep) zijn toereikend om rechtsbescherming te bieden tegen onjuiste toepassing van de nieuwe normen. Zolang de toepassing van het nieuwe stelsel slechts beperkte lokale effecten op de geluidsbelasting heeft, is het wegvallen van de door de grenswaarden geboden relatieve zekerheid op lokaal niveau aanvaardbaar.

Prof. Schueler legt in zijn advies de nadruk op de betrouwbaarheid en de frequentie van de informatievoorziening. Daarin wordt voorzien door de in dit advies voorgestelde jaarlijkse rapportage en evaluatie van de gebruiksprognoses, de halfjaarlijkse handavingsrapportages en de dagelijkse verslagen van de feitelijke baaninzet met uitleg. Tevens zal een kwaliteitstoets plaatsvinden op de voorgeschreven informatieverstrekking in het kader van de handhaving. Daarmee wordt gecontroleerd of het systeem dat wordt gebruikt voor het opstellen dat wordt gebruikt voor het opstellen van de rapportage deugdelijk en betrouwbaar is. Gelet op het belang dat prof. Schueler in zijn advies toekent aan de transparantie in de informatievoorziening en het toezicht op de naleving van de regels door de Inspectie gaat de Tafel ervan uit dat de Inspectie daartoe in staat wordt gesteld.

7. Conclusie en aanbevelingen nieuw normen- en handhavingstelsel

Op basis van het tweejarig experiment in de praktijk met de regels van het nieuwe stelsel, de uitwerking van de norm voor het maximale hoeveelheid geluid (MHG), de uitwerking van de handhaving en het onderzoek of 510.000 vliegtuigbewegingen kunnen worden geaccommodeerd in het nieuwe stelsel, wordt het volgende geadviseerd:

- De Wet luchtvaart te wijzigen en daarin het nieuwe normen- en handhavingstelsel, zoals in dit advies beschreven, te verankeren.
- In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) op te nemen :
 - De volumecap van 510.000 vliegtuigbewegingen, mits passend binnen gelijkwaardigheid.
 - De mogelijkheid voor de periode na 2020 om – indien het plafond van 510.000 vliegtuigbewegingen wordt bereikt en er door hinderbeperkende maatregelen ruimte binnen de criteria voor gelijkwaardigheid ontstaat – groeiruimte aan de luchtvaart volgens het 50-50-principe toe te kennen: 50 procent van de ruimte mag worden gebruikt voor de luchthavenontwikkeling en 50 procent van de ruimte geldt als

hinderbeperking (zodat dit deel van de ontstane ruimte binnen de gelijkwaardigheidscriteria niet wordt gebruikt voor een groei in verkeersvolume).

- De geactualiseerde set met gelijkwaardigheidscriteria.
 - Het instrument van de maximale hoeveelheid geluid (MHG) ten behoeve van de toets op gelijkwaardigheid.
 - De regels voor strikt preferent baangebruik met bijbehorende normen waarbij de regels 1 en 2 worden gericht tot de LVNL en de regels 3 en 4 tot de gezamenlijke sectorpartijen.
-
- De Inspectie te belasten met de handhaving van de gelijkwaardigheid en van de naleving van regels en normen van het nieuwe stelsel.
 - In de ministeriële regeling 'Regeling Milieu-Informatie Schiphol' rapportageverplichtingen voor de sectorpartijen op te nemen in verband met de handhaving van de regels in het LVB.
 - Gelijktijdig met de introductie van het nieuwe stelsel van strikt preferent baangebruik in de wet- en regelgeving het huidige stelsel met de vaststelling en handhaving van grenswaarden voor geluid in handhavingspunten te schrappen.

In 2008 hebben de delegaties de wens en noodzaak tot een vierjaarlijkse evaluatie onderschreven van de afspraken zoals opgenomen in het totaalpakket. De voortgang van de uitwerking en het functioneren van het nieuwe normen- en handhavingstelsel maakt daar integraal onderdeel van uit.

Deel II – Evaluatie convenanten

1. Convenanten: samenhang en resultaten

In 2008 heeft de Alderstafel Schiphol voor de middellange termijn (2020) een advies uitgebracht waarmee een balans wordt bereikt tussen de ontwikkeling van de luchtvaart, hinderbeperkende maatregelen en het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthaven Schiphol.

Het Aldersadvies is één en ondeelbaar. De voorgestelde maatregelen – met betrekking tot de volumebegrenzing op Schiphol (inclusief het scheppen van alternatieve groeirimte op de regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad), de hinderbeperking, de omgevingskwaliteit en een nieuw normen- en handhavingstelsel – zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en dienen in onderlinge samenhang te worden uitgevoerd. Naast de uitwerking van het nieuwe stelsel dat in het eerste deel van dit advies is toegelicht, gaat het om de uitvoering van maatregelen die zijn neergelegd in drie convenanten bij het akkoord van 2008:

- het convenant 'Behoud en versterking van de mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol',
- het convenant Hinderbeperkende maatregelen; en
- het convenant Omgevingskwaliteit.

2. Convenant Selectiviteit

Als onderdeel van het Aldersakkoord Schiphol 2008 zijn in het convenant 'behoud en versterking van de mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol' afspraken gemaakt tussen Schiphol Group en het Rijk over de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol. De vraag naar capaciteit op Schiphol in 2020 is vastgesteld op 580.000 vliegtuigbewegingen. Het Aldersadvies begrenst het maximaal aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol op 510.000 vliegtuigbewegingen (met de mogelijkheid van een beperkte doorontwikkeling na 2020), met de focus op mainportgebonden verkeer. Voor de overige 70.000 vliegtuigbewegingen is bepaald dat hiervoor ruimte wordt gezocht op de regionale luchthavens, in het bijzonder Eindhoven en Lelystad.

Tussen de convenantpartners Schiphol Group en het Rijk is de afgelopen vier jaar in onderlinge afstemming gewerkt aan het realiseren van de doelstellingen uit het convenant, om zo het publieke belang van de continuïteit, kwaliteit en de netwerkontwikkeling van de Luchthaven Schiphol als vitale schakel in de Nederlandse economie te waarborgen. Hierbij gaat het ten eerste om de te creëren noodzakelijke capaciteit en functies op luchthavens van nationale betekenis en ten tweede via verschillende stimuleringsmaatregelen voor ontwikkeling op de luchthavens van nationale betekenis. De voortgang op deze onderwerpen is regelmatig geagendeerd aan de Alderstafel Schiphol, zodat de andere stakeholders goed op de hoogte worden gehouden van de ontwikkelingen op het gebied van selectiviteit.

Resultaten

De resultaten van de uitvoering van het convenant selectiviteit zijn eerder onderwerp van beoordeling geweest in het kader van de opdracht van de Commissie Shared Vision. Bij deze evaluatie wordt daarom de analyse van die Commissie op het punt van de uitvoering van de selectiviteitsmaatregelen en conclusies die zijn getrokken inzake de uitwerking van de definities van de verschillende verkeerssegmenten als uitgangspunt genomen.

Bij de beoordeling van de uitvoering van de selectiviteitsafspraken is door de Commissie Shared Vision een onderscheid aangebracht tussen:

1. De afspraken die betrekking hebben op de stimulering van het hub- en mainport gebonden verkeer op Schiphol;
2. De afspraken die betrekking hebben op de verdeling van schaarse luchthavencapaciteit, door het creëren van additionele capaciteit op de regionale velden Eindhoven en Lelystad. Hierdoor kan, zodra 95% van 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol gerealiseerd is, verkeer dat valt onder categorie 5, het zogenaamde leisure verkeer, op de regionale velden gehuisvest kan worden.

Voor wat betreft het eerste punt heeft de Commissie Shared Vision vastgesteld dat partijen in augustus 2008, in het licht van de verslechterende marktomstandigheden, samen tot de conclusie zijn gekomen dat er op dat moment geen behoefte was aan een local rule voor slotallocatie waarin bij de toewijzing van nieuwe slots het hub- en mainportverkeer zou worden gestimuleerd. Inmiddels is met het aantrekken van de marktontwikkeling een voorstel hiervoor vastgesteld dat als priority rule van kracht is.

Het tweede punt komt terug als onderdeel van het alternatieve pakket voor CDA's. Hiervoor geldt dat een versnelde uitvoering van selectiviteit overeengekomen. Dit houdt in dat niet eerst bij 95% van de 510.000 vliegtuigbewegingen de regionale luchthavencapaciteit wordt ingezet ter ontlasting van Schiphol, zoals eerder is afgesproken. De inzet van de regionale luchthavencapaciteit start reeds bij 90% van de 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol.

Omdat het creëren van additionele regionale capaciteit met in totaal 70.000 bewegingen, een proces is dat tijd vergt, is daarmee in de afgelopen periode een begin gemaakt. De besluitvorming is voorbereid en inmiddels bekrachtigd door een kabinetsbesluit voor een ontwikkeling op Eindhoven tot 25.000 extra vliegtuigbewegingen. Voor Lelystad is een kabinetsstandpunt over een ontwikkeling met een toename van 45.000 vliegtuigbewegingen genomen in de tweede helft van 2012. De noodzaak om de ontwikkeling van Lelystad actief vorm te geven, is groter geworden door de selectiviteitsafpraak van 90%.

Voor het bereiken van 90% van 510.000 vliegtuigbewegingen (459.000 vliegtuigbewegingen), speelt de marktontwikkeling een cruciale rol. In het akkoord van 2008 is aangegeven dat bij de vierjaarlijkse evaluatie ook ingegaan zal worden op de vraagontwikkeling. U heeft mij per brief van 27 juli 2013 tevens gevraagd om u in het kader van de evaluatie van het convenant selectiviteit te informeren over de laatste inzichten over de prognoses van de markt voor de ontwikkeling van het aantal vluchten in Nederland.

Marktontwikkeling

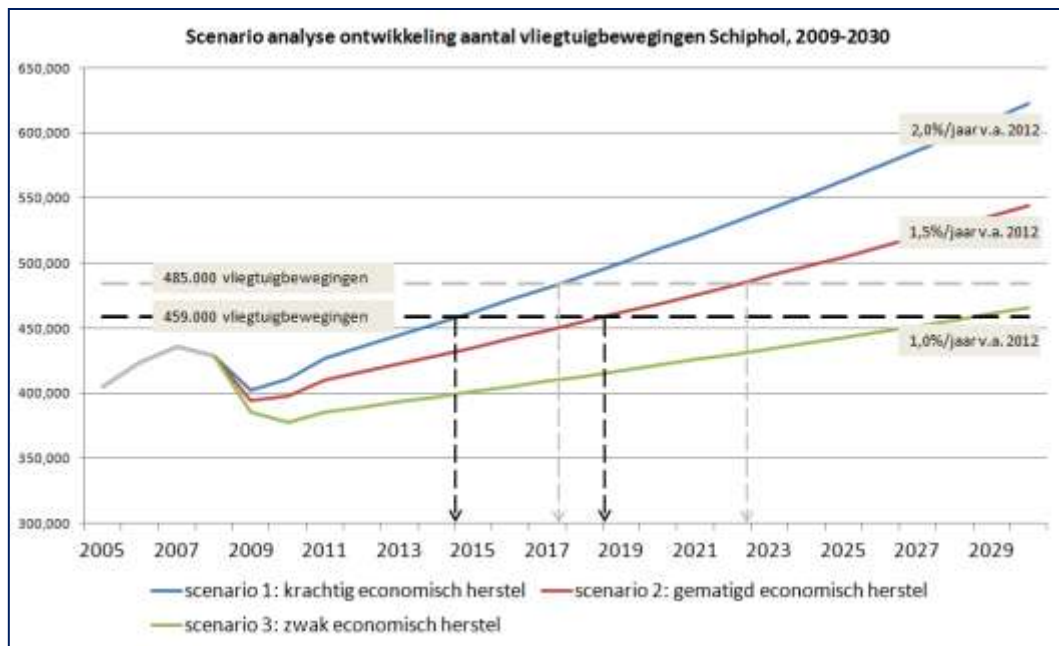
Naar aanleiding van het debat over het Aldersadvies Schiphol van 2008 in de Tweede Kamer heeft uw voorganger mij – in het licht van de zich toen voordoende economische ontwikkelingen – gevraagd om een advies over de vraagontwikkeling op de korte termijn (tot 2015) en de consequenties van de groeivertraging voor het tijdstip waarop de afspraken uit het Convenant behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol worden geëffectueerd.

In oktober 2009 heb ik u hierover geadviseerd. In het advies ben ik gezamenlijk met de marktpartijen gekomen tot een tijdpad van de ontwikkeling van het aantal vliegbewegingen tot 580.000. Na een terugval in de vraag is het verkeersvolume sinds eind 2010 weer aan het stijgen. De belangrijkste conclusie van deze gezamenlijke verkenning naar de marktontwikkeling in de luchtvaart is dat er bij de luchthavenplanning serieus rekening gehouden moet worden dat de grens op Schiphol binnen 5 à 10 jaar aan de orde kan zijn en daarom de ontwikkeling van capaciteit op de regionale luchthavens van belang is.

Met het opstellen van de jaarlijkse Gebruiksprognose worden de ontwikkelingen van het vliegverkeer op Schiphol en de prognoses voor de komende jaren continu gemonitord. Voor 2013 worden 434.500 vliegtuigbewegingen op Schiphol verwacht (vastgesteld in de gebruiksprognose 2013 van Schiphol). Twee kanttekeningen zijn hierbij nog te plaatsen. Allereerst is de groei in het aantal passagiers in de afgelopen jaren aanzienlijk hoger geweest dan de groei in het aantal vliegtuigbewegingen. Dit is vooral een gevolg van de vlootontwikkeling (grotere toestellen). Daarnaast heeft Eindhoven Airport inmiddels een zichtbare rol gekregen in de opvang van de nationale capaciteitsvraag met een groei van meer dan 1 miljoen passagiers extra in de afgelopen vier jaar.

De in maart 2013 door EUROCONTROL uitgebrachte flight movements forecast 2013-2019 ziet dat de groei van vliegtuigbewegingen in Europa zich de komende jaren naar verwachting zal stabiliseren rond de +3% per jaar¹². Voor de periode 2013 t/m 2016 wordt door Schiphol rekening gehouden met een gemiddelde groei van het aantal vliegtuigbewegingen van 2,2%. De ontwikkeling van het verkeersvolume, zoals die de afgelopen jaren feitelijk heeft plaatsgevonden, bevindt zich op – of, zeker als de ontwikkeling van Eindhoven Airport in de beschouwing wordt meegenomen, boven – de middellijn van de geactualiseerde groeiprognose (gebaseerd op nader onderzoek van SEO Economisch Onderzoek, zie de figuur hieronder) die ik u in 2009 heb verstuurd. De figuur is aangevuld met de afspraak uit het alternatieve pakket voor CDA's. Het gaat hierbij om het weergeven van de 90% van 510.000 vliegtuigbewegingen (in plaats van 95%) ; het moment waarop inzet van de regionale luchthavencapaciteit start.

¹² <http://www.eurocontrol.int/documents/seven-year-flights-forecast-2013-2019>



Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat er onverminderd serieus rekening gehouden moet worden met het bereiken van de capaciteitsgrenzen op Schiphol. Er is derhalve behoefte aan additionele capaciteit, zeker ook gelet op de barrières die voor het mogelijk maken van een capaciteit van 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol dienen te worden opgelost.

Voor de realisatie van luchthavencapaciteit op de regionale velden zijn planologische procedures en andere voorbereidende activiteiten noodzakelijk, voordat daadwerkelijk over deze extra capaciteit beschikt kan worden. De gemiddelde doorlooptijd en de betrokkenheid van belanghebbenden bij de totstandkoming en uitwerking van besluitvorming vergen een tijdig en zorgvuldig proces. Mede gelet op dit tijdige en zorgvuldige proces, de samenhang met ruimtelijke planvorming in de regio's en het bieden van een transparant ontwikkelingsperspectief aan alle belanghebbenden is het van belang aan de afspraken vast te houden.

In bijlage 9 (selectiviteit) treft u de volledige uitwerking van de afspraken uit dit convenant aan.

3. Convenant Hinderbeperkende maatregelen

Om de hinder van het vliegverkeer voor omwonenden te beperken is in het convenant Hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn een pakket maatregelen afgesproken dat beoogd de hinder voor de omgeving, gegeven de groei naar 510.000 vliegtuigbewegingen, zoveel mogelijk te beperken. Het gaat hierbij om maatregelen die erop gericht zijn de geluidshinder in de directe omgeving van de luchthaven en het verder weggelegen gebied (het zogenaamde 'buitengebied') te beperken. Hiernaast zijn afspraken gemaakt over de uitbreiding van de communicatie en informatievoorziening voor de

omgeving en is een micro-klimaten-programma gestart dat gericht is op hinderbeperking op het niveau van de individuele woonkernen. Als gevolg van het totaalpakket aan hinderbeperkende maatregelen moet er in 2020 een reductie van tenminste 5% van ernstig gehinderden in de 48 dB(A) Lden ten opzichte van de grens voor gelijkwaardigheid optreden.

Resultaten

Om te komen tot het pakket hinderbeperkende maatregelen, zijn 682 voorstellen beoordeeld op haalbaarheid en getoetst op de doelstellingen van zowel het omgevingsbelang als het netwerkbelang. Dit heeft in 2008 geleid tot een pakket hinderbeperkende maatregelen die in het convenant Hinderbeperking zijn opgenomen. Sindsdien zijn betrokken partijen vanuit de werkgroep Hinderbeperking Alderstafel Schiphol voortvarend te werk gegaan bij de uitvoering van die afspraken.

De centrale doelstelling uit het Aldersadvies 2008 over de hinderbeperking luidt als volgt:

“Als gevolg van het totaalpakket aan hinderbeperkende maatregelen zal er in 2020 een reductie van tenminste 5% van ernstig gehinderden in de 48 dB(A) Lden (het zogenaamde ‘buitengebied’) ten opzichte van de grens voor gelijkwaardigheid optreden.

Deze maatregelen, tezamen met het voorstel voor de CDA’s, de maatregelen die doorlopen uit de korte termijn en de nieuwe maatregelen uit de verkenning van de middellange termijn, zullen worden vastgelegd in het convenant Hinderbeperking voor de middellange termijn.”

Partijen hebben overlegd hoe deze afspraak geconcretiseerd moet worden en op welke wijze moet worden vastgesteld of de overeengekomen reductie van 5% ook daadwerkelijk bereikt is. De 5% hinderbeperking ten opzichte van de norm van ernstig gehinderden in het buitengebied (239.500) is bereikt op het moment dat de afname in het aantal gehinderden gelijk is aan 5% van de norm (11.975).

Hieronder worden twee stappen onderscheiden:

- a) Het effect van de hinderbeperkende maatregelen die tot en met het gebruiksjaar 2012 zijn gerealiseerd (de evaluatieperiode).
- b) Het effect van aanvullende maatregelen in de periode gebruiksjaar 2013 t/m gebruiksjaar 2020 (waarbij het effect van de invoering van CDA’s en daarmee ook het effect van het compensatiepakket vanwege de vertraging van CDA’s buiten beschouwing wordt gelaten).

Ad a) Effect hinderbeperkende maatregelen tot en met 2012

De afspraken die tot en met 2012 gerealiseerd zijn en onderdeel uitmaken van het pakket dat moet leiden tot de 5% reductie van ernstig gehinderden betreffen:

- Aantal routeaanpassingen definitief ingevoerd, o.a. bij de Polderbaan.
- Optimalisatie van de vertrekroutes van de Zwanenburgbaan.
- Microklimaat Rijsenhout.
- Vaste bochtstraaltechniek tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep definitief ingevoerd en de toepassing ervan verder uitgebreid (M3b+).

- Het verlengde gebruik van de nachtprocedures tot 6.30uur in de ochtend toegepast (M17). Hierbij is aangetekend dat het een tijdelijke maatregel betreft zolang het aanbod van het verkeer in de vroege ochtend het toelaat.
- Uitfasering van onderkant H3 vliegtuigen (lawaaige vliegtuigen) door middel van tariefdifferentiatie.
- Het toepassen van idle reverse thrust.
- Het hoger aanvliegen op de Polderbaan in de nacht.

In onderstaande tabel zijn zowel de effecten van de maatregelen afzonderlijk opgenomen als het totale effect. Hierbij wordt opgemerkt dat de effecten van de afzonderlijke maatregelen niet zomaar kunnen worden opgeteld. Dit vanwege mogelijke interferentie tussen de maatregelen.

De effecten van de maatregelen die onderdeel uitmaken van het pakket zijn afgezet ten opzichte van de hinderbeperking die in 2020 gerealiseerd moet zijn (afpraak is 5% in 2020). De tabel geeft antwoord op de vraag hoeveel hinderbeperking is gerealiseerd, uitgaande van de situatie in 2020 met de maatregelen die tot en met 2012 zijn ingevoerd. Hierbij is er van uit gegaan dat er in 2020 510.000 vliegtuigbewegingen kunnen plaatsvinden. Geconcludeerd kan worden dat de 5% hinderbeperking in 2020 met de tot en met 2012 gerealiseerde maatregelen wordt bereikt.

Norm ernstig gehinderden	239.500
5% van de norm	11.975
Gerealiseerde maatregelen t/m 2012	Effecten op aantal ernstig gehinderden
- Route-aanpassingen, o.a. Polderbaan	-17.300
- Optimalisatie routes Zwanenburgbaan	
- Microklimaat Rijsenhout	
- Vaste bochtstraal (M3b)	-1.000
- Verlengde nachtprocedures (M17)*1	-1.700 *2
- Afname lawaaige vliegtuigen (tariefdifferentiatie)	-4.640*3
- Idle reverse thrust *4	-
- Aanpassing naderingshoogte Polderbaan *4	-
<i>Effect van gerealiseerde maatregelen</i>	-24.640
<i>Effect t.o.v. de norm</i>	10,3%
<i>Effect exclusief maatregel 17</i>	-22.940
<i>Effect t.o.v. de norm</i>	9,6%
Maatregel nachtcap 32.000	-4.900
Totaal huidig gerealiseerde hinderbeperking	-29.540
Totaal huidig gerealiseerde hinderbeperking (in%)	12,3%

*1) Tijdelijke maatregel

*2) Op basis van bandbreedte voor effecten van verlenging nachtregrime tot respectievelijk 06.20u en 06.40u, ontleend aan rapport "Milieu-effecten wijziging LVB", To70, juni 2011

*3) Effect door vervanging van onderkant hoofdstuk 3 toestellen door een stillere variant

*4) Deze maatregelen hebben geen weerslag in de berekende effecten, omdat het Nederlands Rekenmodel hierin niet voorziet.

Naast het pakket van maatregelen dat gezamenlijk moeten leiden tot de 5% reductie van ernstig gehinderden heeft ook de maatregel van de verscherpte nachtcap een hinderbeperkend effect gehad. Het gaat om de afgesproken cap van 32.000 die een verscherping is ten opzichte van de in circa 34.000 vliegtuigbewegingen in de nacht die met het huidige Luchthavenverkeersbesluit worden toegestaan. Het effect hiervan is ook in de tabel opgenomen. Verder heeft er verdere tariefdifferentiatie in de nacht ten opzichte van de dag plaatsgevonden.

Ad b) Aanvullend effect hinderbeperkende maatregelen tot en met 2020

In Aldersakkoord van 2008 zijn afspraken opgenomen voor de invoer van 'Continuous Descent Approach' (CDA's), ofwel landingen van vliegtuigen in glijvlucht. Bij de uitwerking van de afspraken bleek dat geen van de voorgestelde opties tot overeenstemming leidde. De voorstellen waren schadelijk voor het verbindingennetwerk of de vliegoperatie, of hadden negatieve effecten voor de omgeving. Partijen zijn, conform het convenant, in overleg tot tijdelijke aanpassing van de maatregel gekomen. Alle partijen willen doorgaan met de ontwikkeling en invoer van glijvluchten. Met dit alternatieve pakket wordt dezelfde mate van hinderbeperking bereikt als zou worden gerealiseerd met de oorspronkelijke CDA plannen. U bent hier in december 2012 over geïnformeerd.

Het alternatieve pakket aan maatregelen bestaat onder meer uit:

- het terugbrengen van de maximaal toegestane capaciteit in de nacht van 32.000 naar 29.000;
- het uitbreiden van de uitvoering van glijvluchten tussen 22.30 en 23.00 uur;
- het starten met het beperkt invoeren van glijvluchten op de Aalsmeerbaan overdag.

Het totale pakket bestaat uit zeven elementen waarbij bovenstaande drie maatregelen gericht zijn op het verminderen van een vergelijkbaar aantal gehinderden in het binnen- en buitengebied (binnen de 48 dB(A) Lden-contour), zoals in het oorspronkelijke CDA-plan.

Bij de afspraken over het alternatieve pakket voor de CDA's in de late avond, is door de luchtvaartsector aangegeven dat zij de reductie van het aantal nachtvluchten tot maximaal 29.000 vliegbewegingen binnen drie jaar, zullen borgen via een local rule en de capaciteitsdeclaratie. Mocht dit onverhoopt niet sluitend te regelen zijn, dan kan het Rijk, bij de komende herziening van de wet- en regelgeving voor het nieuwe stelsel, dit volumeplafond met het in het advies overeengekomen tijdelijke karakter opnemen in het LVB.

Naast de bovenstaande 3 maatregelen zijn nog vier maatregelen afgesproken, waaronder verder onderzoek naar de mogelijkheden van verhoging van de ILS-interceptie nadat de eerste resultaten van het werken met CDA's in de avond bekend zijn en is de intentie voor een tweede tranche voor het Leefbaarheidsfonds opnieuw bevestigd.

De sector hecht eraan in de komende periode, daar waar verantwoord en uitvoerbaar, zoveel mogelijk ervaring op te doen met het uitvoeren van CDA's. Mocht dit leiden tot een substantieel hoger volume of een uitbreiding van de tijdstippen waarop CDA wordt gevlogen, dan in het nu afgesproken half uur tussen 22.30 en 23.00 uur, dan zal de daarmee

gepaard gaande reductie van hinder – na bespreking door de partijen aan Tafel – in mindering worden gebracht op de omvang van de overeengekomen compenserende maatregelen.

In het akkoord van 2008 is onderkend dat door de introductie van CDA's in de late avond er grotere behoefte aan de inzet van een tweede landingsbaan kan zijn. De ruimte die daarvoor toen is geschapen, blijft van toepassing mocht deze benodigd zijn om voorstellen voor het alsnog introduceren van CDA's tussen 20.30 en 23.00 uur mogelijk te maken ("Afhankelijk van de benodigde capaciteit zal voor de periode 23.00 – 20.30 uur beperkt een tweede landingsbaan kunnen worden bijgezet met 20 vliegtuigbewegingen gedurende deze periode.")

In 2013 wordt gestart met de implementatie van de maatregelen die voortvloeien uit het compensatiepakket voor CDA's in de avond. Eerdere inschattingen¹³ gaven aan dat de verwachting is dat deze maatregelen een afname van circa 5.000 ernstig gehinderden tot gevolg hebben.

<i>Nog te verwachten hinderbeperking tot en met 2020: (compensatie) CDA's</i>	Ca. 5000
<i>Verwacht effect hinderbeperking t/m 2020</i>	34.540 14,4%

Partijen zijn in 2008 overeen gekomen dat de mogelijk te realiseren hinderbeperking als gevolg van de invoering van CDA's geen onderdeel uitmaakt van het al dan niet behalen van de reductie van 5% ernstig gehinderden. Om deze reden staat ook het effect van het compensatiepakket los van de 5%.

Nieuwe route-aanpassingen zijn op dit moment niet voorzien c.q. afgesproken in het Aldersadvies. In de afgelopen periode is in opdracht van de BRS onderzoek uitgevoerd naar mogelijkheden voor het aanpassen van routes vanaf de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan. Op basis van de resultaten van het onderzoek is door partijen geconcludeerd dat het – vanwege een verschuiving van hinder naar andere gebieden – niet wenselijk is om de mogelijke aanpassingen daadwerkelijk in te voeren. Wel is nog een verhoging te verwachten van de participatie van luchtvaartmaatschappijen die tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep de vaste bochtstraal techniek toepassen.

Uitvoering maatregelen

Ruim twee derde van de in het convenant afgesproken maatregelen is inmiddels uitgevoerd. Voor de hinderbeperkende maatregelen geldt dat:

- Ruim 20 afspraken tot introductie van hinderbeperkende maatregelen zijn uitgevoerd zoals die in 2008 waren afgesproken, waaronder routeaanpassingen, stiller remmen (idle reverse thrust) en de aanpassingen voor de nachtnaderingen op de Polderbaan waardoor 's nachts geluidarm genaderd wordt.

¹³ Brief CDA's, december 2012

- 2 onderzoeken zijn conform afspraak uitgevoerd en hebben geleid tot de introductie van een maatregel, bijvoorbeeld de verplichting van bepaalde navigatieapparatuur waardoor de oorspronkelijke route nog beter gevolgd kan worden.
- 5 afspraken om onderzoek te doen naar maatregelen zijn uitgevoerd, maar hebben op basis van het opgeleverde inzichten geleid tot de afweging om de maatregel niet te implementeren. Het gaat hier bijvoorbeeld om het optimaliseren van de startroutes vanaf de Kaagbaan waarbij de in beeld gebrachte opties de hinder enkel zouden verplaatsen naar andere gebieden.
- 5 afspraken zijn wegens voortschrijdend inzicht, en in overeenstemming met betrokken partijen, op een andere manier uitgevoerd dan was voorzien in het akkoord van 2008. Het belangrijkste voorbeeld zijn de afspraken rondom CDA's.
- 6 maatregelen zijn, zoals reeds voorzien in de afspraken in het akkoord van 2008, nog niet uitgevoerd. Het gaat hier bijvoorbeeld om trajecten die een wetswijziging nodig hebben, zoals het vastleggen van de volumecaps in het LVB.
- 6 maatregelen zijn deels uitgevoerd en lopen nog. Het betreft hier voornamelijk maatregelen die stapsgewijs worden doorgevoerd.

Tegelijkertijd hebben partijen moeten vaststellen dat de mogelijkheden van hinderbeperkende maatregelen uitgeput raken. Van eerder als 'kansrijk' betitelde maatregelen, als de vaste bochtstraal bij Uithoorn, alternatieven voor de Spykerboorroute en de aanpassing van startroutes voor de Aalsmeerbaan, moesten partijen vaststellen dat deze helaas geen doorgang konden vinden. Tot dit oordeel moest in meerdere gevallen gekomen worden omdat de alternatieven leiden tot meer hinder in andere gebieden of omdat dit niet passend was binnen de gelijkwaardigheidscriteria. Dit laat onverlet dat blijvend gezocht dient te worden naar mogelijkheden van hinderbeperking ter vervanging van deze afgevalen maatregelen.

In een procedure voor de indiening van nieuwe hinderbeperkende voorstellen is in algemene zin in voorzien. Specifiek voor de regio Aalsmeer zullen in het kader van het microklimaat de diverse suggesties die vanuit de bewoners zijn voorgelegd de komende periode gezamenlijk worden doorgenomen om de kansrijkheid ervan te beoordelen.

Indien bij een eenmaal ingevoerde hinderbeperkende maatregel het oorspronkelijk beoogde positieve effect zich - om wat voor reden dan ook - niet voordoet, zal de verdere toepassing van deze maatregel aan de Tafel worden besproken. In dit kader zal de ontwikkeling van de verwachte substantiële afname van het aantal ernstig gehinderden als gevolg van de vaste bochtstraal tussen Hoofddorp en Nieuw Vennep door de BRS nauwlettend worden gevolgd.

Vanwege de grenzen aan de mogelijkheden van hinderbeperkende maatregelen hebben de convenantpartijen gezocht naar andere mogelijkheden. De partijen hebben vastgesteld dat in ernstig gehinderde gebieden de leefomgevingskwaliteit via gebiedsgerichte projecten dient te worden ondersteund met compenserende maatregelen in de verbetering van ruimtelijke kwaliteit en het in stand houden van voorzieningen waar die onder druk staat. Daarvoor hebben Schiphol, de provincie en het Rijk uitgesproken conform de afspraken uit het akkoord van 2008 30 miljoen euro aan financiële middelen voor een tweede tranche ter beschikking te stellen.

Informatievoorziening

Naast de maatregelen voor hinderbeperking zijn ter uitvoering van het convenant een aantal maatregelen uitgevoerd die gericht zijn op een verbeterde informatievoorziening:

- Vliegverkeer InZicht is onderdeel van de website van Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (www.bezoekbas.nl) en geeft online het vliegverkeer van en naar Schiphol weer. Sinds de introductie van Vliegverkeer InZicht is het aantal unieke bezoekers van de Bas-website structureel gestegen (van 28.189 in 2010 naar 78.852 in 2012) en is inmiddels het best bezochte onderdeel van de website. De omgeving heeft positief gereageerd op de komst van Vliegverkeer InZicht.
- In de experimenteerperiode is gebleken dat er behoefte is aan tijdige en heldere informatievoorziening over de baaninzet. Dit zal met ingang van het nieuwe gebruiksjaar 2014 worden gedaan door aan het einde van de dag een toelichting op de website op te nemen waarin wordt aangegeven wat de baaninzet is geweest op die dag met een verklaring voor de gekozen baaninzet.
- In de CROS zijn criteria opgesteld aan de hand waarvan NOMOS-meetposten kunnen worden toegewezen. Sindsdien zijn NOMOS-meetposten toegewezen aan de gemeenten Zaanstad (Assendelft), Amsterdam (Osdorp), Lisse en Heemstede.

Nieuwe voorstellen hinderbeperking

Partijen hebben onderkend dat de looptijd van het convenant tot en met 2020 lang is en dat er een mogelijkheid tot het indienen van nieuwe voorstellen moet bestaan. Voorstellen voor nieuwe hinderbeperking kunnen bij de CROS (c.q. Omgevingsraad) worden ingediend die jaarlijks worden afgewogen. Echter, de kans dat voorstellen echt nieuw (uniek) zullen, zijn klein. Bovendien heeft de ervaring met nieuwe maatregelen geleerd dat het oplossend vermogen van hinderbeperkende maatregelen eindig is. Partijen dienen zich in toenemende mate te realiseren dat de meest kansrijke en significante hinderbeperking reeds is bereikt en dat verdere lokale optimalisatie hoogstwaarschijnlijk ten koste gaat van andere gebieden. Nieuwe kansen zijn beperkt tot mogelijke innovaties in de start- en landingsprocedures en in de vlootontwikkeling. Zo heeft ArkeFly enige tijd geleden een praktijkproef uitgevoerd met een nieuwe startprocedure. De komende periode verdient deze startprocedure nadere studie om te bezien of deze breder en meer structureel kan worden toegepast.

4. Convenant Omgevingskwaliteit

Hoewel er op het gebied van hinderbeperking al veel werk is verzet zijn er gebieden in de nabijheid van Schiphol waar hinder zal blijven bestaan omdat verdere hinderbeperking niet mogelijk is. Daardoor staat de kwaliteit van de leefbaarheid onder druk. In het convenant Omgevingskwaliteit is afgesproken om te komen tot het uitvoeren van verschillende maatregelen voor het in stand houden en zo mogelijk verbeteren van het woon- en leefklimaat in deze gebieden. Daarbij is gekozen voor investeringen in omgevingsprojecten en het opzetten van een regeling voor z.g. “schrijnende gevallen”. De provincie Noord-Holland, Schiphol Group en het Rijk hebben voor deze doelen samen €30 miljoen beschikbaar gesteld. Hiervan is € 10 miljoen geoormerkt voor schrijnende gevallen en € 10 miljoen voor omgevingsprojecten. De overige € 10 miljoen zijn niet geoormerkt. De toekenning van bijdragen voor projecten en aanspraken op de regeling voor “schrijnende

gevallen” is ondergebracht bij de door de Schiphol Group en de Provincie Noord-Holland opgerichte Stichting Leefomgeving Schiphol.

Naast de afspraken over de werkzaamheden van de Stichting zijn afspraken gemaakt over het uitvoeren van algemene maatregelen, waaronder het verbeteren van de informatievoorziening aan huidige en nieuwe inwoners over de geluidbelasting en mogelijke hinder door vliegtuiggeluid in de nabijheid van de luchthaven.

Omgevingsprojecten

Bij de eerste tranche van de omgevingsprojecten is gekozen voor projecten in Amstelveen, Aalsmeer, Zwanenburg, Halfweg en Uithoorn.

Al deze projecten hebben een financiële bijdrage gekregen vanuit de Stichting. In totaal is een toezegging voor deze projecten van € 20 miljoen gedaan. Deze bijdrage maakt het mogelijk om onderdelen aan de projecten toe te voegen waardoor de kwaliteit van de leefomgeving in deze gebieden verbetert. Dit is de zogenoemde ‘maatschappelijke plus’. Deze ‘maatschappelijke plus’ is bij alle projecten samen met bewoners gedefinieerd. Bij de vaststellen van de maatschappelijk plus is van belang gebleken dat met alle betrokken partijen overeenstemming wordt bereikt over inrichting en gebruik van de gefinancierde voorzieningen.

Van alle omgevingsprojecten kan worden gezegd dat het om meerjarige projecten gaat die ingrijpen op de omgeving waarin ze worden gerealiseerd. In alle gevallen is sprake van inspraakprocedures en soms van aanpassing van het bestemmingsplan. Op een enkele uitzondering na bevinden de projecten zich nog in het stadium van ontwikkeling. Dit heeft tot gevolg dat het te vroeg is om het positieve effect van de maatregelen onder bewoners vast te stellen.

Het eerste deelproject van “Station Halfweg” is in december 2012 opgeleverd. Een effectmeting volgt nadat het gehele project is opgeleverd. De overige projecten zijn voor Zwanenburg, een dorpsplein met een dorps huis en een sporthal (verwachte oplevering gehele project eind 2019), Amstelveen Noord: Uilenstede, inrichting van de openbare ruimte van campus Uilenstede (verwachte oplevering project eind 2015), Aalsmeer: Herstructurering sloopzone (verwachte oplevering project eind 2015) en Uithoorn: Iepenlaan-Zuid, herinrichting van een oud kassengebied tot een recreatief groengebied (verwachte oplevering project medio 2015) zijn in voorbereiding. Na oplevering zal een effectmeting plaatsvinden.

De vertegenwoordigers van bewoners die betrokken zijn bij de totstandkoming van projecten geven aan deze te zien als een wezenlijke verbetering van de leefbaarheid van het woongebied. De bewonersdelegatie en de Bestuurlijke Regie Schiphol beschouwen de projecten als significante verbetering van de leefomgeving. De uitwerking voldoet dan ook aan de verwachtingen die partijen van het convenant hadden.

Schrijnende gevallen

Bij de “schrijnende gevallen” gaat het om ernstig gehinderde bewoners en bedrijven vlakbij de luchthaven die naar de geest van de wet wel, maar naar de letter van de wet niet in aanmerking komen voor wettelijke compensatie.

Door de provincie Noord-Holland is in het verleden een lijst met mogelijk schrijnende gevallen samengesteld op basis van meldingen van gemeenten en instanties. Deze lijst is overgedragen aan Stichting Leefomgeving Schiphol.

De Stichting heeft alle tijdig ingediende aanvragen afgehandeld. Niet iedere aanvrager is een oplossing geboden. Wel is door de meeste mensen geconstateerd dat het helpen van individuele personen een meerwaarde heeft. Zowel de Raad van Toezicht als het bestuur van de Stichting hebben het bestemmingsreglement voor schrijnende gevallen, dat is opgesteld bij de oprichting van de Stichting, echter als juridisch knellend ervaren. Dit is mogelijk een van de redenen dat van de €10 miljoen voor schrijnende gevallen ca. €5 miljoen besteed is.

Evaluatie Stichting

De Stichting Leefomgeving Schiphol is in 2012 geëvalueerd. Het belangrijkste doel van de evaluatie was om inzicht te verkrijgen in hoeverre de Stichting doeltreffend en doelmatig heeft gefunctioneerd. Bovendien moest de evaluatie inzichtelijk maken welke resultaten de Stichting heeft bereikt voor wat betreft de groep geïdentificeerde individueel gedupeerden en benoemde gebiedsgerichte projecten. De conclusies waren:

- De Stichting heeft het convenant volgens de regels uitgevoerd.
- Uit de contacten is gebleken dat bewoners die veel overlast ervaren graag één onafhankelijk aanspreekpunt willen.

Vastgesteld is dat er ook punten voor verbetering zijn. Deze betreffen de uitvoering van de huidige tranche en een eventueel vervolg, zoals het verbeteren van de afstemming en de communicatie met bewonersvertegenwoordigers. De bewonersdelegatie heeft aangegeven alleen te kunnen bijdragen aan de met het convenant beoogde doelen indien sprake is van proactieve consultatie. De andere delegaties hebben te kennen gegeven op deze basis invulling te willen geven aan de betrokkenheid van de bewonersdelegatie bij de verdere uitwerking van de afspraken in het convenant.

Partijen hebben zich door ondertekening van het Convenant Omgevingskwaliteit gecommitteerd aan inspanningen om de omgevingskwaliteit rond Schiphol te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Voor een tweede tranche is een leerpunt dat omgevingskwaliteit door meer wordt bepaald dan door het project in de openbare ruimte en/of het te realiseren gebouw alleen, maar ook door het gebruik ervan. Het is immers vaak het (beoogde) gebruik door middel waarvan een bijdrage wordt geleverd aan het behoud van of de verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving, daar waar deze onder druk staat. Bij een tweede tranche zullen nadere afspraken worden gemaakt om de relatie tussen het omgevingsproject waaraan een bijdrage wordt verleend en het (beoogde) gebruik beter te waarborgen.

Verbinden van functies rondom Schiphol

De omgeving rondom Schiphol kent een grote verscheidenheid aan functies. Mensen willen hier wonen, werken en recreëren en bedrijven willen zich hier vestigen. Aangezien de kwaliteit van de leefomgeving onder druk staat door de nabijheid van de luchthaven zijn investeringen in deze leefomgeving noodzakelijk.

Bij het voorbeeldproject de Scheg in Amstelveen wordt invulling gegeven aan de afstemming tussen toekomstige woningbouw en de ontwikkeling van de luchthaven. Er wordt al in de ontwerpfase rekening gehouden met de mogelijke (geluids)effecten van de luchtvaart om gegeven de locatie en de nabijheid van de luchthaven een kwalitatief zo optimaal mogelijke ruimtelijke kwaliteit te realiseren.

De overige algemene maatregelen uit het convenant zijn of worden uitgevoerd. Belangrijkste resultaat is het invulling geven aan de Infoplicht. Afsproken is om er zorg voor te dragen dat (nieuwe) bewoners over vroegtijdige en deugdelijke informatie kunnen beschikken over de geluidbelasting door vliegtuiggeluid, teneinde de hinderbeleving te minimaliseren. Hiervoor is bij het Bewonersaanspreekpunt Schiphol (BAS) een module "Wonen bij Schiphol" ontwikkeld. Hier is algemene informatie, achtergrondinformatie en lokale informatie te vinden. De bekendheid van de site moet nog worden uitgebreid. Hiertoe zal o.a. een advertentiecampagne worden gestart op Funda. In 2014 zal worden gezien wat de effectiviteit van de huidige invulling van de infoplicht is en op basis daarvan kan worden gezien of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

Ruimtelijke ordening

Het ruimtelijke beperkingenbeleid voor Schiphol is vastgelegd in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) en de Nota Ruimte. Voor de actualisatie van het LIB, zoals ook aangegeven in het advies van 2008, is het van belang dat er gebruik wordt gemaakt van nieuwste inzichten. Het gaat hierbij om onder andere de (verwachte ontwikkeling in) samenstelling van het verkeersvolume, verkeer, baangebruik en vliegpaden, die tezamen mogelijk een andere verdeling van geluid en externe veiligheid over de omgeving geven en daarmee aanleiding kunnen zijn om de gebieden aan te passen. Het experiment heeft echter laten zien dat er een zeer geringe wijziging is in de geluidscontouren en dat er daarom nauwelijks wijzigingen van het beperkingengebied worden voorzien als gevolg van het nieuwe stelsel. Welke regime binnen de ruimtelijke gebieden van toepassing is, is onderwerp van gesprek bij het Rijksprogramma SMASH. In kader van LIB-wijziging wordt momenteel nagedacht over de invulling van aanvullend groepsrisicobeleid. Het is van belang de elementen hiervan te bespreken in de op te richten ORS.

5. Conclusies selectiviteit, hinderbeperking en omgevingskwaliteit

a) Selectiviteit

- Uitvoering gemaakte selectiviteitsafspraken is onverminderd van belang.
- De marktvaart is weliswaar achter gebleven bij de verwachting, maar ook de capaciteitsontwikkeling blijft in min of meer gelijke mate achter.
- Bovendien is uit de analyses over de inzet van selectiviteitsinstrumenten duidelijk geworden dat deze het meest effectief zijn bij nieuw verkeer

b) Hinderbeperking

- Voorstellen voor nieuwe hinderbeperking kunnen worden ingediend, maar geen overspannen verwachtingen ivm 'waterbedeffect': wat voor de een verbetering inhoudt, betekent vaak voor de ander een achteruitgang;

- Wel is het waardevol de aanpassing van de startprocedures als nieuwe hinderbeperkende maatregel op korte termijn met partijen te verkennen;
- Daarnaast is het van belang nu op korte termijn ervaring op te doen met de landingsprocedures (CDA's) conform afspraken uit het alternatieve pakket.
- Gerichte aanpak van de nog niet uitgevoerde hinderbeperkende maatregelen en microklimaten, zodat deze voor eind 2015 zijn afgerond. Het gaat dan om: (concreet de nog uit te voeren afspraken benoemen, waaronder prioritering van microklimaat Leimuider)

c) Leefomgevingskwaliteit

- Voor zowel hinderbeperking, leefomgevingskwaliteit alsook voor het nieuwe stelsel is een adequate informatievoorziening van ongekend belang.
 - Dit moet een speerpunt worden van de nieuwe Omgevingsraad, met name door stroomlijning van de informatievoorziening en publieke dienstverlening aan één loket/balie ('omgevingshuis') en de inzet van nieuwe media (digitaal forum).
 - Duidelijke communicatie over de baaninzet op dagelijkse basis is een topprioriteit die met de start van het nieuwe stelsel volledig operationeel dient te zijn;
- Bij de afnemende mogelijkheden van hinderbeperking, die verder gaan dan het reeds op grond van de Aldersafspraken bereikte resultaat, wordt een tweede tranche van het leefbaarheidsfonds als een belangrijke impuls voor de inpassing van de luchthaven in zijn omgeving gezien. Partijen – Schiphol, de Provincie Noord Holland en het Rijk – hebben uitgesproken conform de afspraken uit het akkoord van 2008 30 miljoen euro aan financiële middelen voor een tweede tranche ter beschikking te stellen. Alvorens tot uitvoering van deze tweede fase over te gaan zullen partijen zich, op grond van ervaringen uit de eerste fase, beraden op welke wijze en met welke programma's de leefbaarheid in de omgeving het meest effectief kan worden bevorderd. Het leefbaarheidsfonds wordt onderdeel van de gebundelde dienstverlening aan de omgeving in het kader van het 'omgevingshuis'. Partijen sluiten voor 1 januari 2014 over de wijze van inzet van het fonds ter versterking van de leefomgeving een nieuw convenant af waarin timing, doelen en werkwijze nader wordt uitgewerkt.
- De thans resterende middelen ten behoeve van schrijnende gevallen worden alsnog op korte termijn ingezet voor openstaande probleemsituaties.
- In het nieuw af te sluiten convenant wordt een ombudsfunctie voor Schiphol vastgelegd met een bijbehorend budget. Deze ombudsfunctie dient met een grote mate van vrijheid negatieve externe effecten te kunnen afhandelen, waar de bestaande regelgeving ontoereikend blijkt.
- Er worden op korte termijn generieke afspraken gemaakt in de vorm van een convenant tussen BRS, sector, rijk en bewoners over de wijze waarop de consequenties (c.q. potentiële nieuwe hinder) van nieuwbouw in de omgeving van Schiphol op korte en lange termijn wordt 'gedragen' door de omgeving respectievelijk de luchtvaartsector.

Partijen hebben herbevestigd dat het totaalpakket van afspraken – waaronder de bovengenoemde elementen van selectiviteit, hinderbeperkingen en leefomgevingskwaliteit - samen met het nieuwe normen- en handavingsstelsel en de afspraken over de volumeplafonds als één en ondeelbaar dienen te worden beschouwd.

Vervolg Alderstafel Schiphol

Een aantal zaken vraagt in de komende periode om begeleiding en nauwe betrokkenheid van de partijen aan Tafel:

- De verankering van de regels van het nieuwe stelsel + de actualisatie van gelijkwaardigheidscriteria in wet- en regelgeving met de daarvoor benodigde procedures;
- De uitwerking van het kader voor toekomstige actualisaties van de gelijkwaardigheidscriteria;
- De de landzijdige ontwikkelingen zoals opgenomen in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) met inachtneming van het nieuwe stelsel ter uitwerking van de afspraken die daarover in het Akkoord van 2008 zijn gemaakt;
- De technische uitwerking van de 50-50-benadering voor de periode na 2020;
- De uitwerking van afspraken rond de tweede tranche van het leefbaarheidsfonds;
- Aanpassingen in landingsprocedures overdag (CDA's) en de daarvoor benodigde aanpassing van routes en de eventuele aanpassing;
- De begeleiding van route-aanpassingen als gevolg van de introductie van een vierde fix;
- De implementatie van de nog niet geïmplementeerde hinderbepalende maatregelen (zie bijlage 7a met evaluatie convenant hinderbeperking en de daar genoemde nog uit te voeren maatregelen), inclusief de afgesproken microklimaten;
- de afgesproken implementatie van parallel starten bij slecht zicht ter ontlasting van de Buitenveldertbaan;
- De nadere verkenning en eventuele implementatie van een nieuwe startprocedure naar aanleiding van de proef van ArkeFly;
- De uitwerking van de compenserende afspraken in het kader van het alternatief voor CDA-landingen in de late avond (waaronder onderzoek naar ILS-interceptie)
- En meer in het algemeen, het monitoren van de nu al gemaakte en in uitvoering zijnde afspraken van de Tafel.

De les van de afgelopen jaren is namelijk dat zich in de uitvoering nieuwe vragen kunnen voordoen die het noodzakelijk maken dat de partijen zich hierover opnieuw gezamenlijk uitspreken.

Voorstel is de opdracht hiertoe te verstrekken per januari 2014 aan het beoogde College van Advies van de Omgevingsraad en tot die tijd de Tafel Schiphol te beschouwen als het College van Advies i.o. en derhalve met die opdracht te belasten.

Bijlagen

Bijlage 1	Eindevaluatie experiment NNHS
Bijlage 2	Samenvatting onderzoek 510.000 vliegtuigbewegingen
Bijlage 3	Uitwerking normen
Bijlage 4	Maximale hoeveelheid geluid
Bijlage 5	Systematiek toezicht en handhaving
Bijlage 6	Advies rechtsbescherming
Bijlage 7a	Evaluatie convenant hinderbeperking
Bijlage 7b	Lokale effecten hinderbeperking
Bijlage 8	Evaluatie convenant omgevingskwaliteit
Bijlage 9	Evaluatie convenant selectiviteit
Bijlage 10a	Analyse gebruik Buitenveldertbaan 2011
Bijlage 10b	Verklaarbaarheid inzet Buitenveldertbaan

Bijlage 1

Evaluatierapport experiment Nieuw Normen- en Handhavingstelsel



Experiment nieuw stelsel
Schiphol

Bijlage 1

Evaluatierapport experiment Nieuw Normen- en Handhavingstelsel

Inhoud

1	Inleiding	4
2	Resultaten regels experiment	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Baanpreferentietabel	5
2.2.1	Groot onderhoud (rij)banen	9
2.3	Inzet van één start- en één landingsbaan (2+1-1)	9
2.4	Verdeling van startend en landend verkeer	10
2.5	Inzet van de vierde baan	12
3	Effecten nieuw stelsel	14
3.1	Bescherming van de omgeving	14
3.1.1	Geluidscontouren	14
3.1.2	Handhavingspunten	20
3.1.3	Totale Volume van de Geluidbelasting (TVG)	26
3.1.4	Maximaal Hoeveelheid Geluid (MHG) en gelijkwaardigheid	27
3.1.5	Externe veiligheid en gelijkwaardigheid	28
3.1.6	Rechtsbescherming	28
3.2	Operationele uitvoerbaarheid	29
3.3	Handhaafbaarheid	30
3.4	Begrijpelijkheid	30
3.5	Ruimtelijke ordening	31
3.6	Hinderbeperkende maatregelen	31
Bijlage A:	Karakteristieken gebruiksjaren 2011 en 2012	32
A.1	Aantal vliegtuigbewegingen	32
A.2	Baanbebruik	32
A.3	Vliegpatronen	34
A.4	Weersomstandigheden	35
A.5	Vloot	37
A.6	Herkomst en bestemming	37

1 Inleiding

Van 1 november 2010 tot 1 november 2012 is een experiment uitgevoerd met een nieuw normen- en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol. Het doel van het stelsel is de vliegoperatie van Schiphol uitvoerbaar te houden ten behoeve van het accommoderen van de netwerkkwaliteit met zo min mogelijk geluidshinder voor de omgeving. Hiervoor worden regels gesteld die er voor moeten zorgen dat de start- en landingsbanen worden gebruikt die de minste hinder in de omgeving veroorzaken en dat niet meer banen worden ingezet dan strikt noodzakelijk. Afspraken over de ontwikkeling van de luchthaven in relatie tot hinderbeperkende maatregelen en investeringen in de leefbaarheid voor de omgeving staan beschreven in het Aldersadvies van 1 oktober 2008 (kamerstuk 29665, nr. 108). De uitwerking van het nieuwe geluidsstelsel en de afspraken over de inrichting van het experiment is beschreven in het Aldersadvies van 19 augustus 2010 (kamerstuk 29665, nr. 152).

In het Aldersadvies over het nieuwe stelsel is opgenomen dat het experiment na een jaar wordt geëvalueerd (tussentijdse evaluatie) en na het tweede jaar van het experiment een eindevaluatie plaatsvindt. De gezamenlijk vastgestelde doelstellingen van partijen ten aanzien van het experiment, de zogeheten evaluatiecriteria, zijn nader geconcretiseerd in de brief van de heer Alders aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (IenM) van 28 oktober 2010 (bijlage 1 van de brief). Ook de Tweede Kamer is over deze brief geïnformeerd (kamerstuk 29665, nr. 158).

De tussentijdse evaluatie is in april 2012 verschenen (Kamerstuk 29665 nr. 175). Dit eind-evaluatierapport beschrijft de ervaringen die tijdens de twee jaar van het experiment zijn opgedaan met het vliegen volgens de regels, de resultaten die behaald zijn en de effecten die het heeft gehad op de omgeving en de operatie.

De gegevens in dit evaluatierapport zijn gebaseerd op de monitoringsrapporten voor de gebruiksjaren 2011 en 2012 (een gebruiksjaar van Schiphol loopt van 1 november tot en met 31 oktober). Deze monitoringsrapporten worden elk kwartaal gepresenteerd. De monitoringsrapporten zijn gebaseerd op gegevens van Schiphol, LVNL, KLM, IenM en gegevens over het weer van het KNMI. In de afgelopen twee jaar zijn acht monitoringsrapporten uitgebracht.

De gebruiksjaren 2011 en 2012 laten geen grote verschillen in aantal vliegtuigbewegingen zien (425.000 in 2011 tegenover 433.000 in 2012). Uit de windrozen van de afzonderlijke gebruiksjaren is af te leiden dat de wind in 2012 vaker uit het zuiden, zuidwesten en westen en minder vaak uit het noorden, noord-oosten en oosten kwam dan in 2011. Zie bijlage A voor het verkeersbeeld en overige relevante omstandigheden op Schiphol gedurende het experiment.

2 Resultaten regels experiment

2.1 Inleiding

Gedurende het experiment met het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel is iedere drie maanden een monitoringsrapport opgesteld, waarin de prestaties ten aanzien van de regels worden gegeven. In dit hoofdstuk wordt een nadere duiding gegeven aan de resultaten met betrekking tot de regels gedurende het experiment.

In totaal zijn er in de gebruiksjaren 2011 en 2012 respectievelijk circa 425.000 en 433.000 (bron: FANOMOS¹) starts en landingen uitgevoerd. De regels die in dit hoofdstuk worden beschreven geven aan op welke manier deze vliegtuigbewegingen worden afgehandeld op Schiphol.

2.2 Baanpreferentietabel

De eerste regel betreft de baanpreferentietabel. Deze tabel geeft aan in welke volgorde de baancombinaties worden ingezet. De preferenties 1 t/m 6 bevatten de meest voorkomende baancombinaties. Naast deze veel voorkomende baancombinaties bestaan er nog 'overige' baancombinaties. Deze komen niet voor in de preferentietabel.

Regel (Aldersbrief 19 augustus 2010)

Als basisregel geldt: "LVNL baseert de baankeuze op de meest preferente combinatie van beschikbare en bruikbare banen uit de hieronder volgende tabel."

Preferentietabel							
A: van kracht 06-23 uur lokale tijd					B: van kracht 23-06 uur lokale tijd		
Preferentie	L1	L2	S1	S2	Preferentie	L1	S1
1	06	36R	36L	36C	1	06	36L
2	18R	18C	24	18L	2	18R	24
3	06	36R	09	36L	3	36C	36L
4	27	18R	24	18L	4	18R	18C
5	36R	36C	36L	36C ¹ /09			
6	18R	18C	18L	18C ¹ /24			

Noot 1 bij S2, 5^e en 6^e preferentie in tabel A: gaat uit van een oplossing voor het parallel startprobleem bij marginaal zicht.

In bijlage 3 van het Aldersadvies van 19 augustus 2010 zijn de onderliggende regels bij bovenstaande tabel opgenomen.



- 04 Oostbaan richting NO
- 06 Kaagbaan richting NO
- 09 Buitenveldertbaan richting O
- 22 Oostbaan richting ZW
- 24 Kaagbaan richting ZW
- 27 Buitenveldertbaan richting W
- 18C Zwanenburgbaan richting Z
- 18L Aalsmeerbaan richting Z
- 18R Polderbaan richting Z
- 36C Zwanenburgbaan richting N
- 36L Polderbaan richting N
- 36R Aalsmeerbaan richting N

1) Het genoemde aantal omvat de vliegtuigbewegingen uit de database FANOMOS. Hierbij zijn alleen de vluchten geteld waarvoor ook andere gegevens, zoals baan en route, beschikbaar zijn. Dit ten behoeve van de aan dit rapport ten grondslag liggende analyses naar het baangebruik en herkomst en bestemming. Wanneer de cijfers worden aangehouden die door AAS worden gepubliceerd, dan komt het totaal over het gebruiksjaar uit op circa 433.000 starts en landingen in gebruiksjaar 2011 en 440.000 starts en landingen handelsverkeer exclusief General Aviation in gebruiksjaar 2012. De gegevens uit FANOMOS zijn enkel gebruikt voor de monitorrapportages. Voor andere berekeningen worden de gegevens van de sector gebruikt. (<http://www.bezoekbas.nl/userfiles/Baangebruikcijfers-gj2012.pdf>).

Toelichting

Als eerste preferentie geldt noordelijk baangebruik (starten Polderbaan en Zwanenburgbaan, landen Kaagbaan en Aalsmeerbaan), en als tweede preferentie zuidelijk baangebruik (starten Kaagbaan en Aalsmeerbaan, landen Polderbaan en Zwanenburgbaan). Noordelijk gebruik is preferent gesteld boven zuidelijk gebruik vanwege de geluidbelasting in het gebied nabij de luchthaven en vanwege de hogere aankomstpunctualiteit van noordelijk gebruik. Een hoge aankomstpunctualiteit is een belangrijke factor in het borgen van de netwerkqualiteit.

Het baangebruik en de keuze voor een baancombinatie wordt vooral bepaald door het weer, waarbij windrichting en windkracht de belangrijkste elementen zijn. Bij wind uit het noorden wordt er in principe in noordelijke richting gestart, bij wind uit het zuiden wordt er in principe in zuidelijke richting gestart. Daarnaast zijn ook factoren als zicht, sneeuw en onweersbuien bepalend voor het baangebruik. Het weersbeeld in Nederland laat relatief grote variaties zien van jaar tot jaar. Alleen al als gevolg van het weer zijn variaties in het baangebruik mogelijk in de orde van grootte van tientallen procenten per baan.

De preferentietabel kent zes preferenties. De baancombinaties in de eerste twee preferenties geven het reguliere baangebruik en zijn bruikbaar onder 'goede' weersomstandigheden. De derde en vierde baancombinatie moeten onder andere worden ingezet bij harde oosten- of westenwind, omstandigheden waarbij de eerste twee baancombinaties niet bruikbaar zijn en waar de Buitenveldertbaan ingezet zal moeten worden. Bij harde noorden- of zuidenwind en bij marginaal zicht zal worden teruggevallen op de vijfde en zesde baancombinatie. In deze gevallen is de Kaagbaan niet bruikbaar als primaire baan.

Buitenveldertbaan

Tijdens het experiment is er extra aandacht geweest voor de inzet van de Buitenveldertbaan. Dit heeft op 6 juli 2012 geresulteerd in de notitie Inzet Buitenveldertbaan. Het nieuwe normen- en handhavingstelsel is erop gericht om zo min mogelijk over bevolkingsconcentraties te vliegen. Aan de oostkant van de Buitenveldertbaan is de bevolkingsconcentratie hoog. Om deze reden is de Buitenveldertbaan alleen in de minst preferente baancombinaties 3, 4 en - totdat er parallel gestart kan worden bij marginaal zicht - 5 van de baanpreferentietabel opgenomen).

Vanuit veiligheidsoverwegingen moet er – als dat mogelijk is – altijd één start- en één landingsbaan aangeboden worden waar de dwarswind binnen de limieten blijft. Het gaat daarbij om maximaal 20 knopen (circa 10 m/s, windkracht 5). De windlimieten die gehanteerd worden, komen overeen met de aanbevelingen die daarvoor in 1999 zijn gedaan door Rinnooy Kan. Deze waarden gelden als 'bovengrens'.

De regels in het nieuwe stelsel voor het baangebruik staan een baanwisseling toe bij lagere waarden (15 knopen dwarswind en 0 knopen staartwind), onder andere om te voorkomen dat bij draaiende of in kracht toenemende wind, het baangebruik direct buiten de limieten valt. De Buitenveldertbaan wordt daardoor hoofdzakelijk ingezet wanneer de dwarswind op de Polderbaan of de Kaagbaan de limiet dreigt te overschrijden of overschrijdt.

Naast de dwarswindlimieten zijn er meer redenen die het gebruik van de Buitenveldertbaan kunnen verklaren. Deze redenen zijn onder andere: het niet beschikbaar zijn van taxi- en/of landingsbanen, zichtbeperkingen, wisseling van baancombinatie en verwachte weersomstandigheden. Ook weersomstandigheden die zich elders voordoen kunnen de inzet van de meest preferente banen verhinderen, zoals een onweersbui in de aanliegroute naar de Polderbaan. In een dergelijke situatie is 'op de grond' vaak niet zichtbaar of verklaarbaar waarom de Buitenveldertbaan wordt ingezet.

Het is aan de Luchtverkeersleiding (LVNL) om op basis van alle (weers)factoren de preferentietabel te volgen en daarbij de best passende baancombinatie in te zetten. Zoals uit de notitie van juli 2012 blijkt, zijn weersomstandigheden zowel in het huidige als in het nieuwe stelsel het meest bepalend voor de inzet van de Buitenveldertbaan. Een belangrijk verschil tussen het huidige en het nieuwe geluidsstelsel is dat de regels in het nieuwe geluidsstelsel ervoor zorgen dat de baan niet vaker wordt ingezet dan nodig. In het huidige stelsel kan de inzet van de Buitenveldertbaan ook worden toegestaan - zolang de grenswaarden in de handhavingpunten niet overschreden worden - in gevallen waarbij het gebruik van

de baan strikt genomen niet nodig is. Dit kan zich bijvoorbeeld voordoen als een grenswaarde bij een andere baan bereikt dreigt te worden en er wordt uitgeweken naar een minder preferente baan. Dit is in het nieuwe stelsel niet meer mogelijk en houdt in dat bij gelijke weersomstandigheden de Buitenveldertbaan minder ingezet mag en kan worden dan in het bestaande stelsel. In paragraaf 3.1.2. wordt dit verder beschreven.

Tijdens het experiment is er ook extra aandacht besteed aan de vragen die vanuit de omgeving kwamen. Om tegemoet te komen aan de wens om meer inzicht te krijgen in de inzet van de banen, zal aan het einde van de dag een toelichting op de website van de LVNL worden opgenomen waarin wordt aangegeven wat de baaninzet is geweest op die dag en welke achterliggende overwegingen daarbij aan de orde waren.

Resultaten

De onderstaande tabellen geven weer hoe vaak de verschillende baancombinaties uit de preferentietabel zijn ingezet gedurende goed of marginaal zicht. Vanwege bijvoorbeeld het weer en het niet beschikbaar zijn van banen, kan op basis van de regels een minder preferente baancombinatie worden ingezet. In de tabellen is aangegeven in hoeverre het weer (wind en zicht) en de beschikbaarheid van de Polderbaan en Kaagbaan, de inzet van banen verklaren. Dit waren de aspecten die bij aanvang van het experiment al voldoende duidelijk waren om te kunnen monitoren.

Tijdens het experiment is deze 'verklaarbaarheid' rechtstreeks achterhaald op basis van registraties van de weer- en baanbeschikbaarheid. In 2010 is aangegeven dat er aspecten zijn die het baangebruik kunnen verklaren, maar die nog onvoldoende concreet gedefinieerd zijn. Het gaat dan onder meer om de begrippen 'tijdig' en 'tijdelijk', waarvan ook professor Michiels in 2010 had aangegeven dat deze begrippen nadere invulling behoeften. De nadere invulling heeft tijdens het experiment plaatsgevonden en hiervan wordt verslag gedaan in de bijlage 'uitwerken normen'. Een deel van het hieronder weergegeven restpercentage kan hiermee worden verklaard.

Dag (06:00 – 23:00)

Preferentie	2011 ²		2012	
	Gebruikspercentages	Verklaarbaar (weer en baanbeschikbaarheid)	Gebruikspercentages	Verklaarbaar (weer en baanbeschikbaarheid)
1	21,3%	100,0%	18,1 %	100,0 %
2	34,4%	99,4%	40,4 %	99,8 %
3	4,9%	79,6%	2,6 %	75,4 %
4	10,3%	87,4%	10,2 %	82,9 %
5	4,1%	92,7%	5,8 %	88,2 %
6	7,8%	91,0%	6,4 %	82,0 %
Overig	17,2%	69,8%	16,6 %	69,3 %
Totaal	100,0%	91,2%	100,0%	90,6 %

Nacht (23:00 – 06:00)

Preferentie	2011 ²		2012	
	Gebruikspercentages	Verklaarbaar (weer en baanbeschikbaarheid)	Gebruikspercentages	Verklaarbaar (weer en baanbeschikbaarheid)
1	39,8%	100,0%	33,4 %	100,0 %
2	45,5%	99,8%	52,4 %	98,6 %
3	2,4%	100,0%	4,6 %	61,6 %
4	3,5%	97,1%	2,4 %	69,6 %
Overig	8,9%	97,8%	7,2 %	79,8 %
Totaal	100,0%	99,7%	100,0%	95,3

2) Gebruiksjaar 2011 exclusief periode voor groot baanonderhoud Kaagbaan (06-24) (11 september t/m 2 oktober 2011).

Er zijn drie dingen die opvallen in deze tabellen:

- 1) Hoge inzet van preferentie 2 ten opzichte van preferentie 1. Dit geldt voor de dag in zowel 2011 en 2012.
- 2) Lage verklaarbaarheid van preferentie 3 voor de dag
- 3) Het percentage inzet 'overig' is hoog voor de dag.

1. De preferenties 1 en 2 hangen met elkaar samen: Bij wind uit het noorden wordt de 1e preferentie ingezet en bij wind uit het zuiden de 2e preferentie. Uit de weergegevens van beide jaren blijkt dat er veel wind uit het zuiden is geweest (zie bijlage A), die de hogere inzet van de 2e preferentie verklaard.
2. De verklaarbaarheid van de 3e preferentie hangt minder samen met de windrichting en windkracht dan de eerste 2 preferenties. De inzet van de Buitenveldertbaan volgt ook vaak uit weersomstandigheden zoals zicht, bewolking, hoogtewind, onweer en dergelijke.³
3. Het percentage van de tijd, waarin géén baancombinatie kon worden gebruikt uit één van de zes preferenties uit de tabel, bleef redelijk stabiel in de twee experimenteerjaren: 17,2% van de tijd in 2011, 16,6% van de tijd in 2012. Dit percentage is, ten opzicht van de preferenties 3, 4, 5 en 6 relatief hoog, omdat er heel veel baancombinaties onder vallen.

Oostbaan

De Oostbaan is niet opgenomen in de baanpreferentietabel, maar kan wel ingezet worden wanneer baancombinaties gebruikt worden die buiten de baanpreferentietabel vallen. Daarnaast mag de Oostbaan als extra baan ingezet worden, zoals genoemd in het Aldersadvies van 2010:

"Aanvullend op een gekozen baancombinatie kan baan 04/22 (Schiphol-Oostbaan) worden ingezet voor de afhandeling van een deel van het verkeer."

De Oostbaan wordt gebruikt door General Aviation verkeer en door handelsverkeer. Voor handelsverkeer wordt de baan voornamelijk ingezet als landingsbaan, bij wind uit zuidwestelijke richting. In het gebruiksjaar 2011 is er gedurende zeven weken groot onderhoud uitgevoerd aan de Oostbaan waarbij de baan is versterkt. Na het groot onderhoud kan de baan ook voor de grotere vliegtuigtypes van het handelsverkeer (zoals de Boeing 777) ingezet worden. Kleinere vliegtuigtypes handelsverkeer (zoals de Boeing 737) maakten ook voor het groot onderhoud al gebruik van de Oostbaan.

De aanvliegroute richting de Oostbaan is dezelfde als richting de Kaagbaan en in het gebruik hiervan hebben geen wijzigingen plaatsgevonden. Het percentage 'rechte naderingen over Amsterdam' bleef hiermee gelijk aan vorige jaren: ongeveer 1%.

Onderstaande tabel geeft de totale verklaarbaarheid (goed/marginaal zicht en beperkte zichtomstandigheden) van de inzet van baancombinaties over de gehele gebruiksjaren 2011 en 2012 zonder onderscheid naar dag/nacht.

Verklaring	Verklaring inzet	Verklaring inzet
	2011	2012
Meteorologische omstandigheden (wind en zicht)	86,7%	86,1 %
Beperkingen aan beschikbaarheid Polderbaan en Kaagbaan	6,9%	3,8 %
Overige (operationele) redenen	6,4%	10,0 %
Totaal	100%	100%

Het percentage verklaarbaarheid door meteorologische omstandigheden is in 2011 en 2012 redelijk stabiel gebleven. Het percentage verklaarbaarheid door beperkingen aan de beschikbaarheid van de Polderbaan en de Kaagbaan is in 2011 hoog, omdat er toen drie weken onderhoud aan de Kaagbaan is geweest.

Welke rol verklaarbaarheid zal spelen in het nieuwe stelsel en wat de uiteindelijke normstelling wordt voor de regels, is terug te vinden in de bijlage bij het Aldersadvies over handhaving en normstelling.

2.2.1 Groot onderhoud (rij)banen

Gedurende het experiment heeft er groot onderhoud plaatsgevonden aan verschillende start-, landings- en rijbanen:

- Aan de Oostbaan (04/22) is tussen 4 april 2011 en 21 mei 2011 groot onderhoud uitgevoerd.
- Aan de Kaagbaan (06/24) is tussen 11 september 2011 en 2 oktober 2011 groot onderhoud uitgevoerd. Zie onderstaand de gebruikspercentages en verklaarbaarheid van de baanpreferenties gedurende deze drie weken onderhoud.
- Aan rijbaan A21 (belangrijke taxiroute van en naar de Polderbaan en Zwanenburgbaan) is tussen 30 juli 2012 en 19 augustus 2012 groot onderhoud uitgevoerd. Aan rijbanen E3 en E5 (toeritten naar Aalsmeerbaan) is in de periode van 3 tot en met 24 september 2012, tussen 07:00 en 23:00 uur, groot onderhoud gepleegd.

De onderstaande tabellen geven weer hoe vaak de verschillende baancombinaties uit de preferentietabel zijn ingezet tijdens goed of marginaal zicht, gedurende het groot onderhoud van de Kaagbaan.

Periode van groot baanonderhoud Kaagbaan (06-24), 11 september t/m 2 oktober 2011, circa 3 weken.

Dag (06:00 – 23:00)

Preferentie	Gebruikspercentages	Verklaarbaar (weer en baanbeschikbaarheid)
1	0,0%	--
2	0,0%	--
3	0,0%	--
4	0,0%	-
5	4,8%	100,0%
6	68,5%	99,9%
Overig	26,8%	100,0%
Totaal	100,0%	99,9%

Nacht (23:00 – 06:00)

Preferentie	Gebruikspercentages	Verklaarbaar (weer en baanbeschikbaarheid)
1	0,0%	--
2	0,0%	--
3	10,6%	100,0%
4	79,0%	100,0%
Overig	10,4%	100,0%
Totaal	100,0%	100,0%

In het Aldersadvies over het nieuwe normen- en handhavingstelsel zijn onderhoudstabellen opgenomen. Dit zijn preferentietabellen die kunnen worden ingezet indien één van de banen buiten gebruik is. In de tussentijdse evaluatie is reeds aangegeven dat deze tabellen niet aansluiten bij de operationele praktijk. Mede op basis van de opgedane ervaringen zijn daarom alternatieve tabellen ontwikkeld die borgen dat ook in situaties van onderhoud zo preferent mogelijk kan worden gevlogen. Deze tabellen zijn opgenomen in de notitie Handhaving en de toelichting hierop is opgenomen in de notitie Onderbouwing Normen.

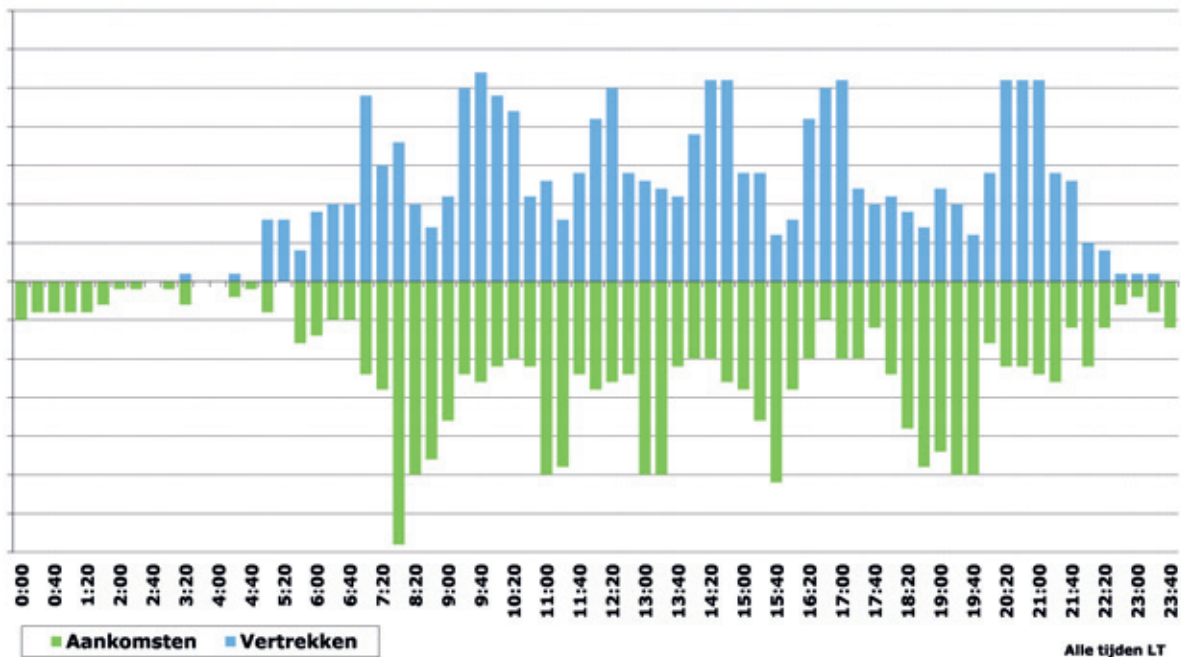
2.3 Inzet van één start- en één landingsbaan (2+1-1)

Regel (Aldersbrief 19 augustus 2010)

Als basisregel geldt: "Voor het bepalen van het gemiddelde aantal uur per dag waarin de afhandeling van het verkeer op één start en één landingsbaan kan worden afgehandeld geldt als rekenregel dat indien het verkeersaanbod gelijk is aan of lager is dan de declared capacity (op uurbasis 36 landingen respectievelijk 38 starts op respectievelijk de primaire landingsbaan of de primaire startbaan) het verkeer op twee banen (één start- en één landingsbaan) wordt afgehandeld."

Toelichting

In het Aldersadvies uit 2008 is overeengekomen dat er tot en met 2020 op Schiphol wordt gewerkt met een operationeel concept waarvan de slotuitgifte gebaseerd is op '2+1 baangebruik'. 2+1 baangebruik houdt in dat in principe twee startbanen en één landingsbaan worden ingezet tijdens startpieken en twee landingsbanen en één startbaan tijdens landingspieken. Startpieken en landingspieken wisselen elkaar over de dag af, zie onderstaande figuur.



Tussen 07.00 uur en 20.00 uur worden in de huidige praktijk en bij huidige verkeersvolumes de start- en landingspieken afgewisseld met perioden waarbij twee banen (één start- en één landingsbaan) kunnen worden ingezet. Dit is mogelijk omdat het voor de afhandeling van het verkeer niet altijd nodig is om een tweede start- en/of landingsbaan bij te zetten. Ook tussen 06.00 uur en 07.00 uur en tussen ca. 21.30 uur en 23.00 uur zijn in de huidige situatie vooralsnog, net als 's nachts, twee banen over het algemeen toereikend.

Om te borgen dat op de momenten dat het verkeer met twee banen (één start en één landingsbaan) kan worden afgehandeld er niet onnodig een tweede start- of landingsbaan wordt ingezet, geldt hiervoor een regel. In het Aldersadvies 2010 is de regel vertaald naar een minimale inzet (uitgedrukt in een gemiddeld aantal uur per dag per winter/zomerseizoen) voor één start- en één landingsbaan.

Resultaten

Gerealiseerde prestatie:

Seizoen	Gemiddelde inzet	Gemiddelde inzet
	2011	2012
Winter	6,4 uur/dag	6,1 uur/dag
Zomer	4,6 uur/dag	3,8 uur/dag

Gedurende het experiment is discussie gevoerd over voorgestelde wijze van normbepaling. Deze discussie heeft niet tot een gedragen uitkomst geleid. Daarom is gezocht naar een alternatief. In de bijlage van het Alderadvies is aangegeven hoe dit alternatief is vormgegeven.

2.4 Verdeling van startend en landend verkeer

Om te zorgen dat binnen een in gebruik zijnde baancombinatie zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van de meest geluidpreferente baan, zijn er regels voor de momenten dat er gelijktijdig twee startbanen of twee landingsbanen in gebruik zijn. Deze regels geven aan hoe het verkeer over de banen verdeeld moet worden. Het startend verkeer wordt over de banen verdeeld op basis van de bestemming (hiermee worden conflicten, bijvoorbeeld als gevolg van kruisend verkeer, in het luchtruim zoveel mogelijk voorkomen); het landend verkeer op basis van een vereist percentage.

2.4a Verdeling van het startend verkeer

Regel (Aldersbrief 19 augustus 2010)

Als basisregel geldt: "Startend verkeer met een westelijk gelegen bestemming (sector 4 en 5) maakt gebruik van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie."

Toelichting

Op basis van deze regel geldt bijvoorbeeld dat op momenten dat de Polderbaan en Zwanenburgbaan in gebruik zijn als startbaan, het verkeer richting het westen de (ten opzichte van woonbebouwing gunstiger gelegen) Polderbaan dient te gebruiken. Het verkeer richting het oosten gebruikt normaal gesproken de Zwanenburgbaan.

Resultaten

De onderstaande tabel geeft de mate waarin aan de regel voor het startend verkeer is voldaan.

Seizoen	Inzet 2011	Inzet 2012
Startend verkeer met westelijke bestemming op westelijke baan	98,0 %	98,4 %

Bij vergelijking van de resultaten per gebruiksjaar is de score op de regel voor startend verkeer min of meer constant gebleven. Bij een vergelijking van de kwartalen kan worden geconstateerd dat er vrijwel constant sprake is van een hoge score op deze regel. Daarnaast kan worden geconcludeerd dat deze regel geen belemmeringen oplevert voor de operatie en dat het goed uitvoerbaar is.

2.4b Verdeling van het landend verkeer

Regel (Aldersbrief 19 augustus 2010)

Als basisregel geldt: "Voor landend verkeer geldt, zowel in het winterseizoen als in het zomerseizoen (...), voor de perioden dat er twee landingsbanen in een baancombinatie in gebruik zijn, dat:

- voor de baancombinatie Polderbaan-Zwanenburgbaan het de ambitie is om te komen tot een norm van 45% op de Polderbaan.
- voor de baancombinatie Kaagbaan-Aalsmeerbaan wordt uitgegaan van een norm van 50%"

Toelichting

Polderbaan/Zwanenburgbaan

Op momenten dat twee landingsbanen in gebruik zijn geldt dat in de periode tot 2014 onderzocht wordt in hoeverre het aandeel landend verkeer op de Polderbaan kan worden vergroot tijdens landingspieken (twee landingsbanen in gebruik) als ook de Zwanenburgbaan is ingezet voor landend verkeer. De ambitie is om te komen tot een norm van 45% per seizoen (winter/zomer).

In het Aldersadvies is aangegeven dat voor het kunnen realiseren van de norm de partijen tijdens het experiment onderzoeken of het mogelijk is om:

- zoveel mogelijk het westelijke (SUGOL) verkeer op de Polderbaan af te handelen;
- een zo groot mogelijk deel van het zuidelijke (RIVER) verkeer op de Polderbaan af te handelen.

Kaagbaan/Aalsmeerbaan

Op momenten dat de Kaagbaan in combinatie met de Aalsmeerbaan als landingsbanen in gebruik zijn, geldt een regel waarbij het aandeel landend verkeer op de kaagbaan wordt genormeerd. In het experiment is uitgegaan van een norm van 50% per seizoen (winter/zomer).

Resultaten

De onderstaande tabel geeft de mate waarin aan de regel voor het landend verkeer is voldaan.

Polderbaan en Zwanenburgbaan

Seizoen	2011	2012
Winter	43,8% op de Polderbaan	51,9 % op de Polderbaan
Zomer	45,5% op de Polderbaan	51,1 % op de Polderbaan

Kaagbaan en Aalsmeerbaan

Seizoen	2011	2012
Winter	54,9% op de Kaagbaan	54,1 % op de Kaagbaan
Zomer	54,6% op de Kaagbaan	54,0 % op de Kaagbaan

In gebruiksjaar 2011 is de ambitie van 45% op de Polderbaan nagenoeg gehaald met 44,9% (jaargemiddeld percentage over 2011, niet opgenomen in bovenstaande tabel). In 2012 is de voorgestelde norm ruimschoots gehaald. Voor de verdeling van het landend verkeer op de baancombinatie Kaagbaan/Aalsmeerbaan is het percentage in 2012 iets afgenomen ten opzichte van 2011, maar wel binnen de norm van 50% gebleven.

De uiteindelijke normstelling wat betreft deze regel is terug te vinden in de notitie Handhaving. De onderbouwing van de normen is opgenomen in de notitie Invulling Normen.

De ontwikkeling van een vierde verzamelpunt (vierde fix) voor naderend verkeer zoals voorzien in de Luchtruimvisie⁴ met bestemming Schiphol zal invloed hebben op de manier waarop het landend verkeer zal worden verdeeld. Tegen de tijd dat er meer duidelijkheid is over de invoer van de vierde fix, zal deze regel opnieuw worden bezien.

In de door het Rijk in september 2012 vastgestelde Luchtruimvisie is aangegeven wanneer de realisatie van deze luchtruimwijzigingen, evenals de daarin gekoppelde implementatie van een vierde initial approach fix (IAF) is voorzien. In het vierde kwartaal van 2015 zal in een eerste stap het grensoverschrijdende oefengebied CBA Land worden geïmplementeerd. Een jaar later, in het vierde kwartaal van 2016 zal de implementatie van het aangrenzende luchtruim en de vierde IAF worden geïmplementeerd. De luchtverkeersleidingsorganisaties werken op dit moment in FABEC aan de voorbereidingen voor het ontwerp, simulatie en validatie van de wijzigingen.

2.5 Inzet van de vierde baan

Om het 2+2 baangebruik te beperken mogen er gemiddeld maximaal 40 vliegtuigbewegingen, en bij operationele verstoringen, maximaal 60 vliegtuigbewegingen per dag op de vierde baan worden afgehandeld.

Toelichting

In het Aldersadvies van 2008 is opgenomen dat ten behoeve van de operationele betrouwbaarheid de vierde baan kan worden benut met gemiddeld 40 vliegtuigbewegingen per dag met een maximum van 60 vliegtuigbewegingen per dag bij operationele verstoringen. Daarbij is ook opgenomen dat, indien er ten behoeve van de hinderbeperkende maatregelen de aangetoonde noodzaak bestaat voor een extra inzet van de vierde baan, hierover per maatregel afspraken worden gemaakt.

Het doel van deze afspraken is het beperken van het 2+2 baangebruik. Ondanks dat de slotuitgifte op 2+1 baangebruik gebaseerd is, kan de inzet van een vierde baan op een aantal momenten (voor een beperkte tijd) in de praktijk nodig zijn om het vliegverkeer zonder vertragingen te kunnen afhandelen.

4) Luchtruimvisie 10 september 2012, kamerstuk 31936, nr. 114

Definities vierde baan

Tijdens het experiment worden de werkbaarheid en het aantal bewegingen volgens drie definities voor de 'vierde baan' onderzocht. Deze zijn:

1. De vierde baan is de 'niet-geluidpreferente' baan die het minst is gebruikt tijdens een periode van 2+2 baangebruik. De 'niet-geluidpreferente' banen in dit geval zijn de Zwanenburgbaan, de Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan.
2. De vierde baan is de 'niet-geluidpreferente' laatst ingezette baan. Van een landingspiek naar een startpiek is dat de tweede startbaan en van een startpiek naar een landingspiek is dat de tweede landingsbaan.
3. De vierde baan is de minst gebruikte baan tijdens een periode van 2+2 baangebruik.

Resultaten

De volgende tabel geeft voor de gebruiksjaren 2011 en 2012 het gemiddeld aantal bewegingen op de vierde baan en het aantal dagen met meer dan 60 bewegingen op de vierde baan volgens de drie definities.

Definitie	Gemiddeld aantal bewegingen per dag op de vierde baan		Aantal dagen met meer dan 60 bewegingen op de vierde baan	
	2011	2012	2011	2012
1. Minst gebruikte niet geluidpreferente baan	7,2	6,0	0	0
2. Niet geluidpreferente laatst ingezette baan	8,9	7,0	1	1
3. Minst gebruikte baan	5,8	5,2	0	0

In bovenstaande tabel is zichtbaar dat de inzet van de vierde baan in elke definitie in 2012 is gedaald ten opzichte van 2011. In beide gebruiksjaren is er volgens definitie 2 (niet geluidpreferente laatst ingezette baan) één dag geweest waarop het maximale aantal bewegingen op de vierde baan is overschreden. Dit is het geval geweest op 10 mei 2011 en 6 augustus 2012.

Geconstateerd kan worden dat bij de huidige verkeersvolumes de inzet van de vierde baan ruim onder de norm van gemiddeld niet meer dan 40 bewegingen per dag zit. In het onderzoek naar de haalbaarheid van 510.000 vliegtuigbewegingen wordt nader inzicht gegeven in de omstandigheden die leiden tot de noodzaak vanuit de operatie om een vierde baan in te zetten en de mogelijke effecten van het beperken van de inzet van de vierde baan op de operatie. Ook wordt inzicht gegeven in de effecten van het inzetten van de vierde baan voor de omgeving.

De uiteindelijke normstelling voor deze regel is terug te vinden in de notitie Handhaving. De onderbouwing van de normen is opgenomen in de notitie Invulling Normen.

3 Effecten nieuw stelsel

De uiteindelijke besluitvorming over het nieuwe stelsel zal in belangrijke mate worden gebaseerd op de effecten van het nieuwe stelsel. Dit betreft de effecten op de bescherming van de omgeving tegen de nadelige effecten van de luchtvaart, het kunnen realiseren van de netwerkoperatie op Schiphol, de handhaafbaarheid van de regels, de begrijpelijkheid van het stelsel en de gevolgen voor de ruimtelijke ordening. Relevant daarbij is de vergelijking met het huidige stelsel.

3.1 Bescherming van de omgeving

Uitgangspunt voor de bescherming van de omgeving is het wettelijke vereiste beschermingsniveau. Dit geldt zowel voor het huidige stelsel als voor het nieuwe stelsel. Dit vereiste beschermingsniveau wordt uitgedrukt in de criteria voor gelijkwaardigheid. Deze criteria zorgen in hun uitwerking reeds in belangrijke mate voor geluidpreferent vliegen: anders vliegen is met het verkeersvolume op Schiphol niet mogelijk binnen de criteria voor gelijkwaardigheid.

In het huidige – outputgestuurde - stelsel hebben de criteria voor gelijkwaardigheid hun uitwerking gekregen in (vooral) de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten. Deze grenswaarden zijn vastgesteld op een bepaald verwacht baangebruik, gebaseerd op geluidpreferent baangebruik. De verdeling van het geluid is vervolgens tot norm verheven (waar het gebruik in een jaar aan dient te voldoen), en niet het onderliggende baangebruik. In het nieuwe stelsel wordt vooraf (in de Gebruiksprognose) getoetst aan de criteria voor gelijkwaardigheid en achteraf, zowel gehandhaafd op de criteria als op de Maximaal Hoeveelheid Geluid (MHG, zie 3.1.4). Daarnaast zijn er regels voor baangebruik die zorgen voor 'strikt' geluidpreferentieel vliegen en spreken we over een inputgestuurd stelsel.

Voor de effecten van het nieuwe stelsel ten opzichten van het huidige stelsel gaat het om de grootte van het effect van strikt geluidpreferentieel vliegen versus geluidpreferentieel vliegen volgens een vaste verdeling van geluid in handhavingspunten. In het Aldersadvies van augustus 2010 is reeds aangegeven dat het te verwachten verschil hiertussen niet groot zal zijn.

3.1.1 Geluidscontouren

Geluidbelasting

Geluidbelasting gedurende het etmaal (24 uur)

De kaart hierna geeft de contouren voor de geluidbelasting voor het etmaal (24 uur) van de gebruiksjaren 2011 en 2012 met het experiment, en voor de gebruiksjaren 2008, 2009 en 2010 met het huidige stelsel.

De kaart laat zien dat voor zowel het gebruiksjaar 2011 als 2012 de geluidcontouren op de meeste plekken nagenoeg samenvallen met de contouren voor de eerdere jaren, met name 2008. Het gebruiksjaar 2008 ligt qua aantal vliegtuigbewegingen het dichtst bij de gebruiksjaren 2011 en 2012. Dit komt overeen met de geformuleerde verwachtingen voorafgaande aan de start van het experiment dat de lokale verschillen in geluidbelasting beperkt zijn. Op enkele locaties wijkt de contour voor 2011 en/of 2012 wat meer af ten opzichte van de voorgaande jaren. Deze locaties zijn genummerd weergegeven in de figuur. De verschillen worden niet veroorzaakt door het volgen van de regels van het nieuwe stelsel, maar kennen per locatie andere oorzaken:

1. Afname geluidbelasting ten noorden van Amsterdam. In 2008 is gestart met de ingebruikname van (aangepaste) vaste routes voor vertrekkend verkeer van de Zwanenburgbaan in het kader van het experiment parallel starten. Dit is gestart met een periode waarin de Zwanenburgbaan tijdelijk intensiever werd gebruikt om de vaste routes uit te kunnen testen. Op locaties waar het startend verkeer van de Zwanenburgbaan de geluidbelasting bepaalt (bijvoorbeeld boven Amsterdam en het Amsterdams havengebied) is dit terug te zien in de contouren.
2. Afname geluidbelasting ter hoogte van Noordwijkerhout, Lisse en Sassenheim. In gebruiksjaren 2011 en 2012 is er minder gestart vanaf de Kaagbaan richting sector 5 (bestemmingen noord-west) ten opzichte van 2008.
3. Toename geluidbelasting in het gebied rond Amsterdam Zuidoost. Dit is toe te kennen aan de inzet van de Buitenveldertbaan. Met name in gebruiksjaar 2011, en in mindere mate in 2012, is de Buitenveldertbaan in oostelijke richting meer gebruikt voor starts dan in 2008. De inzet van de Buitenveldertbaan hangt voornamelijk af van bepaalde weersomstandigheden en weersvoorspellingen⁵. De omstandigheden die tot een inzet van de Buitenveldertbaan leiden zijn de laatste jaren vaker opgetreden dan daarvoor.
4. Afname geluidbelasting in het gebied tussen Bijlmermeer/Diemen en het IJmeer. In gebruiksjaar 2012 is er minder geland op de Buitenveldertbaan in westelijke richting (27), met name gedurende de nachtperiode. In de nacht is er minder wind uit het westen geweest.
5. Afname geluidbelasting in het gebied rond Katwijk/Noordwijk. Dit is te verklaren door meer zuidelijk baangebruik in 2012, waardoor er in de nacht minder naderingen zijn naar de Kaagbaan. De toename in zuidelijk baangebruik in 2012 komt doordat het vaker waaide uit zuidelijke, zuidwestelijke en westelijke richting.

Verder is zichtbaar dat de contouren van de gebruiksjaren 2011 en 2012 nagenoeg met elkaar samenvallen. Uitzondering is locatie 3, waar in 2011 een verhoging van de geluidbelasting zichtbaar was. In het tweede jaar van het experiment is de contour weer vergelijkbaar met eerdere jaren.

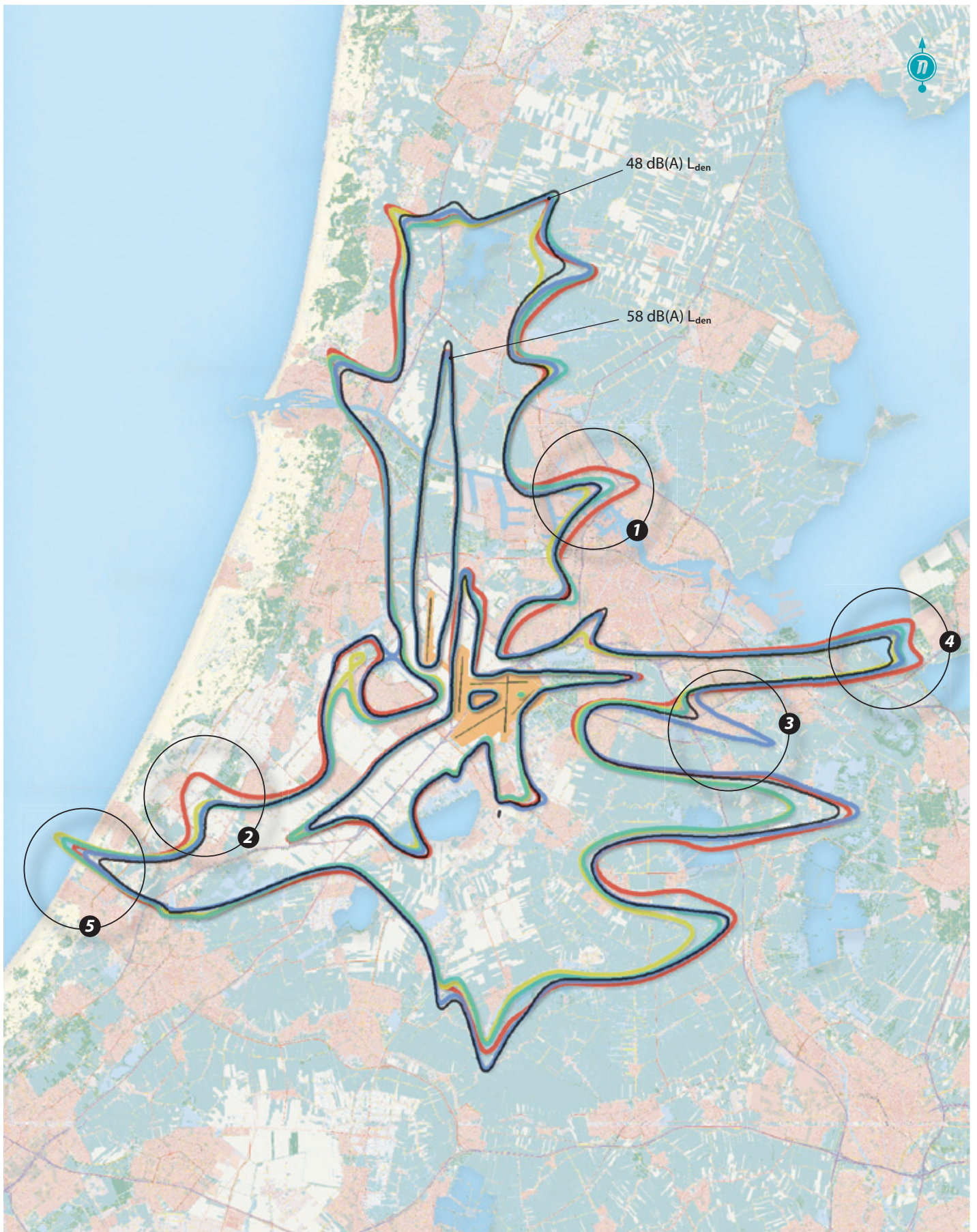
Geluidbelasting L_{night} periode (23:00 tot 07:00)

De kaart hierna geeft de contouren voor de geluidbelasting van de gebruiksjaren 2011 en 2012 en voor de gebruiksjaren 2008, 2009 en 2010 voor de nachtperiode (23:00 tot 07:00 uur).

De geluidbelasting in de nachtperiode in 2012 en 2011 is over het algemeen vergelijkbaar met de voorgaande jaren. Lokaal treden er op enkele plaatsen verschillen op:

1. Een hogere geluidbelasting in 2011 is zichtbaar aan de zuidzijde van Schiphol, in het verlengde van de Zwanenburgbaan. Dit hangt direct samen met het groot baanonderhoud dat in 2011 aan de Kaagbaan heeft plaatsgevonden, waardoor de Zwanenburgbaan naar het zuiden in de nachtperiode intensiever is gebruikt.
2. Een hogere geluidbelasting in 2012 is zichtbaar ten zuiden van Schiphol, in het verlengde van de Aalsmeerbaan. Dit wordt veroorzaakt door het grotere aantal landingen op de Aalsmeerbaan in de vroege ochtend (tussen 06:00 en 07:00 uur)
3. Afname geluidbelasting in het gebied tussen Bijlmermeer/Diemen en het IJmeer. In gebruiksjaar 2012 is er minder geland op de Buitenveldertbaan in westelijke richting (27), met name gedurende de nachtperiode.
4. Afname geluidbelasting in het gebied rond Katwijk/Noordwijk. In gebruiksjaar 2012 is er gedurende de nacht minder geland op de Kaagbaan.

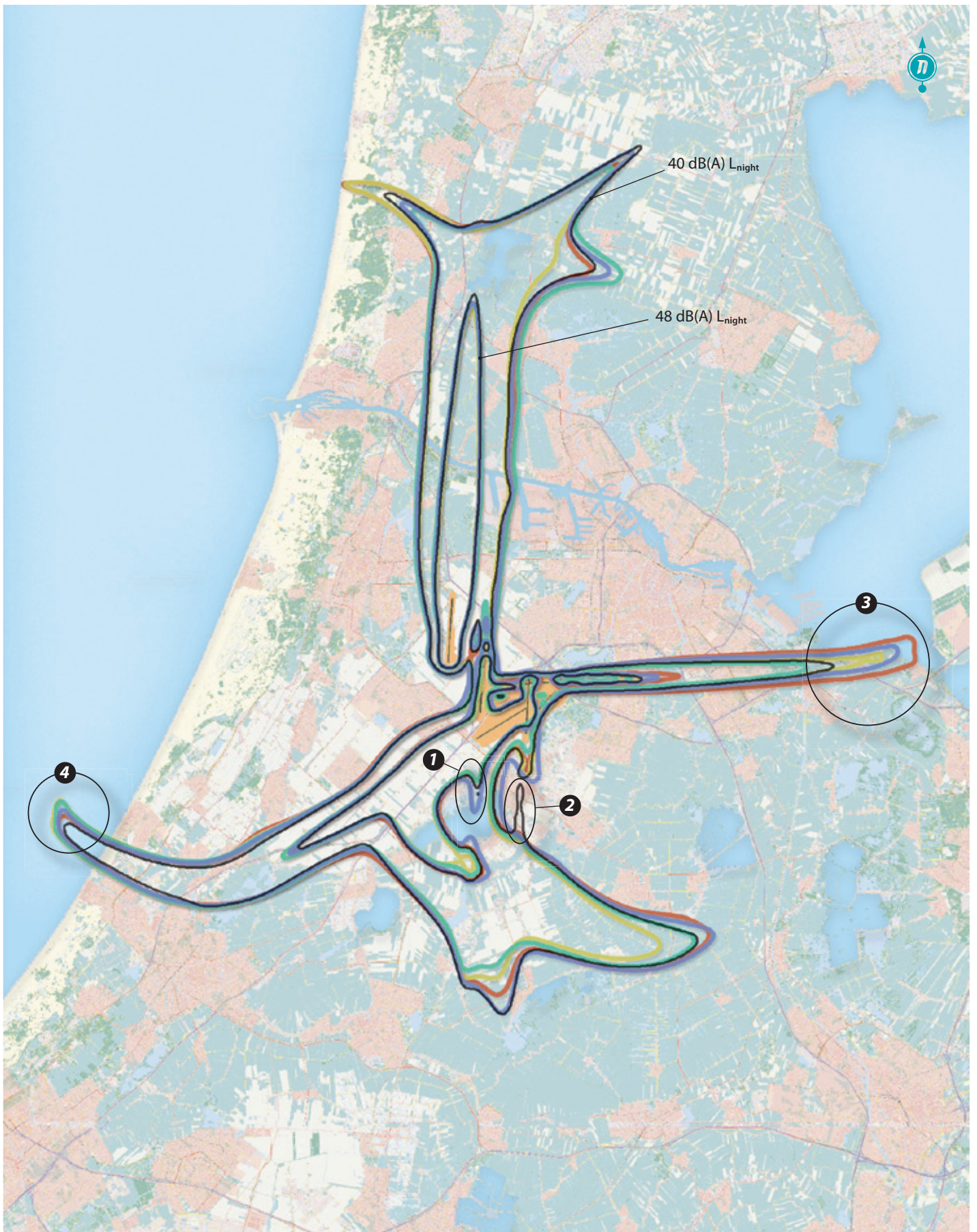
⁵⁾ Notitie Inzet Buitenveldertbaan, 6 juli 2012, kamerstuk 29665-176



— Gebruiksjaar 2012
(circa 433.000 vtb)

— Gebruiksjaar 2011 (circa 416.300 vtb)
— Gebruiksjaar 2010 (circa 384.400 vtb)

— Gebruiksjaar 2009 (circa 395.600 vtb)
— Gebruiksjaar 2008 (circa 432.200 vtb)

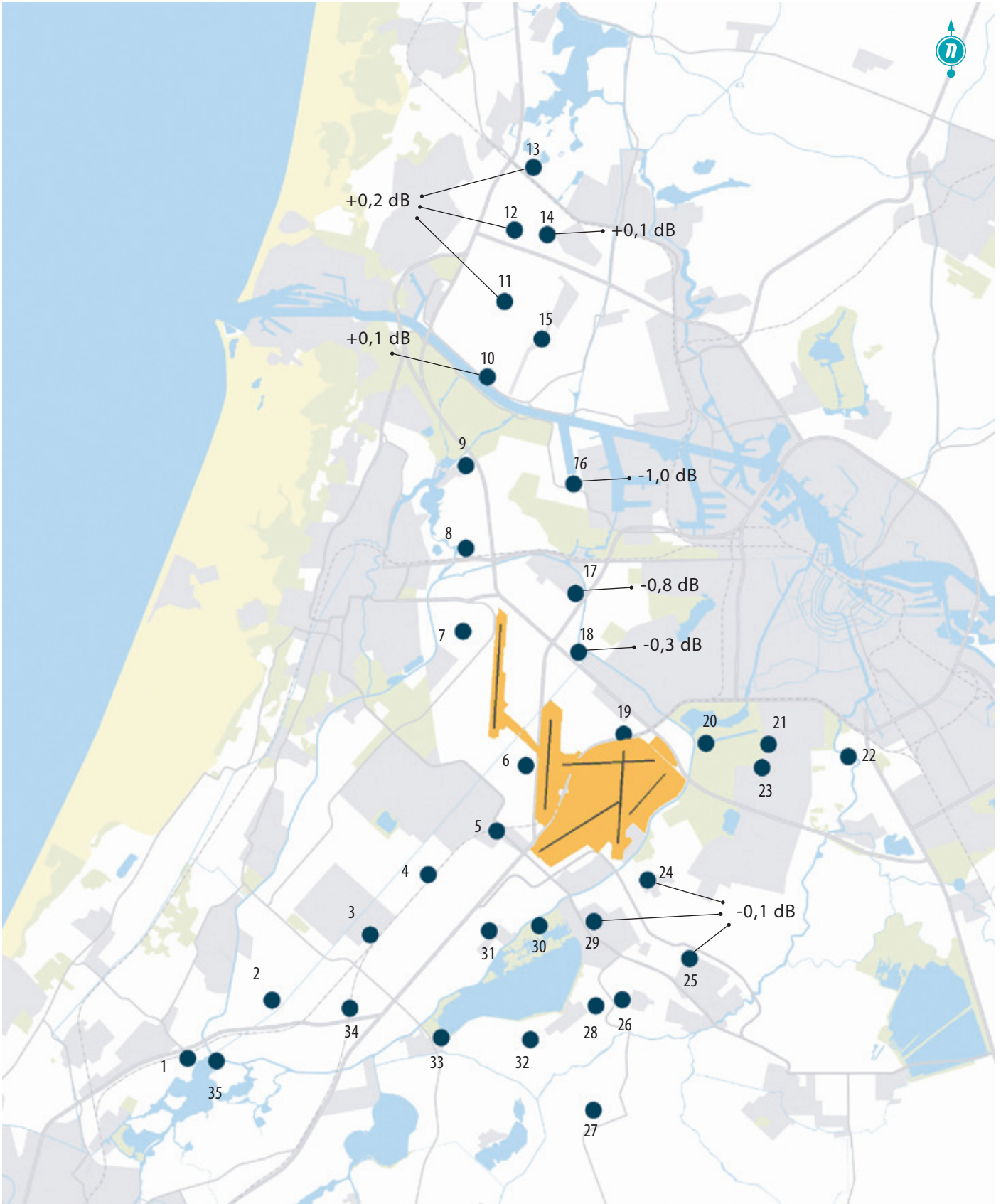


— Gebruiksjaar 2012
(circa 433.000 vtb)

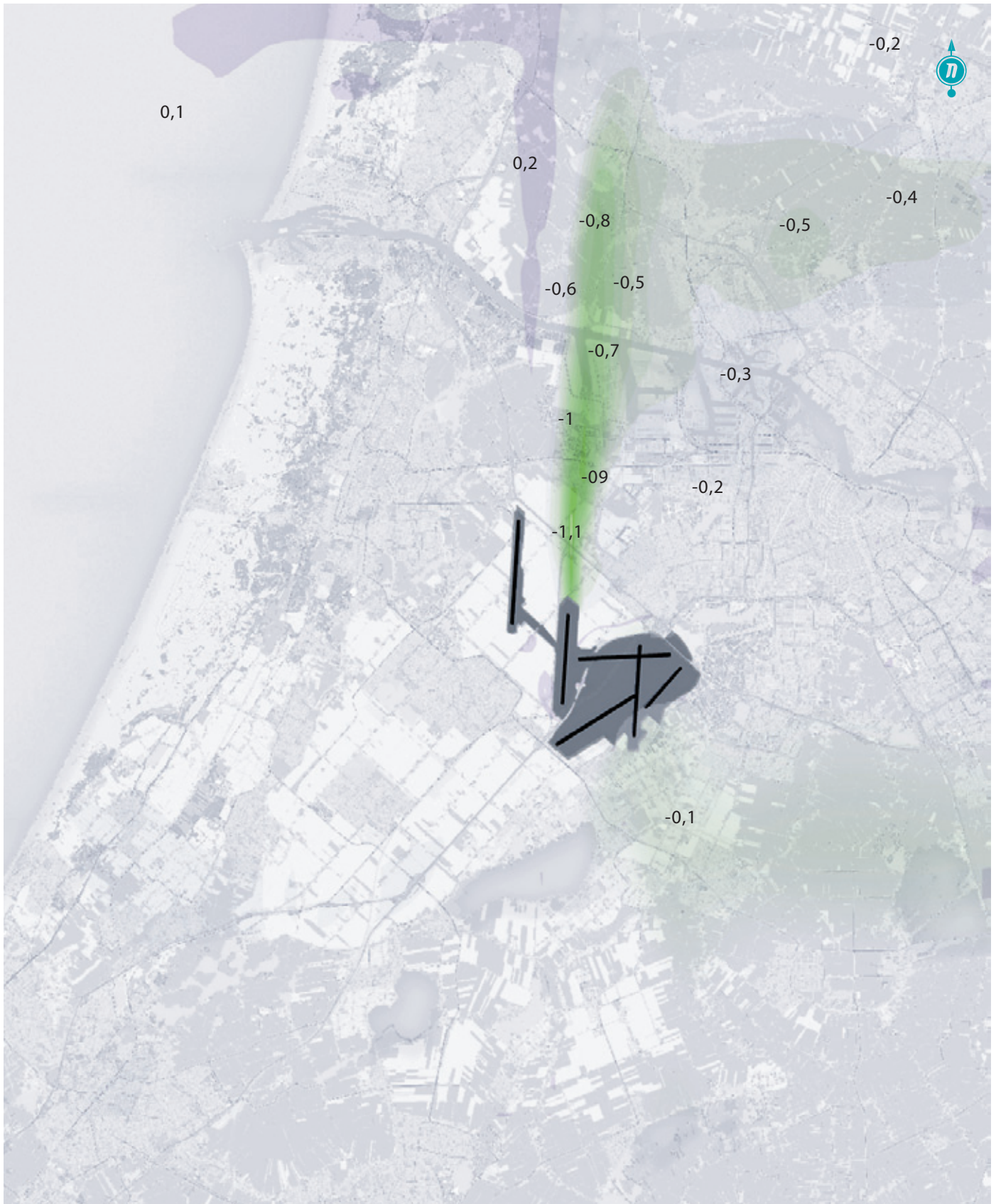
— Gebruiksjaar 2011 (circa 416.300 vtb)
— Gebruiksjaar 2010 (circa 384.400 vtb)

— Gebruiksjaar 2009 (circa 395.600 vtb)
— Gebruiksjaar 2008 (circa 432.200 vtb)

Verschillen in de geluidbelasting in handhavingspunten als gevolg van het nieuwe stelsel



Lokale verschillen in geluidbelasting als gevolg van het nieuwe stelsel



Voor het jaar 2012 is bepaald wat de effecten zijn geweest van het vliegen volgens de regels van het nieuwe stelsel. Hiervoor is de daadwerkelijke geluidbelasting zoals opgetreden in 2012 vergeleken met de geluidsbelasting die is opgetreden in het jaar 2008 (voor de start van het experiment).

De verschillen in geluidbelasting tussen beide jaren zijn het gevolg van meer oorzaken dan alleen het stelsel. Het gaat daarbij om effecten als gevolg van onder andere het weer, baanonderhoud, bijzonder baangebruik als gevolg van tijdelijke experimenten (parallel starten in 2008) of operationele aanpassingen en verschillen als gevolg van dienstregeling en vloot. Om inzichtelijk te kunnen maken welke verschillen in geluidbelasting toe te schrijven zijn aan het nieuwe stelsel, zijn de invloeden van deze overige effecten uit de vergelijking gehaald. Zie figuur op pagina 18.

In het Aldersakkoord van 2008 zijn drie verwachtingen geschetst voor het baangebruik als gevolg van het nieuwe stelsel:

1. Meer noordelijk baangebruik;
2. Meer gebruik van de geluidpreferente banen;
3. Geen stuurmaatregelen.

In de analyse naar de in bovenstaande figuren zichtbare effecten van het stelsel is bekeken of deze kunnen worden gerelateerd aan de drie bovenstaande verwachtingen.

1. De verwachte toename in het noordelijk baangebruik heeft zich niet voorgedaan en is geen oorzaak voor de in de figuur zichtbare effecten. Het blijkt dat in vergelijking met 2008 er in 2012 bijna evenveel noordelijk baangebruik is geweest onder dezelfde weersomstandigheden. Mogelijk was de in 2008 veronderstelde ruimte in het kunnen sturen op noordelijk dan wel zuidelijk baangebruik in de praktijk beperkt.
2. Het grootste effect van het stelsel zoals in 2012 is opgetreden, is een verschuiving van 6.500 vliegtuigbewegingen van de Zwanenburgbaan naar de Polderbaan. Deze verschuiving hangt samen met de regel over de verdeling van het landend verkeer en leidt onder de aanvliegeroute van de Zwanenburgbaan tot een afname in de geluidbelasting tot ongeveer 1,0 dB(A) L_{den} . In het verlengde van de Polderbaan betekent dit een toename tot 0,2 dB(A) L_{den} . Dit vertaalt zich ook in de waardes in de handhavingpunten: afnames tot 1,0 dB(A) L_{den} in de handhavingpunten in het verlengde van de Zwanenburgbaan en toenames van is 0,1 tot 0,2 dB(A) L_{den} in de handhavingpunten in het verlengde van de Polderbaan.
3. Het laatste effect is het gevolg van niet hoeven verschuiven van tenminste 1.000 vliegtuigbewegingen van de Kaagbaan naar de Aalsmeerbaan. Dit komt door het uitblijven van een stuurmaatregel (verplaatsen van vluchten naar een andere baan) om binnen de grenswaarden in de handhavingpunten te blijven. Hierdoor wordt er minder gebruik gemaakt van de baan met routes over gebieden met grotere bevolkingsconcentraties. Het effect hiervan is in termen van geluidbelasting op jaarbasis klein (afnames van circa 0,1 dB(A) L_{den}). Echter, aangezien het gebruik van de Aalsmeerbaan als gevolg van een dergelijke stuurmaatregel mogelijk in de laatste weken van het jaar geconcentreerd zou zijn toegepast, en tot gebruik zou leiden in periodes dat de baan anders niet gebruikt wordt, heeft het in die periode wel een substantieel effect op de ervaren hinder.

3.1.2 Handhavingpunten

Het experiment met het nieuwe stelsel heeft plaatsgevonden binnen het vigerend wettelijk kader. Dit betekent dat weliswaar wordt gevlogen volgens de regels voor het baangebruik, maar dat de handhaving tijdens het experiment plaatsvindt op basis van de grenswaarden aan de geluidbelasting in de handhavingpunten van het huidige stelsel. Gedurende het experiment wordt van de sector verwacht dat zij vliegen volgens de regels voor het baangebruik en ook niet afwijken van deze regels bij een dreigende overschrijding van de in handhavingpunten vastgelegde grenswaarden aan de geluidbelasting. In het

huidige stelsel is het mogelijk dat er minder preferente banen worden ingezet om overschrijding van de grenswaarden in handhavingpunten te voorkomen.

De grafieken hierna geven de ontwikkeling van de waarden in de handhavingpunten voor L_{den} en voor L_{night} gezien over het afgelopen kwartaal ten opzichte van de grenswaarden.

Vervangende grenswaarden 2011

In verband met het groot baanonderhoud aan de Kaagbaan is er een bijstelling geweest van de grenswaarden voor L_{night} handhavingpunten 18 en 20. Deze handhavingpunten liggen aan de zuidkant van de luchthaven, in het verlengde van de Zwanenburgbaan. De geluidbelasting in deze punten wordt veroorzaakt door starten vanaf de Zwanenburgbaan in zuidelijke richting of landen op de Zwanenburgbaan in noordelijke richting. Normaal gesproken gebeurt dit relatief weinig in de nachtperiode. Echter, doordat de Kaagbaan in september 2011 gedurende het onderhoud niet beschikbaar is, wordt 's nachts veel meer van de Zwanenburgbaan naar/vanuit het zuiden gebruik gemaakt. Voor dit effect van het grootbaanonderhoud zijn in juni 2011 (zie monitoringsrapport tweede kwartaal) de grenswaarden in handhavingpunten bijgesteld.

De afspraak is dat het uitgangspunt bij een ontheffingsaanvraag het onverstoorde operationeel plan is. Dit houdt in dat experimenten en hinderbeperkende maatregelen die niet definitief zijn vastgelegd, niet worden meegenomen. Om deze reden was in de oorspronkelijke ontheffingsaanvraag geen rekening gehouden met het experiment verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures (maatregel 17). Door deze hinderbeperkende maatregel wordt langer (tot uiterlijk 6:30) gestart vanaf alleen de hoofdstartbaan. Tijdens het grootonderhoud aan de Kaagbaan was dit bij zuidelijk baangebruik de Zwanenburgbaan. Maatregel 17 wordt stopgezet. Wel heeft de sector toegezegd zo lang het nog mogelijk is door te gaan met het verlengen van de nachtprocedures. Om dat mogelijk te maken is het LVB aangepast.

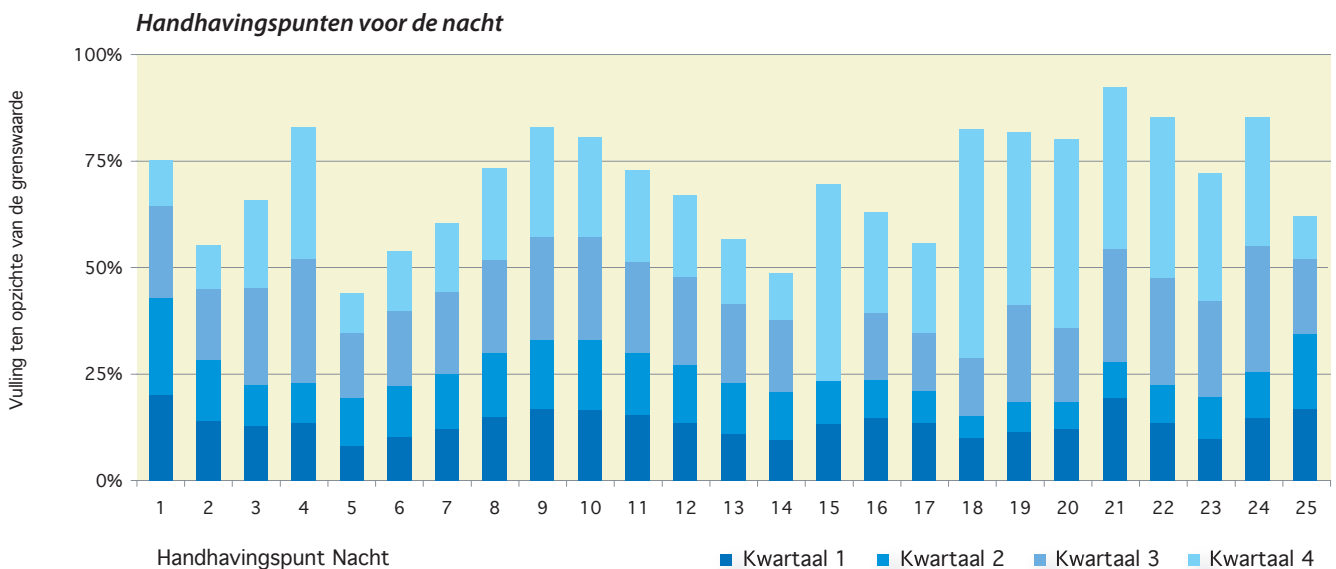
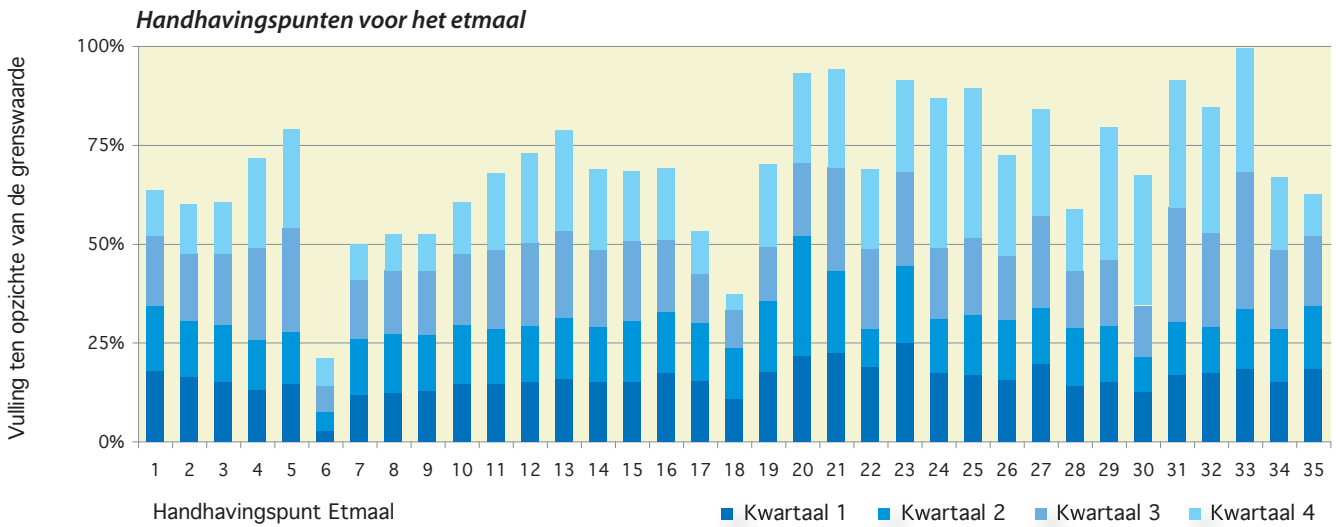
Vervangende grenswaarden 2012

Schiphol Group heeft bij brief van 13 augustus 2012, met een beroep op artikel 8.23 van de Wet Luchtvaart, vervangende grenswaarden aangevraagd vanwege het groot onderhoud aan de hemelwaterafvoer (HWA) van de Buitenveldertbaan. Deze aanvraag sluit aan op, en verwijst naar de, aanvraag van 6 april 2012 waarin Schiphol Group heeft verzocht om vervangende grenswaarden vast te stellen in verband met groot onderhoud aan twee toeritten van de Aalsmeerbaan en aan rijbaan A21, zijnde een belangrijke verbindingroute voor taxiënd verkeer naar de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. Daarbij is aangekondigd dat verder in het jaar wellicht ook nog vervangende grenswaarden zouden worden aangevraagd in verband met groot onderhoud aan de HWA van de Buitenveldertbaan.

Op 16 oktober zijn de gevraagde vervangende grenswaarden door de Staatssecretaris van IenM toegekend. De gevraagde vervangende grenswaarden zijn met name bedoeld om het overschrijdingsrisico van handhavingpunt 20 te reduceren, wat verband houdt met het niet beschikbaar zijn van de Buitenveldertbaan gedurende het groot onderhoud aan de HWA. Tijdens dit onderhoud is rekening gehouden dat bij bepaalde weersomstandigheden de Oostbaan (baan 22) extra zal worden ingezet voor landend verkeer. Handhavingpunt 20 is pal onder de aanvliegeroute van deze baan gelegen. De grenswaarden van alle andere handhavingpunten nabij de Buitenveldertbaan zijn naar beneden bijgesteld vanwege het niet beschikbaar zijn van deze baan gedurende het groot onderhoud.

In onderstaande grafieken over 'handhavingpunten voor het etmaal' is gerapporteerd over de gerealiseerde geluidbelasting op basis van deze vervangende grenswaarden.

Gebruiksjaar 2011
Vulling handhavingspunten ten opzichte van grenswaarden.



Als gevolg van het experiment zijn er twee momenten geweest waarop een afwijking van het baangebruik aan de orde is geweest ten opzicht van het baangebruik dat met het huidige stelsel zou zijn toegepast.

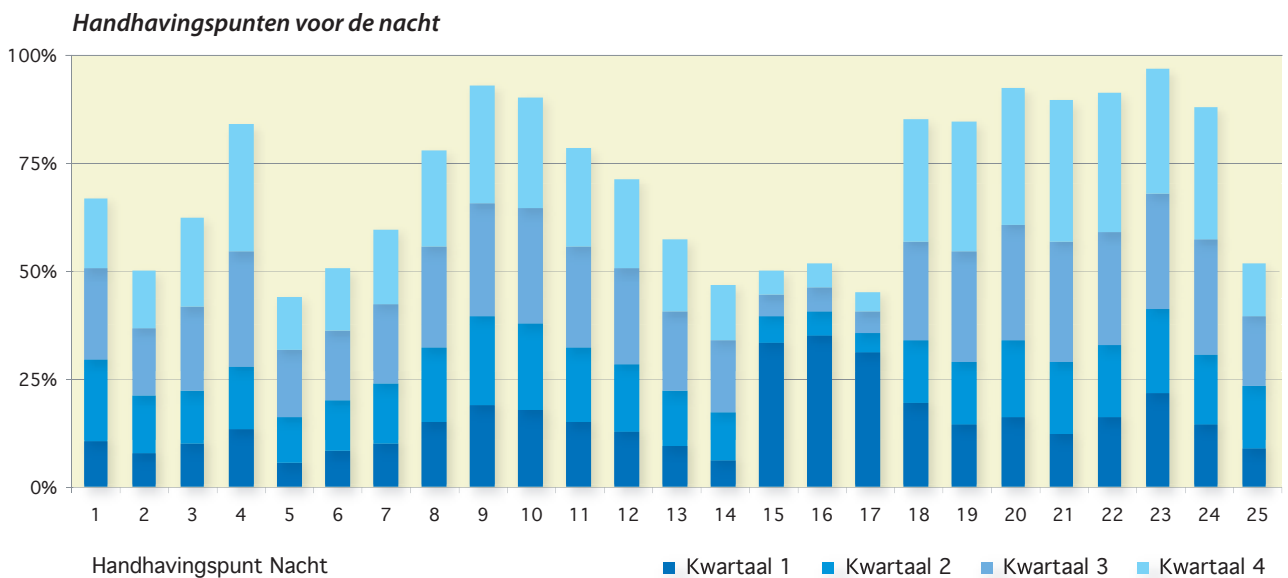
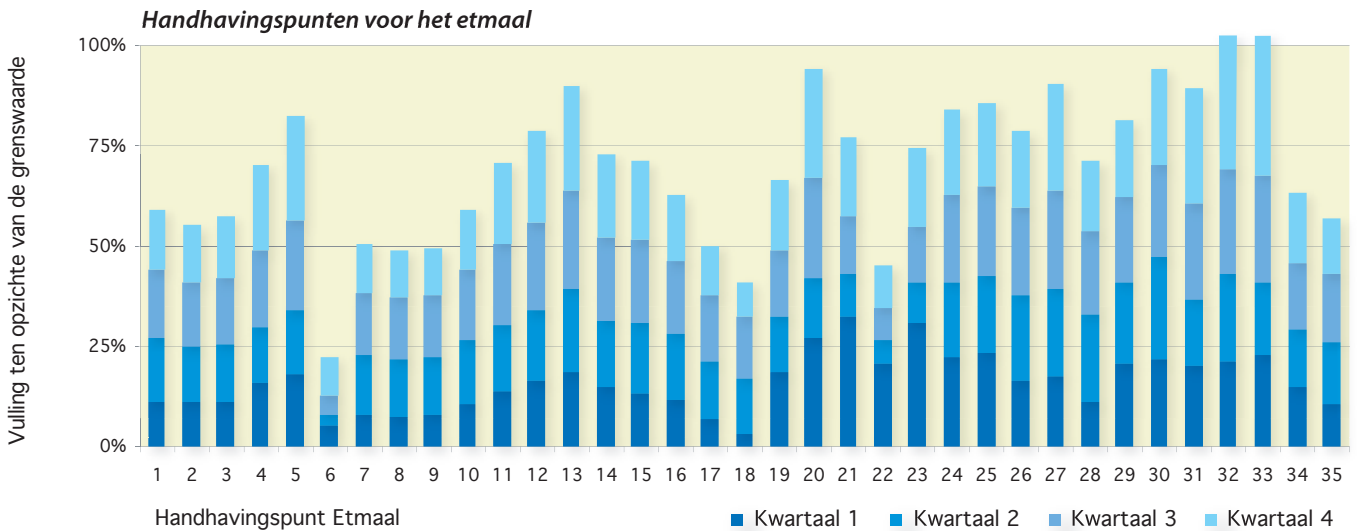
Gebruiksjaar 2011

Op 26 oktober 2011 heeft de sector per brief aan de Alderstafel laten weten dat er een reële kans op overschrijding van de grenswaarde aan de geluidbelasting in handhavingspunt 33 bestond, aangezien deze op dat moment voor 97,7% was verbruikt. Handhavingspunt 33 bevindt zich onder enkele uitvliegroutes van de Kaagbaan, de meest preferente startbaan naar het zuiden. Om overschrijding van de grenswaarde in dit punt te voorkomen, zou in plaats van de Kaagbaan de Aalsmeerbaan als hoofdstartbaan ingezet kunnen worden, wat zou resulteren in meer hinder in de omgeving.

De geluidbelasting in alle handhavingspunten, met uitzondering van punt 33 voor het etmaal, zat aan het einde van het gebruiksjaar onder de grenswaarde. De geluidbelasting in punt 33 zat exact op de grenswaarde.

Gebruiksjaar 2012

Vulling handhavingspunten ten opzichte van grenswaarden.



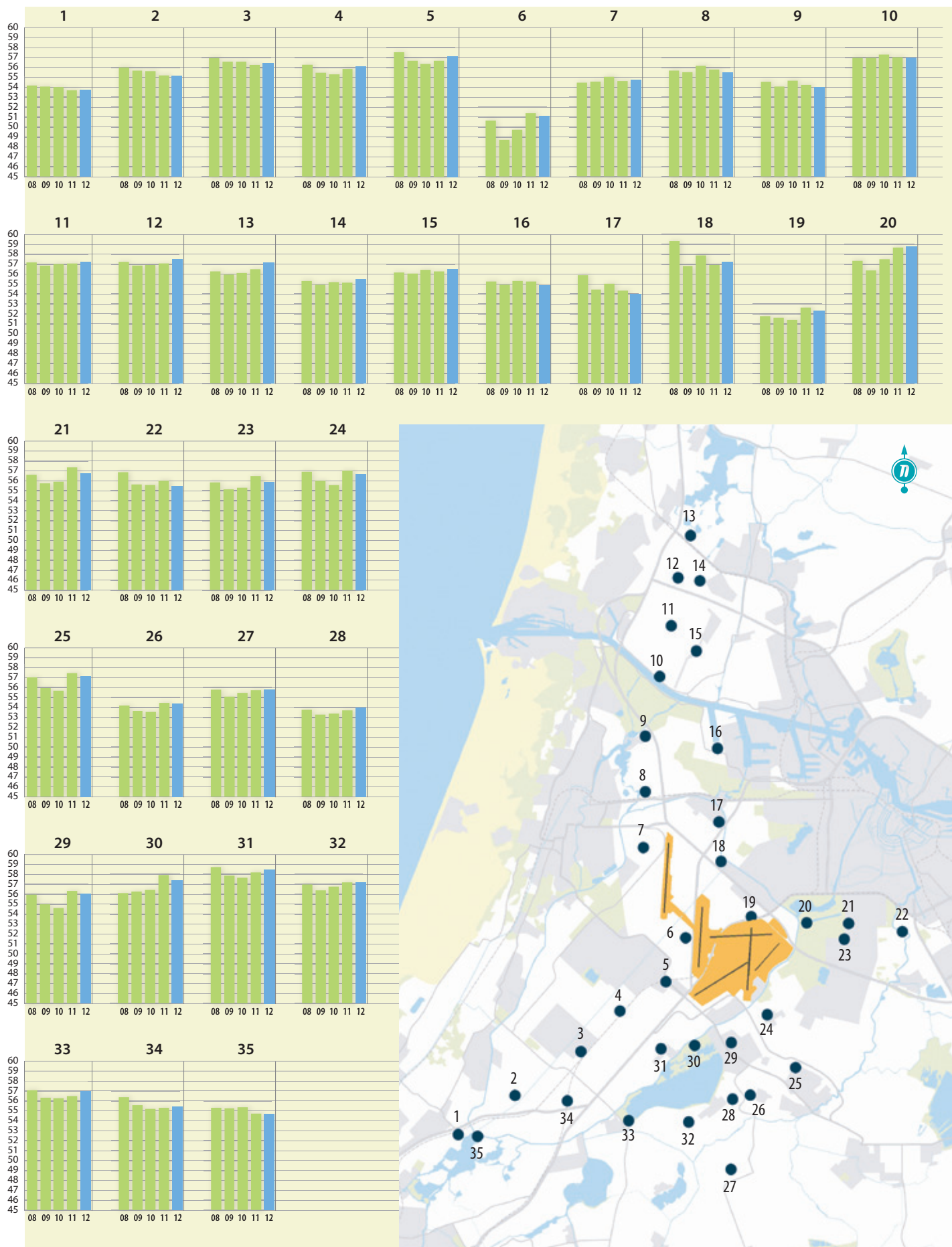
Gebruiksjaar 2012

Op 6 oktober 2012 heeft Schiphol de Alderstafel geïnformeerd over een aantal dreigende overschrijdingen in van de grenswaarden in handhavingspunten, waaronder handhavingspunt 32 en 33, ten zuiden van de Kaagbaan. Als de regels van het nieuwe stelsel niet zouden gelden, had Schiphol naar verwachting de Kaagbaan de laatste dagen van oktober niet meer ingezet om te starten naar het oosten, maar gebruik gemaakt van de Aalsmeerbaan. Hierdoor is er minder hinder voor de omgeving door het inzetten van de secundaire banen, wat aansluit bij de doelstelling van het stelsel.

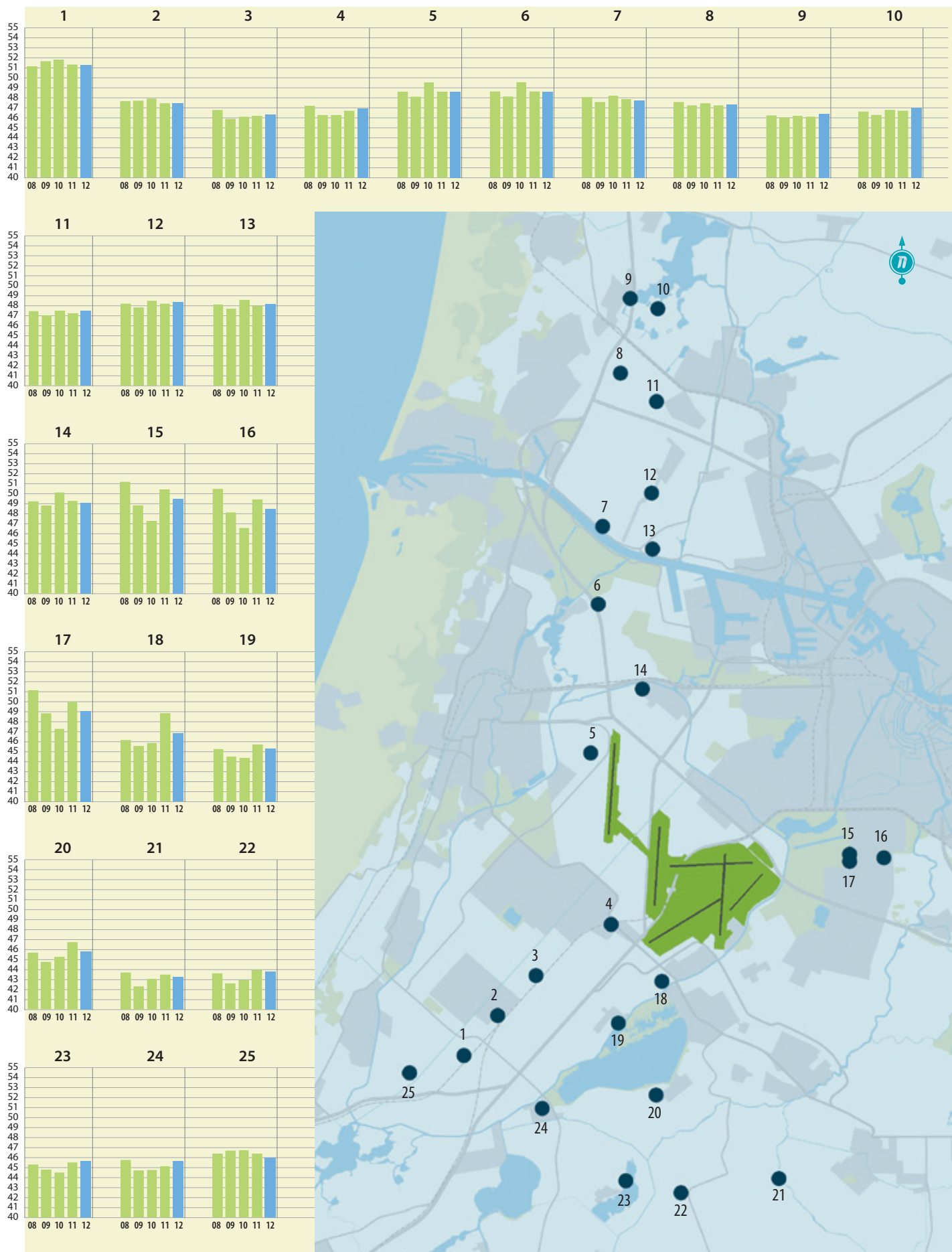
Een dergelijke sturing zou echter hebben betekend dat er geen sprake meer zou zijn van strikt preferentieel baangebruik. De sector heeft dergelijke sturingsmaatregelen dan ook niet toegepast.

Te zien is dat in gebruiksjaar 2012 de geluidbelasting in handhavingspunten 32 en 33 voor het etmaal boven de 100% is uitgestegen. In de handhavingrapportage 2012 (17 februari 2013) heeft de inspectie vastgesteld dat zich in de handhavingspunten 32 en 33 een overschrijding van de vervangende grenswaarden heeft voorgedaan. De inspecteur-generaal heeft bevestigd dat zij het huidige stelsel zal handhaven en dit zal doen in lijn met de beleidsregels ten tijde van het experiment.

Geluidbelasting in handhavingspunten voor het etmaal (24 uur)



Geluidbelasting in handhavingpunten voor de nacht (23:00 – 07:00)



In de figuren op pagina's hiervoor is een vergelijking gemaakt van de geluidbelasting in handhavingspunten voor de gebruiksjaren 2008 tot en met 2012.

Algemeen

De waarden voor de geluidbelasting in de verschillende handhavingspunten geven een afspiegeling van de verdeling van de geluidbelasting over de regio. Verschillen in de jaarlijkse geluidbelasting worden enerzijds veroorzaakt door wijzigingen in de 'dienstregeling': het aantal vliegtuigbewegingen, het tijdstip van vluchten, de vliegtuigtypes, herkomst en bestemming, etc.

Anderzijds leiden jaarlijkse verschillen in het baan- en routegebruik (en routeligging) tot verschillen in de verdeling van het geluid over de handhavingspunten. Het baangebruik wordt vooral bepaald door het weer: bij wind uit het noorden wordt er in principe in noordelijke richting gestart, bij wind uit het zuiden wordt er in principe in zuidelijke richting gestart. Daarnaast zijn ook factoren als zicht, sneeuw en onweersbuien bepalend voor het baangebruik. Het weersbeeld in Nederland laat relatief grote variaties zien van jaar tot jaar. Alleen al als gevolg van het weer zijn variaties in het baangebruik mogelijk in de ordegrrootte van tientallen procenten per baan.

3.1.3 Totale Volume van de Geluidbelasting (TVG)

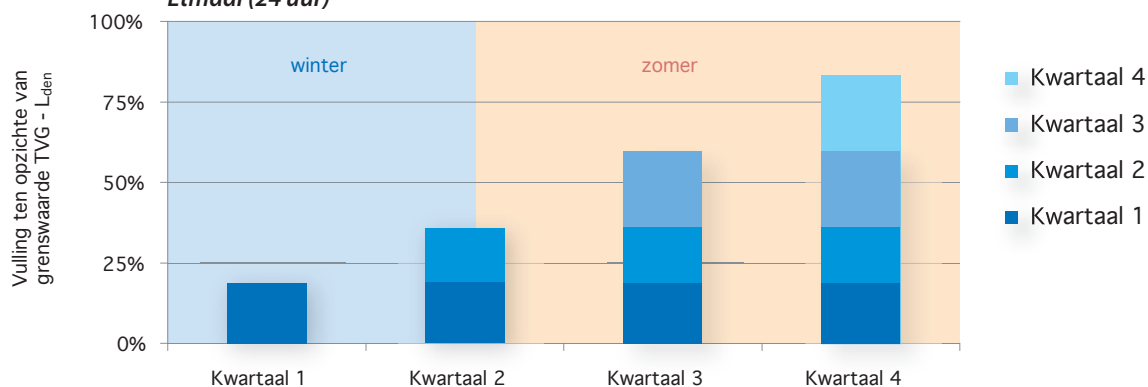
In het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol voor het huidige stelsel is een norm voor het Totaal Volume Geluid (TVG) opgenomen. In het nieuwe stelsel zal deze worden vervangen door de norm 'Maximum Hoeveelheid Geluid' (zie paragraaf 3.1.4 en bijlage bij de Aldersadvies).

De opvulling van het TVG wordt bepaald door het verkeersvolume, de vlootsamenstelling, de verdeling van het verkeer over de dag (overdag, avond, nacht en vroege ochtend) en de gehanteerde vlieg-procedure. Het TVG wordt niet direct beïnvloed door de regels voor het baangebruik.

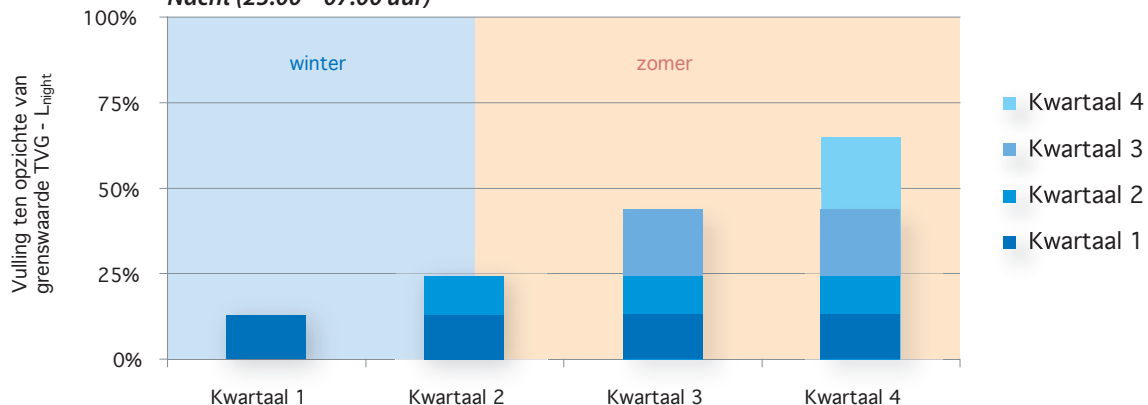
Onderstaande grafieken tonen de ontwikkeling van het gerealiseerde geluid ten opzichte van de grenswaarde voor TVG voor de etmaalperiode (L_{den}) en de nachtperiode (L_{night}) in de gebruiksjaren 2011 en 2012.

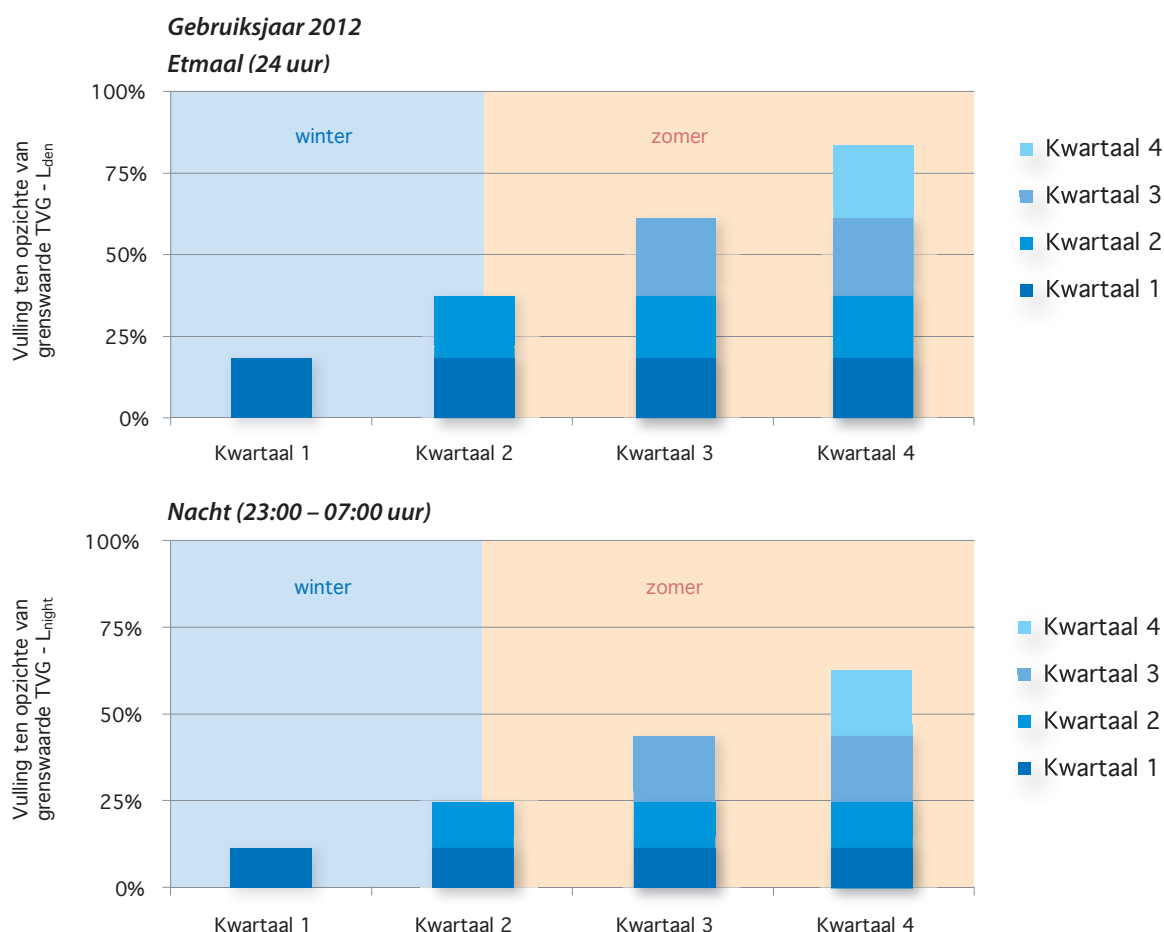
Gebruiksjaar 2011

Etmaal (24 uur)



Nacht (23:00 – 07:00 uur)





Het gerealiseerde geluid in zowel de etmaalperiode als de nachtperiode is beide gebruiksjaren minder dan de grenswaarde.

3.1.4 Maximaal Hoeveelheid Geluid (MHG) en gelijkwaardigheid

MHG

De Wet luchtvaart stelt eisen aan het minimale beschermingsniveau van de omgeving van de luchthaven. Dit niveau is uitgedrukt in de maximale hoeveelheid geluidshinder, geluidbelasting, slaapverstoring en veiligheidsrisico's voor omwonenden (de criteria voor gelijkwaardigheid). In het huidige stelsel wordt de vereiste bescherming in hoofdzaak geboden door de grenswaarden aan de geluidbelasting in handhavingpunten. In aanvulling op de regels voor het baan- en routegebruik, is hiervoor in het nieuwe stelsel een norm voor de Maximale Hoeveelheid Geluid (MHG) uitgewerkt.

De MHG geeft de maximale hoeveelheid geluid die in een jaar mag worden geproduceerd om binnen de eisen voor gelijkwaardigheid te blijven. De MHG-waarde dient jaarlijks, voorafgaand aan het gebruikjaar, te worden vastgesteld op basis van de dan meest actuele inzichten voor het verwachte verkeersbeeld in het komende gebruikjaar en de wijze van afhandelen van het verkeer, zoals opgenomen in de jaarlijks door Schiphol op te stellen Gebruiksprognose. De staatssecretaris van IenM stelt jaarlijks het MHG vast.

Tijdens het experiment is door alle partijen gewerkt aan een methodiek om het MHG goed vast te kunnen stellen. Hierbij zijn vijf hoofdvragen beantwoord:

1. Welke berekeningsmethodiek voor het TVG/MHG dient gehanteerd te worden?
2. Is het MHG voldoende (scenario)robust?
3. Is de kwaliteit van het prognosemodel (DAISY) afdoende?
4. Hoe moet de waarde van MHG jaarlijks worden bepaald?
5. Hoe dient achteraf te worden getoetst aan gelijkwaardigheid?

Om de bovenstaande vragen te beantwoorden zijn er diverse sessies geweest met experts van zowel de sector en onderzoeksbureau's als de commissie m.e.r., het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Nationaal lucht – en ruimtevaartlaboratorium (NLR). In de bijlage bij het Aldersadvies treft u een uitgebreide beschrijving aan van de werking en rekenmethodiek van de MHG.

Gelijkwaardigheid

'Elk besluit, volgend op het eerste luchthavenverkeerbesluit, biedt een beschermingsniveau ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging, dat voor ieder van deze aspecten, gemiddeld op jaarbasis vastgesteld, per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat aangeboden werd door het eerste besluit.'(wet luchtvaart, artikel 8.17, lid 7)

Elk jaar wordt vooraf in de gebruiksprognose vastgesteld of het geprognosticeerde verkeer binnen gelijkwaardigheid kan worden afgehandeld. Na elk gebruiksjaar wordt bezien of er inderdaad binnen de criteria is gebleven.

Criteria voor gelijkwaardigheid	Criteria	Realisatie 2011	Realisatie 2012
Aantal woningen binnen de 58 dB(A) L _{den}	12.300	8.000	7.700
Aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) L _{den}	239.500	102.500	108.500
Aantal woningen binnen de 48 dB(A) L _{night}	11.700	6.700	6.000
Aantal ernstig slaapverstoorden binnen de 40 dB(A) L _{night}	66.500	18.500	16.500

Met uitzondering van het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) L_{den} contour, is de realisatie voor de criteria voor gelijkwaardigheid in gebruiksjaar 2012 lager dan in gebruiksjaar 2011. Dit is opvallend gezien het hogere aantal vliegtuigbewegingen in 2012 en het feit dat er in gebruiksjaar 2012 een overschrijding heeft plaatsgevonden in twee handhavingpunten, in tegenstelling tot gebruiksjaar 2011. Dit zou verklaard kunnen worden doordat de ligging van woningbouwconcentraties ten opzichte van de baan voor iedere baan anders is. De hoeveelheid start en landingen op een baan verschilt van jaar tot jaar. Daardoor kan het voorkomen dat in het ene jaar woningen wel meegeteld worden en in het andere jaar niet.

Geconcludeerd kan worden dat afgelopen twee jaar ruim binnen de gelijkwaardigheidscriteria is gebleven. Het nieuwe stelsel heeft er niet toe geleid dat de criteria voor gelijkwaardigheid zijn overschreden.

3.1.5 Externe veiligheid en gelijkwaardigheid

Tijdens het experiment is onderzocht op welke manier externe veiligheid het beste in het nieuwe stelsel geborgd kan worden. In de bijlage over de normen wordt beschreven hoe hier invulling aan is gegeven.

3.1.6 Rechtsbescherming

Voor de rechtsbescherming van omwonenden is veel aandacht geweest tijdens het experiment. Op verzoek van de bewonersvertegenwoordigers heeft eerst professor Michiels en vervolgens professor Schueler geadviseerd over rechtsbescherming bij het loslaten van de grenswaarden in de handhavingpunten en de overgang naar aantalsnormen en later MHG.

Professor Michiels (hoogleraar Bestuursrecht Universiteit van Tilburg) heeft aangegeven dat de gelijkwaardige rechtsbescherming op hoofdlijnen voldoende geborgd is. In zijn advies over de uitwerking van de regels geeft prof. Michiels het volgende aan:

“In grote lijnen kent het stelsel voor de experimentfase, dat in een vergevorderd stadium, maar nog niet helemaal gereed is, voldoende concreetheid en duidelijkheid om reële rechtsbescherming te bieden aan omwonenden. Op een aantal punten is evenwel verdere uitwerking en/of verduidelijking geboden.”

In het Aldersadvies van 19 augustus 2010 zijn de opmerkingen van prof. Michiels grotendeels verwerkt, waarbij prof. Michiels heeft aangegeven voor de periode van het experiment te kunnen instemmen met de verwerking ervan.

De heer Michiels is, vanwege zijn nieuwe functie bij de Raad van State, gestopt met zijn advisering op het gebied van rechtsbescherming in het nieuwe stelsel. Prof. Michiels heeft voorstellen gedaan voor zijn opvolging. Na overleg met de delegaties aan de Alderstafel, is de heer prof. Dr. B.J. Schueler van de Universiteit Utrecht gevraagd de adviserende rol van prof. Michiels voort te zetten. Als bijlage bij het Aldersadvies over het nieuwe stelsel vindt u het advies van de heer Schueler.

3.2 Operationele uitvoerbaarheid

Eén van de doelen van het stelsel is de operatie op Schiphol uitvoerbaar te houden ten behoeve van het accommoderen van vluchten en het realiseren van de benodigde netwerkqualiteit. De netwerkqualiteit wordt bepaald door het aantal bestemmingen, de frequentie van vluchten, piekruurcapaciteit en de aankomstpunctualiteit.

Eén van de maatstaven voor netwerkqualiteit is de aankomstpunctualiteit. De aankomstpunctualiteit geeft het percentage vluchten van de huboperatie, dat aankomt zonder vertraging (vóór of exact op schematijd). Om de netwerkqualiteit op de dag van uitvoering in stand te kunnen houden en daarnaast ook geplande overstappen te realiseren, bestaat er bij het ontwerp van de dienstregeling een norm van 70% ten aanzien van de aankomst op Schiphol (de aankomstpunctualiteit op nul minuten = A0). Een andere maatstaf voor de netwerkqualiteit is de ‘sustainability’. Deze geeft aan of de overeengekomen capaciteit ook daadwerkelijk geleverd wordt.

De tabel geeft de gerealiseerde prestatie voor de A0 punctualiteit indicator.

Resultaat

Indicator	Target	Realisatie 2011	Realisatie 2012
A0 Punctualiteit Intercontinentaal	70%	67%	67%
A0 Punctualiteit Europa	70%	71%	73%

Gebruiksjaar 2011

Onderstaande tabel geeft de A0 punctualiteit gedurende gebruiksjaar 2011 per kwartaal.

Gebruiksjaar 2011	Realisatie Q1				Realisatie Q2			Realisatie Q3			Realisatie Q4		
	Target	Nov'10	Dec'10	Jan'11	Feb'11	Mrt'11	Apr'11	Mei'11	Jun'11	Jul'11	Aug'11	Sep'11	Okt'11
Inter- continentaal	70%	72%	44%	65%	71%	68%	69%	70%	67%	72%	67%	68%	68%
Europa	70%	72%	49%	79%	73%	83%	80%	75%	68%	72%	72%	59%	65%

De oorzaken van het achterblijven van de score op de A0-punctualiteit kunnen divers zijn. In de monitoringsrapporten voor gebruiksjaar 2011 zijn de volgende redenen benoemd:

- Lage sustainability als gevolg van de sneeuw;
- Afwijkingen in de seizoenswindpatronen ‘en-route’;
- Combinatie van het niet beschikbaar zijn van de preferente Kaagbaan (06/24) vanwege groot onderhoud (in september) alsmede reparatiewerkzaamheden aan rijbanen bij 06/24 (in oktober) en slechte weersomstandigheden op en rond Schiphol.

Gebruiksjaar 2012

Onderstaande tabel geeft de A0 punctualiteit gedurende gebruiksjaar 2012 per kwartaal.

Gebruiksjaar 2012		Realisatie Q1			Realisatie Q2			Realisatie Q3			Realisatie Q4		
	Target	Nov'10	Dec'11	Jan'12	Feb'12	Mrt'12	Apr'12	Mei'12	Jun'12	Jul'12	Aug'12	Sep'12	Okt'12
Inter- continentaal	70%	69%	69%	66%	66%	70%	61%	67%	64%	70%	66%	70%	65%
Europa	70%	69%	71%	73%	74%	83%	74%	77%	69%	69%	73%	71%	69%

De oorzaken van het achterblijven van de score op de A0-punctualiteit kunnen divers zijn. In de monitoringsrapporten voor gebruiksjaar 2012 zijn de volgende redenen benoemd:

- ATC vertragingen vanuit het zeer drukbevlogen Azië;
- Afwijkingen in de verwachte winden 'en-route' (meer tegenwind), hetgeen zich jaarlijks in de eerste maand van de zomer voordoet.
- Wisselende 'jetstream' patronen (hoogtewinden) gedurende het seizoen. Binnenkomende vluchten hebben te maken met fluctuerende windsterktes, die invloed hebben op de geplande schematijden;
- Veel zuidelijk baangebruik, wat een negatieve impact heeft op de A0;
- ATC restricties in het Verre Oosten.

Noordelijk baangebruik is beter voor de A0 punctualiteit dan zuidelijk baangebruik. Dit is ook één van de redenen waarom noordelijk baangebruik de 1e preferentie is. Naast de windrichting op Schiphol en de beschikbaarheid van de banen, zijn er nog vele andere oorzaken die de A0 punctualiteit beïnvloeden. Deze oorzaken staan los van de operatie op Schiphol en ook niet beïnvloedbaar.

De aankomstpunctualiteit speelt een belangrijke rol bij de groei naar 510.000 vliegtuigbewegingen. In de bijlage bij het Aldersadvies vindt u hier een uitgebreide beschrijving van.

Een andere maatstaf voor de netwerkkwaliteit is de 'sustainability'. Deze geeft aan of de overeengekomen capaciteit ook daadwerkelijk geleverd wordt. Voor de sustainability wordt door de LVNL een target van 95% gehanteerd. De behaalde sustainability over het gebruiksjaar 2011 is 94,7% en over gebruiksjaar 2012 94,5%.

Administratieve lasten

Als onderdeel van het experiment zijn er elke kwartaal monitoringsrapportages opgesteld. Deze rapportages hebben een belangrijke bijdrage geleverd aan het inzichtelijk maken van de resultaten en aan de informatievoorziening richting de omgeving. Het opstellen en analyseren van de rapportages vraagt veel werk van met name de sectorpartijen. De toegevoegde waarde voor zowel de sector zelf als voor de omgeving is dusdanig groot, dat het opstellen van monitorrapportages ook na het experiment wordt voortgezet.

3.3 Handhaafbaarheid

Het nieuwe geluidsstelsel dient handhaafbaar te zijn. Hiertoe is een handhavingsregime opgesteld met alle betrokken partijen. De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft een toets uitgevoerd op het voorgenomen regime. In de bijlage bij het Aldersadvies over de Systematiek toezicht en handhaving regels NNHS vindt u een uitgebreide beschrijving van de handhaving en sanctionering.

3.4 Begrijpelijkheid

In het Aldersadvies van 19 augustus 2010 is het criterium 'begrijpelijkheid' uitgewerkt in de termen 'transparant, minder complex, navolgbaar en uitlegbaar'. Hier wordt in het advies over het nieuwe stelsel op ingegaan.

3.5 Ruimtelijke ordening

Het nieuwe stelsel heeft geen directe effecten op de ruimtelijke ordening. Wel zullen de uitgangspunten van het nieuwe stelsel worden gebruikt voor de actualisatie van het LIB, waarbij de ruimtelijke beperkingen worden vastgelegd.

3.6 Hinderbeperkende maatregelen

In het Aldersadvies van 2008 zijn er verschillende hinderbeperkende maatregelen genoemd. Het effect van deze maatregelen wordt beschreven in de vierjaarlijkse evaluatie van de Aldersafspraken.

Bijlage A:

Karakteristieken gebruiksjaren 2011 en 2012

Dit hoofdstuk schetst het verkeersbeeld en overige relevante omstandigheden op Schiphol gedurende het experiment. Daarbij wordt aangegeven in hoeverre sprake is van uitzonderlijke situaties ten opzichte van andere jaren. Dit hoofdstuk geeft zo de context waarbinnen de behaalde resultaten moeten worden geplaatst.

A.1 Aantal vliegtuigbewegingen

In totaal zijn er in de gebruiksjaren 2011 en 2012 respectievelijk circa 425.000 en 433.000 (bron: FANOMOS⁶) starts en landingen uitgevoerd. Onderstaande tabellen geven een uitsplitsing van deze vliegtuigbewegingen naar de perioden op de dag.

Landingen	2011	2012
06:00 – 07:00 (vroeg ochtend)	5.300	6.100
07:00 – 19:00 (dag)	150.500	153.000
19:00 – 23:00 (avond)	42.200	43.000
23:00 – 06:00 (nacht)	14.900	15.200

Starts	2011	2012
06:00 – 07:00 (vroeg ochtend)	3.500	3.900
07:00 – 19:00 (dag)	154.500	158.100
19:00 – 23:00 (avond)	48.000	48.300
23:00 – 06:00 (nacht)	6.000	5.600

A.2 Baangebruik

Inzet van banen

Het huidige stelsel met handhavingspunten geeft randvoorwaarden (grenswaarden aan de geluidbelasting) waarbinnen het gebruik van de luchthaven moet plaatsvinden. De grenswaarden aan de geluidbelasting in handhavingspunten dwingen een bepaald gebruik van de banen af, namelijk zo dat aan de grenswaarden wordt voldaan. De handhavingspunten hebben daarbij in het verleden soms geleid tot voor de omgeving ongewenste 'stuurmaatregelen' (zoals het gebruik van de Aalsmeerbaan in plaats van de Kaagbaan).

Met de regels in het nieuwe stelsel wordt nu juist het baangebruik voorgeschreven en is de verdeling van de geluidbelasting over de omgeving (en op de plekken van de handhavingspunten) volgend op het baangebruik. Dit maakt dat er tussen het huidige en nieuwe stelsel mogelijk verschillen optreden in het baangebruik en de geluidbelasting.

In onderstaande tabel is voor zowel het gehele etmaal als voor de nacht het gerealiseerde baangebruik voor de gebruiksjaren 2011 en 2012 gegeven.

⁶ Het genoemde aantal omvat de vliegtuigbewegingen uit de database FANOMOS. Hierbij zijn alleen de vluchten geteld waarvoor ook andere gegevens, zoals baan en route, beschikbaar zijn. Dit ten behoeve van de analyse van het baangebruik en herkomst en bestemming in de monitoringsrapporten.

Etmaal					
Baan	Richting	Gebruiksjaar 2011		Gebruiksjaar 2012	
		Starts	Landingen	Starts	Landingen
Aalsmeerbaan	18L	43.526	0	39.532	0
	36R	1	18.917	0	20.505
Buitenveldertbaan	09	13.328	1	11.574	1
	27	1.167	28.158	922	26.307
Kaagbaan	06	32	42.912	63	39.279
	24	82.213	1.431	94.976	892
Oostbaan	04	1.125	535	1.303	658
	22	2.840	4.201	2.990	5.211
Polderbaan	18R	0	76.342	0	87.810
	36L	51.992	0	50.612	0
Zwanenburgbaan	18C	5.450	32.922	1.650	28.763
	36C	11.998	7.815	14.030	7.805
Onbekend	-	452	666	451	662
Totaal	-	214.124	213.900	218.103	217.893

Nacht 23:00-06:00 uur					
Baan	Richting	Gebruiksjaar 2011		Gebruiksjaar 2012	
		Starts	Landingen	Starts	Landingen
Aalsmeerbaan	18L	3	0	0	0
	36R	0	0	0	12
Buitenveldertbaan	09	0	0	0	0
	27	3	972	0	747
Kaagbaan	06	6	5.437	19	5.162
	24	3.293	39	3.378	7
Oostbaan	04	0	0	0	0
	22	0	0	1	0
Polderbaan	18R	0	7.741	0	8.430
	36L	2.284	0	2.116	0
Zwanenburgbaan	18C	569	217	146	49
	36C	0	499	0	661
Onbekend	-	105	270	93	322
Totaal	-	6.263	15.175	5.753	15.390

Startend verkeer: percentage starts per baan per gebruiksjaar

Baan	Richting	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Aalsmeerbaan	18L	18%	15%	13%	16%	17%	16%	15%	20%	18%
	36R	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Buitenveldertbaan	09	3%	4%	5%	3%	3%	4%	5%	6%	5%
	27	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%
Kaagbaan	06	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	24	44%	43%	46%	42%	45%	43%	40%	38%	44%
Oostbaan	04	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
	22	1%	1%	2%	2%	2%	1%	1%	1%	1%
Polderbaan	18R	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	36L	24%	28%	27%	28%	20%	27%	30%	24%	23%
Zwanenburgbaan	18C	1%	0%	0%	1%	0%	1%	0%	3%	1%
	36C	6%	8%	6%	8%	11%	7%	8%	6%	6%
Totaal		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Landend verkeer: percentage landingen per baan per gebruiksjaar

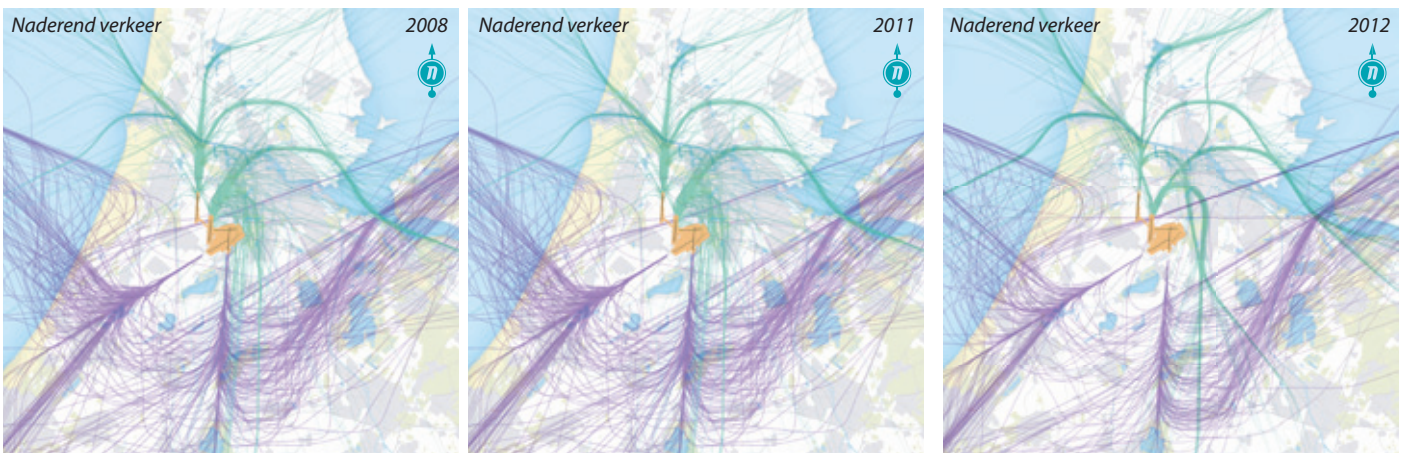
Baan	Richting	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Aalsmeerbaan	18L	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	36R	10%	11%	9%	13%	10%	11%	11%	9%	9%
Buitenveldertbaan	09	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	27	10%	10%	12%	11%	13%	11%	11%	13%	12%
Kaagbaan	06	22%	25%	22%	21%	21%	22%	25%	20%	18%
	24	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	0%
Oostbaan	04	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	22	1%	1%	2%	2%	2%	1%	2%	2%	2%
Polderbaan	18R	38%	35%	37%	34%	37%	36%	32%	36%	40%
	36L	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Zwanenburgbaan	18C	16%	15%	14%	16%	15%	15%	14%	15%	13%
	36C	1%	2%	2%	3%	2%	2%	3%	4%	4%
Totaal		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

A.3 Vliegpatronen

De regels voor de vliegroutes zijn niet veranderd en vormen geen onderdeel van het nieuwe stelsel. Er blijft gelden dat straalvliegtuigen binnen de daarvoor voorgeschreven luchtverkeerswegen moeten blijven. Er zijn geen significante wijzigingen zichtbaar in de vliegpatronen, zie bijgaande afbeeldingen. Er is een verschil te zien in de concentratie van de vliegpatronen voor startend en landend verkeer. Vanwege het oplijnen van de vliegtuigen achter elkaar richting de landingsbaan, is er een spreiding te zien in het patroon.

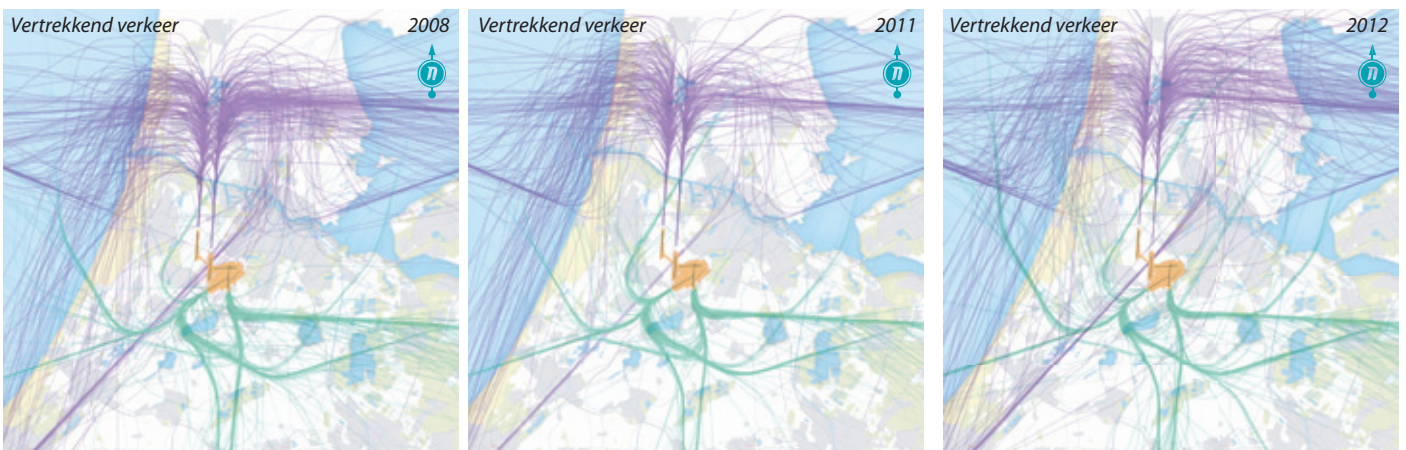
Noordelijk baangebruik

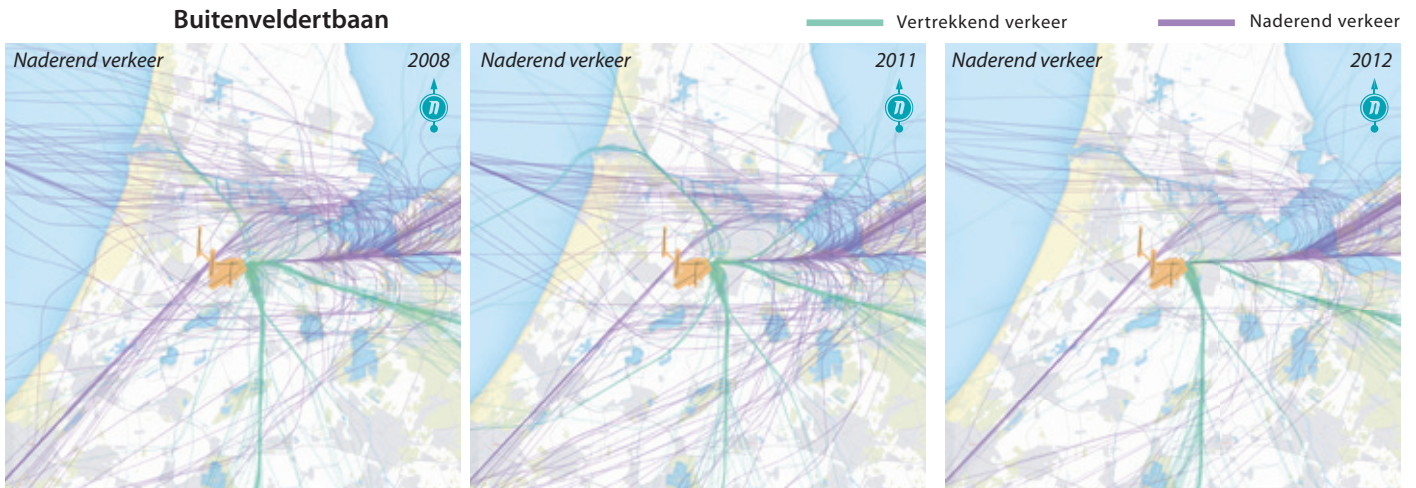
— Vertrekkend verkeer — Naderend verkeer



Zuidelijk baangebruik

— Vertrekkend verkeer — Naderend verkeer





A.4 Weersomstandigheden

Gebruiksjaar 2011

Volgens analyses van het KNMI was het weer tussen november 2010 en oktober 2011 qua temperatuur vrij normaal. Het was met gemiddeld 10,3 graden Celsius net iets warmer dan het langjarig gemiddelde van 1981-2010 dat 10,2 graden Celsius bedraagt (van januari tot januari).

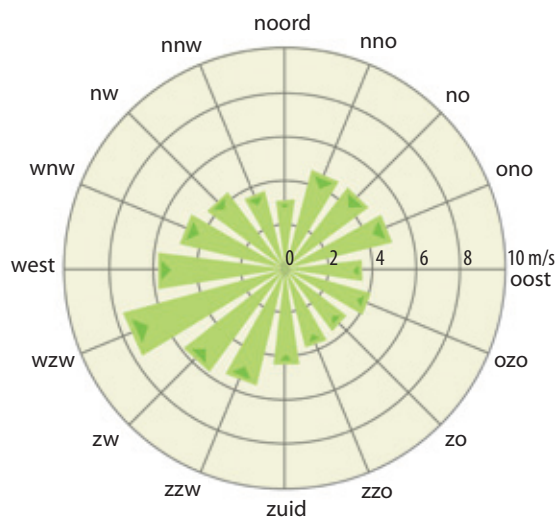
Het jaar was vrij droog. Er viel ongeveer 100 mm minder neerslag dan normaal. Vooral de winter en het voorjaar waren droog. In juli viel daarentegen drie keer zoveel regen als normaal. Ook juni was vrij nat. In november en december viel een groot deel van de neerslag in de vorm van sneeuw. De hoeveelheid dagen dat er sneeuw viel in de periode november 2010 tot november 2011 was niet uitzonderlijk (22 tegenover 25 normaal), maar de sneeuw bleef lang liggen.

Er waren 50 dagen waarop op één of meerdere uren het zicht onder de 1000 meter kwam. Normaal zijn dit er 62. Vooral in augustus en september waren er weinig dagen met mist.

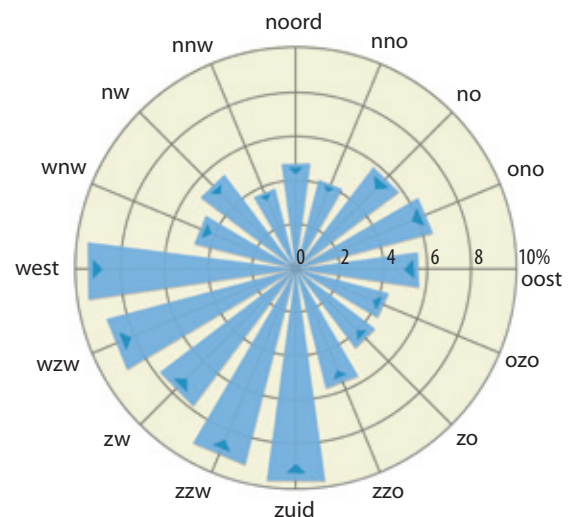
Het aantal dagen met onweer was vrij normaal, 35 tegenover 33 normaal. Veel onweer was er in juni, toen het op zes dagen onweerde. Dit ging gepaard met veel neerslag en forse windstoten. Ook in augustus was er vrij veel onweer.

De windroos van november 2010 tot november 2011 wijkt niet veel af van het gemiddelde over de voorgaande 30 jaar, zowel in windrichting als in -snelheid: de zuidwestenwinden overheersen en ook de hoogste uurgemiddelde windsnelheden komen voor bij zuidwestenwind. In april was er echter veel meer wind uit het noordoosten, in juli veel meer uit het noordwesten dan normaal.

Figuur A.1: Gemiddelde windsnelheid per windrichting



Figuur A.2: Frequentie per windrichting



Gebruiksjaar 2012

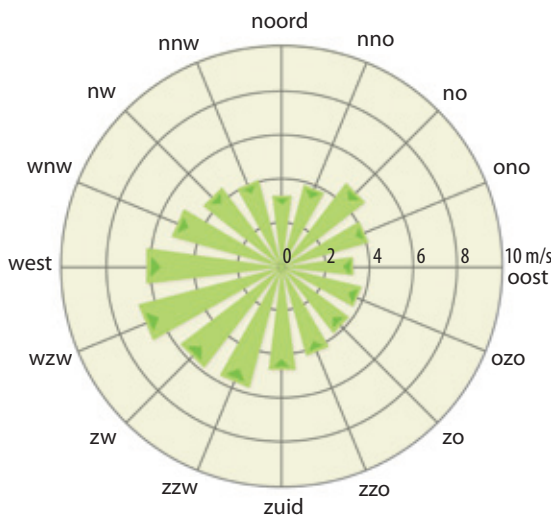
Het gebruiksjaar op Schiphol was aan de warme kant met gemiddeld 10,6 °C tegen 10,2 °C normaal. Het jaar begon de eerste drie maanden zacht, waarna een koude februarimaand volgde. In deze maand kwam de maximumtemperatuur op Schiphol op tien dagen niet boven het vriespunt (ijsdagen). In totaal kende het jaar twaalf ijsdagen tegen acht normaal. Het totaal aantal vorstdagen (minimumtemperatuur onder de 0,0°C) was echter een stuk lager dan normaal, met dit jaar 30 vorstdagen tegen 48 normaal. De lente verliep vervolgens vrij zacht, gevolgd door een gemiddelde zomer en herfst. Op Schiphol kwamen in het afgelopen jaar 20 zomerse dagen (maximumtemperatuur van 25,0 °C of hoger) en twee tropische dagen (maximumtemperatuur van 30,0 °C of hoger) voor, precies gelijk aan het langjarig gemiddelde.

Het jaar was vrij nat, met op Schiphol in totaal 924 mm tegen een langjarig gemiddelde van 838 mm. Vooral de zomer en de decembermaand verliepen vrij nat. Juli had bijna twee keer de normale neerslaghoeveelheid. De lente was daarentegen droog. In de zomer viel de neerslag vaak in de vorm van stevige buien, gepaard met windstoten en onweer. In totaal waren er dan ook 51 dagen waarop boven Schiphol onweer werd waargenomen, tegen normaal 33. De neerslag viel op slechts zeven dagen in de vorm van sneeuw, normaal zijn dit er 25.

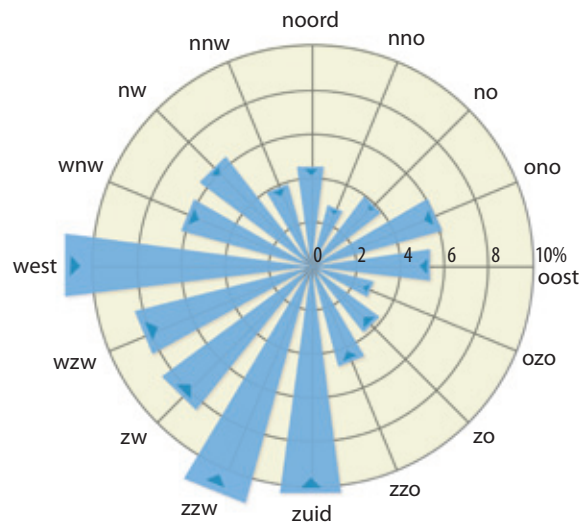
Dagen met mist waren er minder dan normaal, 45 tegen 62 normaal. Het jaar begon echter wel zeer mistig, met in november 13 dagen met mist.

De gemiddelde windsnelheid over het gebruiksjaar was 4,9 m/s tegen een langjarig gemiddelde van 5,1 m/s. De windroos wijkt niet veel af van de windroos over het langjarig gemiddelde. De wind kwam overwegend uit richtingen tussen zuid en west en hierdoor was er relatief veel zuidelijk baangebruik. Vrij veel wind was er in december, januari, juni en de eerste helft van juli. In januari voornamelijk uit het westen/noordwesten. In de koude periode van februari overheerste een oostenwind.

Figuur A.3: Gemiddelde windsnelheid per windrichting

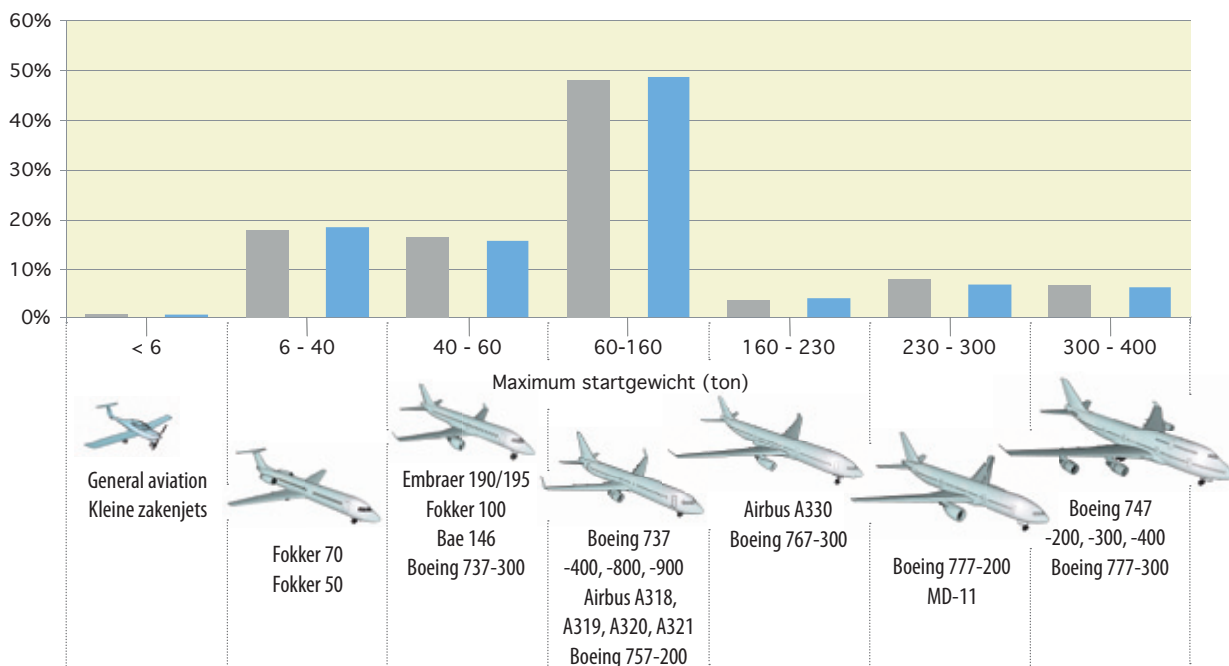


Figuur A.4: Frequentie per windrichting



A.5 Vloot

Onderstaande grafiek toont voor gebruiksjaar 2011 en gebruiksjaar 2012 per vliegtuigcategorie het aandeel in het totaal aantal bewegingen.

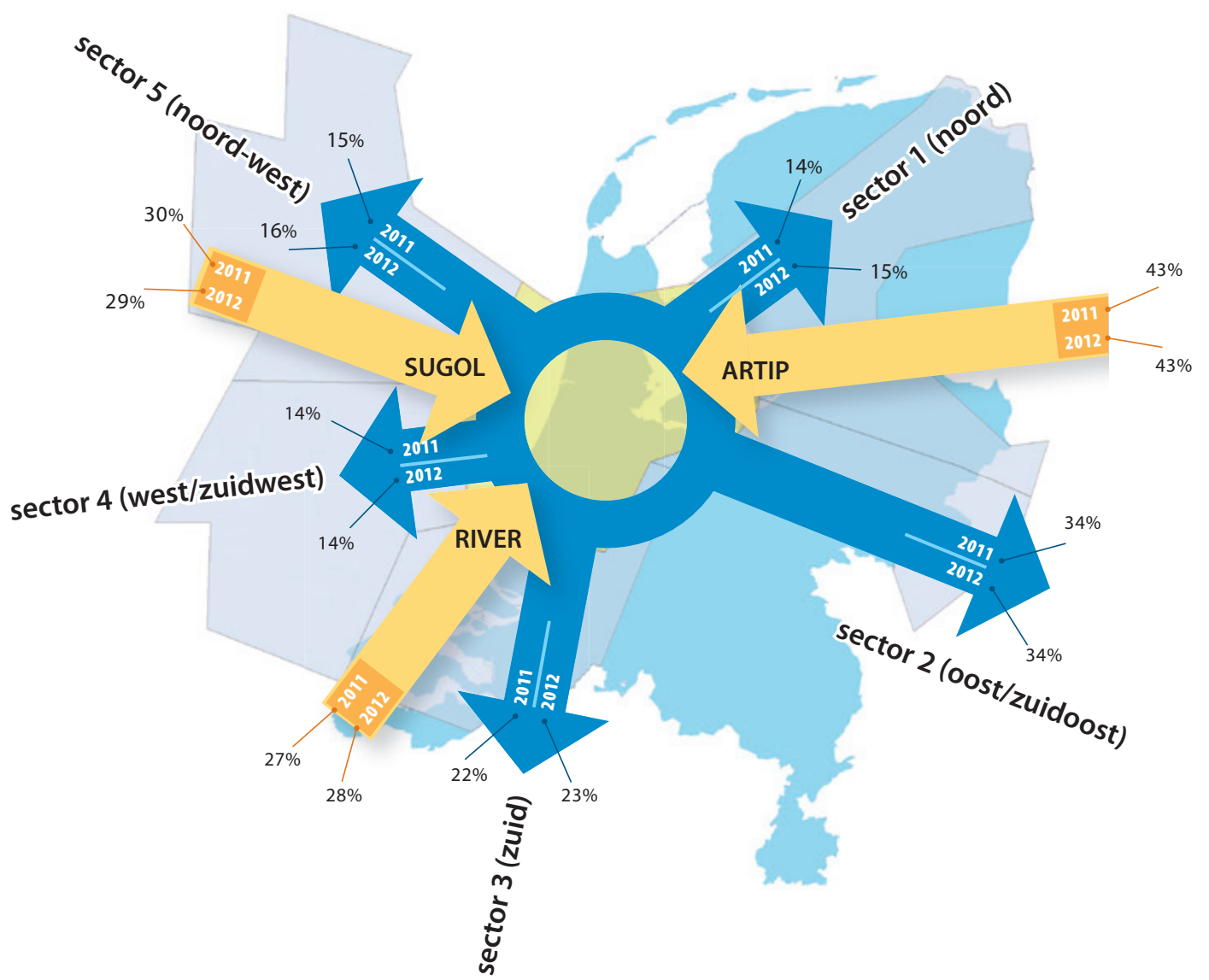


Er wordt op Schiphol het meest gevlogen met vliegtuigen uit de categorie B737's. Met deze categorie wordt onder meer de feederfunctie van de huboperatie ingevuld. De grotere vliegtuigen worden ingezet voor intercontinentaal verkeer.

A.6 Herkomst en bestemming

Onderstaande figuur geeft inzicht in de herkomst en bestemming van het verkeer in het gebruiksjaar 2011 en 2012. Voor het inkomend verkeer is hierbij onderscheid gemaakt tussen de drie naderingsrichtingen waar het verkeer naar Schiphol vandaan komt; voor het uitgaande verkeer is onderscheid gemaakt tussen de vijf uitvliegsectoren. De herkomst en bestemming van het verkeer zijn van invloed op de baaninzet op het moment dat er twee start- of landingsbanen in gebruik zijn. Door het verkeer in principe op basis van de naderingsrichtingen / uitvliegsectoren over de twee in gebruik zijnde banen te verdelen, wordt voorkomen dat bijvoorbeeld het startend verkeer van twee banen elkaar kruist in de lucht (potentieel conflict).

In lijn met afgelopen jaren heeft het grootste deel van het aantal vliegtuigbewegingen een oostelijke herkomst of bestemming. Uit vergelijking met afgelopen jaren blijkt bovendien dat het aandeel van het aantal vliegtuigbewegingen naar en vanuit het oosten toeneemt.



Bijlage 2. Onderzoek naar de haalbaarheid van 510.000 bewegingen

1. Inleiding

Zoals in de brief van 28 oktober 2010 over de evaluatiecriteria van het nieuwe normen- en handhavingstelsel is aangekondigd, is parallel aan het experiment met het stelsel een onderzoek gestart naar de haalbaarheid van 510.000 vliegtuigbewegingen op jaarbasis op Schiphol binnen de criteria voor gelijkwaardigheid en met een kwalitatief hoogwaardige huboperatie. Het onderzoek is door To70, in nauwe samenwerking en afstemming met NLR uitgevoerd. Het onderzoek is begeleid door een daartoe samengestelde groep bestaande uit vertegenwoordigers van de partijen aan de Alderstafel. Het onderzoek is afgerond in maart 2013.

2. Onderzoeksvraag

De hoofdvraag in het onderzoek is de vraag of 510.000 vliegtuigbewegingen op jaarbasis op Schiphol te realiseren zijn en wat daarbij de effecten zijn voor de omgeving. Deze vraag is onderverdeeld in drie deelvragen:

Zijn 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol te realiseren binnen:

- a. De (wettelijke) eisen voor een gelijkwaardige of betere bescherming van de omgeving (ten opzichte van de eerste luchthavenbesluiten);
- b. De eisen voor een kwalitatief hoogwaardige hub-operatie;
- c. De regels van het nieuwe stelsel uit het Aldersadvies.

Om ook inzicht te geven in de ontwikkeling naar 510.000 vliegtuigbewegingen, zijn behalve een verkeersvolume van 510.000 vliegtuigbewegingen, ook verkeersvolumes van 425.000 (2011) en 470.000 vliegtuigbewegingen onderzocht.

3. Onderzoeksmethode

In het onderzoek is voor de operationele analyses gebruik gemaakt van een hiertoe door To70 ontwikkeld simulatiemodel. Het model bepaalt voor een gegeven dienstregeling (input) over de periode van een jaar de inzet van banen, het aantal bewegingen per baan en de punctualiteit (output). Het model houdt daarbij onder andere rekening met de volgende factoren:

- De invloed van meteocondities op het baangebruik;
- De invloed van meteocondities op de baancapaciteit;
- Beperkingen die de TMA capaciteit kan opleggen aan de baancapaciteit;
- Variatie in taxitijden, vliegtijden en het tijdstip waarop het toestel het Nederlands luchtruim binnen vliegt (gebaseerd op gegevens uit de praktijk);
- Het effect van 'bunching'¹ van vliegverkeer op de inzet van banen.

De modeluitkomsten zijn gevalideerd, en goed bevonden, op basis van het gebruiksjaar 2011.

Voor de analyse van de effecten op de geluidbelasting zijn geluidsberekeningen uitgevoerd op basis van het Nederlandse rekenvoorschrift.

¹ Bunching: Het niet evenredig verdeeld zijn van vliegtuigbewegingen over een tijdperiode.

4. Uitgangspunten en aannames

In het 510k onderzoek zijn de hierna volgende uitgangspunten en aannames gehanteerd.

De eisen voor gelijkwaardigheid

De Wet luchtvaart regelt dat ieder volgend luchthavenbesluit, een ten minste gelijkwaardige bescherming biedt voor de omgeving ten aanzien van geluidbelasting ten opzichte van het eerste luchthavenbesluit (2004). Het vereiste beschermingsniveau is uitgedrukt in de criteria voor gelijkwaardigheid.

Om deze gelijkwaardige bescherming te borgen, wordt in het nieuwe stelsel gewerkt met de 'Maximum Hoeveelheid Geluid' (MHG). De norm hiervoor zal jaarlijks voorafgaand aan het gebruiksjaar worden vastgesteld, op basis van het dan verwachte gebruik van de luchthaven. Om het MHG voldoende accuraat vast te kunnen stellen, zijn nieuwe prognosemodellen ontwikkeld om het verwachte baan- en routegebruik in kaart te brengen. Het gebruik van deze nieuwe modellen vormt aanleiding om de criteria voor gelijkwaardigheid hiervoor te corrigeren. De nieuwe criteria dienen nog formeel vastgesteld te worden. In concept betreft het de volgende criteria:

Criteria voor gelijkwaardigheid	Huidig	Nieuw
Aantal woningen 58 dB(A) L _{den}	12.300	11.900
Aantal ernstig gehinderden 48 dB(A) L _{den}	239.500	180.500
Aantal woningen 48 dB(A) L _{night}	11.700	11.000
Aantal ernstig slaapverstoorden 40 dB(A) L _{night}	66.500	49.000
Aantal woningen 10 ⁻⁶ plaatsgebonden risico	3.000	3.300

In het 510k onderzoek zijn voor de toets aan gelijkwaardigheid de nieuwe modellen en de nieuwe criteria gebruikt.

Kwalitatief hoogwaardige hub-operatie

Voor een kwalitatief hoogwaardige hub-operatie is het van belang dat een geplande overstap van passagiers ook daadwerkelijk waargemaakt wordt. Als maatstaf hiervoor is de aankomstpunctualiteit 'A0' gehanteerd. De A0 geeft aan hoeveel procent van de vluchten zonder vertraging aankomt op de luchthaven. Hierbij wordt een target van 70% gehanteerd ten aanzien van de aankomsten van het 'hub-verkeer' op Schiphol.

De regels van het stelsel uit het Aldersadvies

In het onderzoek is verondersteld dat het vliegverkeer in overeenstemming met de regels van het nieuwe stelsel wordt afgehandeld. De regels zijn daarbij als volgt geïmplementeerd:

1. Gebruik van de meest geluidpreferente baancombinatie (baanpreferentietabel)

De regel voor het gebruik van de meest geluidpreferente baancombinatie is van invloed op de effecten voor de omgeving (baan- en routegebruik en geluid), de score op de criteria voor gelijkwaardigheid en de aankomstpunctualiteit. Verondersteld is dat bij gelijke weersomstandigheden gelijke baancombinaties worden ingezet als in praktijk zijn ingezet in het gebruiksjaar 2012. Daarmee weerspiegelt het model het werkelijke gebruik van banen conform de baanpreferentietabel tijdens de periode van het experiment met het nieuwe stelsel.

2. Inzet van een tweede start- of tweede landingsbaan

In het onderzoek wordt een tweede start- en/of tweede landingsbaan alleen ingezet als het aanbod te groot is om op één start- of landingsbaan af te handelen. Daarbij is aangenomen dat een tweede start- of landingsbaan pas wordt ingezet wanneer het aanbod over de komende 40 minuten te groot is om op één baan af te handelen. Deze wijze is in overeenstemming met de alternatieve regel, die in het Aldersadvies is opgenomen ter vervanging van de norm voor 2+1-1 baangebruik.

3. Verdeling van verkeer

In het onderzoek is voor de operationele analyse aangenomen dat op de momenten dat twee start- en/of twee landingsbanen worden ingezet, het verkeer gelijk (50/50) wordt verdeeld over de twee banen. In de geluidsanalyse is het verkeer verdeeld conform de gerealiseerde verdeling in gebruiksjaar 2012.

NB. Eén van de onderdelen van de operationele analyse heeft betrekking op de aankomstpunctualiteit. Het experiment met het nieuwe stelsel laat zien dat, bij het huidige vluchtschema, voor landingen een (51/49) verhouding gerealiseerd wordt bij zuidelijk baangebruik en een (54/46) verhouding bij noordelijk baangebruik. Zuidelijk baangebruik kwam ten tijde van het experiment circa 65% van de tijd voor.

4. Gebruik van de vierde baan

Ten behoeve van het experiment met het nieuwe stelsel, zijn enkele definities geformuleerd voor het 'aanwijzen' van de vierde baan. De validatie van het simulatiemodel (vergelijking van de resultaten van het model en het gebruiksjaar 2011) laat zien dat de modeluitkomsten van het aantal bewegingen op de vierde baan goed overeen komt met de definitie 'De niet-geluidpreferente baan (geluidpreferent zijn: Polderbaan en/of Kaagbaan) die het minst is gebruikt tijdens een periode van 2+2 baangebruik'. Deze definitie wordt ook wel aangeduid als de definitie van het Rijk.

De regel voor de vierde baan legt beperkingen op aan het gemiddeld en maximaal gebruik van de vierde baan per dag. Deze beperkingen zijn in het onderzoek als volgt meegenomen: Het model maakt per 20 minuten blok een inschatting van het aantal bewegingen dat op de vierde baan terecht zal komen. Indien het aantal bewegingen op de vierde baan het maximaal aantal toegestane bewegingen per dag naar verwachting zal overschrijden of al is overschreden zet het model voor die dag niet langer een vierde baan in. In deze situatie moet een keuze gemaakt worden tussen de inzet c.q. het niet inzetten van een tweede startbaan of een tweede landingsbaan. In de simulaties is verondersteld dat, uit het oogpunt van veiligheid en milieu, in deze situaties in principe een tweede landingsbaan zal worden ingezet, tenzij het aanbod van het aantal startende vliegtuigen ten minste anderhalf keer groter is dan het aanbod van het aantal landende vliegtuigen.

Effecten voor de omgeving

Om in kaart te brengen wat de effecten voor de omgeving zijn is gekeken naar (onder andere) de score op de criteria voor gelijkwaardigheid, het aantal vliegtuigbewegingen per baan en de duur van de inzet van een tweede start- c.q. landingsbaan, en het aantal rustmomenten en duur van rustperiodes per baan per dag.

Vluchtschema's

In het onderzoek zijn drie vluchtschema's (dienstregelingen) gebruikt. Eén vluchtschema die ook in de gebruiksprognose voor gebruiksjaar 2011 gebruikt is, met 425.000 vliegtuigbewegingen, één met 470.000 vliegtuigbewegingen en één met 510.000 vliegtuigbewegingen. Deze vluchtschema's zijn in 2011 opgesteld door KLM en Schiphol, waarbij zij rekening gehouden hebben met andere luchtvaartmaatschappijen en de op dit moment voorziene vlootvernieuwing.

De vluchtschema's gaan – conform het Aldersadvies uit 2010 – uit van een slotuitgifte gebaseerd op 2+1 baangebruik, met maximaal 32.000 vliegtuigbewegingen in de nacht. Bij het opstellen van de schema's voor 470.000 en 510.000 vliegtuigbewegingen is uitgegaan van een verhoging van de piekuurcapaciteit ten opzichte van de huidige piekuurcapaciteit, te weten: 112 (landingspiek) / 115 (startpiek) bij 470.000 bewegingen en 114/116 bij 510.000 vliegtuigbewegingen ten opzichte van respectievelijk 106 / 110 bewegingen per uur.

Ondanks dat de slotuitgifte gebaseerd is op 2+1 baangebruik, zal er in praktijk op momenten behoefte zijn aan 2+2 baangebruik om het verkeer soepel en veilig af te kunnen handelen.

Oorzaken hiervoor zijn:

- (Verschillen in) taxitijd o.a. als gevolg van verschillende baancombinaties en verschil in opstelplaats tussen vliegtuigen;
- (Natuurlijke) schommelingen in de uitvoering van het vluchtschema in de praktijk;
- Verstoringen (bijvoorbeeld door een lagere capaciteit als gevolg van weersomstandigheden).

Piekuurcapaciteit

De sector heeft de ambitie aangegeven dat bij 510.000 vliegtuigbewegingen de baancapaciteit zal zijn verhoogd van de huidige piekuurcapaciteit van 106/110 naar een piekuurcapaciteit van 114/116 bewegingen per uur. In het onderzoek is voor de situatie bij 510.000 vliegtuigbewegingen uitgegaan van deze verhoogde piekuurcapaciteit. De resultaten voor 470.000 vliegtuigbewegingen zijn twee keer bepaald: één keer bij de huidige piekuurcapaciteit en één keer bij de verhoogde piekuurcapaciteit van 114/116 (het vluchtschema van 470.000 vliegtuigbewegingen is ontworpen op een hiervoor reeds aangegeven piekuurcapaciteit van 112/115). Naast de baancapaciteit kan ook de TMA capaciteit beperkend zijn voor het aantal vluchten dat op enig moment kan worden afgehandeld. Voor de huidige situatie is deze gesteld op maximaal 120 bewegingen per uur; bij 510.000 vliegtuigbewegingen is de TMA capaciteit gesteld op 130 bewegingen per uur. Indien op enig moment de TMA capaciteit beperkend is, krijgen landingen voorrang over starts.

Vlieg- en taxitijden

De vlieg- en taxitijden zijn gebaseerd op de huidige vlieg- en taxitijden (uit de periode 2011/2012), waarbij rekening is gehouden met verschillen in vlieg- en taxitijden tussen hub / niet-hub verkeer, Intercontinentaal / Europa verkeer, sector en noordelijk en zuidelijk baangebruik.

Geluidsberekening

Er is aangenomen dat er bij 470.000 en bij 510.000 vliegtuigbewegingen door alle vliegtuigen 'Reduced Flaps' naderingen worden uitgevoerd. Daarnaast is aangenomen dat er tussen 23:00u en 06:00u door alle vliegtuigen 'Reduced Flaps' CDA's worden uitgevoerd. Voor 425.000 vliegtuigbewegingen is met betrekking tot 'Reduced Flaps' en CDA's conform de RMI gewerkt die voor gebruiksjaar 2012 van kracht was². Verder is er geen rekening gehouden met het vliegen van CDA naderingen buiten de nachtperiode, of met het alternatieve pakket voor CDA's in de late avond (hiervan is becijfert dat dit bij 510.000 vliegtuigbewegingen circa 5.500 minder ernstig gehinderden oplevert binnen 48dB(A) Lden). En is er voor alle verkeersvolumes aangenomen dat er geen 'verlengd nachttregime' wordt toegepast.

5. Resultaten

Deze paragraaf geeft de resultaten van het onderzoek.

Gelijkwaardigheid

De onderstaande tabel geeft per vluchtschema de resultaten van de toets op de criteria voor gelijkwaardigheid. Hieruit volgt dat alle onderzochte vluchtschema's binnen de criteria voor gelijkwaardigheid afgehandeld kunnen worden. Het is hiervoor wel noodzakelijk om CDA's in de late avond óf het alternatieve pakket hiervoor in te voeren.

Gelijkwaardigheid	425.000	470.000	510.000	
Piekuurcapaciteit	106/110	106/110 114/116	114/116	
<i>Gelijkwaardigheid</i>				
Aantal woningen 58 dB(A) Lden	11.900	9.700	8.400	11.300
Aantal ernstig gehinderden 48 dB(A) Lden	180.500	155.000	147.500	ca.180.000 ³
Aantal woningen 48 dB(A) Lnight	11.000	9.200	6.200	7.600
Aantal ernstig slaapverstoorden 40 dB(A) Lnight	49.000	31.000	21.000	28.000
Aantal woningen 10 ⁻⁶ plaatsgebonden risico	3.300	[] ⁴	[] ⁴	1.700

De onderstaande twee figuren geven de voor de criteria voor gelijkwaardigheid relevante geluidscontouren bij de drie geanalyseerde verkeersvolumes. Opvallend is dat er bij 470.000 vliegtuigbewegingen minder geluid geproduceerd wordt dan bij het huidige verkeersvolume (ca. 425.000). Dit is te verklaren door twee factoren: vlootvernieuwing en de toename van het percentage naderingen dat met 'Reduced Flaps' wordt uitgevoerd.

Bij de veronderstellingen ten aanzien van de vlootontwikkeling is er van uitgegaan dat de 470.00 in circa 2017 worden bereikt. De verschillen in de vloot ten opzichte van 2012/2013 zijn op dat moment met name:

² Vanaf 1 november 2012 is een nieuwe RMI van kracht, die resulteert in een hoger percentage 'Reduced Flaps' naderingen

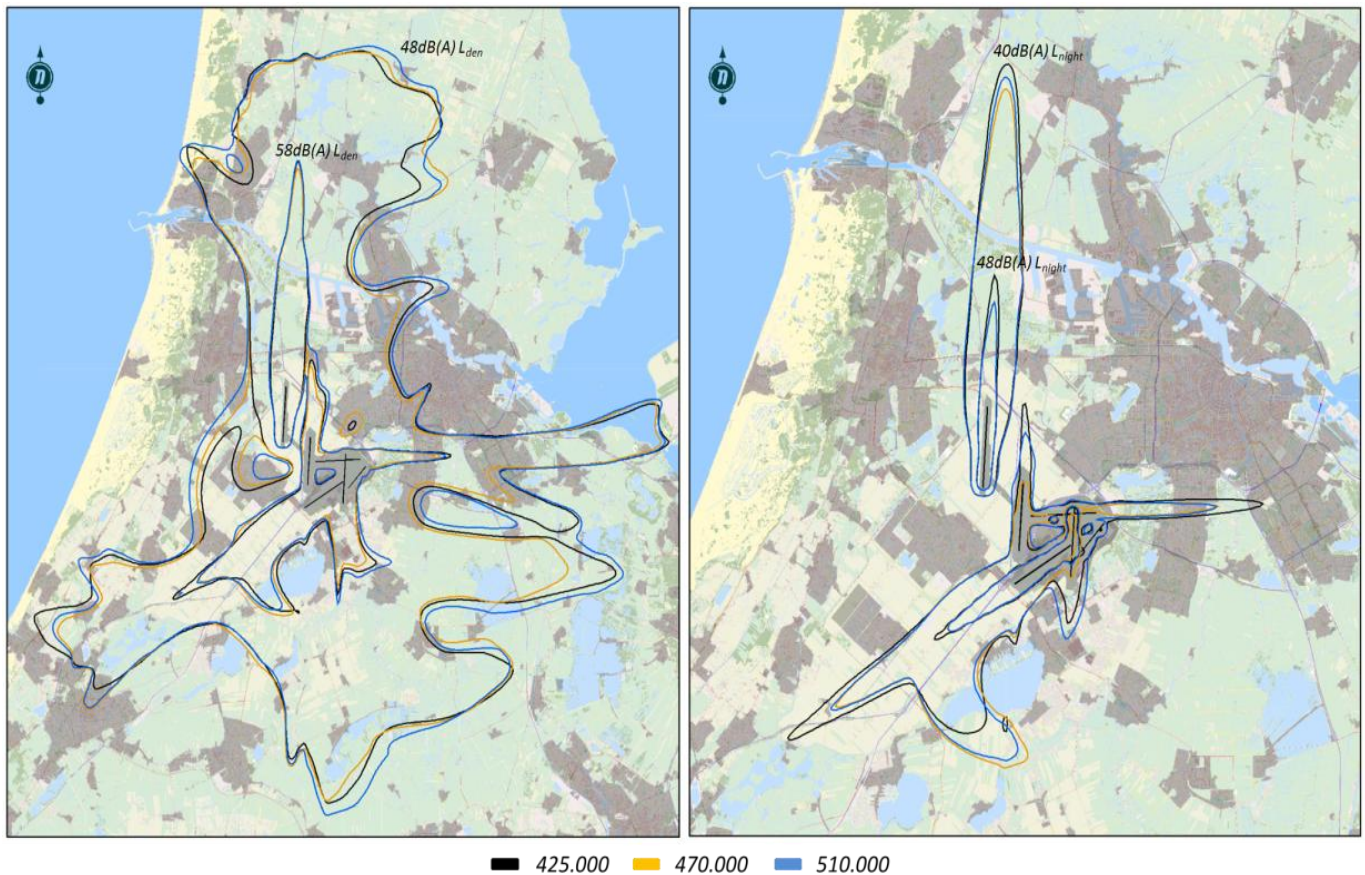
³ Incl. CDA's in de late avond of alternatieve pakket voor CDA's in de late avond (i.e. -5.500 ernstig gehinderden)

⁴ Niet bepaald; Bij het huidige verkeersvolume met de huidige vloot is externe veiligheid geen beperkende factor. Als 510.000 vliegtuigbewegingen niet knellend zijn, dan zal 470.000 vliegtuigbewegingen dat ook niet zijn.

- Uitfasering MD11 (afgerond)
- Uitfasering 747 (waar dan een start mee is gemaakt)
- Instroom van met name 787

Ten opzichte van het 470k-scenario zitten er in het 510k-scenario geen heel grote verschillen, behalve dat er iets meer 747's zijn uitgefaseerd.

Geluidscontouren L_{den} (links) en L_{night} (rechts)



Operatie

De resultaten van het operationele onderzoek zijn samengevat in de onderstaande tabel en worden nader toegelicht in de alinea's die volgen op de tabel.

Tot en met in ieder geval 470.000 vliegtuigbewegingen kan de aankomstpunctualiteit op het huidige niveau worden gehouden. De regel voor de vierde baan legt bij 470.000 vliegtuigbewegingen nog op een beperkt aantal dagen (circa 5 dagen bij 470.000, tegen circa 1 dag bij 425.000 vliegtuigbewegingen) beperkingen op en ook het gemiddeld aantal bewegingen op een vierde baan is bij dit verkeersvolume nog beperkt. Daarbij is gebleken dat de hoogte van de piekcapaciteit bij 470.000 vliegtuigbewegingen nauwelijks van invloed is op de resultaten (de gegeven bandbreedte is het resultaat van het hanteren van de huidige of de verhoogde piekcapaciteit).

Operatie		425.000	470.000	510.000
Piekuurcapaciteit	landing/start	106/110	106/110 114/116	114/116
<i>Operatie</i>				
Aantal bewegingen op de vierde baan	gem. per dag	5-10	5-15	35-40
Maximum aantal bewegingen op de vierde baan	op een dag	55	60 ⁵	60
		(realisatie)		
Aantal dagen beperkingen t.g.v. regel 4	per jaar	ca. 1 ⁶	ca. 5 ⁶	ca. 105 ⁶
Aankomstpunctualiteit hub-verkeer	gem. per jaar	70%	68-72%	Veel lager dan 68%
Op dagen met beperkingen t.g.v. regel 4				
Vertragsmin. landingen t.g.v. regel 4	gem. per dag	[] ⁷	[] ⁷	20-120
Aantal landingen beïnvloed door regel 4	gem. per dag	[] ⁷	[] ⁷	ca. 18
Vertragsmin. starts t.g.v. regel 4	gem. per dag	[] ⁷	[] ⁷	350-490
Aantal starts beïnvloed door regel 4	gem. per dag	[] ⁷	[] ⁷	ca. 75

Bij de groei van 470.000 naar 510.000 vliegtuigbewegingen raakt het systeem van 2+1 baangebruik 'voller', dat wil zeggen dat er ook bij de verhoogde piekuurcapaciteit bij 510.000 vliegtuigbewegingen, ten opzichte van 470.000 vliegtuigbewegingen, minder recuperatieruimte⁸ is om afwijkingen ten opzichte van het vluchtschema op te vangen. Gevolg is meer inzet 2+2 baangebruik en daarmee meer inzet van de vierde baan. Het gemiddeld aantal bewegingen op de vierde baan neemt daardoor toe, en er zijn dagen waarop meer inzet van de vierde baan nodig is voor het afhandelen van het verkeer dan mogelijk is op basis van de regel voor de vierde baan. Op die dagen dat het maximum aantal bewegingen op de vierde baan knellend is, en er maatregelen worden getroffen om een overschrijding van het maximum aantal van 60 bewegingen per dag te voorkomen, zal (in eerste instantie) verkeer vertraagd moeten worden om te voorkomen dat de inzet van de vierde baan noodzakelijk is. Deze vertraagde vluchten schuiven door naar later op de dag, waardoor ook vluchten die op latere momenten gepland stonden vertraagd raken (vanwege de beperkte recuperatieruimte). De vertrekpunctualiteit neemt hierdoor af. Vertragingen in het startend verkeer, zorgen er echter op haar beurt weer voor dat een deel van het verkeer dat te laat vertrekt, ook weer later c.q. vertraagd op Schiphol terugkomt, waardoor ook de aankomstpunctualiteit afneemt. Dit sneeuwbaaleffect is niet gesimuleerd, maar zal wel op circa 105 dagen per jaar optreden, waardoor de genoemde 68% een overschatting is van het feitelijk te verwachten resultaat.

Baangebruik

Onderstaande tabel geeft de resultaten voor het gebruik van de tweede start- en tweede landingsbaan (de eerste start- en landingsbaan wordt de gehele dag ingezet). Weergegeven is

⁵ Ten gevolge van het actief sturen (vertragen van verkeer) op het niet overschrijden van het maximum van 60

⁶ Afhankelijk van hoe goed het in de praktijk mogelijk is om in te schatten hoeveel bewegingen op de vierde baan afgehandeld zullen gaan worden kunnen er op meer dagen beperkingen plaatsvinden, en/of kunnen overschrijdingen van het maximum van 60 bewegingen plaatsvinden.

⁷ Niet bepaald vanwege het relatief beperkte aantal dagen dat regel 4 beperkingen oplegt

⁸ Recuperatieruimte: De mogelijkheid (ruimte) om afwijkingen in het vluchtschema op te vangen in de operatie, zonder dat de reguliere operatie daardoor verstoord wordt

hoe lang er gemiddeld per jaar op een dag een tweede start- of landingsbaan wordt ingezet. Daarnaast is aangegeven hoeveel bewegingen er gemiddeld per jaar op een dag plaatsvinden op de tweede start- en landingsbaan en is het aantal rusturen overdag gegeven. Het aantal rusturen komt overeen met de periode dat de baan niet in gebruik is.

Inzet van banen		425.000	470.000	510.000
Piekuurcapaciteit	landing/start	106/110	106/110 114/116	114/116
<i>Tweede landingsbaan</i>				
Aantal uren inzet	gem. per dag	5u	5.6u 5.5u	7u
Aantal bewegingen	gem. per dag	135	152 150	200
Aantal rusturen [07:00-23:00]	gem. per dag	11u	10.4u 10.5u	9u
<i>Tweede startbaan</i>				
Aantal uren inzet	gem. per dag	5u	6.5u 5.5u	7u
Aantal bewegingen	gem. per dag	140	180 160	205
Aantal rusturen [07:00-23:00]	gem. per dag	11u	9.6u 10.5u	9u

De groei van het verkeersvolume tot circa 470.000 vliegtuigbewegingen kan voornamelijk nog op de primaire start- en landingsbaan worden afgehandeld (de inzet van de banen verschilt minimaal tussen 425.000 en 470.000 vliegtuigbewegingen). Vanaf circa 470.000 vliegtuigbewegingen zal verdere groei van het verkeersvolume het vaker noodzakelijk maken om een tweede start- en/of landingsbaan in te zetten.

De tweede start- of landingsbaan is doorgaans de Aalsmeerbaan, Zwanenburgbaan of Buitenveldertbaan. Het aantal vliegtuigbewegingen op die banen zal, ten gevolge van de groei van het verkeersvolume, dus voornamelijk toenemen wanneer het verkeersvolume groter wordt dan 470.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Dit is terug te zien wanneer het baangebruik voor de verschillende banen afzonderlijk bepaald wordt. Dat het vanaf 470.000 vliegtuigbewegingen vaker noodzakelijk is om van een tweede start- en landingsbaan gebruik te maken is vooral goed zichtbaar bij het aantal starts per baan. Bij 470.000 vliegtuigbewegingen kan het merendeel nog op één startbaan afgehandeld worden (veelal de Polderbaan of de Kaagbaan). Bij 510.000 vliegtuigbewegingen is vaker een tweede startbaan nodig en op die momenten wordt het startende verkeer verdeeld over twee banen. Daardoor is, ondanks de verhoging van de piekuurcapaciteit, de bandbreedte van het minimale en maximale baangebruik op de Polderbaan en de Kaagbaan bij 510.000 vliegtuigbewegingen lager dan bij 470.000 vliegtuigbewegingen. Deze resultaten zijn in de onderstaande tabel gegeven.

Baangebruik		425.000	470.000	510.000
Piekuurcapaciteit		106/110	106/110 114/116	114/116
<i>Starts (aantallen x1000), bandbreedte o.b.v. jaarlijkse weer</i>				
Kaagbaan	Zuidwesten	73 – 99	82 – 110	76 – 102
Polderbaan	Noorden	47 – 69	55 – 80	51 – 74
Aalsmeerbaan	Zuiden	36 – 47	37 – 48	55 – 70
Zwanenburgbaan	Noorden	10 – 17	9 – 17	16 – 29

Baangebruik		425.000	470.000	510.000
Buitenveldertbaan	Oosten	7 – 17	7 – 17	8 – 20
<i>Landingen (aantallen x1000), bandbreedte o.b.v. jaarlijkse weer</i>				
Kaagbaan	Zuidwesten	35 – 60	39 – 64	39 – 65
Polderbaan	Noorden	74 – 96	77 – 99	79 – 102
Aalsmeerbaan	Zuiden	17 – 27	21 – 33	26 – 40
Zwanenburgbaan	Noorden	23 – 32	27 – 37	33 – 45
Buitenveldertbaan	Oosten	14 – 30	18 – 35	19 – 38

De prognose van nu op basis van dit onderzoek laat verschillen zien ten opzichte van de cijfers die zijn opgenomen in het Aldersadvies van 2010. Deze verschillen zijn voornamelijk te verklaren aan de hand van de volgende drie factoren:

- In de praktijk zijn niet altijd alleen wind- en zicht bepalend voor de inzet van banen, maar ook bijvoorbeeld sneeuw, buien, etc. Het nieuwe baangebruikmodel dat in dit onderzoek is gebruikt, is gebaseerd op baangebruikgegevens uit de praktijk. Daardoor wordt in de nieuwe modellen met de invloed van deze factoren rekening gehouden bij de prognose van toekomstig baangebruik. Het nieuwe model was in 2010 niet beschikbaar, daardoor kon de invloed van deze factoren nog niet worden meegenomen. Dit verschil komt tot uiting in de voorspelling van alle banen;
- Op basis van het onderzoek naar de haalbaarheid van 510.000 vliegtuigbewegingen, heeft tot een nauwkeuriger geleid van de inzet van de tweede start- en landingsbaan bij dat aantal bewegingen. Dit effect komt eveneens tot uiting voor alle banen;
- In 2010 is aangenomen dat er bij de daar getoonde jaarlijkse verkeersvolumes parallel starten bij marginaal zicht omstandigheden mogelijk zou zijn. In dit onderzoek is er uitgegaan van de huidige praktijk, waar dit nog niet mogelijk is. Dit heeft met name effect op het gebruik van de Buitenveldertbaan (starten en landen) en de Zwanenburgbaan (starten).

Effecten stelsel bij 510.000 vliegtuigbewegingen

Tijdens het experiment met het nieuwe stelsel is gebleken dat het nieuwe stelsel, specifiek de regel voor het verdelen van het landend verkeer, het volgende effect heeft gehad:

- Het percentage landend verkeer dat op de Polderbaan (18R) landt wanneer ook de Zwanenburgbaan (18C) als landingsbaan in gebruik is, is toegenomen van circa 40% naar meer dan 50%. Dit resulteert in 6.500 landingen minder op de Zwanenburgbaan (18C) en meer op de Polderbaan (18R).

Als dit effect van het stelsel wordt doorvertaald naar 510.000 vliegtuigbewegingen, dan zou dit betekenen dat er bij 510.000 vliegtuigbewegingen ten gevolge van het nieuwe stelsel:

- 9.500 landingen minder op de Zwanenburgbaan (18C) en meer op de Polderbaan (18R) worden uitgevoerd.

In termen van geluidsbelasting betekent dit een toename van maximaal circa 0.2 dB(A) Lden bij de Polderbaan en een afname van maximaal circa 1.0 dB(A) Lden bij de Zwanenburgbaan.

Daarnaast blijkt uit het onderzoek dat de regel voor de vierde baan beperkingen oplegt aan het kunnen inzetten van een tweede start- of landingsbaan. Als er dagen zijn waarop het maximum aantal bewegingen op de vierde baan op enig moment is bereikt, en het

verkeersaanbod zodanig is dat er tegelijkertijd een tweede start- én landingsbaan noodzakelijk is, ontstaan hierdoor vertragingen van vluchten op dat moment. Ook vluchten in de periode erna raken vertraagd doordat het aantal vliegtuigen dat moet vertrekken (of landen) groter is dan het aantal vluchten dat kan vertrekken (of landen). Ten gevolge van het sneeuwbaaleffect zorgen de vertraagde starts ook voor vertraagde aankomsten, waardoor de aankomstpunctualiteit daalt onder het voor de hub-operatie belang zijnde norm van 70%.

6. Conclusies

De resultaten van het onderzoek hebben geleid tot conclusies met betrekking tot de haalbaarheid van zowel 470.000 als 510.000 vliegtuigbewegingen. Deze conclusies worden in deze paragraaf afzonderlijk besproken.

470.000 vliegtuigbewegingen

Op basis van onder andere de veronderstelde dienstregeling, de verwachte piekuurcapaciteit, de huidige wijze van afhandelen van het verkeer en de regels van het nieuwe stelsel, kunnen met betrekking tot de groei naar 470.000 vliegtuigbewegingen de volgende conclusies worden getrokken:

- De criteria voor gelijkwaardigheid zijn geen beperkende factor voor het afhandelen van 470.000 vliegtuigbewegingen;
- Een kwalitatief hoogwaardige huboperatie is bij 470.000 vliegtuigbewegingen, ook bij de huidige piekuurcapaciteit, mogelijk. Er zijn wel circa 5 dagen waarop er maatregelen noodzakelijk zijn om te voorkomen dat het maximum van 60 bewegingen op de vierde baan wordt overschreden;
- De groei naar 470.000 vliegtuigbewegingen kan, ook bij de huidige piekuurcapaciteit, veelal nog op de primaire start- en landingsbanen worden opgevangen.

510.000 vliegtuigbewegingen

Op basis van onder andere de veronderstelde dienstregeling, de verwachte piekuurcapaciteit, de huidige wijze van afhandelen van het verkeer en de regels van het nieuwe stelsel, kunnen met betrekking tot de groei naar 510.000 vliegtuigbewegingen de volgende conclusies worden getrokken:

- De criteria voor gelijkwaardigheid zijn geen beperkende factor voor het afhandelen van 510.000 vliegtuigbewegingen, uitgaande van een piekuurcapaciteit van 114/116;
- Een kwalitatief hoogwaardige hub-operatie is bij 510.000 vliegtuigbewegingen alleen mogelijk, indien het knelpunt van de te lage (aankomst)punctualiteit van het hub-verkeer wordt opgelost;
- De groei van 470.000 naar 510.000 vliegtuigbewegingen zal voornamelijk op de secundaire banen terecht komen.

1. Inleiding

Voor de handhaving van de regels stellen partijen voor om concreet geformuleerde regels vast te leggen in het LVB, met daarbij ook handhaafbare normen. De nadere invulling van de hoogte van de normen heeft onderdeel uitgemaakt van het experiment en wordt in deze bijlage nader beschreven en onderbouwd. Daarbij wordt tevens aangegeven hoe de uiteindelijke regel en norm gaat luiden. Deze teksten vormen de basis voor het op te stellen Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB).

Om het stelsel toekomstbestendig te houden, realiseren partijen zich dat omstandigheden zich kunnen wijzigen en dat dit invloed kan hebben op de hoogte van de nu vastgestelde normen. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan wijzigingen in de luchtruimstructuur of marktontwikkelingen die een ingrijpende wijziging van herkomst en bestemmingen met zich meebrengen en die gevolgen hebben voor het aandeel verkeer dat op een bepaalde baan verwerkt kan worden. Partijen zullen zich over dit soort ontwikkelingen periodiek aan Tafel beraden. Mocht dit leiden tot een gedeeld inzicht en een eenstemmig besluit over een noodzakelijke aanpassing van een of meer normen, zullen partijen gezamenlijk het bevoegd gezag daarvoor een voorstel doen toekomen.

Betreft het een aanpassing die een hinderbeperkend effect beoogt, dan kan, indien hierover overeenstemming bestaat tussen partijen, eerst via een experimenteerregeling een tijdelijke aanpassing van de regels van het LVB worden vastgelegd.

Bij de totstandkoming van (het voorstel voor) de hoogte van normen is gezocht naar het vinden van een balans tussen enerzijds een niveau dat voldoende hoog wordt geacht gelet op het doel van de regel (niet 'onnodig veel ruimte bieden') en anderzijds een niveau dat voldoende ruimte geeft om te komen tot een veilige en doelmatige afwikkeling van het vliegverkeer. Voor het voorstel van de normen zijn de volgende aspecten in overweging genomen:

- de norm dient onder normale omstandigheden gerealiseerd te kunnen worden;
- de norm dient rekening te houden met een marge om een zekere operationele flexibiliteit, bijvoorbeeld ten behoeve van veiligheid, te waarborgen;
- de norm dient dusdanig strak te zijn dat deze geen ruimte laat om van de regel af te wijken;
- zonder bovenmatige administratieve lasten moet aangetoond kunnen worden dat aan de regel is voldaan.

Afwijking van de regels is alleen gerechtvaardigd in geval van extreme omstandigheden, zoals bijvoorbeeld bij vulkaanas, waardoor het gebruik van de luchthaven sterk afwijkt van het normale gebruik.

2. Uitgevoerde analyses

Bij het formuleren van de normen is gebruik gemaakt van de ervaringen uit de experimenteerperiode (1 november 2010 tot en met 31 oktober 2012), waarover verslag is gedaan in de monitoringsrapportages en de tussentijdse evaluatie. Daarnaast is een aantal

aanvullende gevoeligheidsanalyses van het gerealiseerd gebruik tijdens de experimenteerperiode uitgevoerd.

3. Regel 1. Gebruik baanpreferentietabel

De basisregel voor de inzet van een baancombinatie is dat LVNL het handelsverkeer dient af te handelen op de meest preferente combinatie van beschikbare en bruikbare banen uit de baanpreferentietabel.

Hierbij worden de volgende baanpreferentietabel gehanteerd.

A: van kracht 06-23 uur lokale tijd

Vereiste zicht- en daglichtcondities	Preferentie	Baancombinatie			
		L1	L2	S1	S2
Goed zicht én binnen UDP	1	06	36R	36L	36C
	2	18R	18C	24	18L
	3	06	36R	09	36L
	4	27	18R	24	18L
Goed zicht	5a	36R	36C	36L	36C
	5b	18R	18C	18L	18C
Marginaal zicht	6a	36R	36C	36L	09
	6b	18R	18C	18L	24

B: van kracht 23-06 uur lokale tijd

Vereiste zicht- en daglichtcondities	Preferentie	Baancombinatie			
		L1	L2	S1	S2
Goed of marginaal zicht	1	06	-	36L	-
	2	18R	-	24	-
	3	36C	-	36L	-
	4	18R	-	18C	-

De baanpreferentietabel voor de dagperiode (tabel A) is op één punt aangepast ten opzichte van de baanpreferentietabel uit het Aldersadvies uit 2010, waarbij de vereiste zichtcondities 'goed zicht' (preferenties 5a en 5b) en 'marginaal zicht' (preferenties 6a en 6b) zijn gesplitst. Dit leidt er toe dat 'buiten udp' de preferenties 5a, zonder Buitenveldertbaan, en 6a als eerste van toepassing zijn, waarmee niet zonder meer de Buitenveldertbaan als tweede startbaan kan worden ingezet. Zie hiervoor ook bijlage 10b, §4.2.

De inzet van de Oostbaan is onder normale (weers)omstandigheden uitgesloten voor het handelsverkeer en heeft derhalve geen plaats in de preferentietabel waarin de meest voorkomende preferenties zijn opgenomen. Aanvullend op een gekozen baancombinatie kan baan 04/22 (Schiphol-Oostbaan) wel worden ingezet voor de afhandeling van verkeer met bestemming Schiphol Oost (general aviation), binnen de huidige beperkingen ten aanzien van het gebruik van baan 04/22 in de periode tussen 23.00 en 6.00 (artikel 3.1.5, vierde lid van het LVB).

De voorgestelde norm voor deze regel houdt in dat, gemiddeld in een seizoen, tenminste 90% van de tijd de ingezette baancombinatie volgens de preferentietabel de juiste combinatie was, passend bij de volgende meteorologische en/of operationele omstandigheden:

1. Meteorologische gegevens: windrichting, windsnelheid en windstoten op de grond, zicht en wolkenbasis;
2. Of er al dan niet sprake is van daglicht, uitgaande van de 'uniforme daglichtperiode' (UDP);
3. Het niet beschikbaar zijn van banen;
4. Het 'tijdig' anticiperen op veranderende omstandigheden en het moment van wisselen naar een meer preferente baancombinatie;
5. Tijdelijke inzet van baancombinaties om baanwisselingen mogelijk te maken.

Indien de norm van 90% niet gehaald wordt op basis van alleen de aspecten 1 t/m 5, kunnen echter wel andere factoren (waarop hierna nader wordt ingegaan), onderbouwd met redenen, worden opgevoerd bij de Inspectie.

Voor de aspecten 1 t/m 5 worden voorschriften in de RMI (Regeling Milieu Informatie) vastgelegd waarmee eenduidig en transparant kan worden vastgesteld of het baangebruik in overeenstemming is met de baanpreferentietabel, gegeven de hiervoor genoemde omstandigheden.

Daarnaast zijn er factoren die slechts in bepaalde omstandigheden als verklaring gelden, factoren die lastig in regels te 'vangen' zijn en een veelheid aan kleinere incidenteel voorkomende oorzaken die ertoe kunnen leiden dat ander baangebruik wordt toegepast dan dat op basis van eerder genoemde meteorologische en/of operationele omstandigheden mag worden verwacht, bijvoorbeeld:

- beperkte beschikbaarheid van ATM-middelen, -systemen (bv. ILS) en/of verkeersleiders;
- sluiting (delen van) luchtruim;
- sneeuw;
- onweersbuien;
- sterk afwijkende windrichting/windsnelheid in de eindnadering;
- overige onvoorziene omstandigheden in het ATM-systeem (bv. vliegtuigbom);
- niet daadwerkelijk opgetreden meteorologische voorspellingen van de eerdergenoemde invloeden.

Met het hanteren van een marge van 10%, wordt voorkomen dat per geval dat een van de overige factoren het baangebruik beïnvloedt, (handmatig) tot een verklaring dient te worden gekomen die onderbouwd bij de Inspectie dient te worden aangegeven. Zoals hiervoor al aangegeven kunnen deze factoren echter wel, onderbouwd met redenen, worden opgevoerd bij de Inspectie, indien de norm van 90% niet gehaald wordt op basis van alleen de aspecten 1 t/m 5.

Hieronder wordt nader ingegaan op de aspecten 1 t/m 5 en de verklaarbaarheid er van tijdens de periode van het experiment.

Ad 1 en 2: Meteorologische gegevens en UDP

Aangesloten wordt bij het gestelde in het Aldersadvies van augustus 2010:

- 1.1 Een minder preferente combinatie van banen kan worden gehanteerd indien:
 - a. de dwarswindcomponent groter is dan 15 knopen en/of de staartwindcomponent groter is dan 0 knopen op L1 of S1 binnen een combinatie;
 - b. de dwarswindcomponent groter is dan 20 knopen en/of de staartwindcomponent groter is dan 0 knopen op L2 of S2 binnen een combinatie;
- 1.2 Van het gebruik van de eerste vier preferenties in de baanpreferentietabel geldend voor de periode van 06 uur tot 23 uur lokale tijd kan worden afgezien:
 - a. indien er geen sprake is van goed zicht omstandigheden;
 - b. in de periode van 15 minuten na zonsondergang tot 15 minuten voor zonsopkomst.
- 1.3 Van het gebruik van de baanpreferentietabel kan worden afgezien indien er sprake is van slecht zicht omstandigheden.

Op basis van de monitoringsrapportages blijkt tijdens de twee jaren van het experiment een gemiddelde verklaarbaarheid op basis van meteorologische omstandigheden en UDP van circa 88%, per kwartaal uiteenlopend van 77% (2011, vierde kwartaal) tot 96% (2011, tweede kwartaal) in de afzonderlijke kwartalen¹.

Ad 3: Beschikbaarheid van banen

In het Aldersadvies van 2010 is aangegeven dat LVNL kan afwijken van het gebruik van de standaard preferentietabel voor de etmaalperiode indien een baan buiten gebruik is in de periode van 06 tot 23 uur lokale tijd. In die situaties wordt de baankeuze gebaseerd op een afzonderlijke preferentietabel voor de situatie dat een baan niet beschikbaar is.

Tijdens de periode van het experiment zijn deze tabellen echter niet gevolgd omdat deze niet volledig bleken aan te sluiten bij de operationele praktijk (zie ook de tussentijdse evaluatie van het nieuwe stelsel, april 2012). De tabellen zijn hierop aangepast, wat tevens een meer preferent baangebruik mogelijk maakt en daarmee resulteert in het minder gebruiken van de Aalsmeerbaan, de Zwanenburgbaan (als startbaan in zuidelijke richting) en de Buitenveldertbaan. De aangepaste tabellen zijn opgenomen in de conceptregels LVB, in paragraaf 8 van deze bijlage.

In de situaties dat meerdere banen niet beschikbaar zijn, hoeft de preferentietabel in het geheel niet gevolgd te worden.

De bijdrage aan de verklaarbaarheid van het baangebruik bij het niet beschikbaar zijn van bepaalde banen is in de monitoringsrapportages inzichtelijk gemaakt voor het niet beschikbaar zijn van de Polderbaan of de Kaagbaan. Dit heeft met name invloed op de verklaarbaarheid tijdens het vierde kwartaal van 2011, aangezien een deel van die periode onderhoud aan de Kaagbaan is uitgevoerd. Als op basis van de nieuwe 'onderhoudstabellen' de baankeuze volledig verklaard kan worden, neemt de totale verklaarbaarheid gemiddeld toe van 88% tot 93%¹.

¹ Op basis van de preferentietabel uit het Aldersadvies 2010. De aanscherping van de tabel heeft geen significant effect op deze uitkomsten.

Voor de periode van 23 tot 06 uur lokale tijd geldt, conform het Aldersadvies uit 2010, dat LVNL kan afwijken van het gebruik van de standaard preferentietabel indien een baan buiten gebruik is in deze periode. Op dat moment geldt dat de inzet van banen moet voldoen aan hetgeen hierover in artikel 3.1.5, zesde lid van het LVB is vastgelegd. Artikel 3.1.5, vijfde lid regelt dat van de bepalingen over nachtelijke baansluitingen kan worden afgeweken bij landingen op de Zwanenburgbaan, de Aalsmeerbaan, de Buitenveldertbaan of de Kaagbaan, voor zover geen van de andere banen beschikbaar of bruikbaar is.

Ad 4: Tijdig anticiperen en moment van inzetten van een beschikbaar gekomen meer preferente baancombinatie

In het Aldersadvies van 2010 is aangegeven: "...bij de selectie van een baancombinatie mag worden geanticipeerd op de kans dat gedurende een start- of landingspiek van baancombinatie gewisseld moet worden. Vanwege de operationele consequenties zijn wisselingen in baangebruik tijdens piekperioden immers niet wenselijk. Eveneens geldt dat wanneer het gebruik van een meer preferente baancombinatie mogelijk wordt op basis van de actuele omstandigheden, de regels het mogelijk maken om pas op een later moment, na een piekperiode, het baangebruik hierop aan te passen. Dit houdt in dat er in principe geen wisseling van baancombinatie zal worden uitgevoerd tijdens een start- of landingspiek dan wel kort voorafgaand aan een start-of landingspiek, al zou dat op basis van alleen de meteorologische omstandigheden wel kunnen."

Tevens is in het Aldersadvies aangegeven dat tijdens het experiment wordt bekeken hoe hier in de regels invulling aan kan worden gegeven.

Uit de aanvullende analyses is een manier voortgekomen om aan bovenstaande invulling te geven, namelijk: als de inzet van een baancombinatie tijdens een piekperiode voor een deel van de duur verklaard kan worden op basis van de meteorologische gegevens, UDP of de beschikbaarheid van banen, dan kan de rest van de periode worden gezien als respectievelijk het anticiperen op een verandering van de omstandigheden of het nog niet kunnen wisselen naar een meer preferente baancombinatie en is daarmee eveneens verklaard.

Met deze nadere invulling neemt de verklaarbaarheid gemiddeld toe van 93% tot 96%².

Ad 5: Tijdelijke inzet van baancombinaties om baanwisselingen mogelijk te maken.

In het Aldersadvies van 2010 is aangegeven: "Tijdens een wisseling van baancombinaties kan LVNL tijdelijk een andere baancombinatie in gebruik nemen."

Ook hiervan is in het advies aangegeven dat tijdens het experiment wordt bekeken hoe hier in de regels invulling aan kan worden gegeven.

De tijdelijke inzet van een baancombinatie betreft typisch een 'korte' tijdsperiode dat een andere baancombinatie wordt ingezet dan strikt op basis van de meteorologische gegevens, UDP of de beschikbaarheid van banen mogelijk zou zijn. Om de tijdelijke inzet van

² Op basis van de preferentietabel uit het Aldersadvies 2010. De aanscherping van de tabel heeft geen significant effect op deze uitkomsten.

baancombinaties onderdeel van de regel te maken, mag er van uit worden gegaan dat als een baancombinatie kortstondig wordt ingezet, hier een gegronde operationele reden aan ten grondslag ligt. Het is immers strijdig met een stabiel patroon in de afhandeling van het verkeer om kortstondig baancombinaties in te zetten, zonder dat daar een operationele aanleiding voor is. 'Kortstondig' is, ten behoeve van de verklaarbaarheid voor de regel, gesteld op een tijdsduur van maximaal 10 minuten.

Met deze nadere invulling blijft de gemiddelde verklaarbaarheid (afgerond) circa 96%³.

Percentage verklaard per seizoen

Per seizoen leveren bovenstaande aspecten de volgende percentages verklaard baangebruik³:

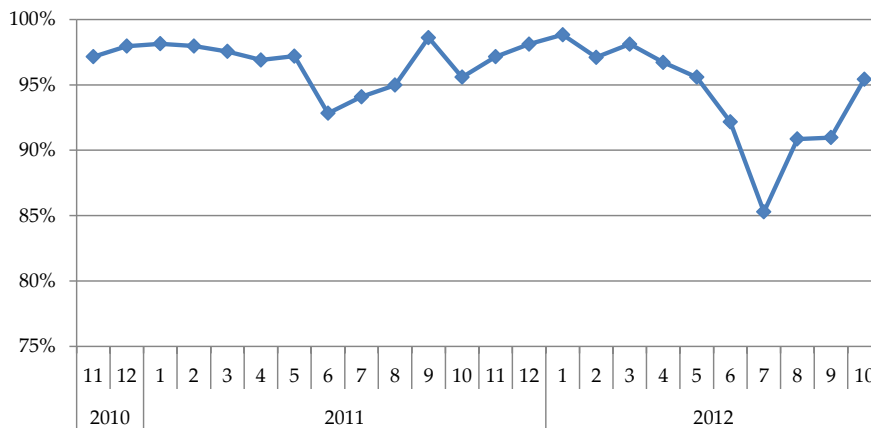
<i>Periode</i>	<i>Verklaard</i>
Winter 2011	97,8%
Zomer 2012	95,7%
Winter 2012	97,9%
Zomer 2012	92,4%

Robuustheid

De voorgestelde norm heeft betrekking op een seizoen. Uitsplitsing van de verklaarbaarheid naar kortere tijdsperioden, maakt duidelijk of er perioden zijn waarin de verklaarbaarheid o.b.v. bovenstaande aspecten significant lager is, en (dus) overige operationele factoren een grotere invloed hebben.

Onderstaande figuur geeft het percentage verklaard per maand (blauwe lijn).

Grafiek: verklaarbaarheid baangebruik per maand



In alle maanden, met uitzondering van juli 2012, is het percentage verklaard hoger dan 90%. Een nadere analyse van de maand juli 2012 leert dat er in die periode sprake is geweest van een verlies aan onderliggende gegevens (computer crash) waardoor er voor een aantal dagen

³ Op basis van de preferentietabel uit het Aldersadvies 2010. De aanscherping van de tabel heeft geen significant effect op deze uitkomsten.

geen gegevens beschikbaar waren voor de verklaring van het gebruik. Voor de overige dagen in deze maand lag de verklaarbaarheid wel boven de 90%.

In de zomermaanden juni, juli en augustus was de verklaarbaarheid lager dan in de overige maanden. Er is geen verdere analyse uitgevoerd naar de oorzaak hiervan.

Als er naar perioden van een week wordt gekeken, dan blijkt dat er 5 weken zijn (exclusief de invloed van bovengenoemde computer crash) in de beschouwde twee experimentjaren dat de verklaarbaarheid lager was dan 90%.

Tot slot is er nog gekeken naar verschillen tussen de verklaarbaarheid tijdens piekperioden:

<i>Piekperiode</i>	<i>Verklaard</i>
Startpiek	96,3%
Landingspiek	95,1%
Dubbelpiek	92,1%
Offpiek	96,1%
Nacht (23 tot 06 uur)	98,8%

De gemiddelde verklaarbaarheid voor alle afzonderlijke piekperioden is hoger dan 92%.

Conclusie

Uit de resultaten per seizoen en de verschillende aanvullende analyses, volgt het vertrouwen dat de voorgestelde norm van 90% uitvoerbaar is. De prestatie in de zomerseizoenen 2011 en 2012 in combinatie met de lagere prestaties voor dubbelpiekperioden laten zien dat een eventueel hogere norm, bijvoorbeeld 95% kritisch zou kunnen zijn of worden.

4. Regel 2. Inzet van een tweede start- of landingsbaan

In het Aldersadvies 2010 werd een norm voorzien voor het aantal uur 2+1-1 baangebruik, steeds berekend voorafgaand aan het gebruiksjaar. Tijdens het experiment is de voorgestelde wijze van normbepaling echter herzien omdat er een te groot verschil bestond van de aldus berekende norm en het feitelijk gerealiseerde aantal uur dat de preferente baan in de praktijk gebruikt werd. Het aantal gerealiseerde uren was significant hoger. Daarmee verloor de norm zijn normstellende functie. Op basis van uitgevoerde analyses bleek dat het 2+1-1 baangebruik in de praktijk wel goed aansluit bij de in het Aldersadvies 2010 geformuleerde basisregel, namelijk dat bij een verkeersaanbod lager dan de declared capacity één baan wordt ingezet. Als alternatief is daarom een invulling van de regel uitgewerkt die uitgaat van het aantal vliegtuigbewegingen dat op de primaire banen moet worden afgehandeld alvorens een secundaire / tweede baan kan worden gebruikt. Achteraf kan dan worden vastgesteld (en gehandhaafd) of een tweede start- of landingsbaan, gegeven het verkeersaanbod, terecht is ingezet. Hiermee wordt de onnodige inzet van een tweede start- en tweede landingsbaan voorkomen, is deze regel transparanter geworden en goed toe te passen in de praktijk en te handhaven.

- 1 Als regel voor de inzet van een tweede start- of landingsbaan geldt dat voor tenminste 90% van de tijd dat een tweede landingsbaan is ingezet en voor tenminste 95% van de tijd dat een tweede startbaan (in de periode 6.00 uur tot 23.00 uur) is ingezet, de inzet van

de tweede baan verklaard dient te kunnen worden op basis van het aantal starts en landingen in relatie tot de beschikbare uurcapaciteit, rekening houdend met: Een uurcapaciteit van één baan van 38 starts / 36 landingen bij goed zicht, vertaald naar 6 starts / 6 landingen per 10 minuten;

- 2 Een verminderde capaciteit bij marginaal zicht;
- 3 De regel is niet van toepassing tijdens slecht zicht;
- 4 Het 'tijdig' inzetten van een tweede baan in de schouders van de pieken;
- 5 Het 'tijdelijk' inzetten van een tweede baan tussen piekperioden.

Aan de voorgestelde normen is voldaan indien in tenminste 95% van de tijd dat een tweede startbaan in een seizoen is ingezet en tenminste 90% van de tijd dat een tweede landingsbaan in een seizoen is ingezet, de inzet van de tweede baan verklaard kan worden op basis van bovenstaande aspecten. Voor deze aspecten worden voorschriften in de RMI vastgelegd waarmee eenduidig en transparant kan worden vastgesteld of aan de norm is voldaan.

De overige aspecten die van invloed kunnen zijn op het aantal banen dat wordt ingezet, zijn dus niet expliciet onderdeel van de regel zelf en dienen binnen de marge van 5% (starts) en de marge van 10% (landingen) te worden 'opgevangen'.

Hieronder wordt nader ingegaan op aspecten 1 t/m 5.

Ad 1, 2 en 3: Capaciteit

Aangesloten wordt bij het principe dat ten grondslag lag aan de oorspronkelijke regel voor de inzet van de tweede start-/landingsbaan (Aldersadvies van augustus 2010), namelijk: indien het verkeersaanbod gelijk is aan of lager is dan de (huidig) afgegeven capaciteit (op uurbasis 38 starts respectievelijk 36 landingen op respectievelijk de primaire startbaan of de primaire landingsbaan) wordt het verkeer (in principe) op één start-/landingsbaan afgehandeld. Voor de regel is dit vertaald naar 6 bewegingen per 10 minuten, omdat anders de wisselingen in verkeersaanbod binnen een uur onvoldoende tot uiting komen. Als het aantal starts resp. landingen in een 10 minuten periode 7 of meer is, dan is de inzet van een tweede start-/landingsbaan verklaard.

Als er sprake is van marginaal zicht, kan de capaciteit van de primaire baan lager zijn. Voor die perioden geldt daarom dat de inzet van een tweede start-/landingsbaan bij resp. 6 starts of landingen reeds is verklaard. Evenzo kan voor 'minder gangbare' baancombinaties de baan capaciteit lager zijn. Om die reden is de regel alleen van toepassing als een baancombinatie uit de van toepassing zijnde preferentietabel is ingezet. Tijdens beperkt zicht omstandigheden (BZO) is de regel, net als de regel voor de preferentietabel, niet van toepassing.

Ad 4: Tijdig inzetten van een tweede start-/landingsbaan

In de aanloop naar een piekperiode (periode met 'veel' verkeer) kan eerder dan alleen op basis van het momentane verkeersaanbod verwacht zou mogen worden, de inzet van een tweede start-/landingsbaan nodig blijken. Dit kan zowel een operationele reden hebben (omdat het 'exacte' moment dat een tweede start-/landingsbaan moet worden ingezet niet te bepalen is) als een rekenkundige reden (de omschakeling in de loop van een periode van 10 minuten kan 'ruis' in aantallen bewegingen versus de beschikbare capaciteit veroorzaken).

De regel voorziet hierin door bij de toetsing aan de baancapaciteit niet alleen te kijken naar de betreffende 10 minuten periode zelf, maar ook naar de voorafgaande en eerstvolgende 10 minuten perioden (zie de conceptregels LVB aan het eind van deze bijlage).

Ad 5: Tijdelijk inzetten van een tweede start-/landingsbaan

Voor ‘korte’ perioden tussen twee piekperioden (zijnde de perioden waar op basis van bovenstaande aspecten een tweede start-/landingsbaan ingezet kan worden) is het uit het oogpunt van een stabiele operatie niet wenselijk om een baan na een piekperiode ‘in te trekken’ om vervolgens kort daarna weer bij te zetten. Als maximale tijdsduur voor het tijdelijk inzetten van een tweede baan tussen twee piekperioden wordt voor de regel voor de inzet van de tweede baan 20 minuten aangehouden.

Percentage verklaard per seizoen

Per seizoen leveren bovenstaande aspecten de volgende percentages verklaard gebruik van een tweede start-/landingsbaan:

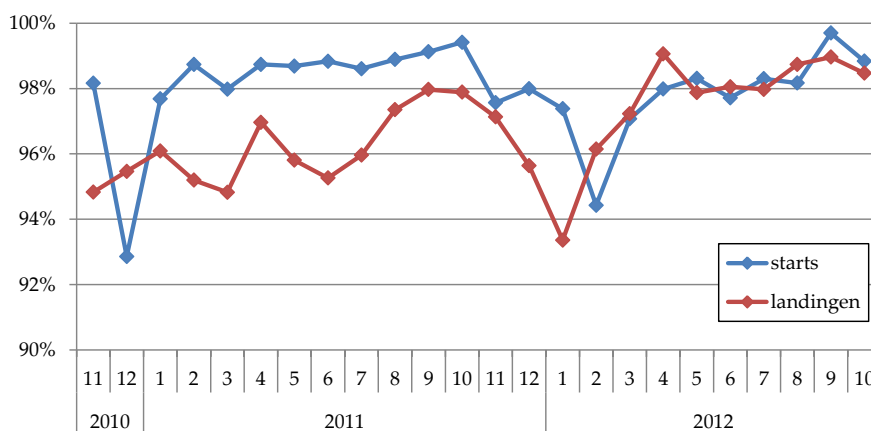
Periode	Verklaarde inzet 2 ^e startbaan	Verklaarde inzet 2 ^e landingsbaan
Winter 2011	97,3%	95,3%
Zomer 2012	98,9%	96,7%
Winter 2012	96,8%	95,9%
Zomer 2012	98,3%	98,4%

Robuustheid

De voorgestelde normen (starts/landingen) hebben betrekking op een seizoen. Uitsplitsing van de verklaarbaarheid naar kortere tijdsperioden, maakt duidelijk of er perioden zijn waarin de verklaarbaarheid o.b.v. bovenstaande aspecten significant lager is, en (dus) overige operationele factoren een grotere invloed hebben.

Onderstaande figuur geeft het percentage verklaard per maand (blauwe lijn voor starts en rode lijn voor landingen).

Grafiek: verklaarbaarheid inzet tweede baan per maand



In alle maanden is het percentage verklaard 92% of hoger. Voor starts is de verklaarbaarheid in het algemeen hoger dan voor landingen. Dit is in lijn met de verwachting, omdat startend

verkeer door de luchthaven en luchtverkeersleiding beter planmatig beheersbaar zijn dan de landingen die zich aandienen. Het meest opvallend zijn de wintermaanden december 2010, januari 2012 en februari 2012 waar de verklaarbaarheid lager is dan in de overige maanden. Er is geen verdere analyse uitgevoerd naar de oorzaak hiervoor.

Als er naar perioden van 1 week wordt gekeken, dan blijkt dat er 7 weken zijn in de beschouwde twee experimentjaren waar de verklaarbaarheid voor de inzet van de tweede startbaan lager is dan de voorgestelde norm van 95% (met als minimum 90,3%). Voor de inzet van de tweede landingsbaan is de verklaarbaarheid voor 1 week (89,5%) lager dan de voorgestelde norm van 90%.

Conclusie

Uit de resultaten per seizoen en de verschillende aanvullende analyses, volgt het vertrouwen dat de voorgestelde normen van 95% (starts) en 90% (landingen) uitvoerbaar zijn.

5. Regel 3. Verdeling van het startend en landend verkeer

In geval dat er twee start- of twee landingsbanen in gebruik zijn, zijn de bestemming resp. de herkomst van het verkeer leidend uitgangspunt voor de verdeling van het verkeer over die twee banen. Hieronder is een nadere uitwerking gegeven van de voorgestelde regels, mede gebaseerd op het onderstaande herkomst- en bestemmingspatroon in de gebruiksjaren 2011 en 2012.

Bestemming vertrekkend verkeer tijdens perioden met twee startbanen in gebruik:

Periode	Bestemming c.q. uitvliegrichting				
	Sector 1 (‘noord’)	Sector 2 (‘oost’)	Sector 3 (‘zuid’)	Sector 4 (‘zuidwest’)	Sector 5 (‘noordwest’)
Winter 2011	17%	34%	20%	11%	17%
Zomer 2012	17%	33%	22%	11%	17%
Winter 2012	16%	33%	22%	13%	16%
Zomer 2012	18%	32%	24%	10%	16%

Herkomst landend verkeer tijdens perioden met twee landingsbanen in gebruik:

Periode	Herkomst c.q. naderingsrichting		
	ARTIP (‘oost’)	RIVER (‘zuid’)	SUGOL (‘west’)
Winter 2011	44%	26%	30%
Zomer 2012	42%	26%	32%
Winter 2012	42%	26%	33%
Zomer 2012	42%	26%	31%

a. Startend verkeer

Voor het startend verkeer is de regel dat, als twee startbanen gelijktijdig in gebruik zijn, het startend verkeer met een westelijk gelegen bestemming (sector 4 en 5) gebruik maakt van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie. De voorgestelde norm voor

deze regel houdt in dat tenminste 97% van het aantal starts richting sectoren 4 en 5 de meest westelijk gelegen baan gebruikt, waarbij rekening gehouden wordt met:

- 1 De ingezette baancombinatie;
- 2 De 'schoulers van de pieken'.

Aan de voorgestelde normen is voldaan, indien gemiddeld per seizoen tenminste 97% van het aantal starts richting sectoren 4 en 5 gebruik maakt van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie. Om transparant en eenduidig vast te stellen of aan de norm is voldaan, zal hiervoor een voorschrift in de RMI worden vastgelegd. De overige aspecten die de verdeling van het verkeer kunnen beïnvloeden maken dus niet expliciet onderdeel uit van de regel zelf en dienen binnen de marge van 3% te worden 'opgevangen'.

De voorgestelde regel en norm zijn gebaseerd op het uitgangspunt dat bestemming leidend is, binnen de huidige luchtruimstructuur en verkeersstromen. Als de luchtruimstructuur, verkeersstromen of verdeling van bestemmingen ingrijpend wijzigt (bijvoorbeeld als gevolg van significante verschuivingen in de herkomst/bestemmingen), dan kan dit leiden tot de noodzaak om de regel hieraan aan te passen. Zie in dit kader ook punt 1 van deze bijlage.

Hieronder wordt nader ingegaan op de bovengenoemde aspecten.

Ad 1: Ingezette baancombinatie

De percentages in de monitoringsrapportages tijdens de periode van het experiment hebben betrekking op de situaties waarin een baancombinatie uit de baanpreferentietabel is ingezet. Als aanvullende randvoorwaarde is tijdens het experiment gesteld dat de regel alleen van toepassing is als de betreffende baancombinatie voldoet aan de meteorologische condities en UDP volgens de regels voor de baanpreferentietabel. Als in een situatie één van beide of beide niet van toepassing is/zijn, dan is de betreffende situatie niet meegeteld voor het toetsen aan de regel. De gedachte achter de tweede randvoorwaarde is dat het vanuit het oogpunt van veiligheid verwerpelijk zou zijn om een regel te hebben die de afhandeling van verkeer op banen "stimuleert" die niet voldoen aan de gestelde (meteorologische) gebruikscondities.

Uit aanvullende analyses blijkt de aanvullende randvoorwaarde niet significant van invloed te zijn op de 'prestatie' ten aanzien van deze regel. Oftewel, de prestatie voor de verdeling van het startend verkeer is niet lager (maar ook niet hoger) voor die situaties waar in praktijk een meer preferente baancombinatie is ingezet dan de regel voor de preferentietabel 'als minimum' voorschrijft op basis van de meteorologische omstandigheden en UDP. Gelet hierop wordt de voorwaarde onderdeel gemaakt van de regel, met dien verstande dat het alleen als verklaring geldt als dit door LVNL onderbouwd met redenen, wordt opgevoerd bij Inspectie.

Derhalve wordt voorgesteld ten aanzien van de ingezette baancombinatie:

3a.1 De regel heeft alleen betrekking op de inzet van baancombinaties die zijn opgenomen in de van toepassing zijnde preferentietabel.

3a.2 LVNL kan, onderbouwd met redenen bij Inspectie, afwijken van de regel in situaties dat een baancombinatie wordt ingezet die buiten de criteria voor meteorologische condities en UDP valt zoals opgenomen in de regel voor de preferentietabel.

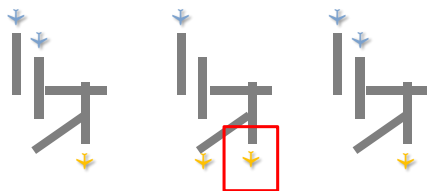
Ad 2: Schouders van de pieken

Uit de aanvullende analyses is gebleken dat bij aanvang en na afloop van perioden met inzet van twee startbanen er zich situaties voordoen dat verkeer met een westelijke bestemming van de oostelijk gelegen baan vertrekt. Dit blijkt zich vooral voor te doen tijdens overgangen van/naar perioden met één startbaan waarbij deze ene startbaan niet de oostelijk gelegen baan is tijdens de piekperiode en is mede het gevolg van de gehanteerde rekenmethodiek.

Onderstaand voorbeeld maakt dit duidelijk.

Voorbeeld

In dit voorbeeld is de Aalsmeerbaan (baan 18L) de oostelijk gelegen startbaan en de startbaan die buiten de piekperiode als enige startbaan in gebruik is. De Zwanenburgbaan (baan 18C) is de secundaire startbaan en wordt alleen tijdens de startpiekperiode ingezet.

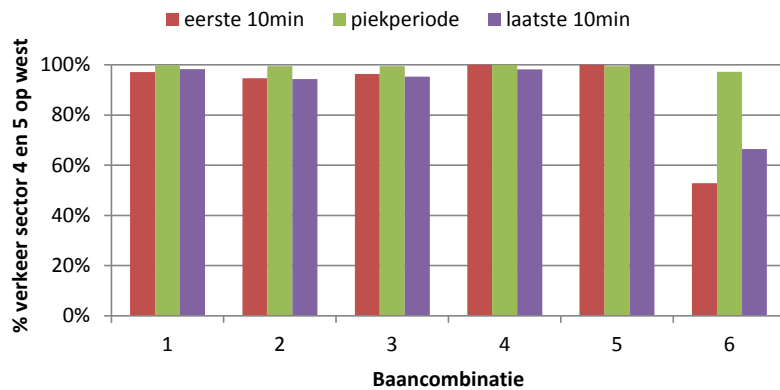


De rekenmethodiek 'telt' per 10 minuten het verkeer en stelt ook per 10 minuten periode vast of er één of twee startbanen in gebruik zijn. Stel dat in de periode 10:00 – 10:10 nog twee startbanen in gebruik, maar gedurende deze periode de overgang van twee startbanen naar één startbaan plaats vindt. Tijdens deze periode is dan het volgende verkeersbeeld (starts) mogelijk:

<i>Tijdstip</i>	<i>Startbaan</i>	<i>Bestemming (sector)</i>
10:00	18C	sector 5
10:01	18C	sector 4
10:01	18L	sector 3
10:03	18C	sector 5
10:05	18L	sector 2
10:06	18L	sector 1
10:08	18L	sector 4
10:09	18L	sector 2

Op basis van de methodiek telt de start om 10:08 als een start met sector 4 bestemming, die tijdens een startpiek niet van de westelijk gelegen baan is vertrokken. De periode met inzet van twee startbanen is echter om 10:03 geëindigd, dus is de Aalsmeerbaan de enige baan in gebruik en dus is er geen sprake van het 'niet volgen' van de regel.

Om bovenstaand effect op de ‘prestatie’ op de regel te illustreren, geeft onderstaande figuur de prestatie uitgesplitst per baancombinatie uit de standaard baanpreferentietabel en uitgesplitst naar de eerste 10 min van de piekperiode, de piekperiode zelf en de laatste 10 min van de piekperiode.



Uit deze figuur blijkt dat bovenstaande zich vooral voordoet bij de zesde preferentie uit de baanpreferentietabel. Dit is de enige combinatie in de preferentietabel waarbij de westelijk gelegen startbaan de tweede baan is tijdens een startpiek. In de periode van onderhoud aan de Kaagbaan in 2011 is deze combinatie veelvuldig ingezet, waardoor de algehele ‘prestatie’ op de regel in die periode lager was. Het beschreven effect van ‘scheef tellen’ van starts c.q. toekennen van starts tijdens overgangperiodes geldt echter ook voor andere combinaties, waarbij bijvoorbeeld een start die is uitgevoerd nadat is overgegaan naar 1 baan nog wordt ‘geteld’ als start tijdens een periode met twee banen in gebruik.

Voor dit effect wordt in de regel gecorrigeerd door de regel niet van toepassing te laten zijn op de ‘randen c.q. schouders’ van de pieken (zijnde de eerste en laatste 10 minuten van de piekperiode).

Prestatie op de regel: verdeling per seizoen

Per seizoen leveren bovenstaande aspecten de volgende percentages voor de verdeling van het startend verkeer (percentage sector 4 en 5 verkeer op de westelijke baan):

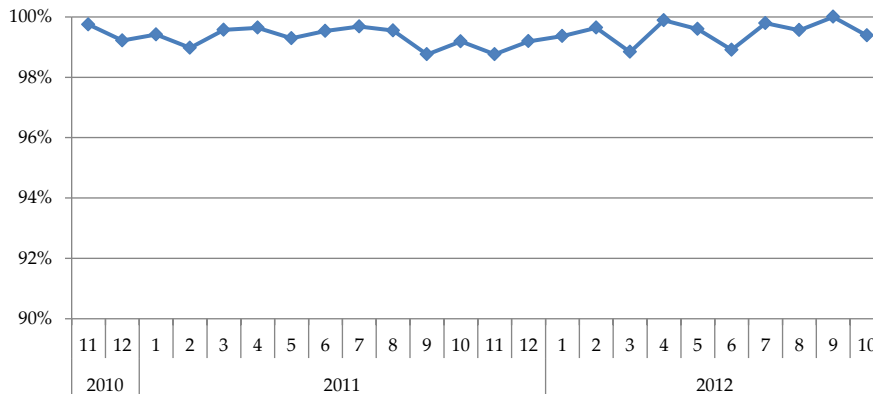
<i>Periode</i>	<i>Verdeling – starts</i>
Winter 2011	99,4%
Zomer 2012	99,4%
Winter 2012	99,1%
Zomer 2012	99,6%

Robuustheid

De voorgestelde norm heeft betrekking op een seizoen. Uitsplitsing van de prestatie op de regel naar kortere tijdsperiodes, maakt duidelijk of er perioden zijn waarin de prestatie o.b.v. bovenstaande aspecten significant lager is, en (dus) overige operationele factoren een grotere invloed hebben.

Onderstaande figuur geeft per maand het percentage van het aantal starts richting sectoren 4 en 5 dat de meest westelijk gelegen baan heeft gebruikt tijdens perioden met twee startbanen in gebruik.

Grafiek: verdeling startend verkeer



In alle maanden is het percentage hoger dan 98,5%, zonder significante uitschieters in individuele maanden.

Als er naar perioden van een week wordt gekeken, dan blijkt dat er 1 week is van de beschouwde twee experimentjaren dat het percentage lager was dan 97%.

Conclusie

Uit de resultaten per seizoen en de verschillende aanvullende analyses, volgt het vertrouwen dat de voorgestelde norm van 97% uitvoerbaar is.

b. Landend verkeer

Voor de verdeling van het landend verkeer geldt als regel dat, als twee landingsbanen gelijktijdig in gebruik zijn:

- Tenminste 45% van het totaal aantal landingen dat is afgehandeld op de momenten dat de Polderbaan (18R) en Zwanenburgbaan (18C) in gebruik zijn, wordt afgehandeld op de Polderbaan (18R), en
- Tenminste 50% van het totaal aantal landingen dat is afgehandeld op de momenten dat de Kaagbaan (06) en Aalsmeerbaan (36R) in gebruik zijn, wordt afgehandeld op de Kaagbaan (06).

waarbij rekening gehouden wordt met:

- 1 De ingezette baancombinatie.

Aan de voorgestelde normen is voldaan, indien gemiddeld per seizoen tenminste resp. 45% en 50% van het aantal landingen tijdens het gebruik van de betreffende baancombinaties gebruik maakt van resp. de Polderbaan en Kaagbaan. Om transparant en eenduidig vast te stellen of aan de normen is voldaan, zal hiervoor een voorschrift in de RMI worden vastgelegd. De overige aspecten die de verdeling van het verkeer kunnen beïnvloeden maken dus niet expliciet onderdeel uit van de regel zelf.

De voorgestelde regel en norm zijn gebaseerd op het uitgangspunt dat herkomst leidend is, binnen de huidige luchtruimstructuur, verkeersstromen en herkomst van het verkeer. Als de luchtruimstructuur, verkeersstromen of de herkomst van het verkeer ingrijpend wijzigt ten opzichte van hetgeen op dit moment bekend is, dan kan dit leiden tot de noodzaak om de regel hieraan aan te passen.

Ad 1: Ingezette baancombinatie

De regel heeft betrekking op situaties waarin een baancombinatie uit de baanpreferentietabel is ingezet, met gelijktijdige inzet van de Polderbaan en Zwanenburgbaan als landingsbaan of met gelijktijdige inzet van de Kaagbaan en Aalsmeerbaan als landingsbaan. Bij toepassing van de standaardtabel betreft dit preferenties 1, 2, 3 en 6.

Dezelfde aanvullende voorwaarde als is benoemd voor het startend verkeer, blijkt ook hier niet significant van invloed te zijn op de 'prestatie' ten aanzien van deze regel. Oftewel, de prestatie voor de verdeling van het startend verkeer is niet lager (maar ook niet hoger) voor die situaties waar in praktijk een meer preferente baancombinatie is ingezet dan de regel voor de preferentietabel 'als minimum' voorschrijft op basis van de meteorologische omstandigheden en UDP.

Derhalve wordt voorgesteld ten aanzien van de ingezette baancombinatie:

3b.1 De regel heeft betrekking op de inzet van baancombinaties die zijn opgenomen in de van toepassing zijnde preferentietabel waarbij sprake is van gelijktijdige inzet van de Polderbaan en Zwanenburgbaan als landingsbaan of gelijktijdige inzet van de Kaagbaan en Aalsmeerbaan als landingsbaan.

3b.2 LVNL kan, onderbouwd met redenen bij Inspectie, afwijken van de regel in situaties dat een baancombinatie wordt ingezet die buiten de criteria voor meteorologische condities en UDP valt zoals opgenomen in de regel voor de preferentietabel.

Prestatie op de regel: verdeling per seizoen

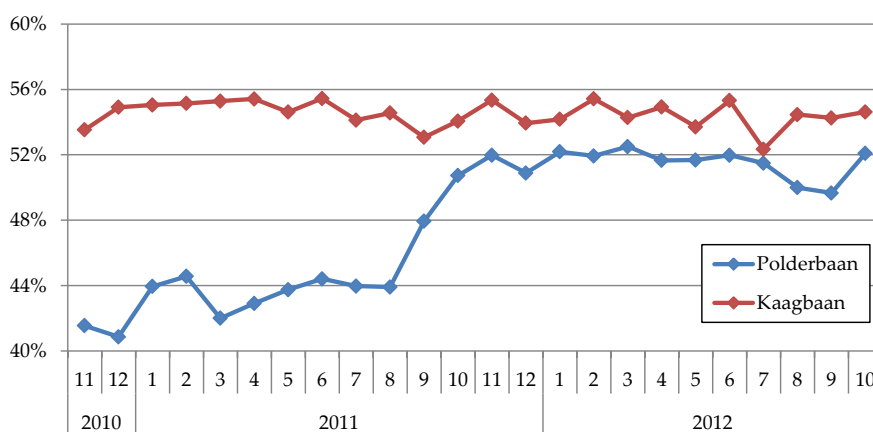
Per seizoen leveren bovenstaande aspecten de volgende percentages voor de verdeling van het landend verkeer (percentage landend verkeer op de westelijke baan):

<i>Periode</i>	<i>Verdeling landingen</i>	
	<i>Polderbaan (18R)</i>	<i>Kaagbaan (06)</i>
Winter 2011	42,8%	54,8%
Zomer 2012	46,0%	54,9%
Winter 2012	51,9%	54,7%
Zomer 2012	51,1%	54,5%

Robuustheid

De voorgestelde norm heeft betrekking op een seizoen. Uitsplitsing van de prestatie op de regel naar kortere tijdsperioden maakt duidelijk of er perioden zijn waarin de prestatie o.b.v. bovenstaande aspecten significant lager is, en (dus) overige operationele factoren een grotere invloed hebben.

Grafiek: verdeling landend verkeer per maand

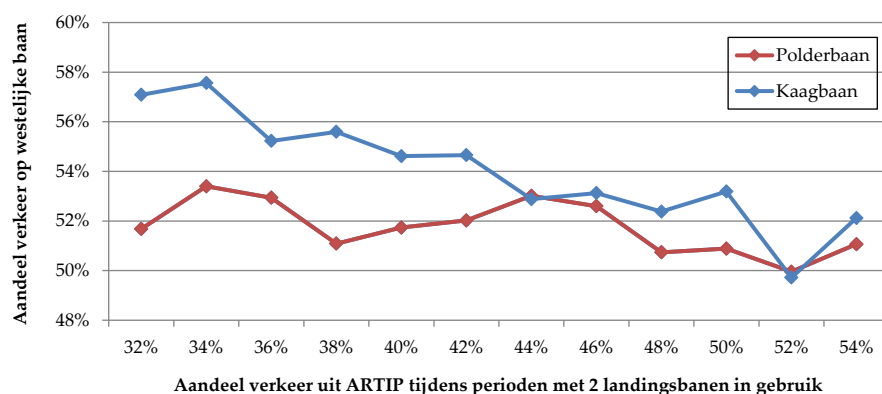


Bij de start van het experiment is de ambitie afgesproken om het aandeel op de Polderbaan te verhogen van 40% naar 45%. Sinds het begin van het gebruiksjaar 2012 is voor de Polderbaan de prestatie boven de 50% uitgekomen, en bedraagt gemiddeld 51,8%, zonder significante uitschieters in individuele maanden. Dit geeft het vertrouwen dat structureel een aandeel van 45% of meer op de Polderbaan verwacht mag worden. Voor de Kaagbaan is de prestatie vanaf het gebruiksjaar 2011 redelijk 'stabiel', waarbij de prestatie gemiddeld 54,6% bedraagt.

Net zoals er voor de verdeling van het startend verkeer een afhankelijkheid bestaat van bestemming, geldt er ten aanzien van het landend verkeer een afhankelijkheid van de herkomst van het verkeer. In de Aldersbrief van augustus 2010 is reeds aangegeven "Dit verkeer [landend verkeer] komt momenteel vanuit drie richtingen. Verkeer uit het westen (SUGOL) wordt voor het overgrote deel standaard afgehandeld op de meest westelijk gelegen landingsbaan binnen een baancombinatie; het verkeer uit het oosten (ARTIP) in principe voor het overgrote deel op de oostelijke baan. Het verkeer vanuit het zuiden (RIVER) wordt verdeeld over de twee banen, afhankelijk van de situatie in het luchtruim en op de banen."

Met name de hoeveelheid landend verkeer via ARTIP heeft effect op de prestatie op de regel. Onderstaande figuur geeft deze invloed, welke bepaald is door te kijken naar de prestatie op de regel (voor 2012) bij verschillende hoeveelheden/percentages verkeer via ARTIP tijdens een periode met twee landingsbanen in gebruik. Ter referentie: in het gebruiksjaar 2012 kwam gemiddeld 42% van het verkeer tijdens perioden met twee landingsbanen in gebruik via ARTIP.

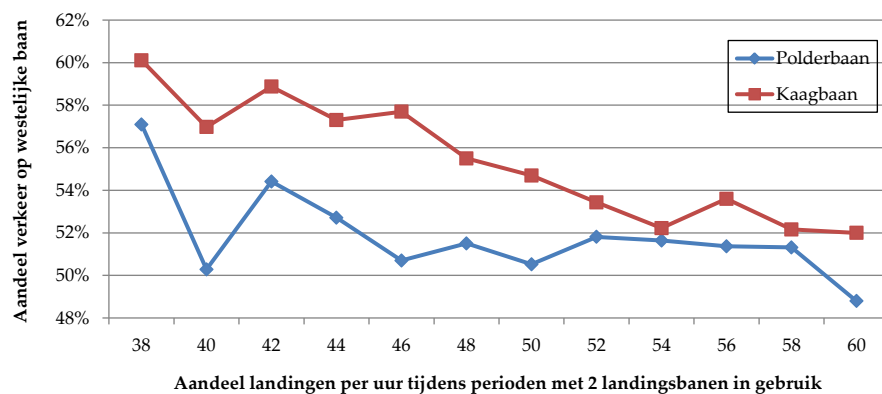
Grafiek: verdeling landend verkeer



Uit deze figuur blijkt dat de prestatie op de regel inderdaad gemiddeld lager is als er meer verkeer via ARTIP naar Schiphol komt. Voor beide banen blijft de prestatie (vooralsnog) gemiddeld boven de 50%.

Voor de verdeling van het landend verkeer wordt daarnaast een afhankelijkheid verwacht van het aantal landingen dat per uur wordt afgehandeld. Onderstaande figuur geeft deze invloed, bepaald door te kijken naar de prestatie op de regel (voor 2012) bij verschillende aantallen landingen per uur waarbij de baancombinaties zijn ingezet. Ter referentie: in het gebruiksjaar 2012 werden er gemiddeld 49 landingen per uur uitgevoerd tijdens perioden met twee landingsbanen in gebruik.

Grafiek: verdeling landend verkeer



Ook hier blijkt dat de prestatie op de regel inderdaad gemiddeld lager is op momenten dat er gemiddeld meer verkeer per uur wordt afgehandeld ('vollere piek'). Voor beide banen blijft de prestatie (vooralsnog) gemiddeld boven de 50%.

Conclusie

Uit de resultaten per seizoen en de verschillende aanvullende analyses, volgt het vertrouwen dat de voorgestelde normen van 45% (Polderbaan) en 50% (Kaagbaan) uitvoerbaar zijn. Ook als er gemiddeld meer verkeer via ARTIP naar Schiphol komt (bijvoorbeeld 50% in plaats van de huidige 42%) en als gemiddeld meer verkeer per uur wordt afgehandeld tijdens de perioden met twee landingsbanen in gebruik (bijvoorbeeld 55 in plaats van de huidige 47,5

landingen per uur) dan zal met de huidige afhandelingswijze van verkeer naar verwachting aan de voorgestelde normen voldaan kunnen worden.

Net als voor de regel voor de verdeling van het startend verkeer, geldt dat ook voor de regel voor het landend verkeer (ingrijpende) wijzigingen in luchtruimstructuur, verkeersstromen of de herkomst van het verkeer aanleiding kunnen zijn om de regel hierop aan te passen. Zie in dit kader ook punt 1 van deze bijlage. Meer specifiek geldt in dit kader voor de regel voor het landend verkeer dat van de introductie van een vierde IAF (verwacht eind 2016) een mogelijk effect wordt verwacht op de verdeling van het landend verkeer, alsmede van de implementatie van CDA's overdag.

6. Regel 4. Vierde baan

Als regel voor het gebruik van de vierde baan geldt (Aldersadvies 2010) dat er gemiddeld per dag gezien op jaarbasis maximaal 40 vliegtuigbewegingen worden afgehandeld op de vierde baan en op individuele dagbasis niet meer dan 60 vliegtuigbewegingen worden afgehandeld op de vierde baan.

Gedurende het tweejarig experiment is voor een drietal definities het aantal bewegingen op de vierde baan gemonitord. Tijdens deze twee jaar is (ruimschoots) voldaan aan de norm voor het gemiddeld aantal bewegingen op de vierde baan:

<i>Periode</i>	<i>Minst gebruikte niet geluidspreferente baan</i>	<i>Niet geluidspreferente laatst ingezette baan</i>	<i>Minst gebruikte baan</i>
2011	7,6	9,7	6,2
2012	6,0	7,0	5,1

In beide jaren is één keer het maximum van 60 bewegingen op dagbasis overschreden, beide keren alleen op basis van de tweede definitie.

Uit de studie naar de operatie bij 510.000 vliegtuigbewegingen is gebleken dat er vanaf een volume van 470.000 bewegingen, een serieus knelpunt kan ontstaan met regel 4 die handelt over het maximaal gebruik van de vierde baan. Op basis van huidige inzichten over het vliegverkeer, de mogelijkheden in het luchtruim, en de vooruitzichten van verbeteringen in de operatie op Schiphol kan niet worden uitgesloten dat ofwel de regel zal worden overtreden dan wel dat de vereiste punctualiteit niet kan worden gehaald.

De sector constateert ten aanzien van de uitgevoerde studie en de aannames die daarbij zijn gehanteerd dat enkele toekomstige ontwikkelingen in met name het luchtruim niet meegenomen konden worden in het onderzoek, maar ziet in die ontwikkelingen wel mogelijkheden om (een deel van) de gesignaleerde spanningen op te lossen. Naast de gevolgen van de veranderingen in het luchtruim, zijn verdere mogelijkheden te vinden in aanpassing van de dienstregeling, het verhogen van de piekruimtecapaciteit, de impact van Lelystad, vlootvernieuwing en operationele maatregelen. Door al deze punten verwacht de sector dat het toch mogelijk is om 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar te realiseren met een aankomstpunctualiteit van het hub-verkeer van 70%.

De uitkomst is dus dat de regel onverkort van toepassing blijft, met de volgende afspraken over de regel:

- als definitie voor de vierde baan wordt gekozen voor de niet-geluidspreferente baan die het minst is gebruikt tijdens een periode van 2+2 baangebruik;
- de norm die daarbij gehanteerd wordt, is een maximum van gemiddeld 40 bewegingen per dag en bij operationele verstoringen maximaal 60 vliegtuigbewegingen per dag op de vierde baan.

7. Overzicht van het voorstel

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de aspecten van de verschillende regels, alsmede het voorstel voor de normen per regel. De regel voor de vierde baan heeft betrekking op een periode van een jaar (max. gemiddeld 40) en een dag (max. 60); alle overige regels hebben betrekking op afzonderlijk het winter- en het zomerseizoen. Het winterseizoen betreft de periode van 1 november, de start van het gebruiksjaar, tot de eerste dag van de slotuitgifte van het IATA zomerseizoen; het zomerseizoen betreft de periode vanaf de eerste dag van het IATA zomerseizoen tot en met 31 oktober, het eind van het gebruiksjaar.

<i>Regel</i>	<i>Aspecten in regel</i>	<i>Uitsplitsing</i>	<i>Norm</i>
1. Gebruik preferentietabel	Primair: wind, zicht, daglicht, baanbeschikbaarstelling, 'tijdig' en 'tijdelijk'	(geen)	Min. 90%
2. Inzet van een tweede start- of landingsbaan	Verkeersaanbod, zicht, 'tijdig' en 'tijdelijk'	Starts Landingen	Min. 95% Min. 90%
3a. Verdeling van het startend verkeer	Ingezette baancombinatie, randen van pieken	(geen)	Min. 97%
3b. Verdeling van het landend verkeer	Ingezette baancombinatie	Landingen - Polderbaan Landingen - Kaagbaan	Min. 45% Min. 50%
4. Vierde baan	Aantal bewegingen	Per jaar (c.q. schrikkeljaar) Per dag	Max. 14.600 (c.q. 14.640) vtbs Max. 60 vtbs

8. Conceptregels LVB

Hoofdstuk 3. De regels

Artikel 1. Gebruik baanpreferentietabel

1. LVNL handelt het startend en landend verkeer af op een baancombinatie die volgt uit toepassing van de regels en de baanpreferentietabellen in artikel 2.
2. Aan het eerste lid is in elk geval voldaan indien in gemiddeld minimaal 90% van de tijd van het winter- respectievelijk zomerseizoen⁴ de in gebruik zijnde baancombinaties op grond van artikel 2 is verklaard.

⁴ Definitie van seizoenen opnemen onder de begripsbepalingen. Het winterseizoen betreft de periode van 1 november, de start van het gebruiksjaar, tot de eerste dag van de slotuitgifte van het IATA zomerseizoen; het zomerseizoen betreft de periode vanaf de eerste dag van het IATA zomerseizoen tot en met 31 oktober, het eind van het gebruiksjaar.

Artikel 2

1. LVNL baseert voor het handelsverkeer de baankeuze op de navolgende baanpreferentietabellen voor de periode van 6 uur tot 23 uur in tabel A en voor de periode van 23 uur tot 6 uur in tabel B.

Tabel A: van kracht 06-23 uur

Vereiste zicht- en daglichtcondities	Preferentie	Baancombinatie			
		L1	L2	S1	S2
Goed zicht én binnen UDP	1	06	36R	36L	36C
	2	18R	18C	24	18L
	3	06	36R	09	36L
	4	27	18R	24	18L
Goed zicht	5a	36R	36C	36L	36C
	5b	18R	18C	18L	18C
Marginaal zicht	6a	36R	36C	36L	09
	6b	18R	18C	18L	24

Tabel B: van kracht 23-06 uur

Vereiste zicht- en daglichtcondities	Preferentie	Baancombinatie			
		L1	L2	S1	S2
Goed of marginaal zicht	1	06	-	36L	-
	2	18R	-	24	-
	3	36C	-	36L	-
	4	18R	-	18C	-

2. Van tabel A kan worden afgeweken indien de beschikbaarstelling van het banenstelsel met uitzondering van de Schiphol-Oostbaan op grond van artikel [3.1.4] van dit besluit is beperkt door de exploitant van de luchthaven, met dien verstande dat:
 - a. indien de beschikbaarstelling van één baan is beperkt, de van toepassing zijnde tabel uit de tabellen 1 tot en met 5 wordt gehanteerd;

Tabel 1: Baanpreferentietabel bij het niet beschikbaar zijn van de Polderbaan:

Vereiste zicht- en daglichtcondities	Preferentie	Baancombinatie			
		L1	L2	S1	S2
Goed zicht én binnen UDP	1	06	36R	36C	09
	2	18C	27	24	18L

Tabel 2: Baanpreferentietabel bij het niet beschikbaar zijn van de Kaagbaan:

Vereiste zicht- en daglichtcondities	Preferentie	Baancombinatie			
		L1	L2	S1	S2
Goed of marginaal zicht	1	36R	36C	36L	36C ¹⁾
		36R	36C	36L	09
	2	18R	18C	18L	18C ¹⁾
		18R	27	18L	18C ¹⁾

1) gaat uit van een oplossing voor het parallel startprobleem bij marginaal zicht.

Tabel 3: Baanpreferentietabel bij het niet beschikbaar zijn van de Aalsmeerbaan:

Vereiste zicht- en daglichtcondities	Preferentie	Baancombinatie			
		L1	L2	S1	S2
Goed zicht én binnen UDP	1	06	27	36L	36C
	2	06	18R	09	36C
		18R	18C	24	09

Tabel 4: Baanpreferentietabel bij het niet beschikbaar zijn van de Buitenveldertbaan:

Vereiste zicht- en daglichtcondities	Preferentie	Baancombinatie			
		L1	L2	S1	S2
Goed zicht én binnen UDP	1	06	36R	36L	36C
	2	18R	18C	24	18L
Goed of marginaal zicht	3	36R	36C	36L	36C ¹⁾
	4	18R	18C	18L	18C ¹⁾
		18R	18C	18L	24

1) gaat uit van een oplossing voor het parallel startprobleem bij marginaal zicht.

Tabel 5: Baanpreferentietabel bij het niet beschikbaar zijn van de Zwanenburgbaan:

Vereiste zicht- en daglichtcondities	Preferentie	Baancombinatie			
		L1	L2	S1	S2
Goed zicht én binnen UDP	1	06	36R	36L	09
	2	18R	27	24	18L

- b. indien de beschikbaarstelling van meerdere banen is beperkt geen preferentietabel wordt gehanteerd.
3. LVNL hanteert op basis van de volgorde van de baancombinaties in de op grond van het eerste en tweede lid van toepassing zijnde baanpreferentietabel:
 - a. de eerste combinatie van banen waarvoor geldt dat:
 - de dwarswindcomponent op landingsbaan 1 (L1) en op startbaan 1 (S1) kleiner is dan of gelijk is aan 15 knopen,
 - de dwarswindcomponent op landingsbaan 2 (L2) en op startbaan 2 (S2) kleiner is dan of gelijk is aan 20 knopen,
 - er geen staartwindcomponent is die groter is dan 0 knopen op de banen uit de baancombinatie, en
 - de zicht- en daglichtcondities voldoen aan de vereiste condities voor de baancombinatie; of
 - b. een meer preferente baancombinatie dan de baancombinatie die volgt uit a.
4. In afwijking van het derde lid kan LVNL een andere baancombinatie hanteren indien geen van de baancombinaties uit de baanpreferentietabel voldoet aan de condities van het derde lid, onder a.
5. In afwijking van het derde lid kan LVNL een andere baancombinatie hanteren indien die niet langer dan 10 minuten wordt ingezet.

6. LVNL behoeft bij verandering van de omstandigheden genoemd in het derde lid, onder a, binnen een piekperiode niet een meer preferente baancombinatie in te zetten dan op enig moment binnen de piekperiode geldt op basis van het derde lid.
7. In afwijking van het eerste tot en met zesde lid kan LVNL, met redenen omkleed, een minder preferente baancombinatie hanteren indien een baan door LVNL niet bruikbaar wordt geacht.

Artikel 3. Inzet van een tweede start- of landingsbaan

1. LVNL kan bij de afhandeling van het verkeer een tweede startbaan respectievelijk tweede landingsbaan inzetten indien het verkeersaanbod daartoe noodzaakt.
2. De inzet van een tweede start- respectievelijk landingsbaan is verklaard indien:
 - a. het aantal starts respectievelijk landingen in de 10 minuten periode of de daaraan voorafgaande of daaropvolgende 10 minuten periode hoger is dan de beschikbare capaciteit; de beschikbare capaciteit bij goed zicht bedraagt respectievelijk 6 starts per 10 minuten en 6 landingen per 10 minuten; bij marginaal zicht bedraagt de beschikbare capaciteit 5 starts per 10 minuten en 5 landingen per 10 minuten; of
 - b. de tweede baan voor een duur van maximaal 20 minuten wordt ingezet tussen twee perioden waar de inzet van de tweede baan verklaard is op basis van het derde lid, onder a.
3. Aan het eerste lid is voldaan indien voor het winter- respectievelijk zomerseizoen voor minimaal 95% van de tijd dat een tweede startbaan is ingezet en voor minimaal 90% van de tijd dat een tweede landingsbaan is ingezet, de inzet van de tweede baan verklaard is.
4. Het derde lid is niet van toepassing op de inzet van andere baancombinaties dan die opgenomen zijn in de baanpreferentietabel, of bij beperkte zichtomstandigheden.

Artikel 4. Verdeling van het startend verkeer

1. Indien twee startbanen in gebruik zijn, wordt voor de afhandeling van het startend verkeer met een westelijk gelegen bestemming (sectoren 4 en 5) gebruik gemaakt van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie.
2. Aan het eerste lid is voldaan indien voor het winter- respectievelijk zomerseizoen minimaal 97% van het verkeer met een westelijk gelegen bestemming gebruik heeft gemaakt van de meest westelijke gelegen startbaan binnen een baancombinatie.
3. Het tweede lid is niet van toepassing op de momenten dat een andere baancombinatie is ingezet dan is opgenomen in de baanpreferentietabel en op de eerste 10 minuten en laatste 10 minuten van perioden dat twee startbanen in gebruik zijn.

Artikel 5. Verdeling van het landend verkeer

1. Tijdens perioden dat zowel de Polderbaan (18R) als de Zwanenburgbaan (18C) in gebruik zijn als landingsbanen, wordt voor het winter- respectievelijk zomerseizoen minimaal 45% van het aantal landingen afgehandeld op de Polderbaan.
2. Tijdens perioden dat zowel de Kaagbaan (06) als de Aalsmeerbaan (36R) in gebruik zijn als landingsbanen, wordt voor het winter- respectievelijk zomerseizoen minimaal 50% van het aantal landingen afgehandeld op de Kaagbaan.
3. Het eerste en het tweede lid zijn niet van toepassing indien een andere baancombinatie is ingezet dan is opgenomen in de baanpreferentietabel.

Artikel 6. Vierde baan

1. Het aantal vliegtuigbewegingen op de vierde baan bedraagt totaal in een gebruiksjaar niet meer dan 14.600 per jaar dan wel 14.640 voor een schrikkeljaar.
2. Per dag worden niet meer dan 60 vliegtuigbewegingen afgehandeld op de vierde baan.
3. De vierde baan is de baan waarop tijdens een afzonderlijke, aaneengeschakelde, periode waarin gestart is op twee startbanen en geland is op twee landingsbanen het minste aantal vliegtuigbewegingen zijn afgehandeld, met dien verstande dat de Kaagbaan en de Polderbaan niet als vierde baan worden aangemerkt.

Artikel 7. Onvoorziene omstandigheden

Van de artikelen [1] tot en met [6] kan worden afgeweken indien ten gevolge van uitzonderlijke onvoorziene omstandigheden het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd.

Hoofdstuk 4A. De grenswaarden en de criteria voor gelijkwaardigheid

Artikel 4.1 Maximaal aantal vliegtuigbewegingen

Op de luchthaven Schiphol vinden maximaal 510.000 vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar plaats, waarvan maximaal 32.000 in de periode van 23.00 uur tot 7.00 uur.

Artikel 4.2 Grenswaarden voor de geluidbelasting

Artikel 4.2.1 (aanpassing van artikel 4.2.1)

1. De L_{den} wordt gebruikt als indicator voor de geluidbelasting gedurende het gehele etmaal ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer. De geluidbelasting wordt berekend over een gebruiksjaar.
2. Onze minister van Infrastructuur en Milieu stelt jaarlijks voorafgaand aan het gebruiksjaar de maximale hoeveelheid geluid voor het gebruiksjaar vast. De maximale hoeveelheid geluid bedraagt niet meer dan de hoeveelheid geluid passend binnen het verkeersscenario bedoeld in artikel [4.5].
3. De totale hoeveelheid geluid in het gebruiksjaar bedraagt niet meer dan de maximale hoeveelheid geluid als vastgesteld in het tweede lid.
4. Het aantal woningen met een geluidbelasting van 58 dB(A) L_{den} of hoger bedraagt niet meer dan het criterium voor gelijkwaardigheid in artikel [4.3, eerste lid onder a].
5. Het aantal personen dat ernstig wordt gehinderd met een geluidbelasting van 48 dB(A) L_{den} of hoger bedraagt niet meer dan het criterium voor gelijkwaardigheid in artikel [4.3, eerste lid onder b].

Artikel 4.2.2 (aanpassing van artikel 4.2.2)

1. De L_{night} wordt gebruikt als indicator voor de geluidbelasting gedurende de periode van 23 uur tot 7 uur ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer. De geluidbelasting wordt berekend over een gebruiksjaar.
2. Onze minister van Infrastructuur en Milieu stelt jaarlijks voorafgaand aan het gebruiksjaar de maximale hoeveelheid geluid voor het gebruiksjaar vast. De maximale hoeveelheid geluid bedraagt niet meer dan de hoeveelheid geluid passend binnen het verkeersscenario bedoeld in artikel [4.5].

3. De totale hoeveelheid geluid in het gebruiksjaar bedraagt niet meer dan de maximale hoeveelheid geluid als vastgesteld in het tweede lid.
4. Het aantal woningen met een geluidbelasting van 48 dB(A) L_{night} of hoger bedraagt niet meer dan het criterium voor gelijkwaardigheid in artikel [4.3, eerste lid onder c].
5. Het aantal personen dat ernstig in de slaap wordt gestoord met een geluidbelasting van 40 dB(A) L_{night} of hoger bedraagt niet meer dan het criterium voor gelijkwaardigheid in artikel [4.3, eerste lid onder d].

Artikel 4.2.3 (aanpassing van artikel 4.2.3)

1. De geluidbelasting uitgedrukt in L_{den} of L_{night} , wordt bepaald overeenkomstig de definitie van deze begrippen in bijlage I van Richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (Pb L 189 van 18 juli 2002).
2. De in de artikelen 4.2.1 en 4.2.2 bedoelde geluidbelastingen, aantallen woningen en personen worden bepaald overeenkomstig [*Pm* - berekeningsrapport].

Artikel 4.3 De criteria voor gelijkwaardigheid

1. Als criteria voor gelijkwaardigheid bedoeld in artikel 8.17, zevende lid, van de Wet luchtvaart worden de volgende criteria vastgesteld:
 - a. aantal woningen met een geluidbelasting van 58 dB(A) L_{den} of hoger: [*Pm*];
 - b. aantal personen dat ernstig wordt gehinderd met een geluidbelasting van 48 dB(A) L_{den} of hoger: [*Pm*];
 - c. aantal woningen met een geluidbelasting in de nacht van 48 dB(A) L_{night} of hoger: [*Pm*];
 - d. aantal personen dat ernstig in de slaap wordt gestoord met een geluidbelasting in de nacht van 40 dB(A) L_{night} of hoger: [*Pm*];
 - e. aantal woningen dat aan externe veiligheidsrisico's wordt blootgesteld binnen een plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} of hoger: [*Pm*];
2. Bij ministeriële regeling wordt de berekeningswijze van de in het eerste lid genoemde criteria vastgesteld.

Hoofdstuk 4B. Gebruiksprognose en evaluatie

Artikel 4.5 De gebruiksprognose

1. De gebruiksprognose, bedoeld in artikel 8.17a Wet luchtvaart, bevat in ieder geval:
 - a. een beschrijving van het verkeersaanbod en de verkeersafhandeling voor het komende gebruiksjaar;
 - b. een beschrijving van de verwachte lokale geluidseffecten voor het komende gebruiksjaar;
 - c. een toets aan de criteria voor gelijkwaardige bescherming bedoeld in artikel [4.3];
 - d. een binnen de gelijkwaardigheidscriteria bedoeld in artikel [4.3] passend verkeersscenario op basis waarvan de maximum hoeveelheid geluidbelasting bedoeld in de artikelen [4.2.1] en [4.2.2] kan worden vastgesteld.
 - e. een prognose van het verkeersaanbod voor de komende drie jaar.
2. *Pm* - Termijn en publicatie.

Artikel 4.6 Het evaluatierapport

1. Het evaluatierapport, bedoeld in artikel 8.17b van de Wet luchtvaart, bevat in ieder geval:
 - a. een vergelijking van het werkelijk gerealiseerde verkeersaanbod en de verkeersafhandeling met de gebruiksprognose;
 - b. de totale milieueffecten;
 - c. een vergelijking van de opgetreden lokale geluidseffecten met de gebruiksprognose;
 - d. een aanduiding van mogelijke oorzaken voor de verschillen met de gebruiksprognose.
2. Het evaluatierapport wordt uiterlijk 13 weken na afloop van elk gebruiksjaar gepubliceerd en is openbaar.

Bijlage 4. Maximale Hoeveelheid Geluid

1. Inleiding

Op 1 november 2010 is het experiment met het nieuwe normen- en handhavingssysteem gestart. Daarbij zijn verschillende onderdelen van het systeem in praktijk beproefd en zijn onderdelen nader uitgewerkt. Eén van de onderdelen van het nieuwe systeem waarvoor een nadere uitwerking nodig was, betreft de definitie en de toepassing van de Maximale Hoeveelheid Geluid (MHG), zodanig dat deze een gelijkwaardige bescherming van het nieuwe systeem kan borgen. De uitwerking is door de hiervoor opgerichte werkgroep MHG gedaan. In deze werkgroep zijn vertegenwoordigd: To70, Ministerie voor Infrastructuur en Milieu (IenM), Schiphol, LVNL en KLM. Bij de uitwerking heeft daarnaast nadrukkelijk afstemming plaatsgevonden met, en is geadviseerd door, experts (hierna: 'de experts') van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en de Commissie voor de m.e.r.

Deze bijlage beschrijft het proces van de uitwerking van de MHG.

2. Achtergrond

Op basis van de Wet luchtvaart (artikel 8.17, 7^e lid) dient een nieuw luchthavenverkeersbesluit (LVB) een beschermingsniveau te bieden dat gelijkwaardig is aan dat van het eerste luchthavenverkeersbesluit. Dit geldt daarmee ook voor het nieuwe systeem, waarvoor het LVB zal worden aangepast.

Als onderdeel van het nieuwe systeem wordt voorzien dat steeds voorafgaand aan een gebruiksjaar een toets plaatsvindt aan de criteria voor gelijkwaardigheid, als formeel onderdeel van de op te stellen gebruiksprognose. In het huidige systeem worden de grenswaarden in de handhavingpunten vastgesteld op basis van een scenario dat moet voldoen aan de criteria voor gelijkwaardige bescherming. Doordat grenswaarden niet overschreden mogen worden borgen ze dat er jaarlijks wordt voldaan aan de gelijkwaardige bescherming. In het nieuwe systeem vervallen de handhavingpunten. Een nieuw instrument dient derhalve deze taak van de handhavingpunten over te nemen.

In aanloop naar het experiment was beoogd om met aantalsnormen de gelijkwaardige bescherming te borgen, zoals die in het huidige systeem door de criteria voor gelijkwaardige bescherming wordt geboden. Voor de aantalsnormen was het vereist om de criteria voor gelijkwaardige bescherming te vertalen naar achteraf handhaafbare normen. Echter, aan de hand van onderzoeken door To70 en KNMI en in overleg met de experts (PBL, NLR, commissie voor de m.e.r. en (destijds nog) Stichting Natuur en Milieu¹) is het volgende geconcludeerd:

Ten aanzien van de aantalsnormen is zowel door partijen aan de Alderstafel als door de experts geconcludeerd, dat het bepalen van aantalsnormen voor geluid voor het aantal woningen in het binnengebied (binnen 58 dB(A) Lden contour) niet op een zodanige wijze kan worden uitgevoerd dat aantoonbaar en transparant kan worden gemaakt dat een systeem met aantalsnormen tegemoet

¹ Stichting Natuur en Milieu is na afloop van het eerste experimenteerjaar, ten gevolge van andere prioriteitstelling binnen de organisatie, niet langer betrokken geweest bij de expertsessies.

komst aan de eis van gelijkwaardige bescherming voor de omgeving én de beoogde ontwikkelruimte voor de sector biedt. – *Alders 2010*

Het vaststellen van en het werken met aantalsnormen bleek daardoor niet haalbaar. Als alternatief voor de aantalsnormen is vervolgens onderzocht of de bescherming die de criteria voor gelijkwaardige bescherming bieden in het huidige stelsel, in het nieuwe stelsel kan worden ingevuld met een jaarlijks vast te stellen norm voor de Maximale Hoeveelheid Geluid (MHG). Op basis van de uitwerking en het uitgevoerde onderzoek naar de MHG is in 2010, voorafgaand aan het experiment, met betrekking tot de MHG door de Alderstafel het volgende geconcludeerd:

Op basis van de uitwerking en het uitgevoerde onderzoek naar MHG kan worden geconcludeerd dat het MHG afdoende bescherming kan bieden indien:

- Het vliegen volgende de regels in het experiment mogelijk en handhaafbaar blijkt.
- Het voorspellende model (DAISY) de praktijk dicht genoeg benadert.

...

Er zijn mogelijkheden om met behulp van de MHG te komen tot een stelsel dat tegemoet komt aan de gestelde eis van gelijkwaardige milieubescherming. De experts geven daarbij als aandachtspunt dat de MHG één van de onderdelen is van het nieuwe stelsel en jaarlijks op een rekenkundige wijze zal moeten worden vastgesteld en gehandhaafd en dat dit een bepaalde complexiteit met zich meebrengt.

...

Tijdens het experiment zal de werking en het vaststellen van de MHG een nadere uitwerking krijgen en zal tevens moeten worden aangetoond dat aan de genoemde voorwaarden (handhaafbaarheid regels en voorspelbaarheid model) wordt voldaan. – *Alders 2010*

In de volgende paragraaf wordt de nadere uitwerking van de MHG toegelicht.

3. Uitwerking MHG tijdens het experiment

Parallel aan het experiment met het nieuwe stelsel is door de werkgroep MHG, in nauw overleg met de experts, uitwerking gegeven aan de exacte invulling van de MHG en de hieraan gestelde voorwaarden. De berekeningswijze van de MGH is vergelijkbaar aan die van het TVG in het huidige stelsel. De MHG is net als het TVG onafhankelijk van de verdeling van het verkeer over de banen, maar reageert wel op veranderingen in aantallen bewegingen, vlootsamenstelling en verdeling van het verkeer over het etmaal. Bij de uitwerking van de MHG is het eerste onderzoekdeel inzicht gegeven in de manier waarop de MHG reageert op veranderingen in het verkeersbeeld, en of deze manier overeenkomt met hoe de score op de criteria voor gelijkwaardige bescherming daarop verandert. Uit dat onderzoekdeel is gebleken dat een verandering in het verkeersbeeld een gelijksoortig effect heeft op de MHG als op de score op gelijkwaardigheid, maar is geconcludeerd dat voor het beste resultaat de huidige berekenmethodiek van het TVG aangescherpt dient te worden. Concreet betekent dit dat het te hanteren rekengebied groter van omvang is en dat de MHG bepaald wordt door de geluidbelasting 'energetisch' te sommeren in plaats van rekenkundig. Daarnaast is

aangetoond dat de methodiek van de MHG scenario-robust is, dat wil zeggen toepasbaar is voor uiteenlopende verkeersbeelden.

De resultaten hiervan zijn in september 2011 met de experts van PBL, NLR en Commissie m.e.r. besproken en akkoord bevonden.

In deze bijeenkomst is tevens de aanpak voor het tweede onderzoekdeel vastgesteld. Dit deel heeft betrekking op de kwaliteit van het prognosemodel voor het voorspellen van het baangebruik. Deze dient de praktijk voldoende goed te benaderen om op basis van de gebruikspronose de norm voor de MHG te kunnen bepalen. Bij de uitwerking hiervan is een nieuwe methode ontwikkeld waarmee het baangebruik adequaat voorspeld kan worden en waarmee beter invulling kan worden gegeven aan de toeslag voor de invloed van het weer op de milieueffecten (de meteotoeslag).

Op basis van het vervolgonderzoek is met de experts, in een aantal expertsessies tussen september 2011 en maart 2013, tot de volgende constatering gekomen:

1. Een goede voorspelling van het baangebruik en de meteotoeslag is noodzakelijk voor een goede voorspelling van de verdeling van het geluid over de omgeving en daarmee voor het borgen van gelijkwaardigheid in het nieuwe stelsel (met de MHG).
2. Met de huidige modellen voor het baangebruik en meteotoeslag kan niet aan de voorwaarden voor het toepassen van de MHG voldaan worden. Met de nieuwe c.q. verbeterde modellen voor baangebruik en meteotoeslag, die in het kader van de uitwerking van de MHG door To70 zijn ontwikkeld en beschikbaar zijn gemaakt, kan wel een goede voorspelling worden gemaakt, hiermee kan aan de voorwaarden voor het toepassen van de MHG worden voldaan.
3. Het gebruik van de nieuwe modellen heeft effect op de voorspelde verdeling van het geluid over de omgeving en leidt daarmee tot de vraag of dit effect heeft op de bescherming van de omgeving en/of het inpasbare verkeersvolume en daarom moet resulteren in een correctie van de gelijkwaardigheidscriteria.
4. Ondanks dat wet- en regelgeving noch eerdere beleidsuitspraken voldoende houvast bieden hoe hier eenduidig mee kan worden omgegaan zou het gebruik van nieuwe modellen niet tot een negatief effect voor de omgeving of de sector mogen leiden. Dit kan alleen door de criteria voor gelijkwaardigheid te corrigeren voor het gebruik van de nieuwe modellen.

In het kader van bovenstaande hebben de experts aangegeven dat, omdat eenduidige regelgeving over het actualiseren van de criteria voor gelijkwaardigheid ontbreekt, het nu het moment is om hiervoor 'spelregels' vorm te geven. Dit zodat voor nu en in de toekomst duidelijk wordt wat de te nemen stappen zijn bij aanpassing van modellen. De experts hebben aangegeven een voorstel te zullen opstellen voor een kader voor toekomstige actualisering van de gelijkwaardigheidscriteria. De experts is verzocht om bij de uitwerking daarvan twee sporen uit te werken:

- een zelfstandige correctie die nu direct met het nieuwe normen- en handavingsstelsel zal worden uitgevoerd op de criteria voor gelijkwaardigheid vanwege het gebruik van de nieuwe modellen;
- een kader voor toekomstige actualisaties voor de criteria voor gelijkwaardigheid, die nu niet in deze correctie opgenomen zijn maar wel (periodiek) aan de orde zullen komen (waaronder woningbouw, routemodellering, doc 29 en evt. toekomstige aanpassingen in baangebruik en meteo).

In deel 4 van deze notitie zijn de bovenstaande constatering uitgewerkt en toegelicht. Deel 5 beschrijft de zelfstandige correctie van de criteria voor gelijkwaardigheid. Deel 6 geeft de conclusie, inclusief het oordeel van de experts over de correctie en over de MHG. De uitwerking van het kader voor toekomstige actualisaties volgt in een later stadium.

4. Toelichting op de constateringen

Constatering 1: *Een goede voorspelling van het baangebruik en de meteotoeslag is noodzakelijk voor een goede voorspelling van de verdeling van het geluid over de omgeving en daarmee voor het borgen van gelijkwaardigheid in het nieuwe stelsel (met het MHG)*

Gelijkwaardigheid in het huidige stelsel en de rol van de voorspelling

- In het huidige stelsel, dat op output normen is gebaseerd, borgen de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten, in combinatie met het TVG, dat in de praktijk wordt voldaan aan de criteria voor gelijkwaardige bescherming.
- Bij aanpassing van de vastgestelde grenswaarden in het LVB moet worden aangetoond dat ook met de nieuwe grenswaarden wordt voldaan aan de eis voor gelijkwaardige bescherming. Dit gebeurt door het 'grenswaardescenario', inclusief meteotoeslag, te toetsen aan de criteria voor gelijkwaardigheid. Vervolgens wordt hierbij een TVG vastgesteld voor het bijbehorende verkeersvolume zonder meteotoeslag. De meteo kan hiermee niet worden 'volgevoegen'.
- De hoogte van de grenswaarden in handhavingspunten wordt gebaseerd op een inschatting van de verdeling van de geluidbelasting rond de luchthaven. De verkeersverdeling die daarbij wordt toegepast, komt tot stand door middel van onder andere een voorspelling van het baangebruik en toepassing van een meteotoeslag waarin de veelvoorkomende variaties vanwege het weer zijn opgenomen. De meteotoeslag heeft hierbij de rol om in kaart te brengen wat de maximale geluidbelasting in de handhavingspunten in een jaar kan zijn als gevolg van veelvoorkomende variaties in het weer. De opslag voor deze variaties is zo dat de variaties die in 4 van de 5 jaren optreden hierbinnen passen.
- Bij de introductie van het huidige stelsel, aan de hand van het MER2004, werden grenswaarden in handhavingspunten vastgesteld die hoorden bij een voorspelling van een precies binnen de criteria voor gelijkwaardigheid (dag en nacht afzonderlijk) passend grenswaardescenario. Aan de hand van dit grenswaardescenario werd voorspeld dat 498.500 vliegtuigbewegingen exclusief General Aviation afgehandeld zouden kunnen worden binnen de criteria voor gelijkwaardigheid. Dit zou leiden tot een TVG van 63,46 dB(A).
- In de praktijk is gebleken dat bij een lager verkeersvolume (en lager TVG dan de grenswaarde) reeds één of meerdere grenswaarde(n) in de handhavingspunten knellend zijn.
- Eén van de oorzaken hiervan is dat het huidige prognosemodel de praktijk onvoldoende dicht benadert, waardoor het geluid anders neerslaat over de omgeving dan was voorspeld, waardoor er in een aantal handhavingspunten een hogere geluidbelasting optreedt dan gedacht.
- Doordat in de praktijk op de grenswaarden in de handhavingspunten wordt gehandhaafd is de gelijkwaardigheid ook bij afwijkingen ten opzichte van het grenswaardescenario geborgd. Immers, de hoogte van de grenswaarden in handhavingspunten is hierop bepaald. Enkel in buitengewone weerssituaties mag van de grenswaarden in handhavingspunten worden afgeweken.

Gelijkwaardigheid in het nieuwe stelsel en de rol van de voorspelling

- In het nieuwe stelsel, dat voor een groot deel input gestuurd is, is beoogd dat de jaarlijkse toets op de MHG, in combinatie met de regels voor het baangebruik, borgen dat in de praktijk wordt voldaan aan de criteria voor gelijkwaardige bescherming.
- De MHG geeft de hoeveelheid geluid die past bij het verkeersbeeld (volume, vlootsamenstelling, procedures en verdeling van het verkeer over het etmaal) dat inpasbaar is binnen gelijkwaardigheid.
- Welk verkeersvolume bij een bepaald verkeersbeeld binnen de criteria voor gelijkwaardigheid is in te passen is afhankelijk van het baangebruik waarmee het verkeer wordt afgehandeld. Dit beïnvloedt immers de verdeling van het geluid over de omgeving en daarmee de score op gelijkwaardigheid. Meer landen op de Buitenveldertbaan zou bijvoorbeeld leiden tot een lager inpasbaar verkeersvolume dan minder landen op de Buitenveldertbaan.
- De norm voor de MHG wordt steeds jaarlijks voorafgaand aan het gebruiksjaar vastgesteld op basis van het verwachte verkeer en de verwachte verkeersafhandeling. Het daarbij voorspelde baangebruik heeft dus invloed op de hoeveelheid verkeer die mag worden afgehandeld.
- In het nieuwe stelsel wordt het baangebruik gestuurd door de regels voor het baangebruik. Omdat het nieuwe stelsel geen grenswaarden in handhavingpunten meer heeft die er voor zorgen dat, ongeacht de verdeling van geluid over de omgeving, de gelijkwaardigheid wordt geborgd, dient het voorspelde (baan)gebruik voor de vaststelling van de MHG en de daarmee samenhangende verdeling van het geluid over de omgeving in voldoende mate overeen te komen met de praktijk. Zo niet, dan kan dit leiden tot een te hoog of een te laag vastgesteld MHG. Immers:
 - Als de voorspelde verkeersverdeling vanuit milieuoogpunt gezien gunstiger (resp. ongunstiger) is dan de daadwerkelijke verkeersverdeling, zal er (modelmatig) een hoger (resp. lager) verkeersvolume inpasbaar zijn binnen de criteria voor gelijkwaardigheid en dus een hogere (respectievelijk lagere) MHG-norm worden bepaald dan dat op basis van de daadwerkelijke verkeersverdeling mogelijk zou zijn.
 - Verschillen tussen de voorspelde verdeling van het geluid (inclusief meteotoeslag) en de verdeling in de praktijk (exclusief meteotoeslag) leiden in het nieuwe stelsel bij een gelijk verkeersvolume niet tot een overschrijding van de MHG (omdat deze onafhankelijk is van de verdeling van het verkeer over de banen en de daarmee samenhangende verdeling van het geluid over de omgeving).
 - Dit kan er toe leiden dat het in praktijk mogelijk is om meer (of minder) bewegingen af te handelen dan bij een toets aan de criteria op basis van een betere prognose mogelijk zou zijn. Bij een minder goede prognose kan dus niet geborgd worden dat het baangebruik en de verkeersafhandeling die is getoetst aan gelijkwaardigheid, in werkelijkheid ook zo gerealiseerd zal worden.
- Het nieuwe stelsel met MHG stelt daarom uit oogpunt van het borgen van adequate toetsing of het verkeer binnen de criteria voor gelijkwaardige bescherming is afgehandeld, scherpere eisen aan de kwaliteit van de voorspelde verdeling van de geluidbelasting dan dat in het huidige stelsel gedaan wordt.

Constatie 2: *Met de huidige modellen voor het baangebruik en de meteotoeslag kan niet aan de voorwaarden voor het toepassen van de MHG voldaan worden. Met de nieuwe c.q. verbeterde modellen voor baangebruik en meteotoeslag, die in het kader van de uitwerking van de MHG door To70 zijn ontwikkeld en beschikbaar zijn, kan wel een goede voorspelling gemaakt worden, hiermee kan aan de voorwaarden voor het toepassen van de MHG worden voldaan*

- Bij de uitwerking van de MHG is aangetoond dat de resultaten van de huidige prognosemodellen afwijken van hoe het verkeer in de praktijk wordt afgehandeld.
- De afwijking van de huidige prognosemodellen ten opzichte van de praktijk bestaat uit twee componenten.
 - Er is een afwijking in de baanvoorspelling die ertoe leidt dat de geluidbelasting in de praktijk anders neerslaat dan voorspeld. In het stelsel met handhavingpunten heeft dit als gevolg dat in de praktijk minder verkeer dan voorspeld afgehandeld kan worden. Uit analyses is gebleken dat de verschillen tussen het voorspelde baangebruik en het gerealiseerde baangebruik met name zitten in de onderschatting van inzet van de Buitenveldertbaan en de overschatting van het noordelijk baangebruik t.o.v. het zuidelijk baangebruik.
 - Daarnaast is gebleken dat de huidige meteotoeslag voor de meeste banen groter is dan in de praktijk (bij een goede voorspelling van het baangebruik) noodzakelijk is. Hierdoor is in de praktijk de kans op overschrijding van de grenswaarden in handhavingpunten als gevolg van het weer kleiner dan voorspeld.
- Er zijn oplossingen aangedragen voor de hierboven beschreven afwijkingen, deze zijn:
 - Het toepassen van een nieuw ontwikkeld baanvoorspellingsmodel, waar in gegeven weerssituaties die verdeling van het verkeer over de banen wordt voorspeld die ook in de praktijk bij gelijke weerssituaties is gerealiseerd.
 - Het toepassen van een aangepaste methode voor het bepalen van de meteotoeslag, waarbij, in plaats van de vaste percentuele opslag op het baangebruik, de daadwerkelijk te verwachte variaties in het baangebruik vanwege het weer worden gebruikt. Hierbij worden gegevens van 40 jaar weer toegepast, exclusief buitengewone weerjaren.
- To70 heeft middels een validatie aangetoond dat het nieuwe baangebruikmodel een hoge kwaliteit voorspelling geeft (ca. 98%). De kwaliteit van de validatie is getoetst door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium. Het NLR beveelt aan om naast de validatie van het baangebruik ook de geluidbelasting (die hier in grote mate uit voort vloeit) te valideren. Dit kan op korte termijn plaatsvinden). Tevens is aangetoond dat de modellen een significant betere voorspelling geven van het baangebruik en de onzekerheid van het weer, en de daarmee samenhangende verdeling van de geluidbelasting, dan de huidige modellen.
- Door de voorgestelde verbeterde modellering zal de geprognosticeerde verdeling van het geluid over de omgeving in de gebruiksprognose beter aansluiten bij de daadwerkelijke verdeling van geluid die tijdens het gebruiksjaar optreedt. Daarmee wordt de MHG-norm, die jaarlijks wordt vastgesteld op basis van een precies binnen de criteria geschaald GP-scenario, een goede indicatie achteraf voor overschrijdingen van de criteria voor gelijkwaardige bescherming door het gerealiseerde verkeer.
- De experts delen het standpunt dat met de verbeterde modellen een adequate prognose kan worden gegeven om aan de voorwaarden van de MHG ten aanzien van de prognosemodellering te voldoen.

Constatering 3: *Het gebruik van de nieuwe modellen heeft effect op de voorspelde verdeling van het geluid en leidt daarmee tot de vraag of dit effect heeft op de bescherming van de omgeving en/of het inpasbare verkeersvolume en daarom moet resulteren in een correctie van de gelijkwaardigheidscriteria.*

Hierbij zijn twee aspecten van belang:

- a) Regelgeving ten aanzien van de wijze waarop de toets op gelijkwaardigheid moet worden uitgevoerd en op welk moment aanpassing van de criteria aan de orde is;
- b) De effecten van het al dan niet actualiseren van de criteria.

Beide aspecten worden hierna toegelicht.

Constatering 3a: *Wet- en regelgeving noch eerdere beleidsuitspraken bieden voldoende houvast hoe hier eenduidig mee kan worden omgegaan.*

- Voor de berekening van de geluidbelasting door vliegverkeer gelden wettelijke voorschriften². De hoogte van de criteria voor gelijkwaardigheid is gekoppeld aan deze voorgeschreven berekeningswijze, die betrekking heeft op zaken als de dosismaat voor geluid, de wijze van routemodellering, etc. Aanpassing in deze voorschriften heeft in 2007 geleid tot actualisatie van de criteria voor gelijkwaardigheid.
- De modellen voor baangebruikvoorspelling en meteotoeslag zijn niet wettelijk voorgeschreven. Deze modellen zijn echter wel van invloed op de verwachte verdeling van het geluid over de omgeving en daarmee op het verkeersvolume dat mogelijk is binnen de criteria voor gelijkwaardigheid.
- Hoewel de meteotoeslag niet wettelijk is voorgeschreven, dient bij de toets aan gelijkwaardigheid wel rekening te worden gehouden met de variatie van geluidbelasting in de praktijk als gevolg van het weer. De meteotoeslag moet daarbij dusdanig zijn dat de veelvoorkomende variaties als gevolg van het weer (gemiddeld 4 van de 5 jaar) hierin kunnen worden opgevangen. Alleen in situaties van uitzonderlijk weer mag een overschrijding (als gevolg van het weer) plaatsvinden (LVB over meteoclausule).
- In een m.e.r. procedure voor aanpassing van het LVB dient bovendien te worden uitgegaan van een meest waarschijnlijke en realistische ‘invoerset’ waaronder de verdeling van het verkeer over banen en routes.
- Ter illustratie: In de richtlijnen voor de m.e.r. MLT (maart 2008) waren de volgende berekeningseisen opgenomen:

Voor het voorspellen van de milieugevolgen van de alternatieven zijn gegevens nodig over:

- de vloot: de vlootsamenstelling, het verkeersvolume en de verdeling van de vliegtuigbewegingen over het etmaal;
- de operationele verkeersafhandeling: de verdeling van het verkeer over banen en routes.

Al deze gegevens vormen samen per alternatief de invoerset. De invoerset dient aan te sluiten bij de meest waarschijnlijke en realistische ontwikkelingen en afhandelingsmogelijkheden.

² Noot: Het Nederlandse wettelijke voorschrift wijkt af van de Europese standaard methode voor het berekenen van geluidcontouren rond civiele luchthavens (ECAC.CEAC Doc. 29). Deze berekeningswijze zal naar verwachting in de toekomst door Nederland worden overgenomen in regelgeving en maakt dan dus onderdeel uit van de formele voorschriften.

Voor de berekeningen in het MER gelden de volgende uitgangspunten:

- de berekeningen van de geluidbelasting uitgedrukt in Lden, Lnight, en het TVG etmaal en nacht worden uitgevoerd conform de rekenmethodiek zoals gegeven in NLR-CR-2001-372, herziene versie, december 2001;
- er dient zoveel mogelijk uitgegaan te worden van verbeterde routemodellering, gebaseerd op werkelijke vliegpatronen (hybride modellering);
- de contouren voor de geluidbelasting en de waarden in handhavingpunten worden bepaald inclusief een meteotoeslag; het TVG wordt bepaald exclusief de meteotoeslag;
- voor de bepaling van de contouren dient gerekend te worden met een rekenraster met een maaswijdte van maximaal 500 meter;
- het rekengebied dient zo groot genomen te worden dat de ligging van de 48 dB(A) Lden en de 40 dB(A) Lnight contouren daar geheel binnen passen;
- voor de bepaling van de aantallen woningen, ernstig gehinderde mensen en ernstig slaapverstoorde mensen dient het Woningenbestand Schiphol 2005 gebruikt te worden;
- voor de bepaling van de aantallen ernstig gehinderde mensen en ernstig slaapverstoorde mensen dient gebruik te worden gemaakt van de dosis-effect relaties uit de Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol, waarbij gerekend wordt met een stapgrootte van 1 dB(A) en conform de systematiek zoals beschreven in To70-rapport 06.171.03, bijlage B.2.

- De Commissie m.e.r. voert in een m.e.r.-procedure een onafhankelijke toets uit op de gehanteerde aannames, uitgevoerde berekeningen en de hiervoor ingezette modellen. Dit maakt echter niet dat er gesteld kan worden dat er een eenduidige procedure is hoe om te gaan met veranderingen in de modellering van het baangebruik en de meteotoeslag.
- Dit kan worden geïllustreerd aan de hand van de aanpassing van het LVB in 2008. Destijds zijn, binnen de criteria voor gelijkwaardigheid, de grenswaarden in de handhavingpunten aangepast op basis van berekeningen in het kader van het MER "Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio" ('MER KT'). Daarbij zijn onder andere en mede vanwege eerdere overschrijdingen bij de Buitenveldertbaan aangepaste instellingen in het baangebruikmodel gehanteerd, waarmee het model een verhoogde inzet van de Buitenveldertbaan voorspelde. De aanpassing van de grenswaarden had tot doel om de kans op overschrijdingen in de toekomst te verkleinen.
- Doordat het verkeersscenario dat gehanteerd is in het MER KT ruim passend was binnen de criteria voor gelijkwaardigheid, is destijds niet aan het licht gekomen of de gedane aanpassingen een effect hebben gehad op het verkeersvolume dat binnen gelijkwaardigheid inpasbaar was.
- Aangezien eenduidige regelgeving ontbreekt, constateren experts dat het nu het moment is om deze vorm te geven. Dit zodat voor nu en in de toekomst duidelijk wordt wat de te nemen stappen zijn bij aanpassing van onderdelen in de berekeningsystematiek.

Constatering 3b: *Om inzicht te krijgen in de keuzes die er zijn voor het gebruik van de nieuwe modellen, zijn de effecten van het toepassen van de nieuwe modellen onderzocht:*

- *voor de situatie dat de huidige gelijkwaardigheidscriteria van kracht blijven, en*
- *voor de situatie dat deze criteria met gebruik van dezelfde nieuwe modellen zouden worden gecorrigeerd.*
- Zoals bij constatering 3a is geconstateerd bieden wet- en regelgeving noch eerdere beleidsuitspraken voldoende houvast hoe met de voorgestelde aanpassing van de modellen kan worden omgegaan. Dit komt met name omdat niet altijd te herleiden is waarom een bepaalde

keuze of beslissing in het verleden is gemaakt en omdat met de kennis van nu de beslissing misschien anders zou zijn uitgevallen.

- Met de experts is afgesproken dat To70 inzicht zou geven in de hoogte van de criteria bij (al dan niet gedeeltelijk) corrigeren en in de effecten van het al dan niet corrigeren van de criteria in termen van inpasbaar verkeersvolume.
- De experts zijn van mening dat het MER2004 scenario, dat ten grondslag ligt aan het eerste LVB, als basis gebruikt moet worden voor de correctie (vergelijkbaar met de actualisatie in 2007). Ook is extra inzicht gewenst om voor een aantal andere recente scenario's te onderzoeken hoe de score op de criteria voor gelijkwaardige bescherming is.
- De gevraagde effecten zijn inzichtelijk gemaakt en hiermee is de gevraagde beslisinformatie beschikbaar gemaakt.
- Zonder correctie van de gelijkwaardigheidscriteria, maar met een MHG dat wordt vastgesteld met verbeterde modellen, neemt het inpasbare verkeersvolume toe met enkele duizenden vliegtuigbewegingen.
- Het criterium voor het binnengebied (de 'huizennorm') is bij de huidige criteria bepalend ('het eerst knellend') voor het inpasbare verkeersvolume. Bij de gecorrigeerde criteria is het criterium voor het binnengebied niet langer bepalend, in plaats daarvan is het criterium voor het buitengebied (de norm voor het aantal ernstig gehinderden) bepalend.

5. Voorstel voor zelfstandige correctie van de criteria voor gelijkwaardigheid

In het kader van het MHG onderzoek is besloten om tot een voorstel te komen voor de correctie van de criteria voor gelijkwaardigheid voor het toepassen van nieuwe (verbeterde) modellen voor het baangebruik en de meteotoeslag. Dit hoofdstuk geeft eerst een korte toelichting over de basis voor de correctie van de criteria, geeft vervolgens een overzicht van de gecorrigeerde criteria en beschrijft tot slot kort wat de nieuwe criteria voor de praktijk betekenen.

Basis voor de correctie

Bij de actualisatie van de criteria in 2007 was het MER2004 verkeersscenario de basis voor de nieuwe criteria. Dit verkeersscenario is toen gekozen omdat het gebruikt is voor het vaststellen van het eerste Luchthavenverkeersbesluit (LVB) en de Wet Luchtvaart dicteert dat ieder volgend LVB een tenminste gelijkwaardige bescherming moet bieden als het eerste LVB (artikel 8.17 lid 7, Wet Luchtvaart). Bij een correctie van de criteria is het van belang dat alleen de wijziging van de modellen van invloed is op de uitkomst van de som, niet overige (operationele) aspecten. De correctie wordt gedaan door eerst per criterium een berekening uit te voeren met de huidige modellen en door vervolgens met dezelfde invoer de berekening nog eens uit te voeren, maar met de nieuwe modellen. De nieuwe criteria zijn dan gelijk aan de uitkomsten van de berekeningen met de nieuwe modellen.

Om bij de huidige correctie te waarborgen dat alleen de modellen wijzigen kan ook voor de som met de huidige modellen niet van het exacte MER2004 verkeersscenario worden uitgegaan, maar moet een beste benadering daarvan gebruikt worden (MER2004*). Hierbij is zoveel als mogelijk is uitgegaan van de gegevens die in het MER2004 of bij de actualisatie van de criteria in 2007 zijn gebruikt. De punten waar een andere oplossing gezocht moest worden zijn:

- Baangebruikgegevens; Het verbeterde baangebruikmodel heeft baangebruik gegevens uit de praktijk nodig. Om alleen het model te wisselen zijn gegevens nodig waarin volgens de veronderstellingen uit het MER2004 gevlogen is. Een dergelijke periode bestaat niet. Daarom is gewerkt met gegevens uit de periode van het experiment. Daarmee kan wel alleen voor het model gecorrigeerd worden;
- Baanbeschikbaarheid; In het MER2004 is van 98% baanbeschikbaarheid uitgegaan. De baanbeschikbaarheid is niet langer instelbaar, er is daardoor gewerkt met 100% baanbeschikbaarheid.
- De weerjaren; In het MER2004 is met de jaren 1970 t/m 1999 gewerkt. Eén van de weerjaren (1970) is niet beschikbaar, en kan ook niet beschikbaar gemaakt worden, in het vereiste detailniveau. Daarom is gewerkt met 1971 t/m 1999.

Bij het corrigeren van de criteria is ook gecorrigeerd voor de mogelijke invloed (positief of negatief) van het klimaat (het weer) door de nieuwe criteria te berekenen voor de weerjaren 1971-2010. Dit betekent dat mogelijk klimaatrends van de laatste 10 jaar de milieuruimte niet beïnvloeden, oftewel: mocht het klimaat de laatste 10 jaar geleid hebben tot een baaninzet die minder hinder oplevert, dan zal dat een criteria verlagend effect hebben en vice versa.

Gecorrigeerde criteria

De gecorrigeerde criteria zijn als volgt:

Woningen 58dB(A) L_{den}	12.300	Wordt	11.900
Ernstig gehinderden 48dB(A) L_{den}	239.500	Wordt	180.500
Woningen 48dB(A) L_{night}	11.700	Wordt	11.000
Ernstig slaapverstoorden 40dB(A) L_{night}	66.500	Wordt	49.000
Woningen 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour	3.000	Wordt	3.300

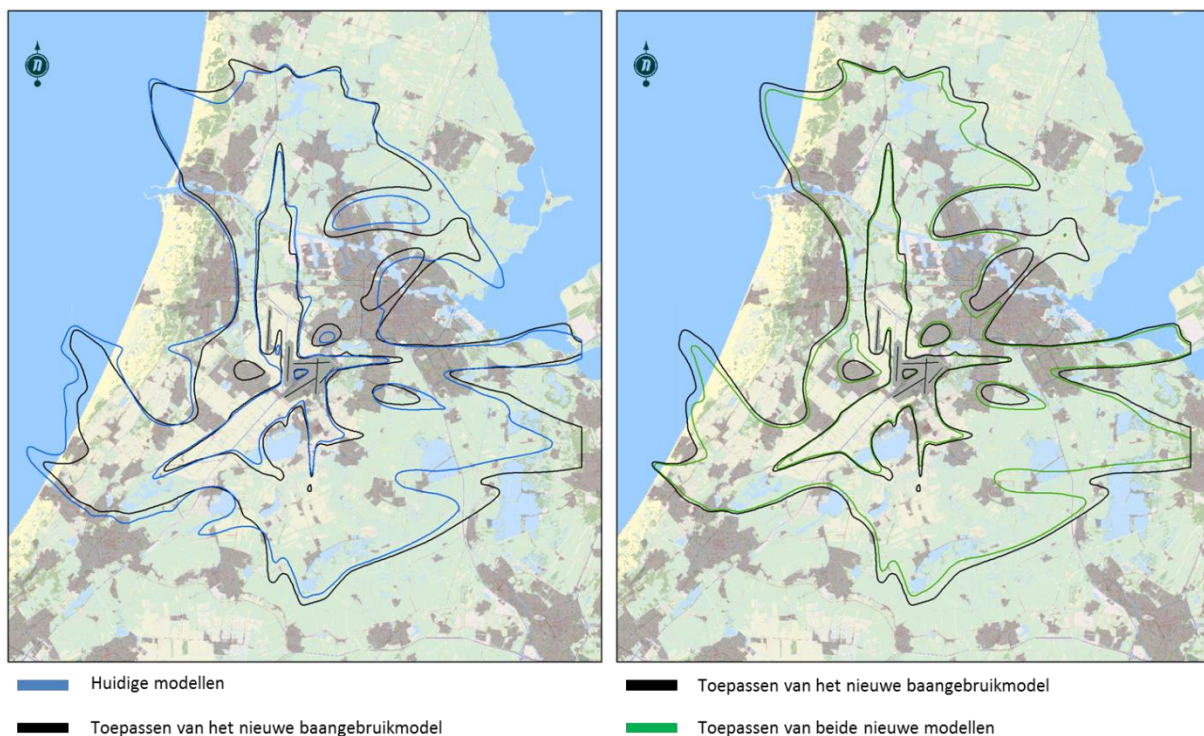
Correctie criteria voor L_{den}

Het linker plaatje (op de volgende pagina) geeft de 58dB(A) en 48dB(A) L_{den} contouren bij gebruik van de huidige modellen (blauw) en bij gebruik van het nieuwe baangebruikmodel met het huidige model voor de meteotoeslag (zwart). Dit geeft aan wat de invloed van het nieuwe baangebruikmodel is op de correctie van de criteria. Bestuderen van de contour leert dat het nieuwe baangebruikmodel meer zuidelijk baangebruik voorspelt (starten Kaagbaan en/of Aalsmeerbaan; landen Polderbaan en/of Zwanenburgbaan). Wisselen van alleen het baangebruik model zorgt voor circa +1.800 woningen.

Het rechter plaatje geeft de contouren voor wanneer alleen het nieuwe baangebruikmodel wordt toegepast (zwart) en voor wanneer naast het nieuwe baangebruikmodel ook het huidige model voor de meteotoeslag wordt toegepast (groen). Dit geeft aan wat de invloed van de nieuwe meteotoeslag is op de correctie van de criteria. Bestuderen van de contouren leert dat de contour na het toepassen van de nieuwe meteotoeslag voornamelijk kleiner wordt. Samen met het baangebruikmodel resulteert dit in circa 400 woningen minder dan het huidige criterium. Het valt op dat de contour voor het nieuwe criterium voor aantal ernstig gehinderden aan de oostkant wordt afgeknipt. Bij Gooimeer was dit ook bij de actualisatie in 2007 aan de orde, maar aangezien op die locatie in het verlengde van de contour geen woningen liggen heeft dit destijds geen effect gehad op de criteria. In

het verlengde van de afgeknipte contouren bij Gooimeer liggen wel woningen. Op deze locatie zijn daarom de contouren doorgetrokken. Het criterium van 180.500 zoals hierboven weergegeven, is gebaseerd op deze doorgetrokken contouren.

Reden dat het criterium voor het aantal woningen binnen de 58dB(A) Lden contour kleiner wordt is voornamelijk terug te vinden bij Zwanenburg. Op deze locatie wordt de contour kleiner. Reden dat het criterium voor het aantal ernstig gehinderden binnen de 48dB(A) Lden contour kleiner wordt, is terug te vinden in meerdere oorzaken. Enerzijds wordt de contour overal kleiner (de huidige meteotoeslag is te ruim), anderzijds verandert de ligging van de contouren op relatief veel plaatsen ten gevolg van het wisselen van het baangebruikmodel.



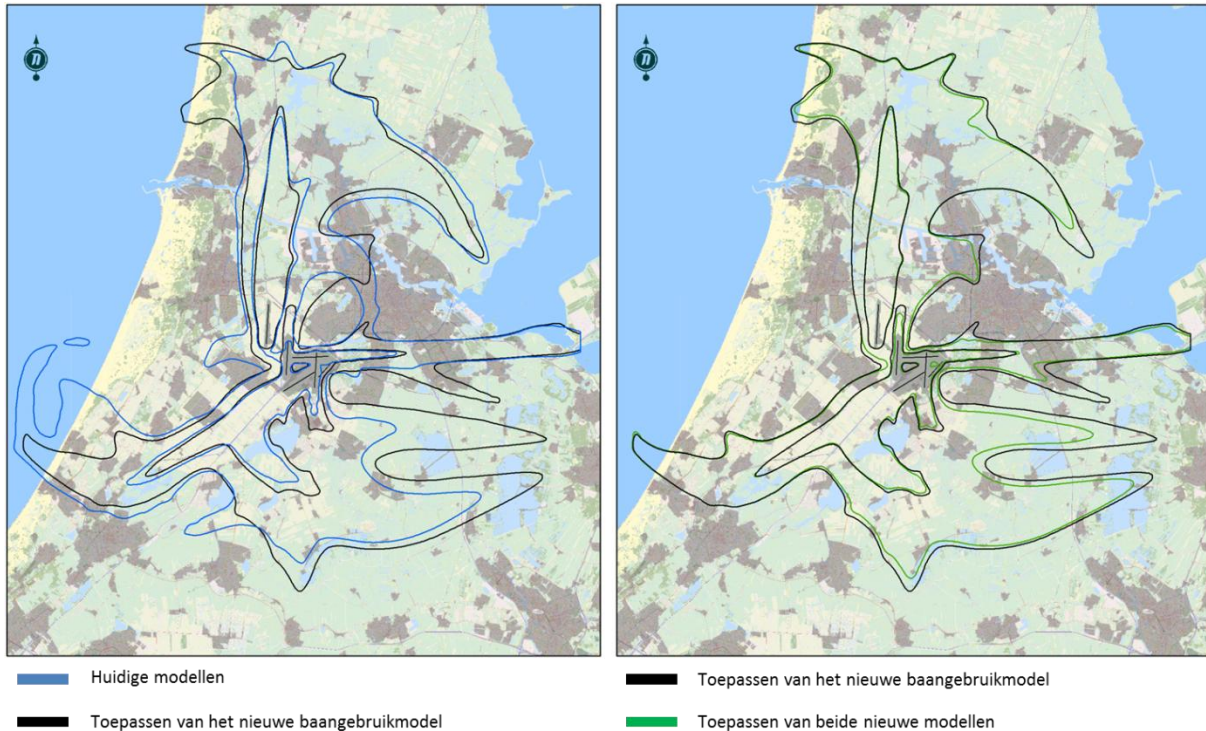
Correctie criteria voor L_{night}

Het linker plaatje (op de volgende pagina) geeft de 48dB(A) en 40dB(A) contouren bij gebruik van de huidige modellen (blauw) en bij gebruik van het nieuwe baangebruikmodel met het huidige model voor de meteotoeslag (zwart). Dit geeft aan wat de invloed van het nieuwe baangebruikmodel is op de correctie van de criteria. Bestuderen van de contour leert dat het nieuwe baangebruikmodel meer zuidelijk baangebruik voorspelt (contouren bij de startroutes van de Kaagbaan worden groter en bij de landingsroutes kleiner) en dat er meer gebruik van de Zwanenburgbaan voorspeld wordt. Wisselen van alleen het baangebruikmodel resulteert in circa +800 woningen.

Het rechter plaatje geeft de contouren voor wanneer alleen het nieuwe baangebruikmodel wordt toegepast (zwart) en voor wanneer naast het nieuwe baangebruikmodel ook het nieuwe model voor de meteotoeslag wordt toegepast (groen). Dit geeft aan wat de invloed van de nieuwe meteotoeslag is op de correctie van de criteria. Bestuderen van de contouren leert dat de meteotoeslag vrijwel overal te groot is. De contour wordt daardoor met de verbeterde meteotoeslag vrijwel overal kleiner. Samen met het baangebruikmodel resulteert dit in circa 700 woningen minder dan het huidige criterium. Het valt op dat de contour voor het nieuwe criterium voor aantal ernstig gehinderden aan

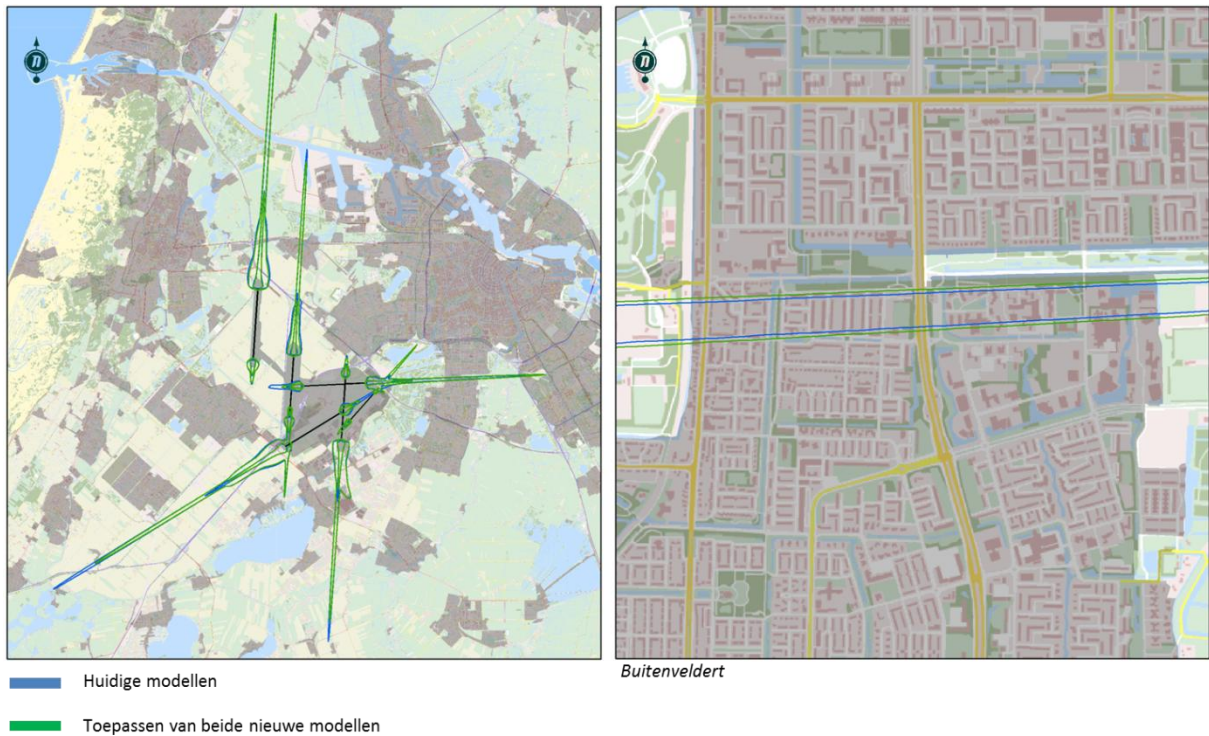
de oostkant wordt afgeknipt. Bij Gooimeer was dit ook bij de actualisatie in 2007 aan de orde, aangezien op die locatie in het verlengde van de contour geen woningen liggen heeft dit geen effect op de criteria.

Reden dat beide criteria voor het Lnight lager worden is niet terug te leiden tot een enkele oorzaak. Enerzijds worden de contouren kleiner door de verbeterde meteotoeslag en anderzijds ontstaan er relatief grote verschillen door het wisselen van het baangebruikmodel.



Correctie criteria voor Externe Veiligheid

In de onderstaande figuur is de 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontour weergegeven bij het gebruik van de oude modellen en van de nieuwe modellen. De contour wordt na het toepassen van de nieuwe modellen bij vrijwel alle banen kleiner. Echter, het aantal woningen binnen de 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontour wordt vrijwel volledig bepaald door de contour bij de Buitenveldertbaan. Deze wordt bij de nieuwe modellen groter (zie uitvergroting in het rechter plaatje), waardoor een aantal flats in Buitenveldert die eerst buiten de contour vallen nu binnen de contour vallen. Daardoor neemt het criterium toe met 300 woningen.



Verwachting effect op inpasbaar volume in de praktijk

De verkeersscenario's die volgens de meest recente inzichten het meest waarschijnlijk zijn voor de toekomst zijn het 470k en het 510k scenario. Deze scenario's bevatten respectievelijk 470.000 en 510.000 vliegtuigbewegingen, waarvan in beide scenario's 32.000 in de nacht plaatsvinden.

Om het passende verkeersvolume binnen de huidige en binnen de nieuwe criteria te bepalen op basis van de verbeterde modellen wordt lineair schalen toegepast. Gevolg van lineair schalen is dat het aantal vliegtuigbewegingen op alle banen en op ieder moment van het etmaal een gelijk percentage groter wordt, ook in de nacht. Het inpasbaar verkeersvolume is bij het gebruik van de nieuwe modellen en bij de nieuwe criteria circa 500.000 – 540.000 vliegtuigbewegingen per jaar, afhankelijk van hoe de toename van het verkeersvolume afgehandeld kan worden op de verschillende start- en landingsbanen. Wanneer de nieuwe modellen worden toegepast, maar de oude criteria van toepassing zouden blijven levert dit een verschil op van circa 0 – 30.000 vliegtuigbewegingen (afhankelijk van de precieze verkeersverdeling) ten opzichte van de gecorrigeerde criteria.

6. Conclusie

De hiervoor beschreven uitwerking van de MHG en de uitgevoerde berekeningen ten behoeve van de voorgestelde correctie van de criteria zijn voorgelegd aan deskundigen van het NLR, PBL en de commissie m.e.r.. In deze paragraaf worden hun bevindingen beschreven.

6.1 Conclusies ten aanzien van de uitwerking van de MHG

In 2010, voorafgaand aan het experiment, is met betrekking tot de MHG door de Alderstafel geconcludeerd dat op basis van de uitwerking en het uitgevoerde onderzoek naar de MHG dat de MHG afdoende bescherming biedt indien:

“- Het vliegen volgens de regels in het experiment mogelijk en handhaafbaar blijkt.

- Het voorspellende model (DAISY) de praktijk dicht genoeg benadert.”

Onder ‘de MHG’ wordt hier verstaan de voorgestelde systematiek van jaarlijkse vaststelling van de grenswaarde voor de MHG (‘de norm’) waarbij de vooraf toetsing van de geluidbelasting van het verwachte verkeer aan de gelijkwaardigheidscriteria één geheel vormt met de (achteraf) toetsing van de geluidbelasting door het gerealiseerde verkeer aan deze norm.

De deskundigen concluderen het volgende over de werking van de MHG als element van het nieuwe stelsel:

- *“Wij zijn in meerdere werksessies in detail meegenomen in de werkzaamheden met betrekking tot de MHG en modelverbeteringen.*
- *Wij hebben ons niet gebogen over de eerste voorwaarde voor een werkbaar MHG, te weten dat de regels uitvoerbaar en handhaafbaar zijn.*
- *De tweede voorwaarde (voorspellend model) is wel onderwerp van onderzoek geweest.*
- *De nieuwe modellering voor baangebruik en meteotoeslag, leidt tot een adequate voorspelling van verdeling van geluid over de omgeving. Hiermee is aan de tweede voorwaarde voldaan voor een werkbaar MHG in het nieuwe stelsel.*
- *Mits ook aan de eerste voorwaarde voldaan wordt, is de MHG een werkbaar instrument om aan te tonen of het gerealiseerde verkeer binnen de criteria voor gelijkwaardige bescherming is afgehandeld.*
- *De systematiek is ontwikkeld en getoetst op basis van het rekenresultaat met een groot aantal recente en realistische scenario's. Het is gebleken dat er een goede relatie bestaat tussen de op jaarlijkse basis vastgestelde MHG-norm en de criteria voor gelijkwaardige bescherming (voor de WON58 en EGH48-criteria).*
- *Op basis van het gestelde in de voorgaande bullets zijn wij van mening dat na afloop van een gebruiksjaar voldoende goed aangetoond kan worden of de gelijkwaardigheidscriteria niet overschreden zijn.*
- *Het gebruik van de nieuwe baan- en meteomodellering vereist een correctie van de gelijkwaardigheidscriteria.”*

6.2 Conclusies ten aanzien van de voorgestelde correctie

Gebruik van deze nieuwe modellen voor de toetsing aan de huidige criteria voor gelijkwaardige bescherming leidt tot een ander inpasbaar volume dan met de huidige modellen en daardoor tot een ander niveau van bescherming. Op verzoek van partijen aan de Alderstafel heeft To70 daarom een voorstel gedaan voor het corrigeren van de criteria voor gelijkwaardige bescherming voor het gebruik van deze 2 nieuwe modellen.

Partijen aan de Alderstafel hebben aan de deskundigen van PBL, Commissie voor de m.e.r. en NLR, verzocht de voor de correctie gevolgde aanpak te beoordelen en een advies te formuleren voor toekomstige actualisaties. Onderstaande advies bevat de beoordeling van de nu uitgevoerde correctie van de criteria. Na afronding van dit advies voor de korte termijn, buigen de experts zich over een kader voor toekomstige actualisaties.

De deskundigen concluderen het volgende over de correctie van de gelijkwaardigheidscriteria als gevolg van de aangepaste modellen:

“Voor ons oordeel over de gevolgde aanpak en de daarbinnen gemaakte keuzes hebben wij steeds de vraag centraal gesteld of de nieuwe criteria met het toepassen van de nieuwe modelleringwijzen voor het voor de correctie gebruikte MER2004-scenario tot een zelfde bescherming en inpasbaar volume leiden als de huidige criteria met de huidige modellering.

Tijdens meerdere technisch-inhoudelijke overlegsessies met To70 en IenM hebben we uitgebreid en in detail van gedachten gewisseld over de uitgangspunten, aannames en keuzen. Ook hebben we beoordeeld of de rekenresultaten naar onze mening logisch en naar verwachting waren. Deze gedachtewisseling heeft geleid tot een gedeelde aanpak. De voor de correctie gevolgde aanpak en de uitkomsten staan beschreven in deze bijlage en worden uitgebreider toegelicht in het To70 rapport “Verantwoording invoergegevens correctie van de criteria”.

Op basis van bovenstaande verklaren wij dat de correctie van de criteria voor gelijkwaardige bescherming voor het nieuwe baangebruik- en meteotoeslagmodel methodologisch correct is uitgevoerd.

Met de nu gevolgde aanpak voor de correctie is een nieuwe basis gelegd om ook voor toekomstige modelverbeteringen de gelijkwaardigheidscriteria opnieuw vast te stellen. We achten het daarom van het grootste belang de nu gevolgde aanpak, de gebruikte data en toegepaste modellen nauwkeurig te documenteren zodanig dat ze ook voor toekomstige actualisaties inzetbaar zijn.”

Hierbij geldt dat de gevolgde aanpak geen exacte blauwdruk is voor het vervolg. In het eerder genoemde vervolgadvis over de toekomstige actualisaties zal dit nader worden beschouwd.

Bijlage 5. Systematiek toezicht en handhaving

1. Inleiding

De Alderstafel Schiphol heeft op 19 augustus 2010 advies uitgebracht over een nieuw normen- en handhavingstelsel voor Schiphol (NNHS). Hierbij is als doel geformuleerd:

Doel van het stelsel is de operatie van Schiphol uitvoerbaar te houden ten behoeve van het accommoderen van de netwerkqualiteit met zo min mogelijk geluidhinder voor de omgeving. Belangrijke uitgangspunten zijn dat:

- de ontwikkeling van de luchthaven met in totaal 510.000 vliegtuigbewegingen geacommodeerd moet worden, en dat binnen de in 2007 geactualiseerde criteria voor gelijkwaardigheid;
- het nieuwe stelsel voldoende lokale bescherming biedt door strikt geluidspreferentieel vliegen.

Het nieuwe stelsel voorziet erin dat binnen de mogelijkheden van operationele maakbaarheid en veiligheid preferente baancombinaties worden gebruikt en daarbinnen verkeer op de meest preferente baan wordt afgehandeld. Verder voorziet het nieuwe stelsel erin dat voor zowel het gebruik van de meest preferente baan als voor de inzet van twee start- of landingsbanen regels en normen worden vastgesteld.

De regels voor het strikt preferent vliegen zijn bedoeld om de start- en landingsbanen van Schiphol gegeven weersinvloeden zo efficiënt mogelijk in te zetten, daarbij rekening houdend met het doel de geluidhinder voor de omgeving te beperken. De regels vervangen als zodanig de bestaande set van grenswaarden in handhavingpunten die met name bescherming bieden in de directe omgeving van zo'n handhavingpunt. De vervanging van grenswaarden in handhavingpunten door baangebruiksregels is het voornaamste verschil tussen het oude en het nieuwe stelsel. Het nieuwe stelsel leidt tot een meer aanvaardbaar resultaat vanuit een oogpunt van hinderbeperking voor de gehele omgeving.

Naast de baangebruiksregels blijven de criteria voor gelijkwaardigheid de algemene norm waarbinnen de gehele luchtvaartoperatie dient te worden uitgevoerd. Op twee momenten wordt getoetst of de voorgenomen en uitgevoerde vliegtuigbewegingen voldoen aan de gestelde regels en normen. Ieder jaar wordt de gebruiksprognose voor het komende gebruiksjaar vooraf getoetst aan de regels voor baangebruik en wordt bezien of de voorgenomen vliegtuigbewegingen passen binnen de criteria voor gelijkwaardigheid. Op basis van deze toets wordt een maximum hoeveelheid geluid vastgesteld waarbinnen het vliegverkeer dat jaar moet worden afgehandeld. Na afloop van het gebruiksjaar wordt vastgesteld of de uitgevoerde operatie daadwerkelijk heeft plaatsgevonden binnen de criteria voor gelijkwaardigheid en het vastgestelde MHG.

Daarnaast is er voor de periode tot en met 2020 een maximum gesteld aan het aantal vliegtuigbewegingen op de luchthaven Schiphol van 510.000 per jaar, waarvan maximaal 32.000 bewegingen in de nacht en vroege ochtend mogen worden gevlogen. Dit maximum zal in de regelgeving worden vastgelegd.

Onderstaande tabel geeft een vergelijking van het huidige en het nieuwe stelsel.

	Huidig stelsel	Nieuw stelsel
Wet luchtvaart		
Eis voor een gelijkwaardige of betere bescherming van de omgeving dan de bescherming die werd geboden door de eerste luchthavenbesluiten	X	X
Luchthavenverkeerbesluit Schiphol		
Handhavingspunten met grenswaarden voor geluid getoetst aan gelijkwaardigheid	X	-
Grenswaarde voor TVG / Maximum Hoeveelheid Geluid	X	X
Regels over beschikbaarheid banenstelsel en beperkingen gebruik er van (nachtsluitingen) in het huidige LVB	X	X
Regels voor strikt preferentieel baangebruik	-	X
Regels voor het gebruik van het luchtruim (luchtverkeerswegen en minimum vlieghoogten) in het huidige LVB	X	X
Plafond aan toegestaan aantal vliegtuigbewegingen tot en met 2020 over het gehele etmaal en specifiek in de nacht en vroege ochtend	-	X
Jaarlijkse toets op gelijkwaardigheid zowel vooraf als achteraf	-	X
Gebruiksprognose(voorafgaand aan gebruiksjaar)	1	
Gebruiksprognose met verwacht aantal vliegtuigbewegingen en wijze van afhandeling	-	X
Gebruiksprognose moet voldoen aan criteria gelijkwaardige bescherming	-	X
Gebruiksprognose met prognose lokale geluidbelasting voor komend gebruiksjaar	-	X
CROS advies over gebruiksprognose	-	X
Bepalen MHG-norm voor komend gebruiksjaar.	-	X
Jaarlijkse evaluatie achteraf (informatievoorziening)		
Vergelijking van de opgetreden lokale milieueffecten met de prognose van milieueffecten in gebruiksprognose	-	X

Monitoring en evaluatie gedurende het tweejarig experiment met het stelsel heeft meer duidelijkheid gegeven over de inhoud van de regels, alsmede over de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid. Mede gelet op het Aldersadvies zijn de regels ook op een aantal punten nader ingevuld en verduidelijkt.

Het einde van de periode van twee jaar voor het experiment is in zicht. Met meer duidelijkheid over de regels kan nu ook duidelijkheid worden geboden over toezicht en handhaving. Als de in deze notitie voorgestelde handhavingssystematiek wordt geaccordeerd kan deze vervolgens nader worden geconcretiseerd. Dit gebeurt in eerste instantie door het formuleren van de regels zoals ze opgenomen zullen gaan worden in het LVB en vervolgens door het door ILT laten uitvoeren van een uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets en het verder uitwerken van het toezicht- en handhavingsbeleid door ILT.

Een van de toetscriteria van het nieuwe stelsel is dat de rechtsbescherming gelijkwaardig is met het huidige stelsel. In een eerder advies heeft prof. Michiels aangegeven dat de bescherming niet

¹ Er wordt in de huidige praktijk wel een gebruiksprognose opgesteld, maar deze is niet wettelijk voorgeschreven en maakt derhalve geen deel uit van het huidige stelsel.

minder wordt, maar wel anders. Voordat een definitief oordeel kon worden gegeven moest een aantal zaken nog nader geconcretiseerd worden ten aanzien van de regels en de beoogde wijze van handhaving. In deze notitie wordt de uitwerking hiervan beschreven. Deze uitwerking is getoetst door professor Ben Schueler, zie bijlage 7.

2. Handhaving in het huidige stelsel als referentie

In het huidige LVB zijn in de eerste plaats grenswaarden in handhavingpunten opgenomen. Een overschrijding van een of meerdere grenswaarden leidt tot onderzoek door de ILT en mogelijk een maatregel met als doel om overschrijding van deze grenswaarden in het volgende gebruiksjaar te voorkomen. De maatregel wordt gekoppeld aan die partij(en) die de maatregel ook daadwerkelijk kan/kunnen uitvoeren. Indien de maatregel niet wordt uitgevoerd kan een bestuurlijke boete worden opgelegd.

Naast de grenswaarden in handhavingpunten zijn in het LVB ook andere regels opgenomen, zoals bijvoorbeeld:

- Ligging van de luchtverkeerwegen voor starten overdag en voor starten en landen in de nacht met bijbehorende regels voor het gebruik hiervan;
- Beperking aan het gebruik van banen in de nacht (bijvoorbeeld geen inzet van de Buitenveldertbaan voor starts).

Deze andere regels van het LVB richten zich tot één bepaalde sectorpartij. In geval van overtreding van een van deze regels, zoals bijvoorbeeld het onterecht inzetten van een bepaalde baan, kan direct een bestuurlijke boete worden opgelegd.

Deze regels blijven ook in het nieuwe stelsel gelden. De eerder genoemde grenswaarden in handhavingpunten worden vervangen door de regels voor baangebruik. Het nieuwe stelsel, met daarin deze baangebruiksregels opgenomen (en daarnaast een plafond van 510.000 vtb's, een jaarlijkse toetsing van het verwachte gebruik op gelijkwaardigheid en handhaving op MHG en gelijkwaardigheid) moet een rechtsbescherming bieden aan omwonenden die gelijkwaardig is aan de bescherming van het huidige stelsel met grenswaarden in handhavingpunten. In het voorstel voor een toezicht- en handhavingssystematiek voor het nieuwe stelsel wordt voor wat betreft de baangebruiksregels gericht tot LVNL aangesloten bij de systematiek van handhaving van de huidige regels (dus niet de grenswaarden) in het LVB. Voor wat betreft de handhaving van algemeen gestelde baangebruiksregels (niet gericht tot een bepaalde sectorpartij) en de MHG wordt aangesloten bij de huidige systematiek van handhaving van grenswaarden.

3. Voorstel toezicht- en handhavingssystematiek: "van gebruiksprognose tot handhaving"

Het voorstel voor toezicht en handhaving is gebaseerd op het uitgangspunt van de overeengekomen systematiek waarbij op twee momenten wordt getoetst of de (voorgenomen en uitgevoerde) vliegtuigbewegingen voldoen aan de gestelde regels en normen. Ieder jaar wordt de gebruiksprognose voor het komende jaar vooraf getoetst aan de regels voor baangebruik en wordt bezien of de voorgenomen vliegtuigbewegingen passen binnen de criteria voor gelijkwaardigheid. Na afloop van het gebruiksjaar wordt vastgesteld of de uitgevoerde operatie daadwerkelijk heeft plaatsgevonden binnen de criteria voor gelijkwaardigheid en wordt gehandhaafd op de regels en normen voor het baangebruik en op de MHG. Er vindt aldus tussentijds geen handhaving plaats.

De gebruiksprognose wordt opgesteld door Schiphol in samenwerking met LVNL en luchtvaartmaatschappijen. De bestuurders- en bewonersvertegenwoordigers in de CROS adviseren, binnen de kaders van de aan de Alderstafel gemaakte afspraken, de ministers over de gebruiksprognose. Het advies van de CROS gaat in op de vraag of de informatievoorziening

toereikend, transparant en inzichtelijk is ten aanzien van de verwachte geluidbelasting voor het komend jaar en vooruitblik voor ontwikkelingen in de komende jaren en of in voldoende mate is aangetoond dat het verkeer in het komende gebruiksjaar binnen de criteria voor gelijkwaardigheid en de regels kan worden afgehandeld. Vervolgens wordt de gebruiksprognose met het CROS-advies aan de staatssecretaris/minister van IenM aangeboden. Door IenM zal worden nagegaan of de berekeningen (waaruit blijkt dat binnen de criteria voor gelijkwaardigheid wordt gebleven en de regels worden toegepast) op een juiste wijze zijn uitgevoerd en zal vervolgens de norm voor de MHG worden vastgesteld. Schiphol stelt vervolgens de capaciteitsdeclaratie vast met inachtneming van de MHG.

Ten aanzien van de handhaving van de regels is het voorstel kort gezegd dat wordt uitgegaan van concreet geformuleerde regels in het LVB, met daarin handhaafbare normen. Een aantal regels richt zich tot de voor het baangebruik verantwoordelijke sectorpartij, te weten LVNL. Deze regels moeten zodanig zijn dat LVNL ook daadwerkelijk in staat is om ze na te leven. De overige baangebruiksregels zijn algemeen gesteld, dat wil zeggen niet tot een bepaalde partij gericht. De uitvoering van deze regels wordt in zodanige mate door verschillende sectorpartijen beïnvloed dat niet één partij voor het eindresultaat verantwoordelijk kan worden gehouden. In verband met deze laatstbedoelde regels wordt in de Wet luchtvaart een zorgplicht voor alle sectorpartijen gezamenlijk opgenomen (vergelijkbaar met de huidige zorgplicht in verband met de grenswaarden). In alle in de baangebruiksregels op te nemen normen is rekening gehouden met een operationele marge, een marge die nodig is om factoren die niet zijn opgenomen in het model te kunnen ondervangen en die geacht wordt een zekere operationele flexibiliteit te waarborgen. De regels zijn eenduidig. Er worden geen begrippen gehanteerd die voor meerdere interpretaties vatbaar zijn.

Overtreding van de tot LVNL gerichte baangebruiksregels leidt tot een proportionele bestuursrechtelijke actie, bijvoorbeeld een bestuurlijke boete, maar dit kan ook een andere vorm van handhaving zijn. In geval van overtreding van een algemeen gestelde baangebruiksregel wordt onderzocht waaraan/aan wie de overtreding te wijten is. Vervolgens kan aan een of meer van de sectorpartijen een maatregel worden opgelegd bedoeld om overtreding in het volgende gebruiksjaar te voorkomen. Wordt de maatregel niet uitgevoerd dan leidt dat tenslotte tot een bestuursrechtelijke actie. Reden voor dit verschil in handhaving van de diverse baangebruiksregels is dat maatregelen bedoeld zijn om de operatie op een zodanige manier bij te sturen dat het doel van de regel (alsnog) wordt bereikt. Dat heeft alleen zin bij regels waarbij het eindresultaat door het gedrag van meerdere partijen wordt beïnvloed.

Toezicht en handhaving wordt uitgeoefend door de ILT op basis van door de sectorpartijen verstrekte gegevens. Bij de verdere uitwerking van het handhavingsbeleid zullen nadere afspraken worden gemaakt over welke data daarvoor nodig zijn en op welke wijze die gewisseld worden. Hierbij kan worden gedacht aan het continueren van de driemaandelijke monitoringsrapportage.

4. Rol/werkwijze ILT

De naleving van de regels (dan wel de uitvoering van opgelegde maatregelen) zal door de ILT in het kader van toezicht en handhaving worden beoordeeld door op basis van gegevens van de sectorpartijen te bezien of er sprake is van een overtreding van de betreffende regel (of maatregel). Dit gebeurt door middel van metingen, gebruik makend van gegevens uit registraties van de sector, de zogenaamde administratiecontroles. Het systeem met betrekking tot de registraties en de levering van gegevens aan de ILT wordt vooraf door de ILT beoordeeld en nadien periodiek gecontroleerd door middel van audits, gecombineerd met administratiecontroles.

De resultaten tav naleving van de regels kunnen uiteraard onderwerp van bespreking zijn in de zogenaamde Omgevingsraad, die t.z.t. in de Wet luchtvaart zal worden opgenomen. De Omgevingsraad heeft echter geen formele rol in het handhavingstraject.

Er zijn verschillende interventies die door ILT kunnen worden ingezet. De gangbare interventies worden ook wel weergegeven door middel van de zogenaamde interventiepiramide. Onderin deze piramide zitten zachte interventies, zoals een overleg om duidelijkheid te verkrijgen over bijvoorbeeld de reden van overtreding en om verbeterafspraken te maken. Daarboven zitten hardere interventies. Dat begint bijvoorbeeld bij een waarschuwing, gevolgd door bestuursrechtelijke sancties zoals een bestuurlijke boete, last onder dwangsom of bestuursdwang. Afhankelijk van de gebruikte inspectiemethode, de doelgroep en de specifieke situatie kan de juiste mix van interventies worden gekozen. Daarbij kan in de regelgeving al in meer of mindere mate een interventiemethode worden benoemd. Zeker als het om het toepassen van bestuurlijke boetes gaat is een verankering daarvan in de wetgeving nodig. In het handhavingsbeleid wordt gespecificeerd hoe de inspecteurs in voorkomende situaties handelen en welk instrument daarbij zal worden ingezet. Bij het toepassen van bestuursrechtelijke sancties zullen overigens vanuit het zorgvuldigheidsbeginsel bepaalde uitgangspunten in acht moeten worden genomen. Het betreft hier met name de uitgangspunten objectiviteit (lees: het objectief vaststellen van een overtreding), effectiviteit en proportionaliteit.

5. Inhoud baangebruiksregels voor LVB

De baangebruiksregels worden op de hierna beschreven wijze in het LVB opgenomen.

Een aantal regels (regel 1, regel 2 en regel 3 mbt startend verkeer) richt zich uitsluitend tot LVNL, omdat LVNL verantwoordelijk is voor het baangebruik en LVNL ook in staat is om deze regels na te leven. De baankeuze is naast het verkeersaanbod, de verdeling daarvan over de dag en de baanbeschikbaarheid immers in belangrijke mate afhankelijk van de weersomstandigheden. LVNL voldoet aan de hier bedoelde regels als een bepaald percentage van de gemaakte keuzes (op juiste gronden) verklaarbaar is (te baseren op de bij het LVB op te nemen bijlage). Worden deze percentages niet gehaald dan wordt niet in voldoende mate een aanvaardbare verklaring gegeven en is in juridische zin sprake van verwijtbaar gedrag. Tussen ILT en de sectorpartijen moeten afspraken worden gemaakt over de wijze waarop informatie moet worden verschaft.

Voorgesteld wordt om de overige regels (regel 3 mbt landend verkeer en regel 4) algemeen te stellen en (mede via de in de Wet luchtvaart op te nemen zorgplicht) betrekking te laten hebben op de sectorpartijen gezamenlijk. Hoewel het in deze regels ook gaat om baangebruik wordt de uitvoering ervan ook in belangrijke mate beïnvloed door de activiteiten van de andere sectorpartijen. Het is derhalve juist om de sectorpartijen gezamenlijk voor de uitvoering van deze regels verantwoordelijk te stellen.

In plaats van algemeen gestelde regels zou voor regel 3 mbt landend verkeer en regel 4 ook gekozen kunnen worden voor uitsluitend tot LVNL gerichte regels. Omdat de uitvoering van deze regels – zoals hiervoor aangegeven – in belangrijke mate mede beïnvloed wordt door de andere sectorpartijen, zou LVNL wettelijk geregelde instrumenten moeten krijgen om de activiteiten van de andere partijen te kunnen beïnvloeden, m.n. in de fase waarin de gebruiksprognose wordt opgesteld. Deze optie heeft echter niet de voorkeur. Een wettelijk geregelde zorgplicht voor de gezamenlijke sectorpartijen in combinatie met aan een of meer van de partijen opgelegde maatregelen in geval van overtreding van de regels is een effectievere methode om ervoor te zorgen dat de regels worden nageleefd.

In alle regels zijn normen opgenomen waarin rekening is gehouden met een operationele marge die nodig is om operationele problemen op te vangen en die geacht wordt een zekere operationele flexibiliteit te waarborgen.

Gelet op het voorgaande zijn de regels handhaafbaar. In het huidige voorstel voor de teksten van het LVB bevat elke regel een concrete norm, waarvan niet mag worden afgeweken. De hoogte van de norm wordt zo vastgesteld dat:

- de norm onder normale omstandigheden gerealiseerd kan worden;
- de norm rekening houdt met een marge om een zekere operationele flexibiliteit, bijvoorbeeld ten behoeve van veiligheid, te waarborgen;
- de norm dusdanig strak is dat deze geen ruimte laat om van de regel af te wijken;
- er zonder bovenmatige administratieve lasten kan aangetoond dat aan de regel is voldaan.

Afwijking van de baangebruiksregels is alleen nog gerechtvaardigd in geval van extreme omstandigheden, zoals bijvoorbeeld een aswolk, waardoor het gebruik van de luchthaven sterk afwijkt van het normale gebruik. In het LVB zal hiervoor een algemene bepaling worden opgenomen.

In bijlage 3 is een onderbouwing voor de voorgestelde normen en formulering van de uiteindelijke regel opgenomen. Bij de vaststelling van de normen wordt uitgegaan van hetgeen op dit moment bekend is ten aanzien van (de ontwikkeling van) het gebruik van Schiphol, zoals het verkeersbeeld, de luchtruimstructuur en de afhandeling van het verkeer daarbinnen. Zou de ontwikkeling significant anders zijn dan aangenomen of zouden mogelijkheden voor hinderbeperking door de regels en normen niet mogelijk zijn dan wordt een en ander geëvalueerd en besproken in overleg tussen alle bij het Aldersakkoord betrokken partijen. Het resultaat hiervan kan zijn dat het voor alle partijen wenselijk of noodzakelijk is de regels op een of meer punten aan te passen. Betreft het een aanpassing die bijdraagt aan het doel van het NNHS of hinderbeperkend effect beoogd, dan kan, indien hierover overeenstemming bestaat tussen partijen, eerst via een experimenteerregeling een tijdelijke aanpassing van de regels worden vastgelegd. Voor de verdeling van het landend verkeer tussen de Polderbaan en de Zwanenburgbaan wordt bovendien nog onderzocht tot welke aanvullende resultaten de toekomstige vierde fix kan leiden. Per baangebruiksregel betekent dit het volgende:

A. Regel 1: gebruik preferentietabel

In het LVB wordt de regel opgenomen dat het verkeer door LVNL dient te worden afgehandeld op de meest preferente combinatie van beschikbare en bruikbare banen, bepaald overeenkomstig de in de bijlage bij het LVB opgenomen tabellen en uitzonderingen. In het LVB wordt voorts bepaald dat aan de regel is voldaan indien zowel in het winter- als in het zomerseizoen minimaal 90% van het gebruik van de preferentietabellen met gebruikmaking van de bijlage verklaarbaar is. In de toelichting bij het LVB wordt een uitleg gegeven met betrekking tot de overblijvende 10%. Met name zal worden uitgelegd dat hiermee een onevenredige lastendruk op de organisatie wordt voorkomen en dat het hier geen vrij te besteden ruimte betreft.

B. Regel 2: Inzet tweede start- of tweede landingsbaan

In het LVB wordt de regel opgenomen dat pas een tweede start- of landingsbaan wordt gebruikt als het verkeersaanbod daartoe noopt. Daarvan is sprake als het aantal te verwachten landingen meer dan 36 bedraagt en het aantal te verwachten starts meer dan 38 (6 bewegingen per 10 minuten). Als onderdeel van de regel wordt tevens bepaald in welke meest voorkomende uitzonderingsgevallen er sprake is van een verminderde capaciteit op een start- of landingsbaan, namelijk bij marginaal zicht of BZO (bijzondere zichtomstandigheden).

Als regel voor de inzet van een tweede start- of landingsbaan geldt dat zowel in het zomer- als in het winterseizoen voor tenminste 90% van de tijd dat een tweede landingsbaan is ingezet en voor tenminste 95% van de tijd dat een tweede startbaan (in de periode 6.00 uur tot 23.00 uur) is ingezet, de inzet van de tweede baan verklaard dient te kunnen worden op basis van het aantal starts en landingen in relatie tot de beschikbare uurcapaciteit.

Indien bijvoorbeeld vanwege het uitbreiden van CDA's de capaciteit van de banen wordt beïnvloed, zullen hierover separate afspraken worden gemaakt, bijvoorbeeld in de vorm van een experimenteerregeling.

C. Regel 3: Regel verdeling verkeer (startend verkeer)

In het LVB wordt de tot LVNL gerichte regel opgenomen dat bij het gelijktijdig starten vanaf twee startbanen door het verkeer richting de sectoren 4 en 5 van de westelijke banen gebruik moet worden gemaakt. In het LVB wordt voorts bepaald dat aan de regel is voldaan indien dit in het zomer- en in het winterseizoen in minimaal 97% van de gevallen is gebeurd.

D. Regel 3: Regel verdeling verkeer (landend verkeer)

In het LVB wordt de algemene (niet tot een bepaalde sectorpartij gerichte) regel opgenomen dat zowel in het zomer- als in het winterseizoen bij gebruik van de baancombinatie Polderbaan/Zwanenburgbaan voor landingen minimaal 45% van het verkeer wordt afgehandeld op de Polderbaan en bij gebruik van de baancombinatie Kaagbaan/Aalsmeerbaan voor landingen minimaal 50% op de Kaagbaan.

E. Regel 4: Gebruik vierde baan

In het LVB wordt de algemene (niet tot een bepaalde sectorpartij gerichte) regel opgenomen dat een vierde baan kan worden gebruikt met gemiddeld 40 vliegtuigbewegingen per dag met een maximum van 60 vliegtuigbewegingen per dag. De aantallen vliegtuigbewegingen 40 en 60 zijn overgenomen uit de betreffende regel in het Aldersakkoord.

6. Motivering gekozen toezicht- en handhavingssystematiek

Op grond van het Aldersadvies moet het NNHS aan een aantal uitgangspunten voldoen (Aldersadvies 19 augustus 2010, blz. 2 en 3). Om te kunnen beoordelen of dit het geval is zijn ten behoeve van de uiteindelijke besluitvorming over het NNHS tijdens het experiment de volgende criteria gemonitord (Aldersadvies, blz. 7 en 8):

- A. Bescherming omgeving;
- B. Operationeel uitvoerbaar;
- C. Handhaafbaar;
- D. Begrijpelijkheid;
- E. Ruimtelijke ordening.

Toetsing van de handhavingssystematiek aan de criteria A tot en met D (NB Criterium E is in dit verband niet relevant) levert het volgende op:

A. Bescherming omgeving

Biedt afdoende bescherming voor de omgeving. Er worden concrete normen vastgesteld, waarop wordt gehandhaafd. Afwijking van de normen is niet toegestaan en kan leiden tot een maatregel en/of bestuursrechtelijke actie.

B. Operationeel uitvoerbaar

Lijkt operationeel uitvoerbaar. LVNL is verantwoordelijk voor het baangebruik en is daadwerkelijk in staat om de regels 1, 2 en 3 mbt starts na te leven. Voor de regels 3 mbt landingen en 4 zijn de sectorpartijen gezamenlijk verantwoordelijk. Ook deze regels lijken operationeel uitvoerbaar. Door de wettelijk geregelde zorgplicht wordt de noodzaak van onderling overleg tav de uitvoering van deze regels benadrukt.

Uiteraard is het antwoord op de vraag of de handhavingssystematiek operationeel uitvoerbaar is mede afhankelijk van de manier waarop de systematiek in de praktijk gaat werken. In dit verband is vooral van belang hoe het verantwoordingsproces ingericht gaat worden. Voorstel is dat de sector ten behoeve van de handhaving twee maal per jaar een rapportage opstelt en aanlevert bij de ILT. Hiervoor wordt vanwege de consistentie met de regels en de slotuitgifte aangesloten bij de IATA seizoenen. Over de inhoud van deze

rapportages zullen tijdig afspraken worden gemaakt tussen sector en ILT. Naast rapportages aan de ILT worden ieder kwartaal rapportages opgesteld voor de omgeving. In deze rapportages wordt inzicht gegeven in het baangebruik in relatie tot de regels.

C. Handhaafbaar

Is in principe handhaafbaar. ILT houdt toezicht op naleving van de regels. Blijkt uit de registraties van de sector dat één van de normen niet is nageleefd dan wordt het handhavingsbeleid toegepast en volgt een maatregel of bestuursrechtelijke actie. Een definitief oordeel over de handhaafbaarheid van de regels zal overigens pas door de ILT worden gegeven als de regels in formele regelgeving zijn opgenomen. Tevens moet duidelijk zijn dat aan alle randvoorwaarden is voldaan met betrekking tot de registratie en levering van gegevens door de sector.

D. Begrijpelijkheid

Is begrijpelijk. De diverse rapportages zijn openbaar. De normen zijn concreet. Bij niet-naleving van de regels volgt een bestuursrechtelijke actie. De werkwijze van ILT wordt in beleidsregels opgenomen.

7. Voorstel handhaving van gelijkwaardige bescherming en MHG

De hierboven beschreven systematiek heeft in eerste instantie betrekking op de handhaving van de regels voor baangebruik. Een aantal regels richt zich tot LVNL, een aantal wordt algemeen gesteld en heeft betrekking op de sectorpartijen gezamenlijk. Voor het handhaven van de MHG en de criteria voor gelijkwaardigheid wordt aangesloten bij deze laatste regels.

De MHG is een norm voor het maximum aan geluid dat mag worden geproduceerd door het vliegverkeer van en naar Schiphol. De norm wordt zo gesteld dat daarmee tevens de gelijkwaardigheid en daarbinnen het niet volvliegen van de meteotoeslag wordt geborgd. De hoogte van de MHG wordt jaarlijks vastgesteld op basis van de gebruiksprognose en achteraf gehandhaafd. Daarnaast zal ook op de criteria voor gelijkwaardigheid, dus inclusief meteotoeslag, worden gehandhaafd.

Het wel of niet blijven binnen de MHG wordt gegeven de regels voor het baangebruik beïnvloed door:

- het aantal vliegtuigen,
- het type vliegtuigen
- en de verdeling van de vliegtuigbewegingen over het etmaal (dag – avond - nacht).

Deze zaken zijn niet aan één partij toe te delen. De MHG wordt beïnvloed door de activiteiten van de verschillende sectorpartijen en richt zich derhalve tot alle sectorpartijen. Om deze reden wordt voorgesteld om de handhaving van de MHG op dezelfde wijze te regelen als de algemeen gestelde baangebruiksregels die betrekking hebben op de sectorpartijen gezamenlijk. Dat betekent een gezamenlijke zorgplicht voor de betrokkenen om overschrijding van de MHG te voorkomen. Mocht zich toch een overschrijding voordoen dan krijgt de ILT de mogelijkheid om aan een of meer van de partijen een maatregel op te leggen. Wordt deze maatregel niet uitgevoerd dan leidt dat tot een bestuursrechtelijke actie. Een op te leggen maatregel moet gericht zijn op het voorkomen van overschrijding van de MHG in het volgende gebruiksjaar. In de toelichting bij het LVB zal hierop nader worden ingegaan.

De regel mbt de MHG kan zich niet uitsluitend richten tot de exploitant waardoor deze verantwoordelijk zou worden voor de naleving van de regel. Na vaststelling van de MHG stelt de exploitant (overigens tezamen met de overige sectorpartijen) de capaciteitsdeclaratie vast. Hij moet dat doen met inachtneming van alle regels, waaronder de regel mbt de MHG. Dáárvoor is hij verantwoordelijk. Na vaststelling van de capaciteitsdeclaratie heeft de exploitant echter geen

invloed meer. Op basis van de capaciteitsdeclaratie worden de slots uitgegeven door de slotcoördinator. Luchtvaartmaatschappijen zijn vervolgens vrij om te bepalen welk type vliegtuig voor een bepaalde vlucht wordt ingezet. Dat mag dus ook een ander type zijn dan waarvan in de gebruiksprognose is uitgegaan.

**Rechtsbescherming onder het nieuwe normen- en
handhavingstelsel voor Schiphol**

Prof mr B.J. Schueler
Universiteit Utrecht

September 2013

Problemen met het huidige geluidsstelsel

Aanleiding tot de wijziging van het normen- en handhavingstelsel zijn enkele problemen met het huidige stelsel:

- een baangebruik met zo min mogelijk geluidhinder is niet geborgd met de handhavingpunten;
- in bepaalde situaties dwingen de grenswaarden ertoe om niet geluidspreferentieel te vliegen.

Op 19 augustus 2010 heeft de Alderstafel Schiphol advies uitgebracht over een nieuw normen- en handhavingstelsel voor Schiphol (NNHS). Het doel van het nieuwe stelsel is de operatie van Schiphol uitvoerbaar te houden ten behoeve van het accommoderen van de netwerkqualiteit met zo min mogelijk geluidhinder voor de omgeving.

Een samenvatting van het nieuwe normen- en handhavingstelsel

1. Baangebruiksregels

Nieuwe regels voor het *strikt geluidpreferent vliegen* vervangen het bestaande systeem van grenswaarden in handhavingpunten. In het nieuwe stelsel zijn er regels die er voor moeten zorgen dat in de gegeven omstandigheden (met name weerscondities) die start- en landingsbanen worden gebruikt die het geringste aantal gehinderden opleveren én dat daarbij niet meer banen worden ingezet dan gegeven het verkeersaanbod strikt noodzakelijk is.

- Een strikt gebruik van *preferente baancombinaties*

1^e preferentie: starten Polderbaan en zo nodig Zwanenburgbaan en landen Kaagbaan en zo nodig Aalsmeerbaan

2^e preferentie: starten Kaagbaan en zo nodig Aalsmeerbaan en landen Polderbaan en zo nodig Zwanenburgbaan.

Daarna komen pas preferenties met de Buitenveldertbaan; die zijn alleen vanwege het weer toegestaan.

- Binnen de baancombinaties moet zoveel mogelijk op de *meest geluidspreferente baan* worden afgehandeld.
- Er worden niet meer banen ingezet dan nodig is: voorkomen wordt dat een tweede start- en/of landingsbaan onnodig wordt ingezet.

Voor het gebruik van de meest preferente baan en voor de inzet van twee start- of landingsbanen worden regels vastgesteld die voorwaarden stellen aan het gebruik.

2. Maximum aantal vliegtuigbewegingen per jaar

Voor de periode tot en met 2020 is een maximum gesteld aan het aantal vliegtuigbewegingen op de luchthaven Schiphol van 510.000 per jaar, waarvan maximaal 32.000 bewegingen in de nacht en vroege ochtend mogen worden gevlogen. Dit

maximum zal in de regelgeving worden vastgelegd. Hierbij is in het advies van de Alderstafel aangegeven dat er na 2020 een beperkte verdere ontwikkeling kan plaatsvinden: indien er door hinderbeperkende maatregelen ruimte binnen de criteria voor gelijkwaardigheid ontstaat mag die in die periode voor de helft gebruikt worden voor een verdere groei van de luchthaven. De andere helft van de ruimte komt toe aan de omgeving als feitelijke hinderbeperking.

3. Criteria voor gelijkwaardigheid

De (in 2007 geactualiseerde) criteria voor gelijkwaardigheid vormen een algemene norm waarbinnen de gehele luchtvaartoperatie dient te worden uitgevoerd.

4. Gebruiksprognose en rapportage; maximale hoeveelheid geluid

Er zijn twee belangrijke momenten waarop de vliegtuigbewegingen worden getoetst aan de regels.

- Ieder jaar wordt de gebruiksprognose voor het komende gebruiksjaar *vooraf* getoetst aan de regels voor baangebruik en wordt gezien of de voorgenomen vliegtuigbewegingen passen binnen de criteria voor gelijkwaardigheid. Op basis van deze toets wordt een maximale hoeveelheid geluid (MHG) vastgesteld waarbinnen het vliegverkeer dat jaar moet worden afgehandeld. De CROS adviseert over de geluidsprognose.
- Na afloop van het gebruiksjaar wordt vastgesteld of de uitgevoerde operatie daadwerkelijk heeft plaatsgevonden binnen de criteria voor gelijkwaardigheid en wordt gehandhaafd op de regels en normen voor het baangebruik en op de MHG.

Verder zal de ILT onder het nieuwe stelsel twee maal per jaar een openbare handhavingsrapportage uitbrengen op basis van informatie van de sector. Hiervoor wordt aangesloten bij de IATA seizoenen.

Omdat is gebleken dat in de omgeving behoefte bestaat aan een tijdige en frequente informatievoorziening over de baaninzet, zullen onder het nieuwe stelsel ook dagelijkse verslagen van de baaninzet met een verklarende toelichting op de website worden geplaatst. De bedoeling hiervan is vragen bij omwonenden zo mogelijk vroegtijdig weg te nemen.

De adviesvragen

In het in december 2008 gesloten 'Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn' is onder 5.10 de volgende afspraak opgenomen:

"Partijen komen overeen dat advies wordt ingewonnen bij een onafhankelijke deskundige inzake de vraag of de rechtsbescherming in een nieuw normen- en handhavingstelsel gelijkwaardig is aan de rechtsbescherming in het huidige normen- en handhavingstelsel."

Mij is verzocht de stelsels op de volgende punten met elkaar te vergelijken.

1. Op welke wijze kan een overtreding van de regels (huidige stelsel: totaal volume geluid (TVG) en lokale bescherming via handhavingpunten; nieuwe stelsel: criteria gelijkwaardigheid, maximum hoeveelheid geluid (MHG) en regels omtrent baangebruik gebaseerd op een systeem van strikt preferentieel baangebruik) worden geconstateerd?
2. Welke bevoegdheden (tot het nemen van maatregelen of opleggen van sancties) heeft de inspectie om tegen overtredingen op te treden?
3. Welke juridische instrumenten zijn er indien de inspectie geen of onjuist gebruik maakt van de onder 2 bedoelde bevoegdheden?
4. Wat zijn de kenmerken van de rechtsbescherming in het nieuwe stelsel? Zijn deze kenmerken vergelijkbaar met het huidige stelsel? Zijn er nog elementen die eventueel zouden kunnen worden ingebouwd om de borging van de gelijkwaardigheid van de rechtsbescherming ten opzichte van het huidige stelsel te vergroten?
5. Ligt de procedure voor wijzigingen in de verdeling van geluid over de omgeving voldoende vast en biedt deze voldoende rechtszekerheid?

Iets over de terminologie

Het recht kent zijn eigen terminologie, waarin begrippen uit het dagelijkse spraakgebruik soms een specifieke betekenis hebben. Dat kan soms leiden tot misverstanden. Daarom worden in deze paragraaf een paar termen toegelicht. Omwille van de duidelijkheid wordt daarbij zoveel mogelijk aangesloten bij de begripsomschrijvingen die prof. Michiels heeft gehanteerd in zijn advies 'Niet minder, wel anders' (mei 2009).

Een *bestuurlijke sanctie* is 'een door een bestuursorgaan wegens een overtreding opgelegde verplichting of onthouden aanspraak' (aldus artikel 5:2 van de Algemene wet bestuursrecht). Zo'n sanctie wordt dus opgelegd door een overheidsorgaan (de wet zegt een 'bestuursorgaan'). Een bestuursorgaan kan een bestuurlijke sanctie alleen opleggen indien in de wet is bepaald dat het daartoe bevoegd is. In het kader van dit advies gaat het om de bevoegdheid van de Minister om bestuursdwang uit te oefenen, een last onder dwangsom op te leggen en een bestuurlijke boete op te leggen aan een overtreder. Waar in dit advies de term bestuurlijke sanctie wordt gebruikt, gaat het over deze drie instrumenten.

Een *herstelsanctie* strekt tot het ongedaan maken of beëindigen van een overtreding, het voorkomen van herhaling of het wegnemen of beperken van de gevolgen. Bestuursdwang en de last onder dwangsom zijn beide vormen van herstelsancties.

Bij *bestuursdwang* wordt door feitelijk handelen (daadwerkelijk ingrijpen) door of in opdracht van een bestuursorgaan een overtreding gestopt (artikel 5:21 van de Algemene wet bestuursrecht).

Bij een *last onder dwangsom* wordt getracht de overtreder zélf de overtreding te laten staken door hem te bedreigen met verbeurte van een of meer dwangsommen. Dat wordt gedaan door hem een last tot herstel van de overtreding op te leggen en daaraan de verplichting te koppelen een geldsom te betalen indien de last niet (tijdig) wordt uitgevoerd (artikel 5:31d van de Algemene wet bestuursrecht).

De (*bestuurlijke*) *boete* is een bestraffende sanctie, waarbij aan de overtreder een onvoorwaardelijke betalingsverplichting wordt opgelegd (artikel 5:40 van de Algemene wet bestuursrecht).

Vraag 1. Op welke wijze kan een overtreding van de regels worden geconstateerd?

1.1 Het moment waarop een overtreding kan worden geconstateerd

In het nieuwe stelsel is het uitgangspunt dat overtredingen zoveel mogelijk worden voorkomen doordat de gebruiksprognose voorafgaand aan het gebruiksjaar wordt getoetst door de Minister van Infrastructuur en Milieu. Wordt tijdens het gebruiksjaar toch een overschrijding bereikt, dan moet dat blijken uit de evaluatie van het werkelijke gebruik die na afloop van het gebruiksjaar wordt opgesteld en door de ILT wordt getoetst.

De ILT zal bovendien twee maal per jaar, na afloop van een winter- en zomerseizoen, een handhavingsrapportage uitbrengen op basis van door de sectorpartijen opgestelde rapportages.

Ook kent het nieuwe stelsel dagelijkse verslagen van de baaninzet. Dit is dagelijkse informatie die door de LVNL wordt opgesteld op basis van de feitelijke baaninzet op de desbetreffende dag. Dit zal met ingang van het nieuwe gebruiksjaar 2014 worden gedaan door aan het einde van de dag een toelichting op de website te plaatsen waarin wordt aangegeven wat de baaninzet is geweest op die dag met een verklaring voor de gekozen baaninzet. Op deze wijze kunnen veel vragen van omwonenden vroegtijdig worden weggenomen.

Een overtreding moet in het nieuwe stelsel dus ten minste blijken uit de toetsing van de evaluatie na afloop van het gebruiksjaar. Dit is het uitgangspunt voor overtredingen van alle normen, dus de baangebruiksregels, de MHG, de gelijkwaardigheidscriteria en het plafond van 510.000 vtb. Sommige overtredingen kunnen in het nieuwe stelsel ook worden geconstateerd op een ander tijdstip. Hierbij is van belang of de overtreden norm wordt toegepast op jaarbasis of op een andere basis.

De overtreding van normen die op jaarbasis worden toegepast zal doorgaans na afloop van het gebruiksjaar worden afgeleid uit de over het gebruiksjaar verstrekte informatie. In het nieuwe stelsel worden de MHG, de gelijkwaardigheidscriteria en het plafond van 510.000 vtb en een deel van de baangebruiksregels toegepast op jaarbasis.

Daarnaast kan een deel van de mogelijke overtredingen worden geconstateerd op basis van de (halfjaarlijkse) handhavingsrapportage per seizoen. Bij overtreding van normen die betrekking hebben op afzonderlijk het zomer- of winterseizoen, kan de ILT maatregelen of bestuurlijke sancties opleggen die betrekking hebben op een zomer- of winterseizoen.

Bij bepaalde soorten overtredingen is het zelfs mogelijk dat zij gedurende het halve jaar van een seizoen worden geconstateerd nog voordat er een rapportage over dat seizoen is opgesteld. Een voorbeeld doet zich voor als de Aalsmeerbaan tussen 23.00 en 6.00 uur zou worden ingezet, wat in het huidige artikel 3.1.5 van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) is verboden. Deze tussentijdse constatering is mogelijk indien de overtreding wordt veroorzaakt door de schending van een norm die niet gerelateerd is aan een langere periode (een seizoen of een gebruiksjaar).

In het huidige stelsel vindt de toetsing aan de grenswaarden in de handhavingpunten plaats op jaarbasis.¹ De regulering door middel van grenswaarden wordt in het nieuwe stelsel vervangen door nieuwe regels waarvan die voor strikt preferent baangebruik een prominente plaats innemen. Deze regels (met uitzondering van de jaarnorm voor gebruik van de vierde baan) hebben betrekking op afzonderlijk het zomer- en winterseizoen. Daardoor wordt het mogelijk dat de ILT bij overtreding van baangebruiksregels maatregelen of bestuurlijke sancties oplegt die betrekking hebben op een seizoen.² Het zal daarom in het nieuwe stelsel waarschijnlijk minder vaak nodig zijn om met handhaving te wachten totdat het gehele gebruiksjaar is verstreken. Het gevolg hiervan kan zijn, dat de handhaving sneller en directer volgt op een overtreding.

1.2 De informatie waar de overtreding uit kan worden afgeleid

De ILT toetst of er een overtreding is begaan. Bewoners, die willen nagaan of de regels zijn nageleefd, kunnen zich baseren op de toetsresultaten van de ILT. In het nieuwe stelsel is men daarvoor vooral aangewezen op inhoud van de jaarevaluaties en de halfjaarlijkse handavingsrapportages per seizoen.

In uitzonderlijke gevallen zullen bewoners misschien al eerder (bijvoorbeeld uit een dagelijks verslag van de baaninzet) kunnen afleiden dat er die dag een overtreding is begaan. Het moet dan gaan om de schending van een norm die niet gerelateerd is aan een langere periode. Om die conclusie te kunnen trekken, zal men moeten beschikken over kennis van de regels en de wijze waarop die moeten worden toegepast. Dat zal niet voor iedere bewoner zijn weggelegd.

In de praktijk zullen bewoners in hoge mate afhankelijk zijn van de informatie over de naleving van de regels die wordt verstrekt door de inspectie en door de sector. Is dit een verandering? Een deel van de vertegenwoordigers van bewoners heeft aangegeven dat zij vrezen in het nieuwe stelsel meer afhankelijk te zullen zijn van de inspectie dan in het bestaande stelsel. Deze vrees baseren zij vooral op het feit dat het nieuwe stelsel verschillende afwegingsmomenten kent, waarop de sector keuzes moet maken die afhankelijk zijn van de omstandigheden (met name weersomstandigheden en aanbod). Is de afhankelijkheid van de van hogerhand verstrekte informatie in het nieuwe stelsel anders dan in het huidige?

In het huidige stelsel bieden de handhavingpunten met grenswaarden de mogelijkheid om lopende het gebruiksjaar bij te houden of 'de emmer vol loopt'. Dat geeft een gevoel van directere controle, het idee dat men grip heeft op de zaak, omdat de norm is gericht op de uitkomst. In het huidige stelsel met grenswaarden in handhavingpunten geldt een 'absolute' norm die gedurende het jaar al dan niet behaald wordt. Dit geeft een bepaalde duidelijkheid. Maar ook in het huidige stelsel zijn bewoners, als zij deze grip op de zaak willen hebben, feitelijk afhankelijk van de informatie die hun van hogerhand wordt verstrekt. Het zelfstandig 'narekenen' of de grenswaarde is overschreden, is feitelijk niet uitvoerbaar.

¹ Het huidige stelsel kent ook baangebruiksregels, die op jaarbasis worden toegepast. Deze regels blijven bij de invoering van het voorgestelde nieuwe stelsel bestaan en zullen ook dan op jaarbasis worden toegepast.

² Zie de artikelen 1 tot en met 5 van de Conceptregels LVB. De normen voor de vierde baan staan in artikel 6.

De baangebruiksregels van het nieuwe stelsel zijn gedragsregels. Deze regels zijn niet gericht op de uitkomst, maar op het gedrag. Zij kunnen tot maatregelen en sancties leiden indien het gedrag onvoldoende verklaard kan worden aan de hand van deze regels. Het in een bepaalde mate inzetten van een start- of landingsbaan kan in het ene jaar, vanwege de (weers-)omstandigheden wel binnen de norm passen en in een ander jaar niet. Er zal daarom behoefte zijn aan uitleg omtrent de keuzes die zijn gemaakt bij het gebruik van de banen en de beoordeling daarvan door de inspectie. Het ligt in de rede dat in het nieuwe stelsel een sterke behoefte zal bestaan aan uitleg en transparantie met betrekking tot de naleving van de regels en het toezicht daarop van de inspectie. Waarschijnlijk zal die behoefte regelmatig sterker zijn dan in het huidige stelsel.

Vraag 2. Welke bevoegdheden (tot het nemen van maatregelen of opleggen van sancties) heeft de inspectie om tegen overtredingen op te treden?

2.1 De bevoegdheden in het huidige stelsel

De ILT beschikt in het huidige stelsel over de volgende instrumenten voor handhaving van de in dit advies aan de orde zijnde regels.

- De ILT legt in het huidige stelsel een maatregel op bij overschrijding van een grenswaarde (art. 8.22 Wet luchtvaart). De ILT is daar in gevolge deze bepaling zelfs toe verplicht zodra zij constateert dat een grenswaarde is overschreden. Deze maatregel zelf is in juridische zin nog geen bestuurlijke sanctie ter handhaving van een verplichting. De maatregel verplicht de geadresseerde tot het verrichten van bepaalde handelingen. Als die verplichting niet wordt nagekomen is er een overtreding waarvoor een bestuurlijke sanctie (last onder dwangsom of bestuursdwang; boete) kan worden opgelegd.
- De minister (en in mandaat de ILT) is bevoegd bestuursdwang toe te passen of een last onder dwangsom op te leggen voor overtreding van hetgeen bij of krachtens de Wet luchtvaart is bepaald (dus ook voor overtreding van hetgeen in het LVB is bepaald).
- De minister (en in mandaat de ILT) kan een bestuurlijke boete opleggen voor overtreding van de in artikel 11.16 van de Wet luchtvaart genoemde overtredingen. Daartoe behoort onder andere de overtreding van een uit een maatregel, zoals hiervóór beschreven, voortvloeiende verplichting.

De bestuurlijke boete en de last onder dwangsom of bestuursdwang worden aangeduid met de verzamelterm 'bestuurlijke sancties.'

In het huidige stelsel gaat het om de overtreding van regels over grenswaarden op de handhavingpunten en het totale volume geluid (TVG) en om overtreding van de baangebruiksregels. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen enerzijds de regels die algemeen gesteld zijn en zich richten tot alle sectorpartijen en anderzijds de regels die zich alleen richten tot de LVNL. De algemene regels worden gehandhaafd door het opleggen van een maatregel, waarin de ILT verplichtingen oplegt aan de partij(en) die de maatregel ook daadwerkelijk kan (kunnen) uitvoeren. Het nakomen van die maatregel door de aangesproken partij(en) kan gesanctioneerd worden door middel van een bestuurlijke sanctie.

De regels die zich alleen richten tot LVNL, kunnen direct worden gehandhaafd door middel van een bestuurlijke sanctie zonder dat er eerst een maatregel hoeft te worden opgelegd. Het is voor de handhaving van deze regels immers niet nodig dat de ILT eerst specificeert welke partij wat moet doen om de door de regel beoogde toestand te bereiken.

Zo ontstaat in de praktijk van het huidige stelsel het volgende beeld.

Overschrijding van een grenswaarde in het huidige stelsel

Een overschrijding van een grenswaarde leidt tot een onderzoek door de ILT en mogelijk een maatregel, die de ILT kan opleggen met als doel om overschrijding van deze grenswaarden in het volgende gebruiksjaar te voorkomen. De maatregel wordt gericht tot de partij(en) die de maatregel ook daadwerkelijk kan (kunnen) uitvoeren. Indien de maatregel niet wordt uitgevoerd kan een bestuurlijke sanctie worden opgelegd.

Kort weergegeven:

overschrijding grenswaarde -> onderzoek ILT -> maatregel -> bestuurlijke sanctie

Overtreding van een baangebruiksregel in het huidige stelsel

Bij de *baangebruiksregels* gaat het over bijvoorbeeld de ligging en het gebruik van de luchtverkeerswegen. Van overtreding kan bijvoorbeeld sprake zijn bij het ten onrechte inzetten van een bepaalde baan. Deze baangebruiksregels in het huidige stelsel richten zich tot één bepaalde sectorpartij, doorgaans de LVNL. In geval van overtreding van deze regels kan direct een bestuurlijke sanctie worden opgelegd. Uiteraard moet de ILT dan wel eerst onderzoeken wat de feiten zijn en of die een sanctie rechtvaardigen. Deze verplichting tot onderzoek en afweging vloeit voort uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Kort weergegeven:

overtreding baangebruiksregel -> onderzoek ILT -> bestuurlijke sanctie

2.2 De bevoegdheden in het nieuwe stelsel

In het nieuwe stelsel blijven de instrumenten (de maatregel en de bestuurlijke sancties) bestaan. Zij zullen evenwel deels anders worden ingezet.

- De maatregel wordt in het nieuwe stelsel opgelegd voor overtreding van de algemene, tot alle sectorpartijen gezamenlijk gerichte baangebruiksregels en de daarbij behorende zorgplicht. Deze maatregel wordt opgelegd aan de verantwoordelijke sectorpartij(en) die de maatregel daadwerkelijk kan (kunnen) uitvoeren. Als de maatregel niet wordt nageleefd, kan de minister (ILT) optreden met een boete of last onder dwangsom of bestuursdwang. Waar het opleggen van een maatregel niet nodig is, omdat er al een afdwingbare concrete verplichting kan worden afgeleid uit een aan de LVNL gerichte regel, wordt deze tussenstap niet voorgeschreven en kan de ILT onmiddellijk met een bestuurlijke sanctie optreden.
- De maatregel wordt ook ingezet als de ILT constateert dat normen van de MHG, de gelijkwaardigheidscriteria en het plafond van 510.000 vtb worden overtreden.
- De last onder dwangsom of bestuursdwang en de bestuurlijke boete kunnen in het nieuwe stelsel, net zoals in het huidige stelsel, worden ingezet voor overtreding

van hetgeen bij of krachtens de Wet luchtvaart is bepaald (dus ook voor overtreding van hetgeen in het LVB is bepaald). Deze sancties kunnen zonder voorafgaande maatregel direct worden opgelegd bij overtreding van baangebruiksregels die alleen tot de LVNL (en niet tot de sectorpartijen gezamenlijk) zijn gericht.

Zo ontstaat in het nieuwe stelsel het volgende beeld.

Overtreding van baangebruiksregels gericht tot alleen de LVNL

In deze gevallen wordt gehandhaafd door middel van het opleggen van een bestuurlijke boete of een last onder dwangsom aan de LVNL. Het is niet nodig eerst verplichtingen nader te adresseren aan een partij die de maatregel ook daadwerkelijk kan uitvoeren, want die partij is per definitie de LVNL.

Overtreding van algemeen gestelde baangebruiksregels

Daarnaast zijn er algemeen gestelde baangebruiksregels, die niet gericht zijn tot een bepaalde sectorpartij. De uitvoering van deze regels wordt in zodanige mate door verschillende sectorpartijen beïnvloed dat niet één partij voor het eindresultaat verantwoordelijk kan worden gehouden. In verband met deze laatstbedoelde regels wordt in de Wet luchtvaart een zorgplicht voor alle sectorpartijen gezamenlijk opgenomen. Deze algemeen gestelde baangebruiksregels en deze zorgplicht worden gehandhaafd door middel van eerst een maatregel en daarna zo nodig een bestuurlijke sanctie.

Overtreding van de MHG, de gelijkwaardigheidscriteria of het plafond van 510.000 vtb.

Deze algemene normen stellen 'buitengrenzen' aan de toelaatbare effecten bij de toepassing van het nieuwe stelsel. Op twee momenten wordt getoetst of de betrokken partijen zich houden aan deze regels. Ieder jaar wordt de gebruiksprognose voor het komende gebruiksjaar *vooraf* getoetst aan de regels voor baangebruik en wordt bezien of de voorgenomen vliegtuigbewegingen passen binnen de criteria voor gelijkwaardigheid. Op basis van deze toets wordt een maximum hoeveelheid geluid (MHG) vastgesteld waarbinnen het vliegverkeer dat jaar moet worden afgehandeld. Op dit eerste toetsmoment vindt dus voorafgaand toezicht plaats. Na afloop van het gebruiksjaar wordt vastgesteld hoe de uitgevoerde operatie daadwerkelijk heeft plaatsgevonden. Als de ILT op dit tweede toetsmoment vaststelt dat de MHG, de gelijkwaardigheidscriteria of het plafond in het gebruiksjaar is overschreden, legt de ILT een maatregel op, waarvan de naleving vervolgens kan worden gesanctioneerd met een bestuurlijke sanctie.

2.3 Een korte vergelijking met de bevoegdheden van andere bestuursorganen

Het huidige en het nieuwe stelsel sluiten met deze instrumenten aan op het algemene systeem dat voor de bestuursrechtelijke handhaving in Nederland geldt. Een bijzonderheid in het kader van de Wet luchtvaart is de figuur van de maatregel, zoals hierboven beschreven. Het extra instrument van de maatregel is nodig om de verplichtingen geconcretiseerd te kunnen toespitsen op bepaalde vereiste handelingen van de verantwoordelijke sectorpartij. De af te dwingen handelwijze kan daarbij worden afgestemd op het beoogde beschermingsniveau. De maatregel is daarom een instrument dat de effectiviteit van de rechtsbescherming ten goede komt.

In één opzicht heeft de ILT verdergaande interventiemogelijkheden dan de meeste andere bestuursorganen in het omgevingsrecht. Zij beschikt namelijk over het

instrument van de bestuurlijke boete, terwijl andere organen die het milieurecht handhaven vaak zijn aangewezen op de last onder dwangsom of bestuursdwang. De bestuurlijke boete biedt de mogelijkheid om op een begane overtreding onmiddellijk te reageren met een sanctie achteraf. Zij heeft een bestraffend karakter en beoogt onder andere te voorkomen dat de overtreding nogmaals wordt begaan (preventie). Als de ILT het wenselijk acht om daarnaast ook concrete verbetermaatregelen dwingend op te leggen, kan zij (ook *naast* de bestuurlijke boete) een maatregel opleggen aan de sectorpartijen of een last onder dwangsom of bestuursdwang aan een overtreder.

2.4 Een vergelijking van de bevoegdheden in het bestaande en het nieuwe stelsel

Vergelijkt men het huidige en het nieuwe instrumentarium met elkaar, dan valt op dat de instrumenten gelijk blijven maar dat zij in het nieuwe stelsel deels anders worden ingezet omdat het om de handhaving van deels andere normen gaat. Dat komt vooral doordat het in het nieuwe stelsel vaker zal gaan om de handhaving van normen die zich rechtstreeks tot de LVNL richten en derhalve onmiddellijk met oplegging van een bestuurlijke sanctie kunnen worden gehandhaafd zonder dat er eerst een maatregel hoeft te worden opgelegd. Omdat in die gevallen de tussenstap van de maatregel niet meer nodig zal zijn, zal de handhaving directer en sneller kunnen verlopen.

Wat betreft het instrumentarium is er dus geen sprake van een achteruitgang van de rechtsbescherming tegen overtredingen. Wel doet zich een potentiële versterking voor van de effectiviteit (in de zin van directere en snellere handhaving).

Vraag 3. Welke juridische instrumenten zijn er indien de inspectie geen of onjuist gebruik maakt van de onder 2 bedoelde bevoegdheden?

3.1 Bezwaar en beroep

Belanghebbenden kunnen een bezwaarschrift indienen en vervolgens zo nodig in beroep gaan tegen besluiten over het gebruik van de bij vraag 2 genoemde instrumenten: de maatregel, de last onder dwangsom of bestuursdwang en de bestuurlijke boete. Het bezwaarschrift wordt ingediend bij het bestuursorgaan dat het bestreden besluit heeft genomen (de ILT). Het beroepschrift wordt gericht aan de bestuursrechter. Als men in het besluit op het bezwaarschrift al krijgt wat men wilde, houdt de procedure daar op. Krijgt men dat niet, dan kan een belanghebbende in beroep bij de bestuursrechter.

Als de inspectie weigert een van de instrumenten te gebruiken, kan een belanghebbende die om toepassing van dat instrument heeft verzocht, tegen die weigering opkomen door middel van een bezwaarschrift en daarna zo nodig een beroepschrift.

Bewoners kunnen dus verzoeken om een maatregel of een bestuurlijke sanctie op te leggen aan een sectorpartij. Dat verzoek wordt gedaan in de vorm van een aanvraag. Tegen het besluit op zo'n aanvraag kan een belanghebbende in bezwaar en beroep gaan. Maar ook als de minister/de ILT helemaal niet zou reageren, of te laat zou reageren op de aanvraag, kan de belanghebbende naar de bestuursrechter. Hij kan dan, nadat hij een zogenaamde 'ingebrekestelling' heeft gestuurd aan de minister/de ILT, de bestuursrechter vragen een termijn te stellen voor het alsnog nemen van een besluit op de aanvraag. Als de minister/de ILT die termijn niet haalt, moet hij een door de bestuursrechter bepaalde dwangsom betalen aan de aanvrager. Los daarvan kan de belanghebbende, indien er niet tijdig op zijn aanvraag wordt beslist, tegenwoordig ook een dwangsom (van maximaal 1.260 euro) opeisen buiten de rechter om. Die mogelijkheid is in 2010 in de Algemene wet bestuursrecht opgenomen.

In het nieuwe stelsel wordt een gebruiksprognose voorafgaande aan het gebruiksjaar gezonden aan de Minister van Infrastructuur en Milieu. En de exploitant van de luchthaven zendt na afloop van het gebruiksjaar een evaluatie over het werkelijke gebruik van de luchthaven in vergelijking met de gebruiksprognose. Er zijn in het nieuwe stelsel dus twee toetsmomenten die het gebruiksjaar als geheel betreffen, een vooraf en een achteraf. Zou de wetgever gaan voorschrijven dat de minister de gebruiksprognose en/of de evaluatie moet goedkeuren (of woorden van gelijke strekking), dan zouden de beslissingen van de minister daaromtrent 'besluiten' zijn (in de zin van de Algemene wet bestuursrecht) zodat daartegen beroep bij de bestuursrechter open zou staan. Maar dat lijkt niet de bedoeling te zijn. Het gevolg daarvan is, dat de reactie van de minister op de gebruiksprognose en de evaluatie niet voor beroep vatbaar zijn bij de bestuursrechter. Wel kan daarover worden geprocedeerd bij de burgerlijke rechter, want die kan altijd worden benaderd als de weg naar de bestuursrechter niet openstaat. Maar het ligt niet in de lijn der verwachtingen dat die rechtsgang veel benut zal worden, want procedures bij de burgerlijke rechter zijn voor rechtzoekenden aanzienlijk duurder dan procedures bij de bestuursrechter en bovendien is het procesrisico groter (met name doordat de partij die verliest, wordt veroordeeld in (een deel van) de proceskosten van de wederpartij).

3.2 Wie kunnen in bezwaar en beroep gaan?

Zoals uit de formuleringen in bovenstaande passage blijkt, is het voor de toegang tot de procedures mede bepalend of men 'belanghebbende' is. Daarbij is in het kader van dit advies vooral van belang dat men zich in zijn belang moet onderscheiden van anderen. Een of meer personen moeten meer dan anderen belang hebben bij een bepaald besluit, om als belanghebbende te kunnen worden aangemerkt. Het is dus goed mogelijk dat bij een besluit, dat velen raakt, ook vele belanghebbenden betrokken zijn.

Een belangrijke vraag is welke bewoners belanghebbende zijn bij een besluit over het opleggen van een maatregel of bestuurlijke sanctie. In de praktijk van het huidige stelsel gaat de inspectie daar soepel mee om. De toepassing van het belanghebbende-vereiste wordt door de wetgever aan de bestuursrechter overgelaten. Het is niet uitgesloten dat de bestuursrechter een verband verlangt tussen het belang van de bewoner die om handhaving verzoekt en de lokale geluidseffecten van de overtreding waartegen volgens deze bewoner zou moeten worden opgetreden. Als bijvoorbeeld door een onjuist gebruik van de baangebruiksregels een bewoner in het gebied van de ene baan wordt benadeeld, is hij aan te merken als belanghebbende bij een besluit over een maatregel of sanctie. Maar het is goed mogelijk dat allerlei andere bewoners in de regio Schiphol, voor wie het onjuiste gebruik geen enkel positief of negatief effect heeft gehad, niet als belanghebbende bij datzelfde besluit worden aangemerkt.

Voor de rechtsbescherming is het belangrijk dat verenigingen en stichtingen, die opkomen voor het algemeen belang van het beperken van geluidhinder in de regio en/of voor de collectieve belangen van de bewoners in de regio, als belanghebbende worden aangemerkt. Dat is gegarandeerd in de Algemene wet bestuursrecht (artikel 1:2, derde lid). Het beroepsrecht van milieu-organisaties is bovendien beschermd door het Verdrag van Aarhus (over de toegang tot informatie, inspraak en rechtsbescherming in het milieurecht), waaraan Nederland en de Europese Unie zich hebben gebonden.

3.3 Het huidige en het nieuwe stelsel vergeleken

Vergelijkt men het huidige en het nieuwe stelsel, dan veranderen de juridische instrumenten, die belanghebbenden ter beschikking staan, als zodanig niet. Zij kunnen in bezwaar en beroep als de inspectie niet of niet goed reageert op overtredingen. Wel verandert de inhoud van de eventuele beroepsprocedures, want de te handhaven regels veranderen. Een procedure die in het huidige stelsel gaat over de vraag of een grenswaarde op een handhavingpunt is overschreden, gaat in het nieuwe stelsel over de vraag of de regels van het strikt preferente vliegen, gegeven de omstandigheden, goed zijn toegepast.

De wijziging van het normen- en handhavingssysteem kan leiden tot een verschuiving van het antwoord op de vraag welke bewoners belanghebbende zijn bij welk besluit over handhaving. Anders gezegd: welke bewoners over welke overtreding kunnen procederen bij de bestuursrechter (zie paragraaf 3.2). Het ligt voor de hand dat bewoners die feitelijk geluidhinder ondervinden als gevolg van een overtreding, steeds ook zelf belanghebbende zijn bij het besluit over de op te leggen maatregel of bestuurlijke sanctie.

Vraag 4. Wat zijn de kenmerken van de rechtsbescherming in het nieuwe stelsel? Zijn deze kenmerken vergelijkbaar met het huidige stelsel? Zijn er nog elementen die eventueel zouden kunnen worden ingebouwd om de borging van de gelijkwaardigheid van de rechtsbescherming ten opzichte van het huidige stelsel te vergroten?

4.1 Het belang van de informatievoorziening

Bij vraag 1 werd al geconstateerd dat in het nieuwe stelsel een sterke behoefte zal bestaan aan uitleg en transparantie met betrekking tot de naleving van de regels en het toezicht daarop van de inspectie. Twee aspecten van informatievoorziening zijn van wezenlijk belang voor een goed functionerende rechtsbescherming in het nieuwe stelsel: betrouwbaarheid en frequentie.

Om de rechtsbescherming van bewoners goed te laten werken is de *betrouwbaarheid* van de van overheidswege verstrekte informatie over de naleving van wezenlijk belang. Of de ILT eventuele overtredingen daadwerkelijk zal constateren, hangt vooral af van de betrouwbaarheid van de gegevens die de sectorpartijen aan de ILT verstrekken. Het systeem van registratie en de levering van gegevens wordt vooraf door de ILT beoordeeld en periodiek gecontroleerd door middel van audits, gecombineerd met administratiecontroles. Zo is er voor gezorgd dat de ILT niet alleen de rapportages van de sectorpartijen bestudeert, maar ook controleert of het systeem dat wordt gebruikt voor het opstellen van de rapportage deugdelijk en betrouwbaar is. Het is niet uit te sluiten dat er mensen zullen zijn die ook deze door de ILT te verrichten systeemcontrole niet meteen vertrouwen. Mocht dit een probleem (gaan) opleveren, dan zou het vertrouwen van bewoners in de verstrekte informatie wellicht kunnen worden vergroot door het systeem van registratie en gegevensverstrekking door een (of enkele) onafhankelijke deskundige(n) (bij wijze van advisering aan de ILT) te laten beoordelen op betrouwbaarheid (voor zover dat niet al gebeurt).

De *frequentie* waarmee de overheid informatie verstrekt over de naleving is van belang om (al dan niet terecht) zorgen over de naleving gedurende het gebruiksjaar weg te nemen en eventuele voortijdige constatering van overtredingen zichtbaar te maken. Een toegankelijk systeem van voor bewoners begrijpelijke informatie over de naleving van de toepasselijke normen is dus belangrijk. Dit gebeurt uiteraard na afloop van het gebruiksjaar als verslag wordt gedaan van de naleving en eventuele overtredingen en bij de halfjaarlijkse handhavingsrapportages per seizoen. Het is goed dat er ook aandacht is voor regelmatige informatieverstrekking gedurende het gebruiksjaar. Onder het nieuwe stelsel zullen er dagelijkse verslagen van de baaninzet aan het einde van de dag met een toelichting op de website worden gezet. Daarin zal worden aangegeven wat de baaninzet is geweest op die dag met een verklaring voor de gekozen baaninzet. Op deze wijze kunnen veel vragen van omwonenden vroegtijdig worden weggenomen. Zo zullen bijvoorbeeld afwijkingen van de verwachte baaninzet verklaard kunnen worden uit onverwachte weersomstandigheden en weersvoorspellingen.

4.2 Verschuiving van geluidseffecten op lokaal niveau

Een tweede kenmerk van het nieuwe stelsel dat voor de rechtsbescherming relevant is, betreft de verschuivingen die ten opzichte van het huidige stelsel kunnen optreden op lokaal niveau. Als het nieuwe stelsel correct wordt uitgevoerd volgens de regels en binnen de randvoorwaarden (MHG en gelijkwaardigheidscriteria en het plafond van 510.000 vtb) kan het toch voorkomen dat op sommige locaties een zwaardere belasting optreedt dan onder het huidige stelsel zou zijn gebeurd. Dit effect is onverbrekelijk verbonden met het streven naar een zo gering mogelijk aantal geluidgehinderden (binnen de randvoorwaarden die ook een verdere groei van de exploitatie mogelijk maken). Een verbetering van de situatie van velen kan soms nadelig uitpakken voor anderen. Men mag aan de regelgeving rond Schiphol niet de voorwaarde stellen dat niemand er op achteruit gaat. Want het is onmogelijk om een normen- en handhavingstelsel te wijzigen zonder dat zich lokaal ongunstige effecten voordoen. En het ongewijzigd laten van het stelsel is ook geen optie, alleen al omdat dat ook tot een achteruitgang van de geluidssituatie voor (wellicht zelfs veel grotere) groepen bewoners zou leiden.

Bij het Experiment Nieuw Normen- en Handhavingstelsel (2010-2012) is gebleken dat de verschuivingen van effecten op lokaal niveau beperkt zijn gebleven. Er worden twee lokale effecten van geringe toename van geluidbelasting gemeld. Hoewel de effecten in de toekomst anders kunnen uitpakken, bijvoorbeeld als gevolg van een groei van het totale aantal vliegtuigbewegingen, is er op dit moment geen aanleiding om te zeggen dat het nieuwe stelsel tot disproportionele benadeling op lokaal niveau zal leiden.

Het nieuwe stelsel biedt niet de relatieve zekerheid van een bovengrens op lokaal niveau, die in het huidige stelsel door de grenswaarden in handhavingpunten wordt geboden. Als de lokale effecten op de geluidsbelasting in de toekomst onverhoopt ernstiger zouden uitpakken dan op basis van het Experiment (en de nu voorziene ontwikkelingen) mag worden aangenomen, zou daar geen *lokale* grens aan gesteld zijn. De daardoor getroffen bewoners hebben dan wel toegang tot de procedures van bezwaar en beroep en daarin kunnen zij eventuele onjuiste toepassing van het normen- en handhavingstelsel aan de orde stellen. Maar zij kunnen zich dan niet beroepen op een lokale grenswaarde. In zoverre is de (materiële) rechtspositie van een bewoner op een dergelijke locatie verzwakt door het wegvallen van de grenswaarden in handhavingpunten. Op basis van wat het Experiment laat zien, gaat dit om effecten van beperkte omvang.³

Men moet hierbij wel betrekken wat er zou kunnen gebeuren als het huidige systeem zou worden voortgezet. Binnen het huidige systeem kunnen bijvoorbeeld grenswaarden in handhavingpunten worden verhoogd. Maar zelfs al zouden er onder het nieuwe stelsel lokale effecten optreden die onder het huidige stelsel niet zouden zijn opgetreden, dan nog moet dat ongunstige lokale effect worden afgewogen tegen het belang dat wordt gediend met het strikt geluidspreferentie vliegen: het streven naar een zo gering mogelijk aantal geluidgehinderden. De effecten die zich (blijkens het Experiment) onder

³ In dit advies wordt niet ingegaan op de consequenties die het nieuwe normen- en handhavingstelsel heeft voor de nadeelcompensatie die onder bijzondere omstandigheden wordt toegekend aan een belanghebbende die als gevolg van (o.a.) het luchthavenverkeerbesluit onevenredige schade lijdt (artikel 8.31 Wet luchtvaart). Een recht daarop ontstaat niet zonder meer indien er lokale verschuivingen van geluidseffecten optreden.

de thans voorzienbare omstandigheden op lokaal niveau zullen voordoen, zijn niet van die ernst en omvang dat het nieuwe stelsel daarvoor moet wijken.

Vraag 5. Ligt de procedure voor wijzigingen in de verdeling van geluid over de omgeving voldoende vast en biedt deze voldoende rechtszekerheid?

De regels van het nieuwe stelsel komen te staan in het LVB en in de Wet luchtvaart. Voor een wijziging van de Wet luchtvaart geldt de procedure van wetgeving, zoals die in de Grondwet ligt verankerd. Een wijziging van het LVB is minder zwaar, maar wel met waarborgen omkleed (artikelen 8.13 en 8.14 en 8.24 van de Wet luchtvaart). Een ontwerp van de wijziging wordt in de Staatscourant geplaatst, waarna inspraak voor een ieder openstaat. Het ontwerp wordt ook aan de Eerste en de Tweede Kamer voorgelegd en wordt voor advies voorgelegd aan de Raad van State.

Het komt erop neer dat deze wijzigingen democratisch tot stand komen. Beroep bij de bestuursrechter is tegen deze wijzigingen niet mogelijk, maar dat was onder het huidige stelsel ook al het geval.

Samenvatting van de beantwoording

Vraag 1.

Op welke wijze kan een overtreding van de regels (huidige stelsel: totaal volume geluid (TVG) en lokale bescherming via handhavingspunten; nieuwe stelsel: criteria gelijkwaardigheid, maximum hoeveelheid geluid (MHG) en regels omtrent baangebruik gebaseerd op een systeem van strikt preferentieel baangebruik) worden geconstateerd?

Overtreding van normen die op jaarbasis worden toegepast, moet blijken uit de na afloop van het gebruiksjaar verstrekte informatie. In het huidige stelsel vindt de toepassing van veel normen, waaronder de grenswaarden in de handhavingspunten, plaats op jaarbasis. In het nieuwe stelsel worden de maximale hoeveelheid geluid (MHG), de gelijkwaardigheidscriteria, het plafond van 510.000 vliegtuigbewegingen en een deel van de baangebruiksregels toegepast op jaarbasis. De nieuwe regels voor strikt preferent baangebruik (met uitzondering van de jaarnorm voor gebruik van de vierde baan) hebben betrekking op afzonderlijk het zomer- en winterseizoen en daardoor wordt het mogelijk dat de ILT maatregelen en bestuurlijke sancties oplegt die betrekking hebben op een seizoen. De halfjaarlijkse handhavingsrapportages bieden de daarvoor benodigde gegevens. Het zal daarom in het nieuwe stelsel waarschijnlijk minder vaak nodig zijn om met handhaving te wachten totdat het gehele gebruiksjaar is verstreken. Het gevolg hiervan kan zijn, dat de handhaving directer en sneller volgt op een overtreding.

De baangebruiksregels van het nieuwe stelsel zijn niet gericht op de uitkomst, maar op het gedrag. Zij kunnen tot maatregelen en sancties leiden indien het gedrag onvoldoende verklaard kan worden aan de hand van deze regels. Er zal behoefte zijn aan uitleg omtrent de keuzes die zijn gemaakt bij het gebruik van de banen en de beoordeling daarvan door de inspectie. In het nieuwe stelsel zal een sterke behoefte bestaan aan uitleg en transparantie met betrekking tot de naleving van de regels en het toezicht daarop van de inspectie. Waarschijnlijk zal die behoefte regelmatig sterker zijn dan in het huidige stelsel.

Vraag 2.

Welke bevoegdheden (tot het nemen van maatregelen of opleggen van sancties) heeft de inspectie om tegen overtredingen op te treden?

De bevoegdheden van het nieuwe stelsel zijn gelijk aan die in het huidige stelsel, maar zij worden in het nieuwe stelsel deels anders ingezet. Dat komt doordat het om de handhaving van deels andere normen gaat. In het nieuwe stelsel zal het vaker gaan om de handhaving van normen die zich rechtstreeks tot de LVNL richten en derhalve onmiddellijk met oplegging van een bestuurlijke sanctie kunnen worden gehandhaafd, zonder dat er eerst een maatregel hoeft te worden opgelegd. Omdat in die gevallen de tussenstap van een maatregel niet meer nodig zal zijn, zal de handhaving directer en sneller kunnen verlopen.

Wat betreft de bevoegdheden is er dus geen sprake van een achteruitgang van de rechtsbescherming tegen overtredingen. Wel doet zich een potentiële versterking voor van de effectiviteit (in de zin van directere en snellere handhaving).

Vraag 3.

Welke juridische instrumenten zijn er indien de inspectie geen of onjuist gebruik maakt van de onder 2 bedoelde bevoegdheden?

De juridische instrumenten, die belanghebbenden ter beschikking staan, veranderen als zodanig niet. Zij kunnen in bezwaar en beroep als de inspectie niet of niet goed reageert op overtredingen. Wel verandert de inhoud van de eventuele beroepsprocedures, want de te handhaven regels veranderen. Een procedure over de vraag of een grenswaarde op een handhavingspunt is overschreden, zal in het nieuwe stelsel niet meer gevoerd kunnen worden omdat dat juridisch niet meer aan de orde zal zijn. Het zal in de plaats daarvan in het nieuwe stelsel vooral gaan over de vraag of de regels van het strikt preferente vliegen, gegeven de omstandigheden, goed zijn toegepast.

De wijziging van het normen- en handhavingssysteem kan leiden tot een verschuiving van het antwoord op de vraag welke bewoners belanghebbende zijn bij welk besluit over handhaving. Anders gezegd: welke bewoners over welke overtreding kunnen procederen bij de bestuursrechter. Het ligt voor de hand dat bewoners die feitelijk geluidhinder ondervinden als gevolg van een overtreding, steeds ook zelf belanghebbende zijn bij het besluit over de op te leggen maatregel of bestuurlijke sanctie. Organisaties van bewoners die zich inzetten voor het milieu worden ingevolge de wet en het internationale recht als beroepsgerechtigde belanghebbenden aangemerkt.

Vraag 4

Wat zijn de kenmerken van de rechtsbescherming in het nieuwe stelsel? Zijn deze kenmerken vergelijkbaar met het huidige stelsel? Zijn er nog elementen die eventueel zouden kunnen worden ingebouwd om de borging van de gelijkwaardigheid van de rechtsbescherming ten opzichte van het huidige stelsel te vergroten?

In het nieuwe stelsel zal een sterke behoefte bestaan aan uitleg en transparantie met betrekking tot de naleving van de regels en het toezicht daarop van de inspectie. Twee aspecten van informatievoorziening zijn van wezenlijk belang voor een goed functionerende rechtsbescherming in het nieuwe stelsel: betrouwbaarheid en frequentie.

Met het oog op de betrouwbaarheid is er in het nieuwe stelsel voor gezorgd dat de ILT niet alleen de rapportages van de sectorpartijen bestudeert, maar ook controleert of het systeem dat wordt gebruikt voor het opstellen van de rapportage deugdelijk en betrouwbaar is. Ook in het huidige stelsel zijn bewoners afhankelijk van de door de inspectie en de sector verstrekte gegevens. De borging van de betrouwbaarheid van deze informatie wordt in het nieuwe stelsel geregeld. Er is geen reden om aan te nemen dat deze borging in het huidige stelsel beter geregeld is. Wel verdient de aandacht dat in het nieuwe stelsel, zoals al gezegd bij vraag 1, een sterkere behoefte zal bestaan aan uitleg en transparantie met betrekking tot de naleving van de regels en het toezicht daarop van

de inspectie. De aard van de informatie zal veranderen omdat zij niet meer zal gaan over de vraag of grenswaarden in handhavingpunten worden gerespecteerd, maar over de verklaring van concrete keuzes en gedragingen onder de gegeven (weers-)omstandigheden. Dat kan, vanuit het perspectief van de bewoners, worden gezien als een vooruitgang omdat deze informatie meer zegt over wat er feitelijk is gebeurd.

In frequente informatievoorziening door de overheid is in het nieuwe stelsel voorzien door middel van de openbaarmaking van de gebruiksprognose (jaarlijks), de evaluatie over het gebruiksjaar (jaarlijks), de handavingsrapportages per seizoen (halfjaarlijks) en de dagelijkse verslagen van de feitelijke baaninzet met uitleg.

Als het nieuwe stelsel correct wordt uitgevoerd, kan het toch voorkomen dat op sommige locaties een zwaardere belasting optreedt dan onder het huidige stelsel zou zijn gebeurd. Dit komt doordat het nieuwe stelsel niet de relatieve zekerheid biedt van de grenswaarden in handhavingpunten. Uit het Experiment Nieuw Normen- en Handavingsstelsel (2010-2012) is gebleken dat de toepassing van het nieuwe stelsel geringe lokale effecten op de geluidsbelasting heeft. Onder deze omstandigheden rechtvaardigt het voordeel van het nieuwe stelsel (een geringer totaal aantal geluidgehinderden) de beperkte lokale nadelen.

Vraag 5.

Ligt de procedure voor wijzigingen in de verdeling van geluid over de omgeving voldoende vast en biedt deze voldoende rechtszekerheid?

Wijzigingen van de Wet luchtvaart en het LVB komen democratisch tot stand, met inbreng van de volksvertegenwoordiging en inspraak voor een ieder. Beroep bij de bestuursrechter is tegen deze wijzigingen niet mogelijk, maar dat was onder het oude stelsel ook al het geval.

Algemene conclusie

Het gaat in dit advies in de kern om de vraag of de rechtsbescherming in het voorgestelde nieuwe normen- en handavingsstelsel gelijkwaardig is aan de rechtsbescherming in het huidige normen- en handavingsstelsel.

Nadat ik het voorgestelde nieuwe stelsel heb bestudeerd, kennis heb genomen van de uitkomsten van het Experiment Nieuw Normen- en Handavingsstelsel (2010-2012), en heb gesproken met vertegenwoordigers van bewoners, decentrale overheden, sectorpartijen, de inspectie, de Alderstafel Schiphol en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, ben ik tot de volgende conclusie gekomen.

Het nieuwe stelsel bevat regels die door middel van het ter beschikking staande handavingsinstrumentarium effectief kunnen worden gehandhaafd. De instrumenten van rechtsbescherming (bezwaar en beroep) zijn toereikend om rechtsbescherming te bieden tegen onjuiste toepassing van de nieuwe normen. Zolang de toepassing van het nieuwe stelsel slechts beperkte lokale effecten op de geluidsbelasting heeft, is het wegvallen van de door de grenswaarden geboden relatieve zekerheid op lokaal niveau aanvaardbaar.

SAMENVATTING

Doel: Beperken van hinder voor omwonenden

In 2008 hebben partijen aan de Alderstafel afgesproken dat het aantal vliegtuigbewegingen tot en met 2020 mag groeien naar jaarlijks 510.000. Om de hinder van het vliegverkeer voor omwonenden te beperken is in het convenant Hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn een pakket maatregelen afgesproken dat beoogd de hinder voor de omgeving, gegeven de groei naar 510.000 vliegtuigbewegingen, zoveel mogelijk te beperken.

Van 682 voorstellen naar 1 pakket met hinderbeperkende maatregelen

Om te komen tot het pakket hinderbeperkende maatregelen, zijn 682 voorstellen beoordeeld op haalbaarheid en getoetst op de doelstellingen van zowel het omgevingsbelang als het netwerkbelang. Dit heeft in 2008 geleid tot een pakket hinderbeperkende maatregelen die in het convenant Hinderbeperking zijn opgenomen. Sindsdien zijn betrokken partijen voortvarend te werk gegaan bij de uitvoering van die afspraken.

In het convenant zijn vier soorten maatregelen te onderscheiden:

- maatregelen gericht op het terugdringen van het aantal ernstig gehinderden;
 - maatregelen die de voorspelbaarheid van overkomend vliegverkeer bevorderen;
 - maatregelen die communicatie en informatie in de omgeving verbeteren;
 - het uitvoeren van onderzoek naar de mogelijkheid voor het introduceren van maatregelen.
- De meest in het oog springende maatregelen zijn vijf routewijzigingen, het verlengen van de nachtprocedures, het vliegen van CDA's met vaste naderingsroutes en 'Vliegverkeer InZicht'. Alle maatregelen tezamen moeten leiden tot een vermindering van het aantal ernstig gehinderden met 5% in 2020.

Stand van zaken: Ruim twee derde van de maatregelen is uitgevoerd

- Reeds 21 afspraken zijn uitgevoerd zoals die in 2008 waren afgesproken, zoals de maatregel waardoor vliegtuigen stiller remmen (*idle reverse thrust*) en de aanpassingen voor de nachtnaderingen op de Polderbaan waardoor 's nachts geluidarm genaderd wordt.
- 5 Afspraken zijn wegens voortschrijdend inzicht, en in overeenstemming met betrokken partijen, op een andere manier uitgevoerd dan was voorzien in het akkoord van 2008. Het belangrijkste voorbeeld zijn de afspraken rondom CDA's.
- 2 onderzoeken zijn conform afspraak uitgevoerd en hebben geleid tot de introductie van een maatregel hebben geleid, bijvoorbeeld de verplichting van bepaalde navigatieapparatuur waardoor de oorspronkelijke route nog beter gevolgd kan worden.
- 5 Afspraken om onderzoek te doen naar maatregelen zijn uitgevoerd, maar hebben geleid tot de afweging om de maatregelen niet ten uitvoer te brengen omdat het geen hinderbeperkend effect zou gaan opleveren. Het gaat hier bijvoorbeeld om het optimaliseren van de startroutes vanaf de Kaagbaan waarbij de onderzochte opties de hinder enkel zouden verplaatsen naar andere gebieden.
- 6 Maatregelen zijn, zoals reeds voorzien in de afspraken in het akkoord van 2008, nog niet uitgevoerd. Het gaat hier bijvoorbeeld om trajecten die een wetswijziging nodig hebben, zoals het vastleggen van de volumecaps in het LVB.
- 6 Maatregelen zijn deels uitgevoerd en lopen nog. Het betreft hier voornamelijk maatregelen die stapsgewijs worden doorgevoerd.

De grootste effecten zijn bereikt door vijf routewijzigingen en het verlengen van de nachtprocedures:

- Een maatregel die heel veel hinderbeperking heeft opgeleverd bestond uit vijf routewijzigingen waardoor worden per saldo ongeveer 18.000 mensen, die in de geluidzone van 48 dB(A) L_{den} wonen, minder ernstig gehinderd worden. De afname van hinder doet zich vooral voor in IJmuiden, Beverwijk, Diemen, Duivendrecht, IJburg, Abcoude, Spaarndam, Velsersbroek, Amsterdam, Amstelveen en Rijsenhout.
- Op jaarbasis zijn er 1.800 minder ernstig gehinderden en 700 minder ernstig slaapverstoorden door de voorwaardelijke maatregel 'Verlenging nachtelijke vertrek- en

naderings-procedures tot uiterlijk 6:45 uur'. In de nacht (23:00 – 6:00 uur) volgt het vliegverkeer, om hinder te beperken, andere vertrek- en naderingsprocedures dan overdag. Zoals op 11 augustus 2012 opgenomen in het Luchthavenverkeersbesluit, verlengt de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) het gebruik van de 'nachtprocedures' tot uiterlijk 06:45 uur als het verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden dat toelaten. Per saldo betekent dit een afname van ongeveer 1800 ernstig gehinderden en ruim 700 ernstig slaapverstoorden op jaarbasis.

Een van de afspraken die anders is uitgevoerd betreft de afspraak over landingen in glijvlucht. Hiervoor is een alternatief pakket maatregelen vastgesteld.

In Aldersakkoord van 2008 zijn afspraken opgenomen voor de invoer van 'Continuous Descent Approach' (CDA's), ofwel landingen van vliegtuigen in glijvlucht. Bij de uitwerking van de afspraken bleek er geen draagvlak te zijn voor deze maatregel. De voorstellen waren schadelijk voor het verbindingennetwerk of de vliegoperatie, of hadden negatieve effecten voor de omgeving.

Partijen zijn, conform het convenant, in overleg tot tijdelijke aanpassing van de maatregel gekomen. Alle partijen willen doorgaan met de ontwikkeling en invoer van glijvluchten. Met dit alternatieve pakket wordt dezelfde mate van hinderbeperking bereikt als eerder overeengekomen. Het alternatieve pakket aan maatregelen bestaat onder meer uit:

- het terugbrengen van de maximaal toegestane capaciteit in de nacht van 32.000 naar 29.000;
- het uitbreiden van de uitvoering van glijvluchten tussen 22.30 en 23.00 uur;
- het starten met het beperkt invoeren van glijvluchten op de Aalsmeerbaan overdag;

Het totale pakket bestaat uit zeven elementen waarbij bovenstaande drie maatregelen gericht zijn op het verminderen van een vergelijkbaar aantal gehinderden in het binnen- en buitenbebied (binnen de 48 dB(A) Lden-contour) zoals in het oorspronkelijke CDA-plan. Daarnaast zijn nog vier maatregelen afgesproken, waaronder verder onderzoek naar de mogelijkheden van verhoging van de ILS-interceptie nadat de eerste resultaten van het werken met CDA's in de avond bekend zijn.

Mogelijkheden voor nieuwe hinderbeperking

Partijen onderkennen dat de looptijd van het convenant tot 2020 lang is en dat de mogelijkheid tot het indienen van nieuwe voorstellen moet bestaan. Voorstellen voor nieuwe hinderbeperking kunnen bij de CROS worden ingediend die jaarlijks worden afgewogen en ter besluitvorming worden voorgelegd aan de Alderstafel.

Echter, de kans dat voorstellen echt nieuw (uniek) zullen zijn is klein. Bovendien heeft de ervaring met nieuwe maatregelen geleerd dat het oplossend vermogen van hinderbeperkende maatregelen eindig is. Partijen dienen zich te realiseren dat de meest kansrijke en significante hinderbeperking reeds is bereikt en dat verdere lokale optimalisatie hoogstwaarschijnlijk ten koste gaat van andere gebieden:

- In sommige regio's hebben partijen met elkaar besloten tot het niet introduceren van een maatregel, omdat onderzoek heeft uitgewezen dat het hinderbeperkende effect dat beoogd werd niet kon worden behaald.
- Dit is het geval geweest bij het onderzoek naar de optimalisatie van zowel de startroutes van de Kaagbaan als van de Aalsmeerbaan, waarbij onderzoek uitwees dat de hinder verplaatst zou worden dan wel dat er per saldo een negatief effect op de hinderbeperking zou optreden. Deze problematiek speelt ook bij enkele andere (lopende) afspraken.

De informatievoorzieningen voor omwonenden zijn verbeterd

- Vliegverkeer InZicht is onderdeel van de website van Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (www.bezoekbas.nl) en geeft online het vliegverkeer van en naar Schiphol weer. Sinds de introductie van Vliegverkeer InZicht is het aantal unieke bezoekers van de Bas-website structureel gestegen (van 28.189 in 2010 naar 78.852 in 2012) en is inmiddels het best bezochte onderdeel van de website. De omgeving heeft positief gereageerd op de komst van Vliegverkeer InZicht.
- Belangrijk aandachtspunt is wel hoe te komen tot een betere informatievoorziening bij de baankeuze, met name bij de minst preferente banen. Er dient een adequate

informatievoorziening te worden opgezet waarbij duidelijk wordt gemaakt waarom in een bepaalde situatie voor de inzet van een baancombinatie is gekozen.

- In de CROS zijn criteria opgesteld aan de hand waarvan NOMOS-meetposten kunnen worden toegewezen. Sindsdien zijn NOMOS-meetposten toegewezen aan de gemeenten Zaanstad (Assendelft), Amsterdam (Osdorp), Lisse en Heemstede.

Vermindering van aantal ernstig gehinderden in 2020 met 5%

In 2020 dient het pakket hinderbeperkende afspraken (inclusief de effecten van het nieuwe stelsel) op jaarbasis te hebben geresulteerd in 5% minder ernstig gehinderden in de 48 dB(A) Lden contour ten opzichte van 2008. Op basis van de inmiddels in 2012 gerealiseerde hinderbeperking is vastgesteld dat bij een volume van 510.000 vliegtuigbewegingen als gevolg van de uitvoering van deze maatregelen een hinderreductie van 10-12% mag worden verwacht.

CONVENANT HINDERBEPERKING EN ONTWIKKELING SCHIPHOL MIDDELLANGE TERMIJN

ARTIKELEN CONVENANT MIDDELLANGE TERMIJN		Status per 31 december 2012	Vervolgactie
3 Verkeersvolume en selectiviteit			
3.1	Capaciteitsontwikkeling luchthaven Schiphol (max. 510.000 totaal en max. 32.000 in de nacht)	Wordt conform afspraak nog uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: Rijk en Schiphol
3.2	Wettelijke basis voor begrenzing verkeersvolume en 50-50 benadering in Luchthavenverkeersbesluit Schiphol	Wordt conform afspraak nog uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: Rijk en Schiphol
4 Operationele concept en baangebruik Schiphol			
4.1	Operationeel concept met strikt preferentieel baangebruik	Zie evaluatie NNHS	Zie evaluatie NNHS
4.2	Nieuw ATM systeem in lijn met SESAR	Wordt conform afspraak nog uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: Rijk en Schiphol
5 Nieuw normen- en handhavingstelsel			
5	Nieuw normen- en handhavingstelsel	Zie evaluatie NNHS	Zie evaluatie NNHS
6 Monitoring, evaluatie en uitvoering			
6	Monitoring, evaluatie en uitvoering	Voorliggende evaluatie	Volgende vierjaarlijkse evaluatie: 2016
7 Hinderbeperkende maatregelen			
7.1	Reductie van tenminste 5% van ernstig gehinderden in de 48 dB(A) Lden ten opzichte van de grens voor Gelijkwaardigheid	Uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie
8 Grondgeluid			
8.1	Reductie grondgeluid Hoofddorp-Noord van -7dB	Deels uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: Gemeente Haarlemmermeer en Schiphol

8.2	Reductie grondgeluid Hoofddorp-Noord van -3 dB	Deels uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: Gemeente Haarlemmermeer en Schiphol
8.4	Onderzoek grondgeluid Amstelveen en Zuideramstel	Uitgevoerd onderzoek heeft niet geleid tot introductie van maatregel	
8.5	Onderzoek grondgeluid Badhoevedorp en Amsterdam-West	Uitgevoerd onderzoek heeft niet geleid tot introductie van maatregel	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: Gemeente Haarlemmermeer
8.6	Landelijke normering voor laag frequent geluid	Deels uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: Rijk
9	Ontmoediging operaties met 'onderkant hoofdstuk 3' vliegtuigen		
9.1	Voorstel uitwerken voor toewijzing nieuwe slots	Uitgevoerd	
9.2	Voorstel toewijzing slots voorleggen aan coördinatiecomité en omzetten in lokaal richtsnoer	Deels uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: Schiphol
9.3	Voorstel voor stapsgewijze beperking onderkant hoofdstuk 3 <i>i) Invoering landingsverbod van 23:00 - 06:00 LT per 31-12-2010</i>	Uitgevoerd	
	Voorstel voor stapsgewijze beperking onderkant hoofdstuk 3 <i>ii) Invoering start- en landingsverbod van 06:00 tot 07:00 LT uiterlijk per 31-12-2011</i>	Uitgevoerd	
	Voorstel voor stapsgewijze beperking onderkant hoofdstuk 3 <i>iii) Invoering etmaalverbod voor nieuwe operaties uiterlijk per 31-12-2010</i>	Uitgevoerd	
	Voorstel voor stapsgewijze beperking onderkant hoofdstuk 3 <i>iv) Invoering full ban onderkant Hoofdstuk 3 uiterlijk per 31-12-2012</i>	Anders uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: Schiphol

10	Alternatief voor de maatregel "Verlenging nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures tot 06:30"		
10	Alternatief voor de maatregel 'Verlenging nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures tot 06:30 uur'	Uitgevoerd	
11	Micro-klimaten-aanpak		
11.1-2	Voortzetting microklimaat Rijsenhout	Uitgevoerd	
11.1-3	Voorzetting microklimaat Amstelveen, Aalsmeer en Uithoorn	Uitgevoerd	Zie artikel 16 in deze evaluatie
12	Optimaliseren routes vanaf Zwanenburgbaan in het kader van parallel starten		
12	Optimaliseren ligging van de SID's vanuit geluidhinderopunt	Uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: Stuurgroep parallel starten
13	Maatregelen uit het Convenant korte termijn		
13.1	Evalueren en eventueel voortzetten idle reverse thrust	Uitgevoerd	
13.2	Evalueren en eventueel voortzetten verticale aanpassing nachtnaderingen Polderbaan (CROS pilot 5a)	Uitgevoerd	
13.3	Definitief besluit over alternerend Noord-Zuid baangebruik (CROS pilot 1)	Uitgevoerd	
14	ILS interceptie verhogen		
14	ILS interceptie verhogen	Wordt conform afspraak nog uitgevoerd	Opvolgen in de volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: LVNL
15	CDA's met vaste naderingsroute		
15.1	CDA's in de avond (23.00-20.30 uur) te beginnen met experiment 23:00-22:00 uur	Anders uitgevoerd	Opvolgen in de volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: LVNL
15.3	Experimenteren met vaste naderingsroutes en CDA's in daluren tussen 15.00 en 18.00 uur	Anders uitgevoerd	Opvolgen in de volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: LVNL

15.4	RNAV CDA 24-uurs procedures en optimalisering (nacht)naderingsroutes Polderbaan	Anders uitgevoerd	Opvolgen in de volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: LVNL
15.5	Onderzoek naar verplichting RNAV1 apparatuur	Uitgevoerd onderzoek heeft geleid tot introductie van maatregel	
15.6	CDA afspraken passend maken binnen luchtruimafspraken	Uitgevoerd	
16	Startroutes Kaag- en Aalsmeerbaan		
16.1a	Onderzoek naar aanpassen of bundelen startroutes Kaagbaan	Uitgevoerd onderzoek heeft niet geleid tot introductie van maatregel	Mogelijkheden onderzoeken bij operationele ontwikkelingen Actiehouder: BRS
16.1b	Onderzoek naar aanpassen of bundelen startroutes Aalsmeerbaan	Uitgevoerd onderzoek heeft niet geleid tot introductie van maatregel	Mogelijkheden onderzoeken bij operationele ontwikkelingen Actiehouder: BRS
17	Vaste bochtstraal technologie		
17.1-2	Experiment met vaste bochtstraal tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep met alle Boeing 737 vliegtuigen van KLM (CROS pilot 3b)	Uitgevoerd	
17.3	Experiment met vaste bochtstraal tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep met gehele KLM vloot (CROS pilot 3b+)	Uitgevoerd	
17.4; 17.6-8	Onderzoek zinvolle toepassing vaste bochtstraal techniek vertrekroutes	Uitgevoerd onderzoek heeft niet geleid tot introductie van maatregel	
17.5	Toepassing vaste bochtstraal techniek mogelijk maken	Uitgevoerd	
18	Beperken van versneld wegdraaien		
18	Beperken van versneld wegdraaien	Conform convenant niet uitgevoerd	
19	NOMOS		

19.1	Vaststellen objectieve criteria prioritering NOMOS meetposten	Uitgevoerd	
19.2	Kwaliteitsborging NOMOS systeem inzichtelijk maken	Uitgevoerd	
19.3	Optimaliseren rapportage ter ondersteuning nieuwe normen- en handhavingstelsel	Deels uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: Schiphol
20	Milieusimulator		
20	Beleving vliegtuiggeluid op de grond inzichtelijk maken	Anders uitgevoerd	
21	Uitbreiding informatievoorziening		
21.1	Kwartaalrapportages BAS	Uitgevoerd	
	Uitbreiding informatievoorziening via website	Uitgevoerd	
	Geluidsweerbericht	Deels uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: LVNL
21.2	Onderzoek online weergeven vliegtuigbewegingen	Uitgevoerd onderzoek heeft geleid tot introductie van maatregel	Actiehouder: Omgevingsraad Schiphol
22	Taskforce routes		
22	Optimalisatie routes via Taskforce routes	Conform afspraak nog niet uitgevoerd	
ADDENDUM: OVERIGE MAATREGELEN			
-	5 routewijzigingen t.h.v. IJmuiden, IJmeer, Abcoude, Beverwijk en Amsterdam-West.	Uitgevoerd	
TvA 2010	Aanvullend microklimaat 1: Spaarndam/Velsen/Beverwijk (starts Polderbaan)	Wordt conform afspraak nog uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: Sector
	Aanvullend microklimaat 2: Lisse/Noordwijkerhout (starts Kaagbaan)	Deels uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie

			Actiehouder: Aldersregie
	Aanvullend microklimaat 3: Zaanstad/Oostzaan (starts Zwanenburgbaan)	Wordt conform afspraak nog uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: Aldersregie
TvA 2010	Nieuwe voorstellen hinderbeperking	N.v.t.	
TvA 2011	Nieuwe aanpak microklimaten	N.v.t.	
TvA 2012	Aanvullend microklimaat - Leimuiden	Wordt conform afspraak nog uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: Aldersregie
TvA 2012	Alternatief pakket Continuous Descent Approach (CDA's)	Wordt conform afspraak nog uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: Rijk, BRS en sector

Art. 3.1 Capaciteitsontwikkeling luchthaven Schiphol (max. 510.000 totaal en max. 32.000 in de nacht)**Status**

Wordt conform afspraak nog uitgevoerd.

Toelichting

De begrenzing van het aantal vliegtuigbewegingen betekent een beperking aan de geluidbelasting voor de gehele regio rondom Schiphol. In het Aldersakkoord van 2008 zijn verder afspraken opgenomen over de invoering van CDA's (landingen in glijvlucht) in de avond van 20.30 tot 23.00 uur. Op 15 maart 2012 is door partijen aan de Alderstafel vastgesteld dat voor de integrale uitvoering van de afspraken uit het Aldersakkoord 2008 over CDA's diverse opties zijn onderzocht, maar dat geen van die opties haalbaar is gebleken, hetzij vanuit operationele dan wel vanuit hinderbeperkende overwegingen.

Conform de bepaling in het Aldersakkoord, die voorziet in situaties waarin onverhoopt niet tot uitvoering van overeengekomen hinderbeperkende maatregelen kan worden gekomen, is besloten een alternatief pakket aan hinderbeperkende maatregelen op te stellen. Dat alternatieve pakket is op 11 december 2012 door de heer Alders aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu verstuurd. Over vliegtuigbewegingen in de nacht is het volgende opgenomen: *"Een reductie van 3.000 nachtbevingen in de nacht ten opzichte van het eerder afgesproken plafond van 32.000 nachtbevingen."* Om deze reductie in nachtbevingen te bewerkstelligen zijn in de capaciteitsdeclaratie voor zomer 2013 reeds maatregelen getroffen.

Vervolgactie

Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 3.2 Wettelijke basis voor begrenzing verkeersvolume en 50-50 benadering in Luchthavenverkeersbesluit Schiphol**Status**

Wordt conform afspraak nog uitgevoerd.

Toelichting

Wanneer de Wet luchtvaart aangepast wordt wegens het nieuwe normen- en handhavingstelsel, zal in het Luchthavenverkeersbesluit een wettelijke basis gecreëerd worden voor de begrenzing van het verkeersvolume op de luchthaven Schiphol tot en met 2020 alsmede voor de zogenaamde 50-50 benadering als bedoeld in het Aldersadvies van 2008.

Vervolgactie

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal zorg dragen voor de uitvoering van dit artikel op het moment dat het nieuwe normen- en handhavingstelsel in de wet wordt vastgelegd.

Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 4.1 Operationeel concept met strikt preferentieel baangebruik**Status**

Zie de evaluatie van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS).

Toelichting

De uitwerking van dit artikel wordt beschouwd in de evaluatie van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel.

Art. 4.2 SESAR (geleidelijke transitie naar een nieuw ATM systeem)**Status**

Wordt conform afspraak nog uitgevoerd.

Toelichting

De sectorpartijen werken aan de voorbereiding en invoering van een nieuw operationeel luchtverkeersleidingsconcept in Europees verband; het SESAR programma. Ook op internationaal (FABEC) en nationaal niveau vinden initiatieven plaats om het ATM systeem te moderniseren. Het Rijk heeft samen met de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) in de Luchtruimvisie aangegeven op welke wijze de afspraken aan de Alderstafel, waaronder de ontwikkeling van een nieuw operationeel luchtverkeersleidingsconcept, worden uitgewerkt. Hierbij is aandacht besteed aan welke kenmerken en veranderingen dit omvat voor de verkeersafhandeling, de luchtruiminrichting en het luchtruimbeheer. In de Beleidsagenda Luchtruim is beschreven welke uitgangspunten en aandachtspunten hiervoor gelden. Het Rijk heeft de luchtverkeersdienstverleners opdracht gegeven om over te gaan tot de uitwerking van de Luchtruimvisie en de Beleidsagenda Luchtruim en de aanvullingen mee te nemen in de lopende ontwikkelingen. Dit betreft onder andere de invoering van vaste naderingsroutes en glijvluchten (CDA's) conform de afspraken aan de Alderstafel en de verdere ontwikkeling van ondersteunende hulpmiddelen van luchtverkeersleiders zoals operationele systemen voor het afhandelen van het vliegverkeer. In november 2012 heeft het Rijk precisienavigatie (RNAV-1) verplicht gesteld voor al het vliegverkeer van en naar de mainport Schiphol. Dit is voorwaardelijk voor de verdere invoering van vaste naderingsroutes.

Vervolgactie

Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 5 Nieuw normen- en handhavingstelsel**Status**

Zie de evaluatie van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS).

Toelichting

De uitwerking van dit artikel wordt beschouwd in de evaluatie van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel.

Art. 7.1 Reductie van tenminste 5% van ernstig gehinderden in de 48 dB(A) L_{den} ten opzichte van de grens voor Gelijkwaardigheid

Status

Uitgevoerd

Toelichting

De centrale doelstelling uit het Aldersadvies 2008 over de hinderbeperking luidt als volgt:

"Als gevolg van het totaalpakket aan hinderbeperkende maatregelen zal er in 2020 een reductie van tenminste 5% van ernstig gehinderden in de 48 dB(A) L_{den} (het zogenaamde 'buitengebied') ten opzichte van de grens voor gelijkwaardigheid optreden.

Deze maatregelen, tezamen met het voorstel voor de CDA's, de maatregelen die doorlopen uit de korte termijn en de nieuwe maatregelen uit de verkenning van de middellange termijn, zullen worden vastgelegd in het convenant Hinderbeperking voor de middellange termijn."

Partijen hebben overlegd hoe deze afspraak geconcretiseerd moet worden en op welke wijze moet worden vastgesteld of de overeengekomen reductie van 5% ook daadwerkelijk bereikt is. De 5% hinderbeperking ten opzichte van de norm van ernstig gehinderden in het buitengebied (239.500) is bereikt op het moment dat de afname in het aantal gehinderden gelijk is aan 5% van de norm (11.975).

Hieronder worden twee stappen onderscheiden:

- a) Het effect van de hinderbeperkende maatregelen die tot en met het gebruiksjaar 2012 zijn gerealiseerd (de evaluatieperiode).
- b) Het effect van aanvullende maatregelen in de periode gebruiksjaar 2013 t/m gebruiksjaar 2020 (waarbij het effect van de invoering van CDA's en daarmee ook het effect van het compensatiepakket vanwege de vertraging van CDA's buiten beschouwing wordt gelaten).

Ad a) Effect hinderbeperkende maatregelen tot en met 2012

De afspraken die tot en met 2012 gerealiseerd zijn en onderdeel uitmaken van het pakket dat moet leiden tot de 5% reductie van ernstig gehinderden betreffen:

- Aantal routeaanpassingen definitief ingevoerd, o.a. bij de Polderbaan.
- Optimalisatie van de vertrekroutes van de Zwanenburgbaan.
- Microklimaat Rijsenhout.
- Vaste bochtstraaltechniek tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep definitief ingevoerd en de toepassing ervan verder uitgebreid (M3b+).
- Het verlengde gebruik van de nachtprocedures tot 6.30uur in de ochtend toegepast (M17). Hierbij is aangetekend dat het een tijdelijke maatregel betreft zolang het aanbod van het verkeer in de vroege ochtend het toelaat.
- Uitfasering van onderkant H3 vliegtuigen (lawaaiige vliegtuigen) door middel van tariefdifferentiatie.
- Het toepassen van idle reverse thrust.
- Het hoger aanvliegen op de Polderbaan in de nacht.

In onderstaande tabel zijn zowel de effecten van de maatregelen afzonderlijk opgenomen als het totale effect. Hierbij wordt opgemerkt dat de effecten van de afzonderlijke maatregelen niet zomaar kunnen worden opgeteld. Dit vanwege mogelijke interferentie tussen de maatregelen.

De effecten van de maatregelen die onderdeel uitmaken van het pakket zijn afgezet ten opzichte van de hinderbeperking die in 2020 gerealiseerd moet zijn (afpraak is 5% in 2020). De tabel geeft antwoord op de vraag hoeveel hinderbeperking is gerealiseerd, uitgaande van de situatie in 2020 met de maatregelen die tot en met 2012 zijn ingevoerd. Hierbij is er van uit gegaan dat er in 2020 510.000 vliegtuigbewegingen kunnen plaatsvinden.

Geconcludeerd kan worden dat de 5% hinderbeperking in 2020 met de tot en met 2012 gerealiseerde maatregelen wordt bereikt.

Naast het pakket van maatregelen dat gezamenlijk moeten leiden tot de 5% reductie van ernstig gehinderden heeft ook de maatregel van de verscherpte nachtcap een

hinderbeperkend effect gehad. Het gaat om de afgesproken cap van 32.000 die een verscherping is ten opzichte van de in circa 34.000 vliegtuigbewegingen in de nacht die met het huidige Luchthavenverkeersbesluit worden toegestaan. Het effect hiervan is ook in de tabel opgenomen. Verder heeft er verdere tariefdifferentiatie in de nacht ten opzichte van de dag plaatsgevonden.

Norm ernstig gehinderden	239.500
5% van de norm	11.975
Gerealiseerde maatregelen t/m 2012	Effecten op aantal ernstig gehinderden
- Route-aanpassingen, o.a. Polderbaan	-17.300
- Optimalisatie routes Zwanenburgbaan	
- Microklimaat Rijsenhout	
- Vaste bochtstraal (M3b)	-1.000
- Verlengde nachtprocedures (M17)* ¹	-1.700 * ²
- Afname lawaaige vliegtuigen (tariefdifferentiatie)	-4.640* ³
- Idle reverse thrust * ⁴	-
- Aanpassing naderingshoogte Polderbaan * ⁴	-
<i>Effect van gerealiseerde maatregelen</i>	-24.640
<i>Effect t.o.v. de norm</i>	10,3%
<i>Effect exclusief maatregel 17</i>	-22.940
Effect t.o.v. de norm	9,6%
Maatregel nachtcap 32.000	-4.900
Totaal huidig gerealiseerde hinderbeperking	-29.540
Totaal huidig gerealiseerde hinderbeperking (in%)	12,3%

*¹) Tijdelijke maatregel

*²) Op basis van bandbreedte voor effecten van verlenging nachtregime tot respectievelijk 06.20u en 06.40u, ontleend aan rapport "Milieu-effecten wijziging LVB", To70, juni 2011

*³) Effect door vervanging van onderkant hoofdstuk 3 toestellen door een stillere variant

*⁴) Deze maatregelen hebben geen weerslag in de berekende effecten, omdat het Nederlands Rekenmodel hierin niet voorziet.

Ad b) Aanvullend effect hinderbeperkende maatregelen tot en met 2020

In Aldersakkoord van 2008 zijn afspraken opgenomen voor de invoer van 'Continuous Descent Approach' (CDA's), ofwel landingen van vliegtuigen in glijvlucht. Bij de uitwerking van de afspraken bleek er geen draagvlak voor deze maatregel te zijn. De voorstellen waren schadelijk voor het verbindingennetwerk of de vliegoperatie, of hadden negatieve effecten voor de omgeving. Partijen zijn, conform het convenant, in overleg tot tijdelijke aanpassing van de maatregel gekomen. Alle partijen willen doorgaan met de ontwikkeling en invoer van glijvluchten. Met dit alternatieve pakket wordt dezelfde mate van hinderbeperking bereikt als eerder overeengekomen. U bent hier in december 2012 over geïnformeerd.

Het alternatieve pakket aan maatregelen bestaat onder meer uit:

- het terugbrengen van de maximaal toegestane capaciteit in de nacht van 32.000 naar 29.000;
- het uitbreiden van de uitvoering van glijvluchten tussen 22.30 en 23.00 uur;
- het starten met het beperkt invoeren van glijvluchten op de Aalsmeerbaan overdag.

Het totale pakket bestaat uit zeven elementen waarbij bovenstaande drie maatregelen gericht zijn op het verminderen van een vergelijkbaar aantal gehinderden in het binnen- en buitengebied (binnen de 48 dB(A) Lden-contour), zoals in het oorspronkelijke CDA-plan. Daarnaast zijn nog vier maatregelen afgesproken, waaronder verder onderzoek naar de

mogelijkheden van verhoging van de ILS-interceptie nadat de eerste resultaten van het werken met CDA's in de avond bekend zijn en is de intentie voor een tweede tranche voor het Leefbaarheidsfonds opnieuw bevestigd.

In 2013 wordt gestart met de implementatie van de maatregelen die voortvloeien uit het compensatiepakket voor CDA's in de avond. Eerdere inschattingen gaven aan dat de verwachting is dat deze maatregelen een afname van circa 5.000 ernstig gehinderden tot gevolg hebben

<i>Nog te verwachten hinderbeperking tot 2020: (compensatie) CDA's</i>	Ca. 5000
<i>Verwacht effect hinderbeperking t/m 2020</i>	34.540 14,4%

Partijen zijn in 2008 overeen gekomen dat de mogelijk te realiseren hinderbeperking als gevolg van de invoering van CDA's geen onderdeel uitmaakt van het al dan niet behalen van de reductie van 5% ernstig gehinderden. Om deze reden staat ook het effect van het compensatiepakket los van de 5%.

Nieuwe route-aanpassingen zijn op dit moment niet voorzien c.q. afgesproken in het Aldersadvies. In de afgelopen periode is in opdracht van de BRS onderzoek uitgevoerd naar mogelijkheden voor het aanpassen van routes vanaf de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan. Op basis van de resultaten van het onderzoek is door partijen geconcludeerd is dat het niet wenselijk is om de mogelijke aanpassingen daadwerkelijk in te voeren. Wel is nog een verhoging te verwachten van de participatie van luchtvaartmaatschappijen die tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep de vaste bochtstraal techniek toepassen.

Art. 8.1 Grondgeluid: reductie grondgeluid Hoofddorp-Noord van -7 dB**Status**

Deels uitgevoerd.

Toelichting

TNO heeft geconcludeerd dat de gekozen ribbelstructuur nabij de Polderbaan tot een reductie van grondgeluid leidt. De Universiteit van Gent heeft een second opinion uitgevoerd en in haar rapport van 7 december 2011 wordt bevestigd dat TNO het onderzoek deugdelijk heeft uitgevoerd en dat de conclusies van TNO niet te optimistisch zijn. De beoogde 10 dB reductie is echter nog niet gerealiseerd; hiervoor moeten naast de ribbels ten zuidwesten van de Polderbaan, ook de ribbels in het middengebied worden aangelegd en park Buitenschot (zie art. 8.2) worden afgemaakt.

Het TNO rapport van 24 november 2011 is opgesteld naar aanleiding van de geluidmetingen die recentelijk in het gebied bij de Polderbaan zijn uitgevoerd. De belangrijkste conclusie uit het rapport is dat de metingen de theorie ondersteunen dat met de aanleg van de ribbels in het gebied nabij de Polderbaan een behoorlijke reductie van het grondgeluid kan worden gerealiseerd. TNO voorspelt op basis van de ribbels die zijn aangelegd op het perceel van Schiphol een geluidsreductie van 5 dB. Volgens TNO is er geen aanleiding om aan de hand van de metingen te twijfelen aan de eerdere prognoses van de geluidreductie in Hoofddorp. Binnen dit artikel wordt ook nog gewerkt aan de aanleg van geluidsribbels in het middengebied. Samen met park Buitenschot (artikel 8.2) zal in Hoofddorp-Noord de totale beoogde geluidsreductie van 10 dB gehaald kunnen worden.

In het rapport van 24 november 2011 concludeerde TNO het volgende:

"Schiphol heeft in 2011 de eerste drie ribbelsecties nabij de Polderbaan op het eigen terrein aan laten leggen. Deze 'proefribbels' boden een nieuwe kans om het rekenmodel aan de hand van metingen te testen, maar nu met 'echte' ribbels. TNO heen in opdracht van Schiphol de geluidoverdracht over deze ribbels bij meewind bepaald en de gemeten geluidoverdracht vergeleken met de voor dezelfde situatie berekende geluidoverdracht. De vergelijking toont een goede overeenkomst tussen model en meting. Dit betekent dat het rekenmodel ook in de werkelijke situatie goed in staat is om de geluidoverdracht, en dus de geluidreductie te voorspellen. Dit geeft verder vertrouwen in de realisatie van de voor het totale landschapsontwerp berekende geluidreductie. De uitkomsten van het onderzoek geven geen aanleiding om de eerdere prognoses van de geluidreductie in Hoofddorp op basis van berekeningen naar boven of beneden bij te stellen."

De Universiteit van Gent heeft een second opinion uitgevoerd. In dat rapport van 7 december 2011 wordt bevestigd dat TNO het onderzoek deugdelijk heeft uitgevoerd en dat de conclusies van TNO in ieder geval niet te optimistisch zijn. De Universiteit van Gent oordeelt als volgt:

"De berekende/gemeten waarden liggen in de lijn van de verwachtingen bij meewind-omstandigheden."

Vervolgactie

Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 8.2 Grondgeluid: reductie grondgeluid Hoofddorp-Noord van -3 dB**Status**

Deels uitgevoerd.

Toelichting

In 2012 is er begonnen met de aanleg van park Buitenschot in Hoofddorp-Noord. Naast een recreatieve functie heeft dit park door verschillende inrichtingsprincipes ook een grondgeluid reducerend effect. Park Buitenschot wordt gerealiseerd door Schiphol Group en Stichting Mainport en Groen, en zal in het voorjaar van 2013 gereed zijn. Zodra Buitenschot gereed is, zullen TNO en de Universiteit van Gent meten of het landschapsontwerp leidt tot de beoogde reductie van 3 dB (in aanvulling op de reductie van 7 dB zoals omschreven in art. 8.1).

Vervolgactie

Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 8.4 Grondgeluid: onderzoek grondgeluid Amstelveen en Zuideramstel**Status**

Uitgevoerd onderzoek heeft niet geleid tot introductie van maatregel.

Toelichting

Het NLR heeft in januari 2009 het rapport "Grondgeluid Amstelveen – Een inventarisatie op basis van metingen" opgeleverd. Daarin is geconcludeerd is dat het grondgeluid niet in een dergelijke mate aanwezig is dat er maatregelen tegen getroffen kunnen en dienen worden. In het kader van bovenstaand artikel heeft het NLR een onderzoek gedaan met behulp van geluidmetingen om antwoord te geven op de volgende vragen:

1. Is er sprake van grondgeluid in de gemeente Amstelveen?
2. En zo ja, vanaf welke startbanen is het grondgeluid afkomstig?

In het onderzoek is nagegaan of startende vliegtuigen van de Kaag- en Aalsmeerbaan grondgeluid in Amstelveen veroorzaakten.

Met betrekking tot de Kaagbaan concludeerde het NLR:

"De meetresultaten van startende vliegtuigen vanaf de Kaagbaan geven aan dat er sprake is van grondgeluid in Amstelveen, maar niet op alle onderzochte locaties in Amstelveen. Op de meetlocaties in het Amsterdamse bos (dichtbij de wijken Randwijk en Patrimonium) en de meetlocaties aan de Poel (Bovenkerk en dichtbij het Gemeentehuis) is er sprake van grondgeluid. Uit de metingen blijkt verder dat op de meetlocatie in Westwijk geen sprake is van grondgeluid door startende vliegtuigen vanaf de Kaagbaan."

In relatie tot de Aalsmeerbaan concludeerde het NLR:

"Uit de meetresultaten van startende vliegtuigen vanaf de Aalsmeerbaan blijkt dat er op de meetlocaties in Amstelveen nauwelijks sprake is van grondgeluid, ten gevolge van starts vanaf de Aalsmeerbaan."

Voor de beleving van geluid is het belangrijk op te merken dat grondgeluid in dit kader gedefinieerd is als:

"[...]het geluid dat wordt veroorzaakt door het vliegtuig als het begint te rollen en de intentie heeft een start uit te voeren. Als het vliegtuig op de startbaan van de grond loskomt spreken we niet meer van grondgeluid." Daarmee stelt het NLR het volgende: "Als er geen sprake is van grondgeluid betekent dit niet dat er geen verhogingen in laagfrequente geluidsniveaus gemeten worden. Als het vliegtuig los komt van de grond en er een zichtlijn ontstaat met de achterzijde van de motoren nemen de geluidsniveaus in het lage gedeelte van het geluidsspectrum toe. Deze gemeten geluidsniveaus vallen niet binnen de in dit rapport gehanteerde definitie van grondgeluid en worden in deze rapportage niet als zodanig aangemerkt."

Op basis van deze conclusies hebben de gemeente Amstelveen en Schiphol gezamenlijk geconstateerd dat voorsnog geen maatregelen noodzakelijk zijn. De gemeente Amstelveen blijft alert op innovatieve ontwikkelingen zoals zogeheten 'antigeluid-kasten'.

Art. 8.5 Grondgeluid: onderzoek grondgeluid Badhoevedorp en Amsterdam-West**Status**

Uitgevoerd onderzoek heeft niet geleid tot introductie van maatregel.

Toelichting

Zowel in april 2011 als in november 2011 heeft het NLR gerapporteerd over de metingen naar laagfrequent geluid in Badhoevedorp en Amsterdam-West. Het algemene beeld is dat bij de meetresultaten van grote startende vliegtuigen onder zomerse omstandigheden de grondgeluidniveaus significant lager (>10 dB(C)) zijn dan onder winterse omstandigheden. Het NLR concludeert dat zowel onder zomerse als winterse omstandigheden er sprake is van enige mate van grondgeluid, met name in Badhoevedorp. In Amsterdam-West zijn de niveaus verwaarloosbaar. De verwachting is dat onder zomerse omstandigheden geen hinder optreedt op de onderzochte locaties, terwijl onder winterse omstandigheden – met name in delen van Badhoevedorp – hier wel in beperkte mate sprake van is:

"Het onderzoek betrof een inventarisatie op basis van metingen uitgevoerd onder winterse omstandigheden (10 januari 2011). Op verzoek van AAS is aanvullend onderzoek uitgevoerd en zijn op dezelfde locaties opnieuw de aard en de effecten van grondgeluid vastgesteld, maar nu onder zomerse omstandigheden (4 augustus 2011). Onder zomerse omstandigheden is net als onder winterse omstandigheden sprake van grondgeluid in Badhoevedorp en Amsterdam-West. Echter, als de starts vanaf de Kaag- en Aalsmeerbaan van grote vliegtuigen in de meetperiode van 10 januari en 4 augustus met elkaar vergeleken worden, is het de verwachting dat onder zomerse omstandigheden geen hinder optreedt. Terwijl in de winterse omstandigheden hiervoor wel aanknopingspunten gevonden zijn, bij het uitvoeren van een empirische toets. Het algemene beeld is dat bij de meetresultaten van grote startende vliegtuigen onder zomerse omstandigheden de grondgeluidniveaus significant lager (>10 dB(C)) zijn dan onder winterse omstandigheden."

Tevens stelt het NLR dat het vervangen van oudere vliegtuigen (zoals de MD11 en de Boeing 747) door 'stillere' vliegtuigen (zoals de Boeing 777-200 en Airbus A380) een positief effect heeft op grondgeluidniveaus in Badhoevedorp en Amsterdam-West:

"Aanvullend op het grondgeluid-onderzoek is geanalyseerd wat de toekomstige effecten op het grondgeluid kunnen zijn bij veranderingen van de vlootmix. Gesteld kan worden dat het vervangen van de MD11 en de B744 door 'stillere' vliegtuigen (zoals een Boeing 777-200) een positief effect heeft op grondgeluidniveaus in Badhoevedorp en Amsterdam-West. In dat geval wordt verwacht dat de vervanging van de MD11 een grotere afname per start bewerkstelligd (~ 5 dB(C)) dan de vervanging van de B744 (~ 1 dB(C))."

Naar aanleiding van deze resultaten hebben de gemeente Amsterdam, Schiphol en de gemeente Haarlemmermeer geconstateerd dat verdere acties niet nodig zijn aangezien het NLR concludeert dat zelfs onder winterse omstandigheden beperkt sprake is van enige mate van grondgeluid in Badhoevedorp.

Vervolgactie

De gemeente Haarlemmermeer is over deze kwestie in gesprek met de Dorpsraad Badhoevedorp.

Art. 8.6 Grondgeluid: landelijke normering voor laagfrequent geluid**Status**

Deels uitgevoerd.

Toelichting

In 2008 erkenden partijen de overlast vanwege grondgeluid door de luchtvaart. Onderzoek van Schiphol en de gemeente Haarlemmermeer had in 2008 al uitgewezen dat grondgeluid zich kenmerkt door een hoge mate van laag frequent geluid. Grondgeluid betreft geluidgolven met grote golflengtes (1 tot 15 meter) waardoor het gemakkelijk over obstakels heen 'rolt'. Daarnaast wordt grondgeluid weinig geabsorbeerd door lucht of bodem, waardoor het ver draagt. Een geluidscherm, zoals bij de snelweg, en geluidisolatie in woningen zijn hierdoor minder efficiënt.

In het convenant Hinderbeperking is afgesproken dat de mogelijkheden en wenselijkheid van een landelijke normering voor grondgeluid, niet alleen gericht op de luchtvaart, onderzocht zouden worden. Om te komen tot een mogelijke landelijke normering moest het volgende gebeuren:

1. De aanbevolen beoordelingssystematiek moest onderzocht worden
 - Hierbij diende onder meer gekeken worden naar de robuustheid en de gevolgen (mate van bescherming en kosten)
2. Vervolgens moest deze exercitie een advies opleveren over:
 - A) De te hanteren beoordelingssystematiek
 - B) De normering

Er bestaat vrijwel nergens ter wereld een beoordelingssystematiek en normering voor grondgeluid. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft de afgelopen jaren onderzoek laten uitvoeren met betrekking tot het ontwerpen van een beoordelingssystematiek voor laagfrequent geluid. Hierbij is een meetprogramma uitgevoerd, literatuuronderzoek verricht en laboratoriumonderzoek uitgevoerd. Aan deze onderzoeken zijn echter nog geen conclusies te verbinden wat betreft de mate van hinder van laag frequent geluid ten opzichte van hoog frequent geluid. Nader onderzoek is vanwege de complexiteit van het onderwerp, gebrek aan prioriteit en financiële middelen op dit moment niet haalbaar en daardoor ook niet meer op korte termijn te verwachten.

Vervolgactie

Partijen aan de Alderstafel nemen kennis van deze stand van zaken. Mocht op langere termijn alsnog een onderzoeksvoorstel beschikbaar komen dan zal dit voorstel ter kennis worden gebracht aan de leden van de werkgroep *Uitvoering hinderbeperking*.

Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 9.1 Ontmoediging operaties met 'onderkant hoofdstuk 3' vliegtuigen: voorstel uitwerken voor toewijzing nieuwe slots**Status**

Uitgevoerd.

Toelichting

Schiphol heeft een voorstel voor een lokaal richtsnoer uitgewerkt en getracht deze in te brengen in de vergadering van het coördinatiecomité van april 2009. Dit voorstel hield in dat bij de toewijzing van nieuwe slots prioriteit zou worden gegeven aan aanvragen voor operaties met vliegtuigen die niet in de categorie onderkant Hoofdstuk 3 vallen.

Art. 9.2 Ontmoediging operaties met 'onderkant hoofdstuk 3' vliegtuigen: voorstel toewijzing slots voorleggen aan coördinatiecomité en omzetten in lokaal richtsnoer**Status**

Deels uitgevoerd.

Toelichting

Tijdens de voorbereidende besprekingen bleek dat het voorstel, zoals onder artikel 9.1 door Schiphol is uitgewerkt, geen steun van de luchtvaartmaatschappijen in het coördinatiecomité zou krijgen. Het voorstel zou om die reden niet worden aangenomen door het coördinatiecomité, wat volgens de Europese slotverordening wel noodzakelijk is om een lokaal richtsnoer te kunnen invoeren. Daarom is besloten het voorstel niet aan het coördinatiecomité voor te leggen. Een lokaal richtsnoer zou bij het dalende verkeersaanbod naar verwachting bovendien slechts een gering effect hebben gehad, omdat er gedurende grote delen van de dag nog voldoende capaciteit is om alsnog de slotaanvragen van luchtvaartmaatschappijen met 'onderkant hoofdstuk 3' vliegtuigen te kunnen honoreren en er geen sprake is van concurrerende aanvragen die niet alle kunnen worden toegewezen. Schiphol heeft daarom ook expliciet naar andere en effectievere maatregelen gekeken die hieronder verder worden toegelicht.

Vervolgactie

Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 9.3 Ontmoediging operaties met 'onderkant hoofdstuk 3' vliegtuigen: voorstel voor stapsgewijze beperking onderkant hoofdstuk 3**i) Invoering landingsverbod van 23:00 tot 06:00 LT per 31-12-2010**

Status: Uitgevoerd.

Toelichting: Met ingang van het winterseizoen 2011/2012 zijn de operationele restricties voor onderkant Hoofdstuk 3 vliegtuigen verder uitgebreid; zoals doorgevoerd in de Schipholregel en vervolgens in de AIP. Er bestaat een landingsverbod van 23:00 tot 06:00 uur, met uitzondering van bestaande operaties van onderkant Hoofdstuk 3 vliegtuigen met motoren met een omloopverhouding (by pass ratio) groter dan 3.

ii) Invoering start- en landingsverbod van 06:00 tot 07:00 LT uiterlijk per 31-12-2011

Status: Uitgevoerd

Toelichting: De Schipholregels en AIP bevatten een start- en landingsverbod van 06:00 tot 07:00 uur, met uitzondering van landingen met bestaande operaties van onderkant Hoofdstuk 3 vliegtuigen met motoren met een omloopverhouding groter dan 3.

iii) Invoering etmaalverbod voor nieuwe operaties uiterlijk per 31-12-2010

Status: Uitgevoerd

Toelichting: Het verbod op nieuwe operaties met onderkant Hoofdstuk 3 vliegtuigen is uitgebreid naar vliegtuigen met motoren met een omloopverhouding groter dan 3. Hierdoor wordt voorkomen dat een nieuwe operator een operatie met onderkant Hoofdstuk 3 vliegtuigen op Schiphol kan beginnen.

iv) Invoering full ban onderkant Hoofdstuk 3 uiterlijk per 31-12-2012

Status: Anders uitgevoerd

Toelichting: Voor de invoering van exploitatiebeperkingen gericht op de uitdienstneming van 'onderkant Hoofdstuk 3' vliegtuigen, is een formele procedure vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit. De desbetreffende bepalingen in het LVB vormen de implementatie in de Nederlandse wetgeving van EU Richtlijn 2002/30. Onder meer dient de ontwerpmaatregel ter inzage te worden gelegd en het besluit om operaties met 'onderkant Hoofdstuk 3' vliegtuigen uit te faseren, dient een vastgestelde periode vóór de inwerkingtreding bekend te worden gemaakt. Daarnaast kan aan operators worden opgelegd om hun operaties met 'onderkant Hoofdstuk 3' vliegtuigen jaarlijks te verminderen met maximaal 20% van het aanvankelijke aantal. Een en ander betekent dat een volledige uitfasering, nadat het besluit daartoe is vastgesteld, maximaal circa zes jaar in beslag kan nemen en het doel van een volledige uitfasering eind 2012 zou daardoor waarschijnlijk niet worden gerealiseerd. Vanwege de relatief 'zware' procedure en de lange doorlooptijd, is besloten dit middel vooralsnog niet in te zetten en andere maatregelen te treffen waarmee een snellere afname van het aantal operaties met 'onderkant Hoofdstuk 3' vliegtuigen kan worden bereikt. Naast de bovengenoemde aanscherping van operationele restricties voor 'onderkant hoofdstuk 3' vliegtuigen in de Schipholregels en AIP, heeft Schiphol de tariefdifferentiatie van de havengelden op basis van geluidproductie verder vergroot. Met de toeslagen op de havengelden wordt beoogd de bestaande operaties met deze categorie vliegtuigen, met name in de nacht, terug te dringen en vlootvernieuwing te stimuleren. Hoewel de afgelopen jaren een zeer aanzienlijke afname van het aantal operaties met 'onderkant hoofdstuk 3' vliegtuigen is gerealiseerd (1,7% in 2006 versus 0,2% in 2012), is de doelstelling van een volledige uitfasering per 31 december 2012 nog niet bereikt. Schiphol verwacht dat de bestaande operaties met 'onderkant hoofdstuk 3' vliegtuigen als gevolg van vlootvernieuwing uiteindelijk in omvang verder zullen afnemen en verdwijnen. In het rapport van de Commissie Shared Vision is hieraan verdere uitwerking gegeven.

Vervolgactie

Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 10 Alternatief voor de maatregel "Verlenging nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures tot 6:30"**Status**

Uitgevoerd.

Toelichting

Met de toepassing van de maatregel 'verlengen nachtprocedures' wordt ook in de vroege ochtend de hinder in de omgeving van Schiphol zoveel mogelijk beperkt en is er minder sprake van slaapverstoring. Per saldo betekende dit een afname van ongeveer 1.800 ernstig gehinderden en ruim 700 ernstig slaapverstoorden op jaarbasis.

De nachtprocedures hebben echter wel een negatief effect op de capaciteit. Het gebruik van nachtprocedures zou een toename van vertragingen in het vliegverkeer als gevolg kunnen hebben. Deze verstoringen leiden tot een toename van vertragingen in het vliegverkeer. Deze vertragingen kunnen de gehele dag nog een negatief effect hebben op de vluchtschema's, wat de economische doelstelling van Schiphol als mainport schaadt. Wanneer het verkeersaanbod groter is dan met de nachtprocedures kan worden afgehandeld, kan de luchtverkeersleiding beslissen om na 6:00 uur gebruik te maken van de dagprocedures.

De verwachting was dat bij een toename van het vliegverkeer de maatregel niet in stand kon worden gehouden, vanwege de belangrijke 'ochtendpiek' van landend verkeer. Daarom is in eerste instantie afgesproken dat de maatregel tot en met 2009 uitgevoerd zou worden. In september 2008 is de maatregel geëvalueerd. Hierbij is besloten om tot 5 mei 2011 de maatregel te continueren. Vervolgens is afgesproken om de maatregel op te nemen in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en vooruitlopend daarop de maatregel in stand te houden. Daarmee zijn de artikelen 10.2 en 10.3 niet langer van toepassing. Op 11 augustus 2012 is de voorwaardelijke maatregel opgenomen in het LVB en wordt de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) de mogelijkheid geboden om:

"[...] als het verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden dat toelaten de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures nog tot uiterlijk 6.45 uur te gebruiken teneinde een gunstig effect op de hinderbeleving te bewerkstelligen."

Art. 11.1-2 Voortzetting microklimaat Rijsenhout**Status**

Uitgevoerd.

Toelichting

Op basis van overleggen met de bewoners van Rijsenhout is gebleken dat de situatie is verbeterd. Het NLR heeft de veranderingen in de geluidbelasting berekend, waarbij in Rijsenhout de geluidbelasting is afgenomen. Echter, in Leimuiden is de geluidbelasting door de aangepaste procedures iets toegenomen. Het NLR geeft aan dat het hierbij gaat om circa 19 extra ernstig gehinderden in Leimuiden (ongeveer 1.5% van het totale aantal inwoners). Er zijn geen negatieve effecten op de operatie. In de analyse zijn onbedoeld ook vluchten meegenomen die niet de route bij Rijsenhout hebben gevolgd, maar vanaf de Kaagbaan naar het noordwesten zijn afgebogen. Om die reden zijn er ook effecten gevonden die niet toegerekend kunnen worden aan het experiment.

Het microklimaat Rijsenhout is als eerste microklimaatproject uitgevoerd. De consultatie van de inwoners van Rijsenhout was zeer uitgebreid en gericht op de woonkern Rijsenhout. Dit volgde uit de afspraak dat een microklimaatproject zich zou richten op eventuele maatregelen op woonkernniveau. Naderhand is door de partijen aan de Alderstafel vanwege de ervaringen opgedaan met het microklimaat Rijsenhout gekozen voor een bredere aanpak waarbij ook de kernen betrokken worden die mogelijk effect ondervinden van eventuele maatregelen. De gemeente Kaag en Braassem (met Leimuiden als woonkern) is tijdens het microklimaat Rijsenhout niet actief betrokken. Mede naar aanleiding hiervan, en op basis van de ervaren hinder in Leimuiden, heeft de gemeente Kaag en Braassem in november 2011 een verzoek tot een microklimaat Leimuiden gedaan. Dit microklimaat is toegezegd door de Alderstafel van 14 juni 2012 (meer informatie hierover vindt u in het *Addendum Aldersafspraken voor en na 2008*). Het microklimaat Rijsenhout zal hierbij worden betrokken.

Art. 11.1-3 Voortzetting microklimaat Amstelveen, Aalsmeer en Uithoorn**Status**

Uitgevoerd.

Toelichting

In het microklimaatproject Uithoorn is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor hinderbeperking. Uit onderzoek met een flight simulator naar de toepassing van de vaste bochtstraal technologie bleek, tegen de verwachting in, dat dit navigatiemiddel niet voor alle typen vliegtuigen veilig vliegbaar was. In 2010 is dan ook besloten de focus te verleggen naar de mogelijkheden voor de optimalisatie van de uitvliegroutes van de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan. Zie hiervoor *artikel 16*.

Art. 12 Optimaliseren routes vanaf Zwanenburgbaan in het kader van parallel starten**Status**

Uitgevoerd.

Toelichting

Een deel van de inwoners in de woonkernen van Zwanenburg en Halfweg ervaren door de routeaanpassing een afname van de geluidbelasting ten opzichte van de routeligging in 2008-2011. De optimalisatie is in samenspraak met de *Focusgroep parallel starten* tot stand gekomen. In de *Focusgroep* waren betrokken dorps- en wijkraden verenigd. Ten opzichte van de situatie zonder vaste routes (2003-2008) wordt er meer over Lijnden gevlogen, maar worden de woonkernen aan weerszijden van de route ontlast vanwege de afname van spreiding van vliegverkeer.

Vervolgactie

Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie. Het parallel starten onder alle zichtomstandigheden (art. 12.4), is namelijk nog onderwerp van onderzoek. In 2013 wordt hierover meer informatie verwacht, welke gedeeld zal worden met de Focusgroep parallel starten. Hierna zal als verwacht effect mogelijk ook hinderbeperking worden bereikt in Amsterdam Buitenveldert, doordat de Buitenveldertbaan naar verwachting minder hoeft te worden ingezet als onder alle zichtomstandigheden parallel gestart kan worden.

Art. 13.1 Evalueren en eventueel voortzetten idle reverse thrust**Status**

Uitgevoerd.

Effect

De maatregel dringt het grondgeluid in de directe omgeving van de landingsbanen op Schiphol terug. Met name in Vijfhuizen bij de Polderbaan neemt de hinder van landende vliegtuigen in de avond, nacht en vroege ochtend af.

Toelichting

Idle reverse thrust wordt toegepast tussen de laatste landingspiek in de avond en de eerste landingspiek in de morgen. In juni 2011 is deze maatregel geëvalueerd op basis van het toen geldende verkeersaanbod. Toen is gesproken over het moment waarop de laatste landingspiek voorbij is en de eerste landingspiek begint. Daarbij is afgesproken dat het wenselijk is vanuit het perspectief van hinderbeperking (de eerste slaap van kinderen) dat de toepassing van idle reverse thrust zo vroeg mogelijk begint. De uitkomst hiervan is de afspraak dat de toepassing van idle reverse begint vanaf 21.30 uur, zolang het verkeersaanbod dit toelaat.

Vervolgactie

Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 13.2 Evalueren en eventueel voortzetten verticale aanpassing nachtnaderingen Polderbaan (CROS pilot 5a)**Status**

Uitgevoerd.

Effect

Evaluatie van de maatregel in 2008 heeft uitgewezen dat het aanpassen van de nachtprocedure leidt tot minder geluidbelasting in de betrokken regio, wat een positief effect heeft op de hinder die daar wordt ervaren. Bovendien is het aantal klachten over vliegverkeer ten opzicht van een vergelijkbare periode in het voorgaande jaar met meer dan 75% afgenomen. Dit betreft klachten uit de woonkernen Heiloo, Bakkum, Castricum, Limmen, Akersloot, Egmond aan Zee, Egmond aan den Hoef en Egmond Binnen. De periodes die daarbij zijn vergeleken zijn 13 maart tot en met 22 juli in respectievelijk 2007 (oude situatie) en 2008 (CDA's).

Toelichting

De aangepaste nachtnadering is door Luchtverkeersleiding Nederland in november 2007 als proef gestart. Tijdens de proef is met luchtvaartmaatschappijen gecommuniceerd over de juiste vliegtechnische uitvoering van de nadering. Het resultaat is dat eind 2008 97% van de vliegtuigen op deze route op de juiste wijze een geluidsarme nadering vloog. Vliegtuigen die technisch niet zijn uitgerust om een vaste naderingsroute te volgen mogen sinds 13 maart 2008 niet meer in de nacht op Schiphol landen.

Art. 13.3 Definitief besluit over altemerend Noord-Zuid baangebruik (CROS pilot 1)**Status**

Uitgevoerd.

Toelichting

De CROS heeft op 17 september 2009 een definitief advies gegeven:

"Alles overwegend is het op dit moment niet opportuun om een aanvraag voor de invoering van CROS pilot 1 in te dienen en wordt, gezien de vele kanttekeningen die bij deze pilot kunnen worden gemaakt, voorgesteld om CROS pilot 1 niet in te voeren en voor onbepaalde tijd 'on hold' te zetten."

Ten eerste is niet de baanpreferentie, maar het weer bepalend voor het daadwerkelijke baangebruik. Ten tweede gaat de maatregel gepaard met grote negatieve effecten in met name het gebied ten zuiden van Schiphol. Ten derde is gebleken uit het onderzoek van Motivaction naar de hinderbeleving ten tijde van de experimenten in 2008, dat de relatie tussen communicatie en de ervaren hinder zeer klein is. Tenslotte blijkt uit de klachtenanalyses van de afgelopen jaren dat het aantal klachten toeneemt bij veranderingen in het baangebruik en de baanpreferentie. Het maandelijks veranderen van de baanpreferentie zal dus mogelijk leiden tot een toename van het aantal klachten en de ervaren hinder. Bovendien is ten tijde van deze evaluatie duidelijk dat CROS pilot 1 onverenigbaar zou zijn met het nieuwe normen- en handhavingstelsel, omdat alternerend noord-zuid baangebruik indruist tegen strikt preferent vliegen.

Art. 14 ILS interceptie verhogen**Status**

Wordt conform afspraak nog uitgevoerd.

Toelichting

In de volgende vierjaarlijkse evaluatie keert dit artikel terug.

In het convenant stelden partijen vast dat deze maatregel interfereert met de maatregel ter introductie van CDA's:

"In artikel 14 van het convenant hinderbeperking hebben partijen vastgesteld dat de mogelijke verhoging van de ILS nadering op Schiphol van 2000 voet naar 3000 voet of hoger interfereert met de maatregel ter introductie van CDA's. Omdat destijds in de prioriteitstelling van BRS en bewoners het belang van het starten met CDA boven de maatregel met betrekking tot ILS is gesteld, is toen afgezien van de verdere verkenning van deze maatregel.

Echter, als onderdeel van het alternatieve pakket voor CDA's is ten aanzien van artikel 14 het volgende afgesproken:

"Afgesproken werd dat verder onderzoek naar de mogelijkheden van verhoging van ILS interceptie zal starten na 2012 als de eerste resultaten van het werken met CDA in de avond bekend zijn. Bij dat onderzoek zal bezien worden of invoering van deze maatregel de hinder per saldo verbetert. Tevens wordt dan onderzocht of deze maatregel operationeel en veilig kan worden uitgevoerd en welke gevolgen de maatregel heeft voor de (piekuur) capaciteit, overige milieueffecten en kosten. Het in artikel 14 bedoelde onderzoek kan nu door LVNL op basis van bestaand materiaal gestart worden."

Voor meer informatie over het tijdelijke alternatieve pakket wordt u verwezen naar het *Addendum Aldersafspraken voor en na 2008*.

Vervolgactie

Het in artikel 14 bedoelde onderzoek kan – conform de in het alternatieve CDA-pakket gemaakte afspraak – door LVNL gestart worden kort nadat de eerste ervaringen met CDA's in de avond opgedaan zijn.

Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 15.1 CDA's in de avond (23.00-20.30 uur) te beginnen met experiment 23.00-22.00 uur**Status**

Anders uitgevoerd.

Toelichting

In de volgende vierjaarlijkse evaluatie keert dit artikel terug.

In het Aldersakkoord van 2008 zijn afspraken opgenomen over de invoering van CDA's (landingen in glijvlucht) in de late avond van 20.30 - 23.00 uur. Op 15 maart 2012 is door partijen aan de Alderstafel vastgesteld, dat voor de integrale uitvoering van de afspraken uit het Aldersakkoord 2008 over het invoeren van CDA vluchten diverse opties zijn onderzocht, maar dat geen van die opties haalbaar is gebleken, hetzij vanuit operationele dan wel vanuit hinderbeperkende overwegingen.

Conform de bepaling in het Aldersakkoord, die voorziet in situaties waarin onverhoopt niet tot uitvoering van overeengekomen hinderbeperkende maatregelen kan worden gekomen, is besloten een alternatief pakket aan hinderbeperkende maatregelen op te stellen. Partijen aan de Alderstafel zijn een alternatief pakket maatregelen overeengekomen met vergelijkbaar hinderbeperkend effect als de CDA-afspraken. In het tijdelijke alternatieve pakket wordt nog steeds ingezet op de invoering van CDA's.

Dat alternatieve pakket is op 11 december 2012 door de heer Alders aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu verstuurd. Over het experimenteren met CDA's van 23.00 tot 20.30 uur, te beginnen met een experiment in de periode 23.00 – 22.00 uur is het volgende overeengekomen:

"CDA's vanaf 22.30 uur tenzij de operatie zich hiertegen verzet (c.q. de capaciteit van de nachtprocedure op dat moment nog tekort schiet om het verkeersaanbod af te wikkelen). Het gaat hierbij om het toepassen van de bestaande, vanaf 23.00 uur gebruikte nachtprocedures."

Voor meer informatie over het tijdelijke alternatieve pakket wordt u verwezen naar de *Addendum Aldersafspraken voor en na 2008*.

Vervolgactie

Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 15.3 Experimenteren met vaste naderingsroutes en CDA's in daluren tussen 15.00 en 18.00 uur**Status**

Anders uitgevoerd.

Toelichting

In de volgende vierjaarlijkse evaluatie keert dit artikel terug.

Partijen aan de Alderstafel zijn een alternatief pakket maatregelen overeengekomen met vergelijkbaar hinderbeperkend effect als de CDA-afspraken. In het tijdelijke alternatieve pakket wordt nog steeds ingezet op de invoering van CDA's. Over CDA's in de daluren is het volgende overeengekomen:

"De ontwikkeling van CDA's in de schouders van de pieken overdag op de Aalsmeerbaan (36R) als secundaire baan."

Voor meer informatie over het tijdelijke alternatieve pakket wordt u verwezen naar de *Addendum Aldersafspraken voor en na 2008*.

Vervolgactie

Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 15.4 RNAV CDA 24-uurs procedures en optimalisering (nacht)naderingsroutes Polderbaan**Status**

Anders uitgevoerd.

Toelichting

In de volgende vierjaarlijkse evaluatie keert dit artikel terug.

Partijen aan de Alderstafel zijn een alternatief pakket maatregelen overeengekomen met vergelijkbaar hinderbeperkend effect als de CDA-afspraken. In het tijdelijke alternatieve pakket wordt nog steeds ingezet op de invoering van CDA's. Daarin staat onder meer:

"De sector hecht eraan in de komende periode, daar waar verantwoord en uitvoerbaar, zoveel mogelijk ervaring op te doen met het uitvoeren van CDA's. Mocht dit leiden tot een substantieel hoger volume of een uitbreiding van de tijdstippen waarop CDA wordt gevlogen, dan in het onder punt 1 afgesproken, dan zal de daarmee gepaard gaande reductie van hinder – na bespreking door de partijen aan Tafel – in mindering worden gebracht op de omvang van de hierboven overeengekomen compenserende maatregelen onder punt 1, 2 en 3."

Voor meer informatie over het tijdelijke alternatieve pakket wordt u verwezen naar de *Addendum Aldersafspraken voor en na 2008*.

Vervolgactie

Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 15.5 Onderzoek naar verplichting RNAV1 apparatuur**Status**

Uitgevoerd onderzoek heeft geleid tot introductie van maatregel.

Effect

De RNAV1-verplichting is middels een ministeriële regeling per 15 november 2012 van kracht. De verplichting is noodzakelijk voor de uitvoering van de Aldersafspraken met betrekking tot vaste naderings- en vertrekroutes en de invoering van glijvluchten. De verplichting is bovendien onderdeel van een wereldwijde overgang naar Performance Based Navigation (PBN). Door een verschuiving van conventionele navigatie (op basis van grondbakens) naar navigatie via 'waypoints' (virtuele bakens), kan op middellange termijn een groot aantal grondbakens geleidelijk worden opgeheven. Dit levert een kostenbesparing op voor luchtverkeerdienstverleners en daarmee voor de luchtvaartmaatschappijen. Ook draagt deze verplichting bij aan verdere verbeteringen op het terrein van veiligheid, efficiency en milieu. De vaste bochtstraal technologie is gebaseerd op P-RNAV-navigatie.

Art. 15.6 CDA afspraken passend maken binnen luchtruimafspraken**Status**

Uitgevoerd.

Toelichting

In de Luchtruimvisie hebben de bewindspersonen van Infrastructuur en Milieu en van Defensie gezamenlijke uitgangspunten voor de verdere inrichting en ontwikkeling van het Nederlandse luchtruim vastgesteld. Daarbij zijn in de Beleidsagenda Luchtruim de uitgangspunten en eisen opgenomen waar de uitwerking van de luchtruimhoofdstructuur moet voldoen en daarbij de verdere ontwikkeling van de mainport Schiphol alsmede de

militaire luchtruimbehoefte te borgen. Het faciliteren van de afspraken aan de Alderstafel Schiphol, waaronder de ontwikkeling van vaste naderingsroutes en CDA's is daar integraal onderdeel van. Met de keuzes van het Rijk in de luchtruimvisie en de Beleidsagenda luchtruim kunnen vormt dit geen knelpunt meer voor de ontwikkeling van de CDA-afspraken.

Art. 16.1a Onderzoek naar aanpassen of bundelen startroutes Kaagbaan**Status**

Uitgevoerd onderzoek heeft niet geleid tot introductie van maatregel.

Toelichting

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft op 18 januari 2011 in een brief aan de heer Alders geconstateerd dat de onderzochte routevarianten voor de Spijkerboorroute thans onvoldoende kansrijk zijn om te kunnen rekenen op steun binnen de BRS:

“Gegeven de ontwikkeling van het nieuwe operationeel concept, de toekomstige vaste naderingsroutes en andere innovaties gaan wij ervan uit dat er in de toekomst een nieuwe context ontstaat, óók voor een optimalisatie voor het uitvliegen op de Spijkerboorroute”.

Vervolgactie

Een verlegging van de routes voorlopig niet haalbaar; wel dient bewaakt te worden dat bij nieuwe ontwikkelingen op operationeel vlak de mogelijkheden voor een verlegging van de route wordt onderzocht.

Art. 16.1b Onderzoek naar aanpassen of bundelen startroutes Aalsmeerbaan**Status**

Uitgevoerd onderzoek heeft niet geleid tot introductie van maatregel.

Toelichting

De sector heeft in 2008 onderzocht of aanpassing van de vertrekroutes van vliegtuigen vanaf de Aalsmeerbaan mogelijk is. De sector is tot de conclusie genomen dat geen van de onderzochte varianten kon voldoen aan de vereisten van veiligheid, efficiency, milieu en ruimtelijke ordening en infrastructurele aanpassingen. De BRS heeft een vervolgonderzoek ingesteld en heeft daarna samen met de betrokken bewonersvertegenwoordigers geconcludeerd dat de enige kansrijke variant momenteel niet haalbaar is.

Vervolgactie

Een verlegging van de routes is voorlopig niet haalbaar; wel dient bewaakt te worden dat bij nieuwe ontwikkelingen op operationeel vlak de mogelijkheden voor een verlegging van de route wordt onderzocht.

Art. 17.1-2 Experiment met vaste bochtstraal tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep met alle Boeing 737 vliegtuigen van KLM (CROS pilot 3b)**Status**

Uitgevoerd.

Effect

Uit het experiment bleek dat de vliegtuigen die gebruik maken van de vaste bochtstraaltechniek op de route, inderdaad nauwkeuriger het beoogde vliegp pad volgen dan de vliegtuigen die de route op de oorspronkelijke wijze gebruiken. De verschillen ten opzichte van de hartlijn van de route zijn in het algemeen kleiner dan 100 meter. Hiermee kan met grote nauwkeurigheid over het dunbevolkte gebied tussen de woonkernen van Hoofddorp en Nieuw-Vennep door gevlogen worden, wat leidt tot een per saldo afname van de geluidbelasting in deze plaatsen.

Door het concentreren van het verkeer in de bocht, wordt er ook bij het uitkomen van de bocht met minder spreiding gevlogen. Het vertrekkend verkeer vliegt hierdoor meer geconcentreerd boven delen van de wijk Floriande (Hoofddorp), waardoor in deze wijk de geluidbelasting is toegenomen. Doordat echter het vliegverkeer boven Floriande hoger vliegt dan tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep, is de geluidbelasting op die locatie lager en is het effect (toename geluid) van de concentratie van het vliegverkeer kleiner. Netto gezien leidt de vaste bochtstraal tot afname van de hinder in de gemeente Haarlemmermeer. Het toepassen van de vaste bochtstraaltechniek op vertrekroutes van Schiphol is vooruitstrevend en innovatief. De vaste bochtstraaltechniek is oorspronkelijk ontwikkeld voor het navigeren van vliegtuigen in bergachtige gebieden. KLM heeft het initiatief genomen om deze techniek in Nederland geschikt te maken voor de beperking van geluidhinder. Wereldwijd is het de eerste keer dat de techniek wordt gebruikt als hinderbeperkende maatregel.

Art. 17.3 Experiment met vaste bochtstraal tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep met gehele KLM vloot (CROS pilot 3b+)**Status**

Uitgevoerd.

Effect

In september 2011 is CROS Pilot 3b+ geëvalueerd (Bron: Evaluatie Experimenten Hinderbeperkende maatregelen Schiphol, CROS Pilot 3b+, september 2011). Bij deze maatregel is de Klankbordgroep CROS pilot 3b+ betrokken, bestaande uit betrokken dorps- en wijkraden. Daarbij werden de volgende effecten ten opzichte van de situatie vóór CROS pilot 3b+ geconstateerd:

- Uit metingen van geluidservaring blijken geen significante verschillen in het aantal ernstig gehinderden in Nieuw-Vennep en Hoofddorp. Binnen het gebied van Floriande blijkt echter een stijging van 9% in het percentage ernstig gehinderden.
- Uitbreiding van het vliegverkeer dat de vaste bochtstraal toepast, heeft binnen de gemeente Haarlemmermeer een per saldo aantoonbaar positief effect op de hinderbeperking;
- In de gebieden onder de vaste bochtstraal neemt de geluidbelasting met maximaal 0,09 dB(A) Lden toe (vergelijkbaar met 2% meer vliegtuigen); in gebieden aan weerszijden van de vaste bochtstraal neemt de geluidbelasting af, de maximale afname bedraagt 0,14 dB(A) Lden (vergelijkbaar met 4% minder vliegtuigen) in Nieuw-Vennep en 0,07 dB(A) Lden (vergelijkbaar met 1,6% minder vliegtuigen) in Hoofddorp.
- Een vaste bochtstraal is voor de participerende toestellen vliegtechnisch goed uitvoerbaar, leidt aantoonbaar tot minder spreiding en een hoge mate van voorspelbaarheid voor inwoners van de regio.

Randvoorwaarde voor het kunnen vliegen van de vaste bochtstraal blijft dat vliegtuigen de vereiste navigatiesystemen aan boord hebben. Een deel van de vliegtuigtypes op Schiphol

heeft dit niet, zoals de Boeing 747 en de Fokker 70. Deze vliegtuigtypes zullen de oorspronkelijke route, met meer spreiding, blijven vliegen. Op 20 oktober 2011 heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu besloten om de hinderbeperkende maatregel CROS Pilot 3b+ definitief in te voeren en deze vast te leggen in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). Dit besluit is genomen op basis van de in kaart gebrachte effecten en het positieve advies van de CROS om het experiment om te zetten in definitieve regelgeving.

Een deel van de inwoners in de woonkernen van Hoofddorp en Nieuw-Vennep zullen door het gebruik van de nieuwe navigatietechniek een afname van de geluidbelasting ervaren. In de wijk Floriande is de geluidbelasting toegenomen. Per saldo is de geluidbelasting in Hoofddorp en Nieuw-Vennep afgenomen.

Art. 17.4; 17.6-8 Onderzoek zinvolle toepassing vaste bochtstraal techniek vertrekroutes

ANDIK/ARNEM 18L/Aalsmeerbaan (Uithoorn)

Status: Uitgevoerd onderzoek heeft niet geleid tot introductie van maatregel.

Toelichting: De toepassing voor deze route is onderzocht in het microklimaat Uithoorn. Het microklimaat Uithoorn is in deze evaluatie behandeld onder artikel 11.1 (Microklimaat Uithoorn).

ANDIK/ARNEM/LEKKO/LOPIK 24/Kaagbaan (Rijsenhout)

Status: Uitgevoerd onderzoek heeft niet geleid tot introductie van maatregel.

Toelichting: In november 2012 zijn de gemeenten Kaag en Braassem, Haarlemmermeer en Aalsmeer in gesprek gegaan over de toepassing van de vaste bochtstraal techniek op deze route. Vanwege de zeer geringe winst en de hinderverplaatsing hebben betrokken bestuurders en bewonersvertegenwoordigers uit respectievelijk de gemeente Kaag en Braassem, Haarlemmermeer en Aalsmeer besloten geen aanvraag te doen voor een experiment. De gemeente Kaag en Braassem heeft de hoop uitgesproken dat het microklimaat Leimuider, dat in eind 2014 gestart zal worden, wel uitkomst zal bieden voor de ervaren hinder in Leimuider.

OGINA/WOODY 36C/Zwanenburgbaan (Amsterdam-West)

Status: Uitgevoerd onderzoek heeft niet geleid tot introductie van maatregel.

Toelichting: De toepassing voor deze route is niet gewijzigd. Afgezien van het feit dat de toepassing operationeel onuitvoerbaar is op het moment, betreft de toepassing op de routes een concentratie van het vliegverkeer boven bebouwd gebied. De verwachting is dat dit, vergeleken met gespreid vliegen boven bebouwd gebied, nagenoeg geen positief effect zal hebben de op de hinderbeperking.

LOPIK/LEKKO 36L/Polderbaan (korte termijn maatregel 19)

Status: Uitgevoerd onderzoek heeft niet geleid tot introductie van maatregel.

Toelichting: De toepassing voor deze route is niet gewijzigd. Indien deze vaste bochtstraal uitgevoerd zou kunnen worden in de toekomst, bij de invoering van 24-uurs routes, geringe winst voor hinderbeperking.

NYKER 36C/Zwanenburgbaan (Oostzaan)

Status: Conform afspraak niet uitgevoerd.

Toelichting: De toepassing voor deze route is niet onderzocht omdat de route niet voldeed aan de selectiecriteria voor de prioritering:

1. *(Eerste) bocht direct na de start;*
2. *Locatie eerste vaste draaipunt moet voldoen aan een minimum afstand vanaf het eind van de startbaan (minimum nog nader te bepalen);*
3. *Grote(re) koersknikken, grote(re) mogelijkheid tot reductie van spreiding / verhoging van de voorspelbaarheid (minimaal ca. 90 graden. Milieuwinst meestal hoger bij grotere hoeken);*
4. *Potentieel grote milieuwinst (Woningen, EGH, ESV).*

Deze criteria zijn op 1 juni 2010 vastgesteld in de werkgroep *Uitvoering hinderbeperking*.

Art. 17.5 Toepassing vaste bochtstraal techniek mogelijk maken

Status

Uitgevoerd.

Toelichting

Aan de voorwaarde voor de brede toepassing van de vaste bochtstraal techniek (ondersteuning door internationaal en nationaal geldende regelgeving) is voldaan.

Art. 18 Beperken van versneld wegdraaien

Zoals reeds vermeld in het convenant van 2008 behoeft dit artikel geen uitvoering.

Art. 19.1 Vaststellen objectieve criteria prioritering NOMOS meetposten**Status**

Uitgevoerd.

Toelichting

Artikel 19.1 is uitgevoerd met positieve advisering door de CROS. Met de vastgestelde criteria wordt de toekenning van nieuwe meetposten transparanter en kan Schiphol Group in het geval van meerdere aanvragen een objectieve afweging maken. Sinds 2008 zijn aan de hand van deze criteria meetposten toegewezen aan de gemeenten aan Zaanstad (Assendelft), Amsterdam Osdorp, Lisse en Heemstede.

Art. 19.2 Kwaliteitsborging NOMOS systeem inzichtelijk maken**Status**

Uitgevoerd.

Toelichting

In het kader van de uitvoering van artikel 19.2 hebben bewonersvertegenwoordigers uit de Werkgroep NOMOS inzicht gekregen in het reguliere onderhoudsproces van de meetposten. Daarnaast heeft een onafhankelijke audit (Ardea rapport: "Audit Noise Monitoring Systeem (NOMOS III)"; 16 september 2011) geconcludeerd dat:

"NOMOS vliegtuigpassages boven de drempel correct herkend. Dataverwerking en beheer vindt op een zodanige professionele en controleerbare wijze plaats dat geen twijfel hoeft te bestaan over de kwaliteit van de opgeslagen data."

Art. 19.3 Optimaliseren rapportage ter ondersteuning nieuwe normen- en handhavingstelsel**Status**

Deels uitgevoerd.

Toelichting

In de Werkgroep NOMOS zijn de gebruikersgroepen van het NOMOS systeem verenigd. Naar aanleiding van artikel 19.3 worden de NOMOS rapportages geoptimaliseerd, waarbij de website wordt vernieuwd. Dit dient overzichtelijke rapportages en inzicht in de actuele geluidsniveaus op te leveren. De oplevering van een vernieuwde NOMOS online wordt in 2013 verwacht.

Vervolgactie

Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 20 Beleving vliegtuiggeluid op de grond inzichtelijk maken**Status**

Anders uitgevoerd.

Effect

Schiphol heeft in samenwerking met de CROS twee onderdelen ontwikkeld in het kader van de milieusimulator. De uitvoering van dit artikel is vanwege voortschrijdend inzicht anders uitgevoerd dan oorspronkelijk beoogd in het convenant Korte termijn.

Digitale brochure 'Schiphol en omgeving'

Het doel van de digitale brochure is om een breed publiek te informeren over de relatie tussen Schiphol en de omgeving. In de brochure worden de effecten van Schiphol op de omgeving inzichtelijk gemaakt, er wordt ingegaan op hinderbeperkende maatregelen en met een informatieve clip wordt het experiment met het nieuwe geluidstelsel uitgelegd. De digitale brochure is in 2012 bij BAS, CROS en Schiphol online geplaatst.

Lespakket

Het lespakket is ontwikkeld voor leerlingen uit groep 7 en 8 van basisscholen uit de omgeving van Schiphol. In het lespakket worden de verschillende aspecten van Schiphol behandeld. In 2012 hebben drie scholen meegewerkt aan een pilot met het lespakket die succesvol is verlopen. In 2013 wordt het lespakket beschikbaar gesteld aan alle basisscholen uit de omgeving. Het lespakket heeft in beginsel een looptijd van drie jaar en wordt jaarlijks geëvalueerd.

Art. 21.1 Uitbreiding informatievoorziening**Status**

Uitgevoerd: Kwartaalrapportages Bewonersaanspreekpunt Schiphol (Bas), en;
 Uitbreiding van informatievoorziening via website.

Deels uitgevoerd: Geluidswaarderingbericht.

Effect

De statistieken van de website van Bas wijzen op een sterke toename van het aantal unieke bezoekers. De verwachting is dat dit het directe gevolg is van het uitbreiden van de informatievoorziening. De statistieken laten rond het 'online gaan' van de verschillende onderdelen een piek in gebruik van de website zien, waarna het gemiddelde bezoek aan de website stelselmatig hoger ligt dan daarvoor. Zo is het aantal unieke bezoekers van 28.189 in 2010 naar 78.852 in 2012 gegaan.

Vervolgactie

Het KNMI en het NLR hebben in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor een geluidverwachtingssysteem. Luchtverkeersleiding Nederland en Schiphol zullen met die kennis de mogelijkheden voor de ontwikkeling van een geluidverwachtingssysteem en de behoefte vanuit de omgeving aan elkaar koppelen. Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 21.2 Onderzoek online vliegtuigbewegingen**Status**

Uitgevoerd onderzoek heeft geleid tot introductie van een maatregel.

Effect

De statistieken van de website van Bas wijzen op een sterke toename van het aantal unieke bezoekers. De verwachting is dat dit het directe gevolg is van het uitbreiden van de informatievoorziening. De statistieken laten rond het 'online gaan' van de verschillende onderdelen een piek in gebruik van de website zien, waarna het gemiddelde bezoek aan de website stelselmatig hoger ligt dan daarvoor. Zo is het aantal unieke bezoekers van 28.189 in 2010 naar 78.852 in 2012 gegaan.

Vervolgactie

Tot de oprichting van de Omgevingsraad Schiphol zal de CROS de financiering op zich nemen. Vliegverkeer InZicht als instrument voor de informatievoorziening onderdeel gaan uitmaken van de op te richten ORS.

Art. 22 Optimalisatie routes via Taskforce routes**Status**

Conform afspraak nog niet uitgevoerd.

Toelichting

Tot op heden heeft het Rijk geen aanleiding gezien tot het instellen van een 'taskforce routes' die een toegevoegde waarde kent op de reeds bestaande werkgroepen in de uitvoeringsorganisatie van de Alderstafel. Het Rijk heeft in 2009 aan de Alderstafel voorgesteld om bij de ontwikkeling en evaluatie van lopende en nieuwe routevoorstellen en hinderbeperkende maatregelen per direct nadrukkelijker aandacht te besteden aan de effecten op huidige en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de regio.

In het kader van het traject rond de Luchtruimvisie heeft het Rijk aangegeven dat de verdere uitwerking van de vaste naderingsroutes en glijvluchten onderdeel zijn van de afspraken aan de Alderstafel en daar de uitwerking zal moeten plaatsvinden.

Addendum Aldersafspraken voor en na 2008

Convenant Hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol korte termijn: Art. 9 Aanpassing van routes (5 routewijzigingen)

Status

Uitgevoerd.

Effect

Door de hierboven beschreven routeaanpassingen worden op jaarbasis per saldo circa 18.000 mensen, die in de geluidzone van 48 dB(A) Lden wonen, minder ernstig gehinderd. De afname van hinder doet zich vooral voor in IJmuiden, Beverwijk, Diemen, Duivendrecht, IJburg, Abcoude, Spaarndam, Velsbroek, Amsterdam, Amstelveen en Rijsenhout. Op enkele locaties kan de geluidoverlast als gevolg van de routeverschuivingen juist zijn toegenomen. Daarnaast kan de omgeving beter voorspellen waar vliegtuigen vliegen doordat routes nu samenvallen met de bestaande, vaker gebruikte routes. Gebleken is dat dit kan leiden tot een afname in de ervaren hinder.

Aanvullende microklimaten, Alderstafel augustus 2010

Overeenkomstig artikel 5 uit het convenant Hinderbeperking hebben de partijen aan de Alderstafel op 19 augustus 2010 afspraken gemaakt over een experiment met een nieuw normen- en handhavingstelsel voor Schiphol. Dat experiment is op 1 november 2010 gestart. Naast de afspraken over het stelsel zijn met betrekking tot hinderbeperking onder meer de volgende afspraken gemaakt:

"- De ontwikkeling van CDA's zal plaatsvinden door het transformeren van de bestaande nachtroutes en deze ook te gebruiken in de periode tussen 22.00-23.00 uur. Het is de bedoeling om met het feitelijk vliegen van de nieuwe routes in de loop van 2012 te beginnen. De voortgang en de geboekte resultaten van deze afspraak zullen worden gemonitord en zij zullen betrokken worden bij het eindoordeel over het experiment van het stelsel.

- Idle reverse thrust kan tussen 21.30 uur en 06.30 uur worden toegepast als het verkeersaanbod deze werkwijze toelaat (anders geldt de toepassing tussen 22.00 uur en 06.00 uur). Dat betekent dat deze werkwijze kan worden toegepast na de laatste landingspiek in de avond tot de eerste landingspiek in de ochtend.

- Het parallel starten zal stap voor stap worden doorontwikkeld, waarbij een overleg gestart wordt onder regie van de Alderstafel waarin de gang van zaken en de geboekte resultaten tussen sector en bewoners worden besproken.

- De verlenging in de ochtend van de nachtprocedure (zgn. maatregel 17) wordt met een half jaar verlengd tot mei 2011;

- Drie extra microklimaatstudies worden uitgevoerd, te weten: microklimaat Spaarndam/Velserbroek (starts Polderbaan), microklimaat Lisse/Noordwijkerhout (starts Kaagbaan) en Zaanstad/Oostzaan (starts Zwanenburgbaan)."

De eerste afspraak is reeds behandeld in deze evaluatie onder artikel 15; de tweede afspraak onder artikel 13.1; de derde afspraak onder artikel 12 en de vierde onder artikel 10. De extra microklimaatstudies kennen geen verankering in de afspraken van 2008 en worden daarom in dit addendum behandeld. Hieronder volgt kort een overzicht van het proces bij ieder microklimaatonderzoek en de bijbehorende stand van zaken.

Stappenplan

- Stap 1. De Aldersregie maakt een factsheet.
- Stap 2. De factsheet wordt geverifieerd door experts.
- Stap 3. De factsheet wordt besproken met een afvaardiging van de omgeving.
- Stap 4 t/m 8: In overleg met de afvaardiging van de omgeving volgen eventueel nadere bijeenkomsten met vertegenwoordigers van de omgeving en experts.
- Stap 9. Ter besluitvorming worden de eindconclusies toegezonden aan de Alderstafel.
- Stap 10. Na besluitvorming door de Alderstafel start eventueel het vervolgtraject voor implementatie.

Spaarndam/Velserbroek/Beverwijk

Status: Wordt conform afspraak nog uitgevoerd.

Vanwege de problematiek in de regio hebben partijen aan de Alderstafel Beverwijk toegevoegd aan de te onderzoeken regio. Een microklimaat begint met het opstellen van een factsheet waarin de problematiek van de regio geschetst wordt en een voorlopige doorkijk wordt gegeven op eventuele mogelijkheden voor hinderbeperking. Deze factsheet is ten tijde van het opstellen van deze evaluatie gereed om geverifieerd te worden door de experts van de sector. Daarna zal een gesprek volgen met de betrokken vertegenwoordigers van de regio.

Vervolgactie

Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Lisse/Noordwijkerhout

Status: Deels uitgevoerd.

De betrokken partijen zijn in overleg (stappen 4 t/m 8).

Vervolgactie

Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Zaanstad/Oostzaan

Status: Wordt conform afspraak nog uitgevoerd.

Dit microklimaat zit in stap 1, hetgeen betekent dat hier een factsheet voor zal worden opgesteld.

Vervolgactie

Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Nieuwe voorstellen hinderbeperking, Alderstafel december 2010

In het advies van de Alderstafel van 1 oktober 2008 en het convenant Hinderbeperking is na een lang consultatieproces met alle partijen voor de periode tot en met 2020 een afgewogen en kansrijk pakket aan realiseerbare hinderbeperkende maatregelen afgesproken. Alle 682 (waarvan 128 unieke) verbetervoorstellen van de evaluatie Schipholwet en alle additionele voorstellen die in de aanloop naar het Aldersakkoord en het convenant zijn gedaan (34 unieke) zijn (deels opnieuw) beoordeeld op haalbaarheid en getoetst op de doelstellingen van zowel het omgevingsbelang als het netwerkbelang.

De nadere uitwerking tot experimenten, monitoren en evalueren om tot eventuele implementatie van de voorstellen te komen heeft de afgelopen jaren veel aandacht gevestigd van de sectorpartijen, overheid en het CROS-secretariaat. Langs deze wijze zijn inmiddels goede resultaten geboekt op het gebied van hinderbeperking, welke zijn opgenomen in de voorliggende evaluatie.

De CROS heeft als kerntaak het adviseren van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over het effect op de hinder van de te beproeven hinderbeperkende maatregelen. Tijdens de implementatie van experimenten is gebleken dat dit in enkele gevallen tot een aanvullende wens voor hinderbeperking kan leiden. De plek om deze wens kenbaar te maken was logischerwijze binnen CROS-verband. Na het akkoord van 2008 zijn in onder andere de plenaire vergaderingen van de CROS door de CROS-leden suggesties gedaan voor aanvullingen of aanpassingen op het pakket hinderbeperkende maatregelen.

Door de CROS en de Alderstafel is het belang onderkend om zorgvuldig om te gaan met dergelijke nieuwe voorstellen voor hinderbeperking vanuit de omgeving gedurende de periode tot 2020. Daarom heeft de werkgroep *Uitvoering convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol*, waarin alle partijen van de Alderstafel vertegenwoordigd zijn, in december 2010 de principiële vraag voorgelegd of er tot 2020 ruimte moest worden gecreëerd voor nieuwe voorstellen voor hinderbeperking. Aan de Alderstafel is deze vraag instemmend beantwoord. Vervolgens is aan dezelfde Alderstafel besloten aan welke eisen nieuwe voorstellen moeten voldoen en aan welke randvoorwaarden voldaan moet worden:

Proces

- 1) Het CROS-secretariaat verzamelt de voorstellen en voert een quick scan uit. De werkgroep *Uitvoering hinderbeperking* beoordeelt de voorstellen.
- 2) In werkgroepverband worden de voorstellen die positief scoorden nader uitgewerkt.
- 3) De nader uitgewerkte kansrijke voorstellen en de oordelen over de niet-kansrijke voorstellen worden aan de Alderstafel aangeboden. Parallel wordt dit door het CROS-secretariaat aan de CROS-leden verstuurd.
- 4) De Alderstafel beoordeelt de voorstellen en overweegt, indien nodig, de prioritering van het bestaande pakket hinderbeperkende maatregelen.
- 5) De werkgroep *Uitvoering hinderbeperking* maakt binnen een maand na het definitieve verslag van de Alderstafel de uitkomsten kenbaar.
- 6) Het CROS-secretariaat koppelt de uitkomsten terug aan de CROS-leden.

Criteria voor nieuwe voorstellen hinderbeperking

De ingekomen voorstellen zijn vergeleken met eerder ingediende/behandelde voorstellen en afgezet tegen de criteria voor nieuwe voorstellen hinderbeperking:

- Nieuw/uniek voorstel ten opzichte van eerder ingediende voorstellen;
- Een per saldo positief effect op de gelijkwaardigheidscriteria;
- De mate van hinderverplaatsing;
- De effecten op het netwerk;
- De effecten op de complexiteit van de operatie.

Naast de criteria voor voorstellen voor nieuwe hinderbeperking is tijdens de quick scan ook rekening gehouden met de randvoorwaarden: prioritering en herzien van de planning van het

bestaande pakket en het kunnen vrijspelen van benodigde capaciteit voor het vastgestelde pakket van hinderbeperkende maatregelen.

Ingediende voorstellen

Gezien het feit dat er in de aanloop naar het convenant Hinderbeperking 682 voorstellen voor hinderbeperking zijn gedaan, waarvan 128 uniek waren, was de verwachting dat er weinig voorstellen ingediend zouden worden die aan alle criteria voldoen. Het idee achter het openstellen van de mogelijkheid voor het indienen van nieuwe voorstellen voor hinderbeperking was de ruimte te kunnen geven aan dát idee dat nog door niemand geopperd was.

Tot 2013, het moment van deze evaluatie, zijn er 20 voorstellen voor nieuwe hinderbeperking ingediend en behandeld. Hiervan is één voorstel goedgekeurd door de Alderstafel. Een aantal voorstellen wordt op de langere termijn onderzocht (vier voorstellen) vanwege ontwikkelingen rond de 24-uurs routes en het CDA-vraagstuk. Vijf voorstellen bleken niet uniek en waren reeds onderzocht en afgewezen of waren juist reeds onderdeel van de operatie en/of het convenant Hinderbeperking. De andere voorstellen zijn afgewezen omdat zij niet voldeden aan (één of meer) de criteria. De voornaamste redenen voor afwijzing waren hinderverplaatsing, interferentie met het nieuwe normen- en handhavingstelsel en een inbreuk op het niveau van veiligheid.

Alle partijen aan de Alderstafel hebben tijdens de laatste bespreking van de ingediende voorstellen, op 14 juni 2012, hun steun uitgesproken voor bovenstaand proces.

Nieuwe aanpak microklimaten, Alderstafel maart 2011

Aan de Alderstafel van 18 augustus 2010 is de stand van zaken van de microklimaten-aanpak besproken. Aanleiding hiervoor was dat de voortgang van de microklimaten-aanpak stagneerde op het punt van financiën.

In het advies over het nieuwe geluidsstelsel van 19 augustus 2010 zijn, naast afspraken over het stelsel, ook afspraken gemaakt met betrekking tot hinderbeperking. Eén daarvan betreft een afspraak omtrent drie extra microklimaatstudies op aanvraag van de bewonersdelegatie en de BRS:

- microklimaat Spaarndam/Velserbroek (starte Polderbaan)
- microklimaat Lisse/Noordwijkerhout (starte Kaagbaan)
- microklimaat Zaanstad/Oostzaan (starte Zwanenburgbaan).

In de plenaire vergadering van de CROS van 2 december 2011 is een bedrag gereserveerd voor microklimaten onder auspiciën van de Alderstafel. Daarnaast is een nieuwe aanpak afgesproken voor microklimaten. Hierbij wordt op een snelle wijze inzicht gegeven in de lokale/regionale situatie.

Bij de nieuwe aanpak is het (beperkte) budget leidend. In tegenstelling tot de vorige aanpak van microklimaten zal er niet eerst een open gesprek worden aangegaan met de woonkernen, maar zal de beschikbare informatie over routes en afwegingen worden gebundeld in een factsheet. De bespreking met de omwonenden wordt dan meer ingekaderd en zal ook tot een beperkt aantal vervolgonderzoeken leiden. Stapsgewijs betekent dit het volgende:

1. De Aldersregie maakt een factsheet van de verschillende locaties (Velsen, Lisse, Oostzaan).
2. De factsheet wordt ter verificatie voorgelegd aan de LVNL en Schiphol waarbij in een bijeenkomst met experts van LVNL, KLM, Schiphol en To70 de factsheets worden besproken.
3. Daarna volgt een bijeenkomst met enkele (CROS/VGP) bewoners en BRS ambtenaren.
4. De experts formuleren vervolgens tussenconclusies over de (on-)mogelijkheden per gebied.
5. Aan betrokken bestuurder worden deze conclusies voorgelegd zodat kan worden besloten of een brede bewonersbijeenkomst opportuun is.
6. In geval van een positieve beoordeling wordt pas dan een brede bewonersbijeenkomst georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomst kunnen de lokale knelpunten zoals beleefd door de bewoners worden geïnventariseerd.
7. Hierop maken de experts een eindconclusie over het wel of niet aanwezig zijn van kansrijke hinderbeperkende maatregelen gezien de wensen en de geformuleerde mogelijkheden.
8. De eindconclusie wordt dan gebruikt voor een brede slotbijeenkomst met bewoners waarin de conclusies worden gedeeld.
9. Deze conclusies worden vervolgens aan de Alderstafel toegezonden.
10. Tot slot volgt een eventueel vervolgotraject tot implementatie.

Deze aanpak wordt gevolgd voor de op 18 augustus overeengekomen nieuwe microklimaten en tevens voor de eerder afgesproken microklimaten uit de Convenanten.

Microklimaat Leimuiden, Alderstafel juni 2012

Status: Wordt conform afspraak nog uitgevoerd.

Het microklimaat Rijsenhout is als eerste microklimaatproject uitgevoerd. De consultatie van de inwoners van Rijsenhout was zeer uitgebreid en gericht op de woonkern Rijsenhout. Dit volgde uit de afspraak dat een microklimaatproject zich zou richten op eventuele maatregelen op woonkernniveau. Naderhand is door de partijen aan de Alderstafel gekozen voor een bredere aanpak waarbij ook de kernen betrokken worden die mogelijk effect ondervinden van eventuele maatregelen.

De gemeente Kaag en Braassem is tijdens het microklimaat Rijsenhout niet actief betrokken. Vanwege de ervaren hinder in Leimuiden (gemeente Kaag en Braassem) heeft de gemeente Kaag en Braassem in november 2011 een voorstel voor nieuwe hinderbeperking ingediend bij de CROS in de vorm van een verzoek tot een microklimaat Leimuiden. Dit voorstel is overeenkomstig het afgesproken proces op 22 mei 2012 behandeld door het petit comité van de Werkgroep Uitvoering hinderbeperking. Het advies van het petit comité aan de Alderstafel van 14 juni 2012 luidde:

“Cluster Zuid (1 voorstel)

Voorstel: Een microklimaatproject om te komen tot geluidsreducerende maatregelen.

Advies: Vanwege de relatie met dit verzoek, stelt het petit comité voor dat de gemeenten Kaag en Braassem, Aalsmeer en Haarlemmermeer, gefaciliteerd door het CROS-secretariaat, met elkaar in gesprek gaan om te praten over de toepassing van de vaste bochtstraal techniek, zoals reeds is onderzocht door LVNL.

Daarnaast wordt het verzoek om een microklimaat voorgelegd aan de Alderstafel.”

Over het gesprek over de vaste bochtstraal techniek wordt gerapporteerd onder artikel 17 in deze evaluatie. Het verzoek om een microklimaat Leimuiden is door de partijen aan de Alderstafel akkoord bevonden en staat gepland voor het najaar van 2014.

Vervolgactie

Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Alternatief pakket maatregelen Continuous Descent Approach (CDA's), Alderstafel november 2012

Status: Wordt conform afspraak uitgevoerd.

"Het totale pakket bestaat uit zeven elementen, zoals aangegeven met 1 t/m 7. De eerste drie elementen (1, 2 en 3) zijn maatregelen die zijn gericht op het verminderen van een vergelijkbaar aantal gehinderden in het binnen-en buitengebied (binnen de 48 dB(A) L_{den} -contour) zoals in het oorspronkelijke CDA-plan. De overige elementen zijn gedurende het proces als aanvullend aangedragen om tot een alternatief pakket te komen."

De zeven maatregelen uit het overeengekomen alternatieve pakket zijn:

- 1. "CDA's vanaf 22.30 uur tenzij de operatie zich hiertegen verzet (c.q. de capaciteit van de nachtprocedure op dat moment nog tekort schiet om het verkeersaanbod af te wikkelen). Het gaat hierbij om het toepassen van de bestaande, vanaf 23:00 uur gebruikte nachtprocedures.*
- 2. De ontwikkeling van CDA's in de schouders van de pieken overdag op de Aalsmeerbaan (36R) als secundaire baan.*
- 3. Een reductie van 3000 nachtbewegingen in de nacht ten opzichte van het eerder afgesproken plafond van 32.000 nachtbewegingen. De realisatie van deze reductie van nachtbewegingen kan plaatsvinden in een aantal stappen, waarvoor de sectorpartijen een voorstel voor implementatie voorleggen, zodat het niveau van 29.000 nachtbewegingen in 3 jaar tijd bereikt wordt.*
- 4. Een versnelde uitvoering van de selectiviteit. Dit houdt in dat niet eerst bij 95% van de 510.000 vliegtuigbewegingen de regionale luchthavencapaciteit wordt ingezet ter ontlasting van Schiphol, zoals eerder is afgesproken. De inzet van de regionale luchthavencapaciteit start reeds bij 90% van de 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol. Dit betekent dat Lelystad versneld ingezet kan worden. Schiphol neemt samen met het Rijk de operationalisering hiervan ter hand.*
- 5. Een tweede tranche van het Leefbaarheidsfonds. De intentieverklaring voor een tweede tranche is reeds genomen in het akkoord van 2008 en wordt in dit kader herbevestigd. De exacte omvang van de bijdrage aan dit fonds door Schiphol, BRS en Rijk; de timing en fasering daarvan en de randvoorwaarden waaronder uitkering plaatsvindt, wordt bepaald op basis van de evaluatie van de eerste tranche.*
- 6. In artikel 14 van het convenant hinderbeperking hebben partijen vastgesteld dat de mogelijke verhoging van de ILS nadering op Schiphol van 2000 voet naar 3000 voet of hoger interfereert met de maatregel ter introductie van CDA's. Omdat destijds in de prioriteitstelling van BRS en bewoners het belang van het starten met CDA boven de maatregel met betrekking tot ILS is gesteld, is toen afgezien van de verdere verkenning van deze maatregel. Afgesproken werd dat verder onderzoek naar de mogelijkheden van verhoging van ILS interceptie zal starten na 2012 als de eerste resultaten van het werken met CDA in de avond bekend zijn. Bij dat onderzoek zal bezien worden of invoering van deze maatregel de hinder per saldo verbetert. Tevens wordt dan onderzocht of deze maatregel operationeel en veilig kan worden uitgevoerd en welke gevolgen de maatregel heeft voor de (piekuur) capaciteit, overige milieueffecten en kosten. Het in artikel 14 bedoelde onderzoek kan nu door LVNL op basis van bestaand materiaal gestart worden.*
- 7. De sector hecht eraan in de komende periode, daar waar verantwoord en uitvoerbaar, zoveel mogelijk ervaring op te doen met het uitvoeren van CDA's. Mocht dit leiden tot een substantieel hoger volume of een uitbreiding van de tijdstippen waarop CDA wordt gevlogen, dan in het onder punt 1 afgesproken pakket, dan zal de daarmee gepaard gaande reductie van hinder – na bespreking door de partijen aan Tafel – in mindering worden gebracht op de omvang van de hierboven overeengekomen compenserende maatregelen onder punt 1, 2 en 3."*

Vervolgactie

Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Meer weten?

Voor meer informatie kunt u terecht bij de Alderstafel via www.alderstafel.nl en de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) via www.crosnet.nl. Ook op de website van Bewonersaanspreekpunt Schiphol (Bas), www.bezoekbas.nl, kunt u meer informatie vinden.

13.171.02

September 2013

Lokale effecten hinderbeperking

Effect van maatregelen die in 2012 zijn gerealiseerd

BURG

EL

RID

TTGART HBT.

ON

LSINKI

FRANCISCO-DALI

ARIS

VENEDIG

DALLAS

AMSTERDAM



Lokale effecten hinderbeperking

Effect van maatregelen die in 2012 zijn gerealiseerd

Opdrachtgever

Aldersregie Schiphol

To70

Postbus 85818

2508 CM Den Haag

Tel. +31 (0)70 3922 322

Fax +31 (0)70 3658 867

E-mail: info@to70.nl

Door:

Martijn Beekhuyzen

Kjeld Vinkx

Jeroen Timmers

Den Haag, september 2013

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Uitgangspunten en aanpak	5
3	Overzicht van lokale effecten	8
4	Effecten voor de regio Zwanenburgbaan	9
5	Effecten voor de regio Kaagbaan	11
6	Effecten voor de regio Polderbaan	13
7	Effecten voor de regio Aalsmeerbaan	15
8	Effecten voor de regio Buitenvelderbaan en Oostbaan.....	17
9	Effecten voor het gebied omsloten door 48 dB(A) L_{den} contour	18
10	Effecten van de maatregelen in 2020	20

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Aan de Alderstafel Schiphol zijn afspraken gemaakt over de invoering van maatregelen om de impact van het vliegverkeer van en naar Schiphol op de omgeving te beperken. De afgelopen jaren is een aantal van deze maatregelen als experiment beproefd en vervolgens in wet- en regelgeving vastgelegd.

De afspraken zijn vastgelegd in het convenant Hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn. Onderdeel van de afspraken is dat als gevolg van het totaalpakket aan maatregelen er in 2020 een reductie van tenminste 5% van ernstig gehinderden in de 48 dB(A) L_{den} ten opzichte van de grens voor gelijkwaardigheid moet optreden.

Iedere vier jaar worden de maatregelen geëvalueerd. In opdracht van de Alderstafel Schiphol heeft To70 daartoe de effecten op geluidbelasting in kaart gebracht van de maatregelen die in 2012 zijn gerealiseerd. Dit rapport beschrijft deze uitkomsten. De scope van deze analyse is hiermee beperkt tot de effecten van de maatregelen op geluidbelasting. Er zijn echter meerdere overwegingen zijn die een rol spelen c.q. hebben gespeeld bij de maatregelen.

1.2 Vraagstelling

De Alderstafel wil inzicht hebben in:

- Het effect van de maatregelen op het aantal ernstig gehinderden per woonkern, bepaald op basis van (het verschil in) berekende geluidbelasting voor de situatie in het gebruiksjaar 2012;
- Een prognose van het effect van de maatregelen in 2020, afgezet tegen de beoogde 5% reductie.

1.3 Totstandkoming

Dit onderzoek is als volgt tot stand gekomen:

- De uitgangspunten en aanpak voor het onderzoek zijn in afstemming met de Alderstafel opgesteld, waaronder de wijze waarop moet worden vastgesteld of de overeengekomen reductie van 5% ook daadwerkelijk bereikt is en welke maatregelen onderdeel uitmaken van het pakket aan maatregelen dat tot deze reductie moet leiden;
- Vereiste invoergegevens voor het onderzoek zijn opgevraagd bij, en beschikbaar gesteld door, de sectorpartijen (Schiphol, LVNL, KLM);
- Analyses zijn uitgevoerd met de voorgeschreven en gangbare methodieken, waaronder de wijze van bepaling van de geluidbelasting en bepaling van aantallen ernstig gehinderden;
- Resultaten zijn in presentatievorm met de Alderstafel gedeeld en besproken.

1.4 Leeswijzer

De lezer wordt geacht bekend te zijn met de afspraken omtrent de hinderbeperkende maatregelen voor Schiphol en de (gangbare) bepaling van de effecten van de maatregelen.

2 Uitgangspunten en aanpak

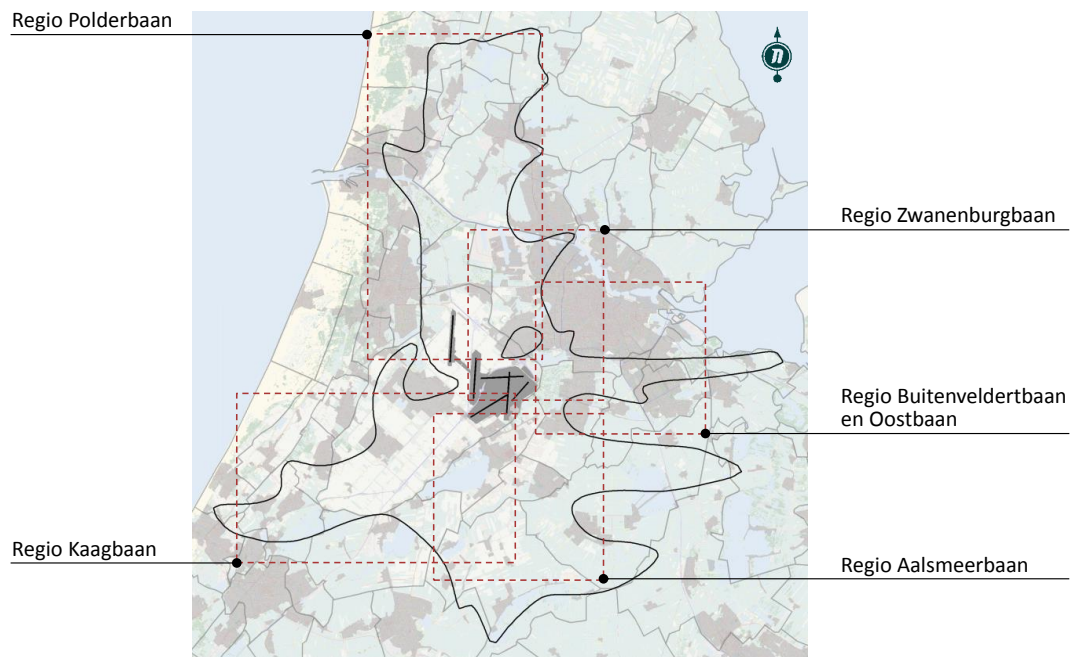
Op hoofdlijnen zijn de uitgangspunten en aanpak van het onderzoek als volgt:

2.1 Regio's

Voor het beschrijven van de effecten op lokaal niveau zijn een vijftal geografische regio's gedefinieerd. De regio's liggen in het verlengde van de hoofdgebruiksrichting van elke start/landingsbaan van Schiphol, en bakenen ruwweg het invloedsgebied van deze baan af. De naamgeving van de regio's komt overeen met de naam van de baan:

- regio Zwanenburgbaan - ten noordoosten/oosten van de Zwanenburgbaan;
- regio Kaagbaan - ten zuidwesten van de Kaagbaan;
- regio Polderbaan - ten noorden van de Polderbaan;
- regio Aalsmeerbaan - ten zuiden van de Aalsmeerbaan;
- regio Buitenveldertbaan en Oostbaan - ten oosten/noordoosten van de Buitenveldertbaan en Oostbaan.

Onderstaande kaart geeft de ligging van de regio's weer ten opzichte van het banenstelsel van Schiphol.



2.2 Hinderbeperkende maatregelen

De afspraken die tot en met 2012 gerealiseerd zijn en onderdeel uitmaken van het pakket dat moet leiden tot de 5% reductie van ernstig gehinderden betreffen:

- Toepassing vaste bochtstraaltechniek bij Hoofddorp en Nieuw-Vennep en de toepassing ervan verder uitgebreid (CROS pilot 3b en 3b+);
- Diverse routeaanpassingen voor vertrekkend verkeer, waaronder routes voor de Polderbaan;
- Microklimaat Rijsenhout;

- Optimalisatie van vertrekroutes van de Zwanenburgbaan (effect ten opzichte van de ligging van de route van voor 2008);
- Het verlengde gebruik van de nachtprocedures tot 6.30 uur in de ochtend (tijdelijke maatregel);
- Uitfasering van onderkant H3 vliegtuigen (lawaaige vliegtuigen) door middel van tariefdifferentiatie;
- Het toepassen van idle reverse thrust*;
- Het hoger aanvliegen op de Polderbaan in de nacht*.

* Deze maatregelen hebben geen weerslag in de berekende effecten, omdat het Nederlands Rekenmodel hierin niet voorziet.

Voor meer informatie over de betreffende maatregelen wordt verwezen naar de factsheets die door de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) zijn ontwikkeld. Daarin zijn de maatregelen nader toegelicht. Deze factsheets zijn beschikbaar via de website van de Alderstafel: www.alderstafel.nl.

De uitfasering van onderkant H3 vliegtuigen is niet beschouwd voor de bepaling van de lokale effecten.

Alternatief pakket voor CDA's buiten de nachtperiode

In het Aldersakkoord van 2008 zijn afspraken opgenomen over het uitvoeren van 'Continuous Descent Approach' (CDA's) buiten de nachtperiode, ofwel landingen van vliegtuigen in glijvlucht. Bij de uitwerking van de afspraken bleek dat geen van de voorgestelde opties tot overeenstemming leidde onder de partijen aan de Alderstafel. Na overleg is een alternatief pakket overeengekomen, dat onder meer bestaat uit:

- het terugbrengen van de maximaal toegestane capaciteit in de nacht van 32.000 naar 29.000;
- het uitbreiden van de uitvoering van glijvluchten tussen 22.30 en 23.00 uur;
- het starten met het beperkt invoeren van glijvluchten op de Aalsmeerbaan overdag.

In 2013 zal wordt gestart met de implementatie van de maatregelen die voortvloeien uit het alternatieve pakket.

Onderzoek naar routeaanpassingen Kaagbaan en Aalsmeerbaan

In de afgelopen periode is in opdracht van de BRS onderzoek uitgevoerd naar mogelijkheden voor het aanpassen van routes vanaf de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan. Op basis van de resultaten van het onderzoek is door partijen geconcludeerd dat het – vanwege een verschuiving van hinder naar andere gebieden – niet wenselijk is om de mogelijke aanpassingen daadwerkelijk in te voeren.

2.3 Bepaling van de effecten

Aan de hand van het verkeersbeeld voor het gebruiksjaar 2012 (433.000 vliegtuigbewegingen) is met een rekenmodel de geluidbelasting van het vliegverkeer berekend bij de huidige routes (op basis van hybride modellering, uitgaande van radartracks) en procedures. Dit levert de geluidbelasting voor de situatie mét hinderbepalende maatregelen (huidige situatie). Daarnaast is berekend hoe de geluidbelasting zou zijn geweest als de maatregelen niet zouden zijn gerealiseerd. Hierbij is uitgegaan van de vliegpaden en

procedures zoals deze werden toegepast in de situatie voorafgaand aan de invoering van de maatregelen. Dit levert de situatie zonder hinderbeperkende maatregelen (referentiesituatie).

Op basis van de berekende geluidbelasting, de geregistreerde woning- en populatiesituatie op peiljaar 2005 ("RIVM bestand 2005"), en de relatie tussen de berekende geluidbelasting en berekende hinder ("dosis-effectrelatie" van het RIVM), is het rekenkundige aantal ernstig gehinderden voor de huidige situatie en de referentiesituatie bepaald.

Het effect van de beschouwde gerealiseerde maatregelen is vervolgens bepaald door, per woonkern c.q. gemeente het aantal ernstig gehinderden voor de huidige situatie (met maatregelen) te vergelijken met het aantal ernstig gehinderden voor de referentiesituatie (zonder maatregelen).

Gevoeligheid van de gerapporteerde effecten

De omvang van de effecten van de maatregelen zijn afhankelijk van de vlootsamenstelling, het gebruik van de banen en routes en het aantal vliegtuigbewegingen waar deze effecten op worden berekend. Dit betekent dat als de nu berekende effecten vergeleken worden met eerdere berekeningen, de effecten als gevolg van verschillen in het verkeersbeeld anders kunnen uitpakken. Dit geldt in het bijzonder de effecten binnen de 48 dB(A) L_{den} contour.

2.4 Beschrijving van de effecten

Voor elk van de vijf regio's, en voor het gehele gebied dat omsloten wordt door de 48 dB(A) L_{den} contour, zijn de effecten van de maatregelen beschreven en in kaart gebracht. Effecten van minder dan 10 ernstig gehinderden zijn niet weergegeven.

De effecten zijn per maatregel afzonderlijk bepaald en voor het totaal aan maatregelen. De optelsom van de effecten van de afzonderlijke maatregelen is niet noodzakelijkerwijs gelijk aan het totaaleffect van de maatregelen: het effect van een maatregel kan groter of kleiner zijn als eerst een andere maatregel wordt ingevoerd.

3 Overzicht van lokale effecten

Onderstaande figuur geeft per gemeente het gezamenlijke effect van de hinderbeperkende maatregelen, uitgedrukt in het aantal ernstig gehinderden.



De volgende hoofdstukken geven een beschrijving per regio.

4 Effecten voor de regio Zwanenburgbaan

4.1 Relevante hinderbeperkende maatregelen

Voor de regio Zwanenburgbaan zijn de volgende maatregelen relevant:

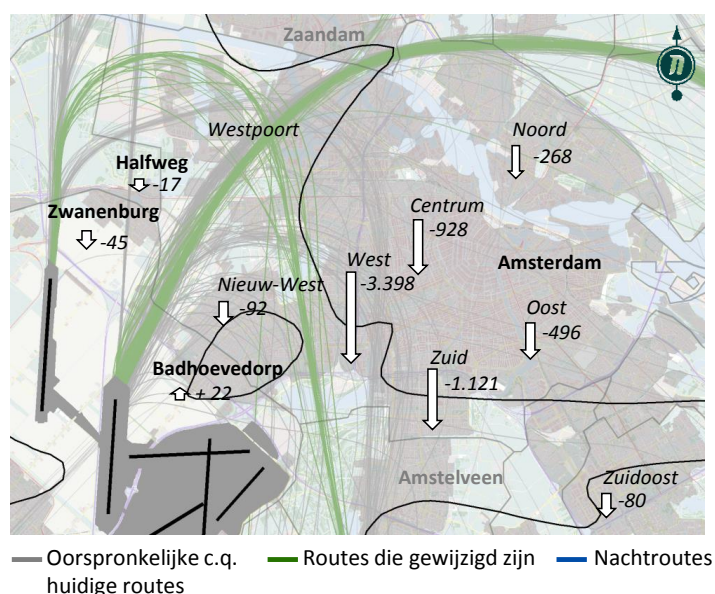
- Optimalisatie van vertekrouten van de Zwanenburgbaan;
- Aanpassing van vertekrouten van de Polderbaan;
- Het verlengde gebruik van de nachtprocedures tot 6.30 uur in de ochtend.

4.2 Effecten van de maatregelen voor deze regio

Voor de woonkernen in de regio Zwanenburgbaan zijn de effecten van de maatregelen als volgt (effect op aantal ernstig gehinderden):

Woonlocatie	Effecten per maatregel afzonderlijk			Gezamenlijk effect van de maatregelen
	Routeaanpassing Zwanenburgbaan	Routeaanpassing Polderbaan	Verlengd Nachtregime	
Amsterdam	-1.667	-3.886	-875	-6.388
..Centrum	-259	-591	-83	-928
..Nieuw-West	-245	+370	-186	-92
..Noord	-24	-124	-56	-268
..Oost	-433	-167	49	-496
..West	-382	-2488	-495	-3398
..Westpoort	-	-	-	-
..Zuid	-302	-863	-53	-1121
..Zuid-Oost	-22	-20	-48	-80
Badhoevedorp	-	+45	-27	+22
Halfweg	-	-	-	-17
Zwanenburg	-24	-18	-	-45

Onderstaande figuur geeft per woonkern het gezamenlijke effect van de maatregelen.



Toelichting bij de effecten

- In 2008 zijn vaste vertekroutes voor het vliegverkeer van de Zwanenburgbaan in gebruik genomen. Tot die tijd werd het verkeer op basis van een beheersmaatregel afgehandeld. Het gebruik van de huidige routes heeft er toe geleid dat het vliegverkeer meer geconcentreerd tussen Zwanenburg / Halfweg en Amsterdam Nieuw-West door vliegt. Voor deze woonkernen heeft dit geleid tot een afname van de geluidbelasting.
- Met de routeaanpassing van de vertekroute van de Polderbaan naar het zuiden, vliegt het verkeer op grotere afstand van Amsterdam-Centrum en -West, maar dichters langs Amsterdam Nieuw-West en Badhoevedorp. In grote delen van Amsterdam is daardoor de geluidbelasting afgenomen, met uitzondering van Amsterdam Nieuw-West en Badhoevedorp.
- Toepassen van verlengd nachtregime heeft er in deze regio toe geleid dat vertrekkend verkeer van de Polderbaan tussen 6.00 en circa 6.30 (richttijd) hoger overvliegt. De geluidbelasting is hierdoor ter plekke afgenomen.

5 Effecten voor de regio Kaagbaan

5.1 Relevante hinderbeperkende maatregelen

Voor de regio Kaagbaan zijn de volgende maatregelen relevant:

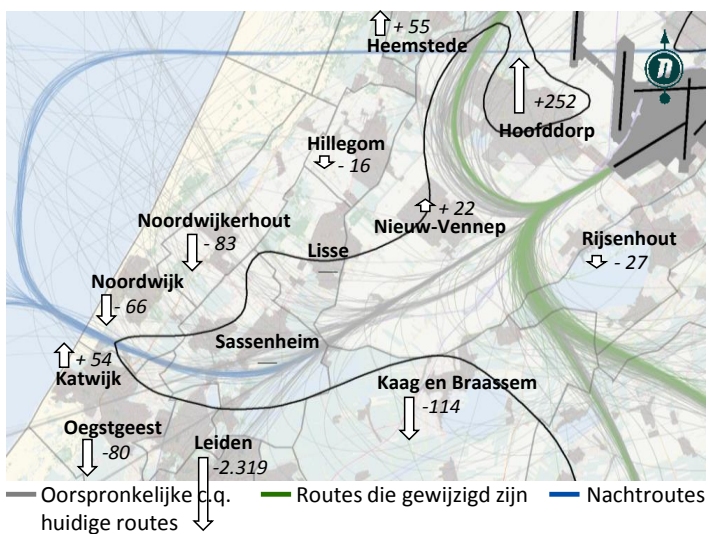
- Toepassing vaste bochtstraaltechniek bij Hoofddorp en Nieuw-Vennep en de toepassing ervan verder uitgebreid;
- Het verlengde gebruik van de nachtprocedures tot 6.30 uur in de ochtend;
- Microklimaat Rijsenhout.

5.2 Effecten van de maatregelen voor deze regio

Voor de woonkernen in de regio Kaagbaan zijn de effecten van de maatregelen als volgt (effect op aantal ernstig gehinderden):

Woonlocatie	Effecten per maatregel afzonderlijk			Gezamenlijk effect van de maatregelen
	CROS pilot 3b en 3b+	Verlengd nachtregime	Microklimaat Rijsenhout	
Hoofddorp	+186	+73	-	+252
Heemstede	-	+44	-	+55
Hillegom	-12	-	-	-16
Kaag en Braassem	-	-177	+68	-114
Katwijk	-	+53	-	+54
Leiden	-	-2.319	-	-2.319
Nieuw-Vennep	-59	-14	+91	+22
Noordwijk	-	-58	-	-66
Noordwijkerhout	-	-83	-	-83
Oegstgeest	-	-80	-	-80
Rijsenhout	-	-	-27	-27

Onderstaande figuur geeft per woonkern het gezamenlijke effect van de maatregelen.



Toelichting bij de effecten

- Met het toepassen van de vaste bochtstraaltechniek vliegt een deel van het vertrekkend verkeer van de Kaagbaan de route tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep nauwkeuriger en voorspelbaarder dan vóór 2008. Onder en direct naast de route is hierdoor de geluidbelasting toegenomen (onder andere zuidwest Hoofddorp) en verder weg is de geluidbelasting afgenomen (bijv. noordoost Hoofddorp). Het per saldo effect voor Hoofddorp is een toename van het aantal ernstig gehinderden; in Nieuw-Vennep is het aantal ernstig gehinderden afgenomen.

Vergelijking met eerdere evaluaties

Het bovenstaande effect op de lokale geluidbelasting blijkt ook uit de evaluaties van 2008¹ en 2009² (waar de toepassing van de vaste bochtstraal is geëvalueerd op basis van het verkeersbeeld in 2007 en de toenmalige participatiegraad³). Ook uit de evaluatie van de hogere participatiegraad uit 2011⁴ (waar de verhoging van de participatiegraad is geëvalueerd en afgezet tegen de oorspronkelijke participatiegraad, op basis van het verkeersbeeld in 7 maanden van 2011) bleek op dezelfde locaties een toename respectievelijk afname van de geluidbelasting op te treden, maar waren de verschillen in geluidbelasting kleiner. De evaluatie uit 2011 geeft ook het effect voor de woonkernen Hoofddorp en Nieuw-Vennep, echter betreft dit enkel het effect van het verhogen van de participatiegraad. Een beschouwing van de totale effecten, afgezet tegen de eerdere evaluaties, is gegeven in hoofdstuk 9.

- Toepassen van verlengd nachtrecht heeft er in deze regio toe geleid dat het naderend verkeer tussen 6.00 en circa 6.30 (richttijd) een vaste route naderingsroute vliegt tussen Noordwijk en Katwijk door richting de Kaagbaan, zie figuur, in plaats van dat het verkeer 'gevectord' wordt boven de regio Noordijk / Katwijk / Leiden / Oegstgeest. Dit leidt op de meeste plaatsen tot een afname van de geluidbelasting (onder andere in Leiden), maar in Katwijk tot een toename door concentratie van verkeer op de vaste route. De toename in Heemstede en Hoofddorp is het gevolg van het naderend verkeer uit het oosten dat tot circa 6.30 uur op een hoogte van circa 7.000 voet overkomt, waar het oorspronkelijk ten zuiden van Schiphol vloog.
- In het microklimaat Rijsenhout zijn de vertrekroutes vanaf de Kaagbaan naar het oosten en zuiden aangepast met als doel om de bocht bij Rijsenhout door startende vliegtuigen van de Kaagbaan nauwkeuriger te vliegen. Hierdoor is de geluidbelasting in Rijsenhout afgenomen en in Leimuiden (gemeente Kaag en Braassem) en Nieuw-Vennep toegenomen.

¹ Evaluatie experimenten Hinderbeperkende maatregelen Schiphol, 8 september 2008.

² Evaluatie verlenging experimenten Hinderbeperkende maatregelen Schiphol maatregelen 3 en 19, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, september 2009.

³ Participatiegraad: aandeel vliegtuigen dat de vaste bochtstraal vliegt

⁴ Evaluatie Experimenten Hinderbeperkende maatregelen Schiphol CROS Pilot 3b+, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, september 2011

6 Effecten voor de regio Polderbaan

6.1 Relevante hinderbeperkende maatregelen

Voor de regio Polderbaan zijn de volgende maatregelen relevant:

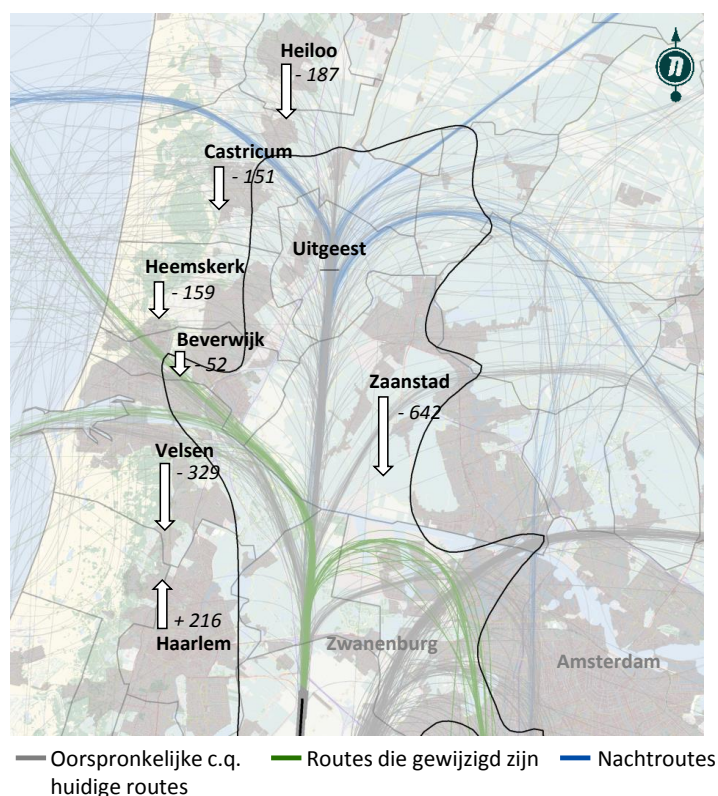
- Aanpassing van vertekrouten van de Polderbaan;
- Het verlengde gebruik van de nachtprocedures tot 6.30 uur in de ochtend;
- Toepassing vaste bochtstraaltechniek bij Hoofddorp en Nieuw-Vennep en de toepassing ervan verder uitgebreid.

6.2 Effecten van de maatregelen voor deze regio

Voor de woonkernen in de regio Polderbaan zijn de effecten van de maatregelen als volgt (effect op aantal ernstig gehinderden):

Woonlocatie	Effecten per maatregel afzonderlijk			Gezamenlijk effect van de maatregelen
	Routeaanpassingen Polderbaan	Verlengd nachtregime	CROS pilot 3b en 3b+	
Beverwijk	-53	-16	-	-52
Castricum	-	-129	-	-151
Haarlem	-78	+77	+201	+216
Heemskerk	-18	-169	-	-159
Heiloo	-	-149	-	-187
Velsen	-325	-32	-	-329
Zaanstad	-24	-486	-	-642

Onderstaande figuur geeft per woonkern het gezamenlijke effect van de maatregelen.



Toelichting bij de effecten

- De routeaanpassingen van de Polderbaan hebben er toe geleid dat het vertrekkend verkeer naar het westen de eerste bocht later maakt. Hierdoor neemt in onder andere Velsen, Beverwijk en Haarlem de geluidbelasting per saldo af.
- Toepassen van verlengd nachtrecht heeft in deze regio tussen 6.00 en circa 6.30 (richttijd) twee effecten: 1) vertrekkend verkeer vliegt langer door naar het noorden voordat het afbuigt naar het westen, oosten of zuiden (splitsing ter hoogte van Uitgeest); en 2) landend verkeer volgt een vaste naderingsroute tussen Castricum en Heiloo, zie figuur, in plaats van dat het verkeer 'gevectord' wordt boven de regio ten noorden van Uitgeest. Voor alle woonlocaties geeft dit per saldo een afname van de hinder.

Nb. De toename van de hinder in Haarlem is het gevolg van het naderend verkeer uit het oosten dat tot circa 6.30 uur op een hoogte van circa 7.000 voet overkomt (zie regio Kaagbaan).
- Met het toepassen van de vaste bochtstraaltechniek vliegt een deel van het vertrekkend verkeer van de Kaagbaan de route tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep nauwkeuriger en voorspelbaarder dan vóór 2008. Gevolg hiervan is dat de geluidbelasting geconcentreerde nabij de vertrekroute optreedt. In Haarlem leidt dit per saldo tot een toename van de geluidbelasting.

7 Effecten voor de regio Aalsmeerbaan

7.1 Relevante hinderbeperkende maatregelen

Voor de regio Aalsmeerbaan zijn de volgende maatregelen relevant:

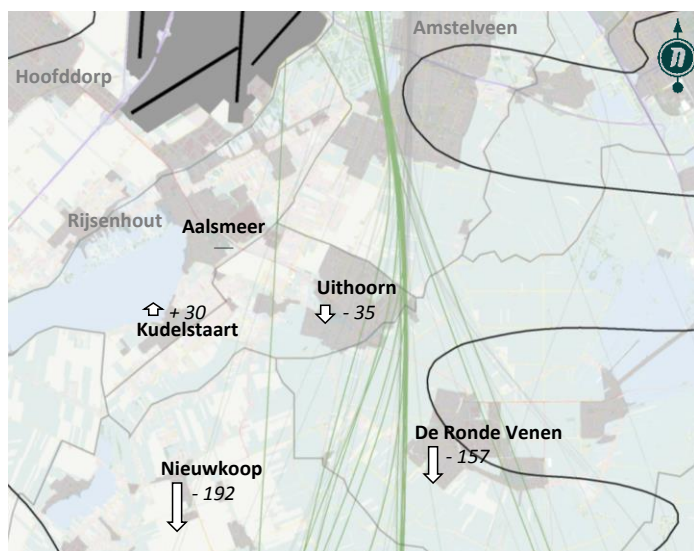
- Aanpassing van vertrekroutes van de Polderbaan;
- Het verlengde gebruik van de nachtprocedures tot 6.30 uur in de ochtend;
- Microklimaat Rijsenhout.

7.2 Effecten van de maatregelen voor deze regio

Voor de woonkernen in de regio Aalsmeerbaan zijn de effecten van de maatregelen als volgt (effect op aantal ernstig gehinderden):

Woonlocatie	Effecten per maatregel afzonderlijk			Gezamenlijk effect van de maatregelen
	Microklimaat Rijsenhout	Routeaanpassingen Polderbaan	Verlengd nachtregime	
De Ronde Venen	+14	-44	-113	-157
Kudelstaart	+38	--	-	+30
Nieuwkoop	-118	-20	-40	-192
Uithoorn	+33	-26	-37	-35

Onderstaande figuur geeft per woonkern het gezamenlijke effect van maatregelen.



— Oorspronkelijke c.q. huidige routes — Routes die gewijzigd zijn

Toelichting bij de effecten

- Als gevolg van het microklimaat Rijsenhout (zie regio Kaagbaan) is de berekende geluidbelasting in Kudelstaart en Uithoorn toegenomen en in Nieuwkoop afgenomen. Dit bleek ook uit de evaluatie in september 2008.

- Toepassen van verlengd nachtregime heeft in deze regio tussen 6.00 en circa 6.30 (richttijd) als effect dat er minder landend verkeer naar de Kaagbaan overkomt over deze regio en dat het vertrekkend verkeer van de Polderbaan hoger overkomt. Beide aspecten hebben een positieve uitwerking op het aantal ernstig gehinderden.

8 Effecten voor de regio Buitenveldertbaan en Oostbaan

8.1 Relevante hinderbeperkende maatregelen

Voor de regio Buitenveldertbaan en Oostbaan zijn de volgende maatregelen relevant:

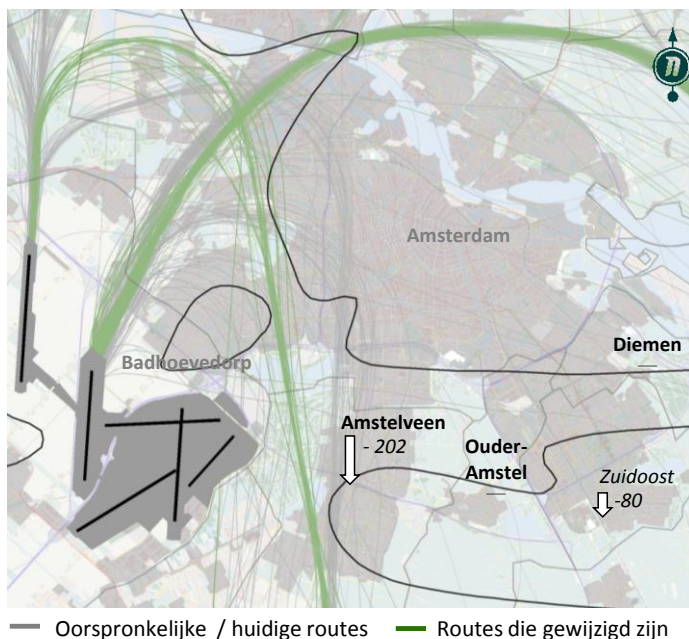
- Aanpassing van vertrekroutes van de Polderbaan;
- Het verlengde gebruik van de nachtprocedures tot 6.30 uur in de ochtend.

8.2 Effecten van de maatregelen voor deze regio

Voor de woonkernen in de regio Buitenveldertbaan en Oostbaan zijn de effecten van de maatregelen als volgt (effect op aantal ernstig gehinderden):

Woonlocatie	Effecten per maatregel afzonderlijk		Gezamenlijk effect van de maatregelen
	Routeaanpassingen Polderbaan	Verlengd nachtregime	
Amstelveen	-187	-66	-202
Amsterdam Zuid-Oost	-20	-48	-80

Onderstaande figuur geeft per woonkern het gezamenlijke effect van maatregelen.



Toelichting bij de effecten

- Met de aanpassing van de ligging van de vertekroute van de Polderbaan naar het zuiden, vliegt het verkeer op deze route meer ten westen van Amstelveen. Dit leidt tot een afname van de geluidbelasting in Amstelveen.
- Toepassen van verlengd nachtregime heeft in deze regio tussen 6.00 en circa 6.30 (richttijd) als belangrijkste effect dat het vertrekkend verkeer van de Polderbaan hoger overkomt. Dit heeft een positieve uitwerking op het aantal ernstig gehinderden.

9 Effecten voor het gebied omsloten door 48 dB(A) L_{den} contour

Voor het gebied dat omsloten wordt door de 48 dB(A) L_{den} contour zijn de effecten van de beschouwde hinderbeperkende maatregelen als volgt:

Maatregel	Effect
CROS pilot 3b en 3b+	+560
Routeaanpassingen Polderbaan	-850
Microklimaat Rijsenhout	+210
Routeaanpassingen Zwanenburgbaan	-1.410
Verlengd nachtrecht	-4.680
Beschouwde maatregelen gezamenlijk	- 5.710

In gebruiksjaar 2012 was het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) L_{den} in totaal 110.340. Zonder hinderbeperkende maatregelen zou het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) L_{den} contour zijn uitgekomen op in totaal 116.050.

Twee van de maatregelen leiden bij het verkeersbeeld van 2012 tot een toename van het aantal ernstig gehinderden, te weten de toepassing van de vaste bochtstraal en het microklimaat Rijsenhout.

Toelichting effect vaste bochtstraal

De toepassing van de vaste bochtstraal is in 2008, 2009 en 2011 geëvalueerd. De eerste twee evaluaties hadden beide betrekking op de toepassing van de vaste bochtstraal door alleen Boeing 737 vliegtuigen van KLM. Bij het verkeersbeeld van 2007 bleek hierbij een toename van 322 respectievelijk 298 ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) L_{den} contour. De evaluatie uit 2011 geeft het effect van het verhogen van de participatie bij het verkeersbeeld van 2011 (7 maanden) ten opzichte de situatie waarin alleen Boeing 737 vliegtuigen van KLM de vaste bochtstraal toepassen; het totaal effect van de vaste bochtstraal bij het verkeersbeeld in 2011 is in deze evaluatie niet beschouwd.

Dat de vaste bochtstraal resulteert in een toename van het aantal ernstig gehinderden is als volgt te verklaren. Bij het verkeersbeeld van 2012 vallen de gebieden waar de vaste bochtstraal leidt tot een afname van de geluidbelasting grotendeels buiten de 48 L_{den} contour (bijv. het oosten van Hoofddorp en het westen van Nieuw-Vennep). De locaties waar een toename van de geluidbelasting optreedt vallen juist binnen de 48 dB(A) L_{den} contour. Vooral het positieve effect in een deel van Hoofddorp komt daardoor niet tot uitdrukking in het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) L_{den} contour; terwijl de toename van de geluidbelasting wel tot uitdrukking komt in het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) L_{den} contour. Specifiek voor Hoofddorp betekent dit dat het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) L_{den} contour toeneemt met 839 ernstig gehinderden, terwijl de feitelijk toename 186 ernstig gehinderden is (zie hoofdstuk 5). In een situatie met meer verkeer op de route, wordt de 48 dB(A) L_{den} contour groter, waardoor gebieden waar het effect van de vaste bochtstraal positief is, (deels) binnen de contour komen te liggen. De afname wordt dan wel zichtbaar (bijvoorbeeld bij de ontwikkeling naar een hoger jaarvolume, zie hoofdstuk 10).

Toelichting effect microklimaat Rijsenhout

Voor het microklimaat Rijsenhout geldt dat de afname in Rijsenhout door het verleggen van het draaipunt van de bocht gepaard gaat met een toename in gehinderden elders. Voor Nieuw-Vennep en Leimuiden is dit te verklaren doordat het vliegverkeer in de bocht dichter langs deze plaatsen komt. Het verkeer vliegt vervolgens wat dichter langs Kudelstaart waardoor hier, bij relatief lage geluidniveaus, een toename te zien is in geluidbelasting en daarmee ook in het aantal ernstig gehinderden.

10 Effecten van de maatregelen in 2020

De beoogde reductie van 5% van het aantal ernstig gehinderden heeft betrekking op de situatie in 2020. Partijen aan de Alderstafel hebben gesteld dat de 5% hinderbeperking is bereikt als de afname in het aantal ernstig gehinderden gelijk is aan 5% van de norm voor het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) L_{den} contour. De norm daarvoor is 239.500; een 5% afname staat dan gelijk aan een afname van het aantal ernstig gehinderden met 11.975.

Resultaten uit eerdere onderzoeken

Onderstaande tabel geeft een indicatie van de effecten van de maatregelen afzonderlijk en van het totale effect. De effecten zijn primair ontleend aan eerdere onderzoeken, gebaseerd op de verkeerssituatie zoals verondersteld in het Milieueffectrapport 'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio' Korte termijn (circa 480.000 vliegtuigbewegingen).

Gerealiseerde maatregelen t/m 2012	Effecten op aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) L_{den} contour
Diverse routeaanpassingen voor vertrekkend verkeer, waaronder routes voor de Polderbaan; optimalisatie routes Zwanenburgbaan en microklimaat Rijsenhout	-17.300 ⁸
Toepassing vaste bochtstraaltechniek bij Hoofddorp en Nieuw-Vennep en de toepassing ervan verder uitgebreid	-1.000 ³
Verlengde nachtprocedures (tijdelijke maatregel)	-1.700 ⁹
Afname lawaaige vliegtuigen (tariefdifferentiatie)	-4.640 ¹⁰
Het toepassen van idle reverse thrust en het hoger aanvliegen op de Polderbaan in de nacht	— ¹¹
<i>Totaaleffect van gerealiseerde maatregelen (percentage van de norm)</i>	<u>-24.640</u> <i>(10,3%)¹²</i>
Bij beëindigen tijdelijke maatregelen verlengde nachtprocedures	<u>+1.700</u>
<i>Totaaleffect, exclusief de tijdelijke maatregel</i>	<u>-22.940 (9,6%)</u>

⁸ Ontleend aan Milieueffectrapport Hinderbeperkende maatregelen Schiphol Korte termijn, juni 2009.

⁹ Op basis van bandbreedte voor effecten van verlenging nachtregime tot respectievelijk 06.20u en 06.40u, ontleend aan rapport "Milieu-effecten wijziging LVB", To70, juni 2011.

¹⁰ Effect bepaald door vervanging van onderkant hoofdstuk 3 toestellen door een stillere variant.

¹¹ Deze maatregelen hebben geen weerslag in de berekende effecten, omdat het Nederlands Rekenmodel hierin niet voorziet.

¹² Het totaaleffect is hier gelijk gesteld aan de som van de effecten van de afzonderlijke maatregelen. Vanwege mogelijke interferentie tussen de (effecten van) maatregelen, zal het totaaleffect mogelijk iets afwijken.

Op basis van de eerdere inschattingen van de effecten van de verschillende maatregelen zoals in de tabel hierboven zijn weergegeven, mag worden geconcludeerd dat de beoogde 5% hinderbeperking in 2020 met de t/m 2012 gerealiseerde maatregelen zal worden bereikt. Ook als de tijdelijke maatregel voor de verlenging van de nachtprocedures wordt beëindigd, is dit het geval.

Inschatting op basis van huidige inzichten

Zoals opgemerkt in hoofdstuk 2, is de omvang van de effecten van de maatregelen, zeker binnen de 48 dB(A) L_{den} contour, afhankelijk van de vlootsamenstelling, het gebruik van de banen en routes en het aantal vliegtuigbewegingen. Voor het onderzoek naar de haalbaarheid van 510.000 vliegtuigbewegingen is gebruik gemaakt van de laatste inzichten omtrent de samenstelling van de dienstregeling. Ook heeft dit onderzoek geleid tot een nauwkeuriger beeld van de inzet van de tweede start- en landingsbaan en zijn de nieuw ontwikkelde prognosemodellen gebruikt voor de bepaling van het baangebruik. Op basis van deze inzichten en prognoses zijn eveneens de effecten van de verschillende maatregelen bepaald. Deze zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Gerealiseerde maatregelen t/m 2012	Effecten op aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) L_{den} contour
Diverse routeaanpassingen voor vertrekkend verkeer, waaronder routes voor de Polderbaan; optimalisatie routes Zwanenburgbaan en microklimaat Rijsenhout	-9.500
Toepassing vaste bochtstraaltechniek bij Hoofddorp en Nieuw-Vennep en de toepassing ervan verder uitgebreid	-400
Verlengde nachtprocedures (tijdelijke maatregel)	-2.500
Afname lawaaige vliegtuigen (tariefdifferentiatie)	-5.700
Het toepassen van idle reverse thrust en het hoger aanvliegen op de Polderbaan in de nacht	— ¹³
<i>Totaaleffect van gerealiseerde maatregelen</i>	<u><u>-20.800</u></u>
Bij beëindigen tijdelijke maatregelen verlengde nachtprocedures	<u><u>+2.500</u></u>
<i>Totaaleffect, exclusief de tijdelijke maatregel</i>	<u><u>-18.300</u></u>

Het effect van de vaste bochtstraal is gebaseerd op hoe er momenteel wordt gevlogen. Dat houdt in dat de huidige participatiegraad van de vaste bochtstraal is meegenomen. Uit eerder onderzoek bleek dat verhoging van de participatiegraad leidt tot een verdere afname van het aantal ernstig gehinderden¹⁴.

¹³ Deze maatregelen hebben geen weerslag in de berekende effecten, omdat het Nederlands Rekenmodel hierin niet voorziet.

¹⁴ Uit de evaluatie van september 2011 bleek dat verdere intensivering resulteert in een afname van ca. 220 en ca. 50 ernstig gehinderden in respectievelijk Hoofddorp en Nieuw-Vennep ten opzichte van de huidige participatiegraad.

Het effect van eventuele verdere verhoging van de participatiegraad in de komende jaren is niet meegenomen in bovenstaande cijfers.

Bij 510.000 vliegtuigbewegingen is voor de vaste bochtstraal een afname te zien in het aantal ernstig gehinderden, terwijl bij de verkeerssituatie van 2007 (evaluaties in 2008 en 2009) en bij het verkeersbeeld van 2012 (zie hoofdstuk 9) een toename optreedt. Dit heeft een tweetal oorzaken. Ten eerste is bij een hoger verkeersvolume (510.000 bewegingen in 2020 tegen 435.000 in 2012) de 48 L_{den} contour groter. De gebieden waar een positief effect te zien is als gevolg van de vaste bochtstraal, vallen in dat geval binnen de 48 L_{den} contour; zie ook de beschrijving in hoofdstuk 9. De tweede oorzaak is de toename van de algehele participatiegraad als gevolg van een modernere vloot. In deze vloot is het aandeel types dat de vaste bochtstraal kan vliegen hoger dan in 2012¹⁵. Deze twee effecten zorgen per saldo voor een afname van het aantal gehinderden binnen de 48 L_{den} contour ten opzichte van de situatie van voor de invoering van de vaste bochtstraal.

Vergelijkbaar met de verschillen in vloot en aantal bewegingen tussen de situaties in 2007 c.q. 2012 en 510.000 bewegingen, leiden ook de verschillen tussen de eerdere prognoses en de huidige prognoses tot verschillen in het effect van maatregelen. Dit betreft verschillen in verkeersvolume, vlootsamenstelling, verdeling van het verkeer over de banen en routes (gebruik ander prognosemodel) en verdeling van het verkeer over het etmaal. Voor het toepassen van de nieuwe prognosemodellen, zal door de partijen aan de Alderstafel worden voorgesteld om de criteria voor gelijkwaardigheid te corrigeren. Deze correctie zou inhouden dat het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) L_{den} contour zou worden bijgesteld naar 180.500. Het effect van de maatregelen ten opzichte van deze gecorrigeerde criteria is een reductie van 11,9% (en 10,1% zonder de tijdelijke maatregel).

¹⁵ Hierbij wordt aangemerkt dat enkel de vliegtuigtypes die in 2012 de vaste bochtstraal vlogen dit ook in 2020 doen volgens de verhouding van 2012. Voorbeeld: in 2012 is 20% van het verkeer over de route een type waarvan 80% de vaste bochtstraal vliegt. In 2020 is door modernisering van de vloot de bijdrage van dit type gegroeid naar 30% van het totale verkeer over de route. Van deze 30% vliegt nog steeds 80% de vaste bochtstraal: de overige 20% doet dat (nog) niet. Verdere intensivering houdt in dat ook de overige 20% de vaste bochtstraal gaat vliegen.

Bijlage 8. Evaluatie convenant omgevingskwaliteit

SAMENVATTING

Doel: Woon-, werk- en leefomgeving in stand houden en verbeteren

In 2008 kwamen partijen aan de Alderstafel overeen dat Schiphol mag groeien naar jaarlijks 510.000 vliegtuigbewegingen. Om de toename van vlieghinder voor de omgeving te beperken werden afspraken gemaakt over hinderbeperkende maatregelen. Tegelijkertijd moest worden vastgesteld dat in woongebieden nabij de luchthaven geen hinderbeperkende maatregelen mogelijk zijn. Het zijn juist deze gebieden waar, meer dan elders, de effecten neerslaan van de groei van het aantal vliegtuigbewegingen.

In het convenant Omgevingskwaliteit spraken partijen af zich te zullen inspannen voor het in stand houden en zo mogelijk verbeteren van het woon- en leefklimaat in deze gebieden. Daartoe werd een eerste keuze gemaakt van omgevingsprojecten en een regeling ingesteld voor z.g. "schrijnende gevallen". Voor een eerste tranche van omgevingsprojecten werden projecten gekozen in Amstelveen, Aalsmeer, Zwanenburg, Halfweg en Uithoorn. Bij "schrijnende gevallen" gaat het om ernstig gehinderde bewoners en bedrijven vlakbij de luchthaven die naar de geest van de wet wel, maar naar de letter van de wet niet in aanmerking komen voor wettelijke compensatie. De provincie Noord-Holland, de Schiphol Group en het Rijk stelden voor deze doelen samen €30 miljoen beschikbaar. De toekenning van bijdragen voor projecten en aanspraken op de regeling voor "schrijnende gevallen" werd ondergebracht bij de door de Schiphol Group en de Provincie Noord-Holland opgerichte Stichting Leefomgeving Schiphol.

In het convenant werden daarnaast afspraken gemaakt over het nemen van algemene maatregelen, waaronder het verbeteren van de informatievoorziening aan huidige en nieuwe inwoners over de geluidsbelasting en mogelijke hinder door vliegtuiggeluid in de nabijheid van de luchthaven.

In deze eerste vierjaarlijkse evaluatie wordt de tussenstand van 2012 gegeven.

Het effect van de omgevingsprojecten

Omgevingsprojecten moeten aan voorwaarden voldoen die in het convenant worden gesteld. Zo dienen de projecten een zichtbare en significante bijdrage te leveren aan de verbetering van de leefomgeving en dient er draagvlak onder de bewoners te zijn. Het gaat dus per definitie om projecten van enige omvang die zorgvuldig moeten worden voorbereid en uitgevoerd. Van alle omgevingsprojecten kan worden gezegd dat het om meerjarige projecten gaat die ingrijpen op de omgeving waarin ze worden gerealiseerd. In alle gevallen is sprake van inspraakprocedures en soms van aanpassing van het bestemmingsplan. Op een enkele uitzondering na bevinden de projecten zich nog in het stadium van ontwikkeling. Dit heeft tot gevolg dat het te vroeg is om het positieve effect van de maatregelen onder bewoners vast te stellen.

De vertegenwoordigers van bewoners die betrokken zijn bij de totstandkoming van projecten geven echter duidelijk aan deze te zien als een wezenlijke verbetering van de leefbaarheid van het woongebied. Voor het eerste (deel)project dat werd opgeleverd was de belangstelling onder de bewoners groot.

Stand van zaken van de maatregelen voor de leefomgeving

In het convenant is afgesproken dat partijen zich inspannen voor het versterken van de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in de Schipholregio, vanuit de eigen verantwoordelijkheid en positie. De maatregelen hebben betrekking op:

- Vijf gebiedsgerichte projecten waarin een 'maatschappelijke plus' wordt gerealiseerd in woongebieden waar hinder niet met hinderbeperkende maatregelen kan worden weggenomen.
- Maatwerk leveren met individuele maatregelen voor 'schrijnende gevallen'. Het doel is bewoners en bedrijven die vlakbij de luchthaven wonen en aantoonbaar overlast

ervaren te helpen, ondanks dat zij naar de letter van de wet niet in aanmerking voor wettelijke compensatie.

- Het verbinden van functies in de omgeving van Schiphol: wonen, bouwen en werken. Het betreft hier onder meer maatregelen over isolatieregelingen, bestemmingsplannen en de informatie plicht jegens nieuwe bewoners.

De vijf gebiedsgerichte projecten zijn gelanceerd en worden momenteel uitgevoerd. Vanwege de aard van de projecten zal de uitvoering enkele jaren vergen. De door de provincie gemelde mogelijk schrijnende gevallen zijn behandeld. Ook de overige afspraken zijn (deels) uitgevoerd en zullen – veelal wegens de aard van de afspraken – nog enkel jaren behoeven om afgerond te kunnen worden.

Hieronder volgt een toelichting op de belangrijkste afspraken.

Extra kwaliteitsimpuls leefomgeving door gebiedsgerichte projecten

In het convenant zijn 5 gebiedsgerichte projecten geïdentificeerd die een bijdrage van de Stichting Leefomgeving Schiphol hebben ontvangen. De bijdrage maakt het mogelijk om onderdelen aan de projecten toe te voegen waardoor de kwaliteit van de leefomgeving in deze gebieden, die veelal onder druk staat door de nabijheid van de luchthaven, verbetert. Dit is de zogenoemde 'maatschappelijke plus'. Deze 'maatschappelijke plus' is bij alle projecten samen met bewoners gedefinieerd.

- Het eerste project "Station Halfweg" is in december 2012 opgeleverd. Een effectmeting volgt nadat het gehele project is opgeleverd.
- De overige projecten Hart voor Zwanenburg, een dorpsplein met een dorps huis en een sporthal (verwachte oplevering gehele project eind 2019), Amstelveen Noord: Uilenstede, inrichting van de openbare ruimte van campus Uilenstede (verwachte oplevering project eind 2015), Aalsmeer: Herstructurering sloopzone (verwachte oplevering project eind 2015) en Uithoorn: Iepenlaan-Zuid, herinrichting van een oud kassengebied tot een recreatief groengebied (verwachte oplevering project medio 2015) zijn in voorbereiding.
- Wanneer deze projecten zijn opgeleverd kan ook daar een effectmeting plaatsvinden.
- De bewonersdelegatie en de Bestuurlijke Regie Schiphol beschouwen de projecten als significante verbetering van de leefomgeving. Zij spreken uit dat deze uitwerking voldoet aan de verwachtingen die partijen van het convenant hadden.

Individuele aanvragen schrijnende gevallen

- Door de provincie Noord-Holland is in het verleden een lijst met 85 mogelijk schrijnende gevallen samengesteld op basis van meldingen van gemeenten en instanties. Deze lijst is overgedragen aan Stichting Leefomgeving Schiphol.
- Deze 85 mogelijk schrijnende gevallen zijn aangeschreven met de mededeling dat zij een aanvraag konden indienen. Van deze 85 mensen hebben 51 mensen een aanvraag ingediend.
- Alle 51 aanvragen zijn behandeld. Hiervan zijn 15 aanvragen toegekend, 5 aanvragen niet in behandeling genomen, 1 nog in behandeling en 30 aanvragen afgewezen.
- Van de 30 afwijzingen hebben 15 mensen bezwaar gemaakt, waarvan 6 mensen beroep hebben ingesteld.

De Stichting heeft niet iedere aanvrager een oplossing kunnen bieden, maar het helpen van individuele personen heeft volgens de meeste mensen meerwaarde. Zowel de Raad van Toezicht als het bestuur van de Stichting hebben het bestemmingsreglement voor schrijnende gevallen echter als juridisch knellend ervaren. Dit is mogelijk een van de redenen dat van de € 10 miljoen voor schrijnende gevallen € 5 miljoen besteed is.

Evaluatie 2012: Stichting Leefomgeving Schiphol heeft gestelde doelen bereikt

De Stichting Leefomgeving Schiphol is in 2012 geëvalueerd. Het belangrijkste doel van de evaluatie was om inzicht te verkrijgen in hoeverre de Stichting doeltreffend en doelmatig heeft gefunctioneerd. Bovendien moest de evaluatie inzichtelijk maken welke resultaten de Stichting heeft bereikt voor wat betreft de groep geïdentificeerde individueel gedupeerden en benoemde gebiedsgerichte projecten. De conclusies waren:

- De Stichting heeft het convenant volgens de regels uitgevoerd.
 - Uit de contacten is gebleken dat bewoners die veel overlast ervaren graag één onafhankelijk aanspreekpunt willen.

Er zijn evenwel punten voor verbetering voor uitvoering van de huidige tranche en voor een eventueel vervolg, zoals het verbeteren van de afstemming en de communicatie met bewonersvertegenwoordigers. De bewonersdelegatie heeft aangegeven alleen te kunnen bijdragen aan de met het convenant beoogde doelen indien sprake is van proactieve consultatie. De andere delegaties hebben te kennen gegeven op deze basis invulling te willen geven aan de betrokkenheid van de bewonersdelegatie bij de verdere uitwerking van de afspraken in het convenant.

De afspraken rond glijvluchten met vaste naderingsroutes (CDA's) uit het convenant Hinderbeperking zijn anders uitgevoerd dan oorspronkelijk beoogd. In dat kader is een alternatief pakket met maatregelen afgesproken. In dat alternatieve pakket is de afspraak over een tweede tranche voor het leefbaarheidsfonds herbevestigd. Thans is aan de orde de timing, invulling en randvoorwaarden van de bijdragen door de verschillende sponsors concreet uitwerking te geven.

Partijen – Schiphol, de Provincie Noord Holland en het Rijk – hebben zich uitgesproken conform de afspraken uit het akkoord van 2008, 30 miljoen euro voor aan financiële middelen voor een tweede tranche ter beschikking te stellen. Alvorens tot uitvoering van deze tweede fase over te gaan zullen partijen zich, op grond van ervaringen uit de eerste fase, beraden op welke wijze en met welke programma's de leefbaarheid in de omgeving het meest effectief kan worden bevorderd.

Verbinden van functies rondom Schiphol

De omgeving rondom Schiphol kent een grote verscheidenheid aan functies; Mensen willen hier wonen, werken en recreëren en bedrijven willen zich hier vestigen. Aangezien de kwaliteit van de leefomgeving onder druk staat door de nabijheid van de luchthaven zijn investeringen in deze leefomgeving noodzakelijk.

Aan de Alderstafel is meerdere malen gesproken over de relatie tussen toekomstige woningbouw en de ontwikkeling van Schiphol en ook de wenselijkheid van het bouwen onder aan- en uitvliegroutes, soms naar aanleiding van concrete plannen, zoals de ontwikkeling van de Bloemendalerpolder. De Scheg (artikel 4.8 van dit convenant) dient als een voorbeeldproject van bouwen in de nabijheid van een luchthaven. Er wordt al in de ontwerpfaserekening gehouden met de mogelijke (geluids)effecten van de luchtvaart om gegeven de locatie en de nabijheid van de luchthaven een kwalitatief zo optimaal mogelijke ruimtelijke kwaliteit te realiseren.

Daarnaast is ook gewerkt aan de afspraak mogelijk nieuwe bewoners een goede informatievoorziening te bieden over de mogelijke effecten op de woonbeleving wegens de nabijheid van Schiphol. Onderzoek van het Instituut voor Bouwrecht heeft uitgewezen dat:

- Verkopers die (via makelaars) een onvolledig beeld schetsten van het woongenot van woningen in de nabijheid van de luchthaven Schiphol een groot juridisch risico nemen.
- Er een wettelijke verplichting ligt bij koper en verkoper. Deze verplichting is de basis geweest voor de vervolgstappen met betrekking tot de huidige invulling van de zogeheten 'informatieplicht'.
- Op 14 december 2011 is de module Wonen bij Schiphol op de website van Bewonersaanspreekpunt Schiphol (Bas) online gegaan en zijn gemeenten, makelaars en projectontwikkelaars door de provincie aangeschreven om potentiële kopers naar deze informatie te verwijzen.

In het kader van onder meer het evalueren van het Luchthavenindelingbesluit worden verdere afspraken gemaakt over woningbouw nabij Schiphol. Het is verheugend te

constateren dat de afspraken aan de Alderstafel over de informatievoorziening ten behoeve van huidige en toekomstige bewoners daar een prominent en alom geaccepteerd onderdeel van uitmaken.

Belangrijk aandachtspunt is hoe de informatievoorziening aan nieuwe bewoners verder verbeterd kan worden.

CONVENANT OMGEVINGSKWALITEIT MIDDELLANGE TERMIJN

ARTIKELEN CONVENANT MIDDELLANGE TERMIJN		Status per 31 december 2012	Vervolgactie
1 Doelstellingen convenant			
1.4	Provincie Noord-Holland en Schiphol richten Stichting Leefomgeving Schiphol op	Uitgevoerd	
2 Gebiedsgerichte projecten			
Bijlage 1.1	Zwanenburg: Hart voor Zwanenburg	Wordt conform afspraak uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: Stichting
Bijlage 1.2	Halfweg: Kwaliteitsimpuls van station, toegang tot het station en stationsomgeving	Uitgevoerd	Evalueren op basis van nulmeting Actiehouder: Stichting
Bijlage 1.3	Amstelveen Noord: Uilenstede	Wordt conform afspraak uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: Stichting
Bijlage 1.4	Aalsmeer: Herstructurering sloopzone	Wordt conform afspraak uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: Stichting
Bijlage 1.5	Uithoorn: Iepenlaan-Zuid	Wordt conform afspraak uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: Stichting
3 Afspraken over individuele maatregelen (schrijnende gevallen)			
	Aangeschreven: 85 personen Aanvragen: 51 personen Toegekend: 15 aanvragen (1 nog in behandeling)	Uitgevoerd	
4 Generieke afspraken			

4.1	Koppelen van aanpassing Luchthavenindelingbesluit aan actualisatie ruimtelijke beperkingengebieden	Wordt conform afspraak nog uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: Rijk
4.2	Onderzoek naar revitaliseringsproject Sugar City	Uitgevoerd	
4.3	Vroegtijdige en deugdelijke informatieverstrekking aan de omgeving <i>a) Nieuwe inwoners zo vroegtijdig mogelijk deugdelijk en objectief informeren</i>	In uitvoering	
	Vroegtijdige en deugdelijke informatieverstrekking aan de omgeving <i>b) Standaardtekst reclame-uitingen of verkoopbrochures</i>	In uitvoering	
	Vroegtijdige en deugdelijke informatieverstrekking aan de omgeving <i>c) Informeren via vergunningsvoorschriften nieuwbouwprojecten</i>	In uitvoering	
	Vroegtijdige en deugdelijke informatieverstrekking aan de omgeving <i>d) Kettingbeding in privaatrechtelijke koop- en huurovereenkomsten</i>	Deels uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: BRS
	Indien wettelijke bevoegdheden gemeenten en provincie ontoereikend zijn; Ministerie IenM onderzoeken welke mogelijkheden bestaan voor het opleggen van informatieverstrekking	Anders: niet van toepassing	
4.4	Verbeteren samenwerking in het kader van verklaringen van geen bezwaar	Wordt conform afspraak nog uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: Rijk
4.5	Schade- en geluidsisolatieregelingen verbeteren	Uitgevoerd	
4.6	Inzichtelijk maken relatie tussen gezondheid(sproblemen) en Schiphol	Uitgevoerd	
4.7	Onderzoek naar koppelen overdrachtsbelasting en OZB aan mate van hinder	Uitgevoerd onderzoek heeft niet geleid tot introductie van maatregel	
4.8	Bouwbeperking De Scheg opheffen en ontwikkeling gebied	Deels uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: Gemeente Amstelveen

5 Financiering Stichting			
5.1	Noord-Holland, Schiphol en Amsterdam dragen ieder een gelijk deel bij aan bureaunkosten Stichting	Deels uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: BRS en Schiphol
5.2-4	Schiphol, het ministerie van VenW en de provincie Noord-Holland stellen ieder EUR 10 miljoen beschikbaar	Uitgevoerd	
5.5	Intentie om EUR 30 miljoen beschikbaar te stellen voor een tweede tranche	Conform afspraak nog niet uitgevoerd	Opvolgen in volgende vierjaarlijkse evaluatie Actiehouder: Schiphol, Rijk en BRS
5.6	Bij voldoende kwalitatieve projecten eerste tranche eerder beschikbaar stellen van middelen	Anders: niet van toepassing	
6 Bestuurlijk overleg en evaluatie convenant			
6.1-2; 6.4-5	Monitoring en evaluatie convenantafspraken	Uitgevoerd (onderliggende evaluatie)	Volgende vierjaarlijkse evaluatie: 2016
7 Evaluatie Stichting			
7.1	Evaluatie convenant Omgevingskwaliteit	Uitgevoerd	

Art. 1.4 Provincie Noord-Holland en Schiphol richten Stichting Leefomgeving Schiphol op

Status

Uitgevoerd.

Toelichting

De Stichting Leefomgeving Schiphol (hierna: de Stichting) is in december 2008 opgericht.

Art. 2 Gebiedsgerichte projecten

Omgevingsprojecten die bijdragen aan de verbetering van de omgevingskwaliteit in een in de Schipholregio.

Status

Wordt conform afspraak uitgevoerd. De gebiedsgerichte projecten zijn geselecteerd en worden conform afspraak de komende jaren uitgevoerd. Het deelproject Station Halfweg-Zwanenburg (gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude), gefinancierd door de Stichting, is opgeleverd in december 2012. De oplevering van het laatste project wordt verwacht in 2019.

Toelichting

Bedoeling van de projecten is te investeren in dorpen/kernen/wijken die door de nabijheid van Schiphol geconfronteerd worden met beperkingen op, bijvoorbeeld, het gebied van ruimtelijke ordening. In deze gebieden kan geen verdere reductie van de overlast door hinderbeperking worden bereikt.

Het is nadrukkelijk de bedoeling dat initiatieven voor gebiedsgerichte projecten (mede) op initiatief van, in dialoog met en in onderlinge samenwerking met dorpsraden, bewonersorganisaties, woningbouwverenigingen en dergelijke tot stand komen. Dit geldt ook voor de uiteindelijke realisatie van een project. Uitgangspunt daarbij is dat gemeenten eigenaar van het plan of project zijn; in de zin van verantwoordelijk voor de totstandkoming en de uitvoering van een project, en primair verantwoordelijk voor de financiering ervan. Voor de uitvoering van de gebiedsgerichte projecten is EUR 20 miljoen beschikbaar gesteld.

In het convenant zijn 5 gebiedsgerichte projecten voor de eerste tranche genoemd en allen zijn in de eerste tranche (2008-2011) in behandeling genomen. Voor Uithoorn is aan de Alderstafel op 1 juni 2011 ingestemd om een ander project in behandeling te nemen dan in het convenant was afgesproken. Alle subsidieaanvragen voor de gebiedsgerichte projecten zijn voor 1 oktober 2011 ingediend bij de Stichting Leefomgeving Schiphol.

Voor alle projecten is in 2011 en 2012 een financiële bijdrage toegezegd. Deze bijdrage is bedoeld om binnen het project een extra impuls te geven aan het project ter verbetering van de omgevingskwaliteit. Deze maatregelen kunnen niet worden gerealiseerd binnen de reguliere werkzaamheden van de gemeente. Het betreffen projecten die reeds op de planning stonden van een gemeente en door gemeente en derden worden gefinancierd. Veelal zijn de maatregelen in deze projecten beperkt tot een noodzakelijk minimum. De bijdrage van de Stichting Leefomgeving Schiphol maakt het mogelijk om onderdelen aan het project toe te voegen waardoor de kwaliteit van de leefomgeving in deze gebieden, die veelal onder druk staat door de nabijheid van de luchthaven, verbetert; de zogenaamde maatschappelijke plus. Deze plus is bij alle projecten "bottom up" in samenwerking met de bewoners gedefinieerd.

Stand van zaken per project

Zwanenburg: Hart voor Zwanenburg

Zwanenburg en de luchthaven Schiphol zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Voor sommige bedrijven en bewoners in Zwanenburg is de luchthaven de (indirecte) broodheer. Tegelijkertijd maakt de geluidshinder en daarmee samenhangende ruimtelijke doorwerking (beperkingen) dat Zwanenburg sterk in haar ontwikkeling en functioneren beperkt wordt. Door de bouwbeperkingen is Zwanenburg in de loop der jaren geconfronteerd met een situatie waarin – ondanks de wensen bij zowel bewoners als gemeente – geen nieuwe buurten en winkels konden worden gerealiseerd. Uitblijvende (dorps)vernieuwingsimpulsen, een kwijnend winkelcentrum en achterblijvende sociaal-

maatschappelijke voorzieningen zijn hiervan de zichtbare symptomen. Zonder krachtige nieuwe impulsen en bij toenemende overlast van het vliegverkeer is het moeilijk de kwaliteit van Zwanenburg voor bewoners om te wonen, te werken en te recreëren te verbeteren.

Het dorpshart van Zwanenburg staat symbool voor de ontwikkelingsmogelijkheden die er zijn om de sociale maatschappelijke structuur te versterken. Daarvoor heeft het dorp een mix van levendigheid, vitaliteit, veiligheid en kwaliteit van openbare ruimte nodig. Met een stevige impuls is het mogelijk om diverse ruimtelijke componenten in samenhang te ontwikkelen. De Stichting heeft de bijdrage voor dit project vastgesteld aan de hand van de inbreng vanuit de bewoners. Middels een enquête onder bewoners zijn de prioriteiten voor dit project vastgesteld.

Oorspronkelijk project: - <i>Basisvariant</i>	Bijdrage stichting (EUR 8,2 miljoen) - <i>Maatschappelijke plus</i>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Opknopbeurt bestaande dorps huis De Olm. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nieuwe ontmoetingsplek: dorpsplein; ▪ Nieuw dorps huis met sportaccommodatie (sporthal); ▪ Dorps huis en -plein dienen als vliegwiel voor een integrale en samenhangende ontwikkeling van het dorps hart.
<p><i>Verwachte oplevering gehele project: eind 2019</i></p>	

Haarlemmerliede: Stationsproject Halfweg-Zwanenburg

De bewoners van Halfweg, maar ook van Zwanenburg, ervaren ernstige overlast als gevolg van het vliegverkeer op de Zwanenburgbaan. Dit project is tot stand gekomen op initiatief van de bewoners. In een enquête onder bewoners zijn de prioriteiten vastgesteld. Het NS-station in Halfweg, tegenover SugarCity, is ontworpen als een zogenaamd basisstation. Dit betekent dat uitvoering en niveau van de voorzieningen weliswaar doelmatig zijn, maar minimaal. Doel van project Station Halfweg-Zwanenburg is het basisniveau van diverse voorzieningen op een hoger plan te brengen en de bereikbaarheid van het station verder te verbeteren.

Met de realisatie van het project vindt een belangrijke opwaardering plaats van de structuur en het voorzieningenniveau, de bereikbaarheid en daarmee de leefbaarheid van Halfweg (en Zwanenburg).

Oorspronkelijk project: - <i>Basisvariant</i>	Bijdrage stichting (EUR 2,8 miljoen) - <i>Maatschappelijke plus</i>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perrons verbonden met een traverse die voorzien is van trappen; ▪ Perrons en P+R verbonden met een lange te lopen hellingbaan; ▪ Geen camerabewaking op P+R; ▪ Uitvoering verbindingroute SugarCity: sober en doelmatig; ▪ Uitvoering brug over ringvaart: basisvariant 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbeteren bereikbaarheid; ▪ Liften op perrons en bij P+R; ▪ Verbinden van de traverse over de N200 met de traverse over de sporen; ▪ Camerabewaking op P+R; ▪ Uniforme uitstraling route over SugarCity en voorplein station; ▪ Klassieke variant voor brug over de ringvaart; ▪ Op verzoek van bewoners: verbetering verkeersveiligheid fietsers van Halfweg-Noord naar Haarlem.
<p><i>Station is eind 2012 opgeleverd</i></p>	

Amstelveen Noord: Uilenstede

Door de ruimtelijke beperkingen is het niet mogelijk om de gewenste ambities en kwaliteit in het gebied Uilenstede te realiseren. Optimalisatie van de herontwikkeling is niet mogelijk, waardoor maar een beperkte kwaliteitsimpuls aan het gebied geleverd kan worden. Uilenstede ondervindt ernstige hinder als gevolg van Schiphol bestaand uit:

- Ernstige (geluid-)overlast als gevolg van het vliegverkeer (gevolg van het landend en startend vliegverkeer op de Buitenveldertbaan);
- Beperkte mogelijkheden voor het nastreven van een goede ruimtelijke en maatschappelijke inrichting van het gebied als gevolg van beperkende wet- en regelgeving in relatie tot Schiphol.

Het doel van het project is de omgevingskwaliteit van Uilenstede verbeteren, naar een veilige, prettige leefomgeving, met een hoge gebruikskwaliteit en ruimtelijke kwaliteit die door de bewoners en gebruikers van het gebied ook zo ervaren wordt. Dit is aanvullend op de herontwikkeling van Uilenstede-Oost door DUWO, VU en gemeente.

Oorspronkelijk project: - <i>Basisvariant</i>	Bijdrage stichting (EUR 5 miljoen) - <i>Maatschappelijke plus</i>
<ul style="list-style-type: none">▪ Groot onderhoud aan groenvoorziening en waterlopen.	<ul style="list-style-type: none">▪ Herinrichting metroplein en Laan van Uilenstede t.b.v. overzichtelijkheid, veiligheid en herkenbaarheid;▪ Nieuwe promenade;▪ Toevoegen van entreepleinen aan west-, oost- een centrumzijde;▪ Groene herinrichting, zoals: nieuwe hagen (o.a. ter behoeve van het fiets parkeren);▪ Herstructureren waterpartijen t.b.v. esthetische en gebruikswaarde;▪ Ruimte voor sporten, ontmoeten en extra voorzieningen, zoals: zitobjecten, sportveldjes, trimpad, barbecueplaatsen, steiger etc.
<i>Verwachte oplevering project: eind 2015</i>	

Aalsmeer: Herstructurering sloopzone

De sloopzone (de 10⁻⁵-zone) maakt onderdeel uit van het Luchthavenindelingbesluit (LIB). Zesentwintig wooneenheden aan de Aalsmeerderweg en Oosteinderweg zijn bij de invoering daarmee aangewezen als 'te slopen'. Een deel van de wooneenheden is verkocht.

Het gebied heeft geen prettig leefklimaat. Huisoppasdiensten (anti-kraak) passen op de huizen die niet gesloopt kunnen worden. Deze huizen zijn dichtgetimmerd en daarnaast zijn huis en tuin – vanzelfsprekend – slecht onderhouden. De leefbaarheid in dit gebied heeft hieronder te lijden, een effect dat doorwerkt in geheel Aalsmeer.

Het doel van het project 'Sloopzone Aalsmeer' is om de leefbaarheid van het gebied en daarmee de Gemeente Aalsmeer in zijn geheel te verbeteren.

Oorspronkelijk project: - <i>Basisvariant</i>	Bijdrage stichting (EUR 2,8 miljoen) - <i>Maatschappelijke plus</i>
---	---

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inrichting als eenvoudige, niet openbaar toegankelijke groenvoorziening op voormalige woonkavels in sloopzone. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Groene, recreatieve herinrichting en openbaar toegankelijk maken sloopzone; ▪ Aanleg van parkeer- en informatievoorzieningen; ▪ Verbeteren watergang en bruggen t.b.v. vaarroute bij Hoge Dijk; ▪ Toegankelijk maken van dit deel Bovenlanden; ▪ Netwerk van wandelpaden richting Waterwolftunnel (dak N201) en nieuwbouwwijk Aalsmeer-Oost; ▪ Trekkeestercultuur als cultureel erfgoed behouden. ▪ Aanleg van een vaarroute door het gebied.
<p><i>Verwachte oplevering project: eind 2015</i></p>	

Uithoorn: Iepenlaan-Zuid

De Iepenlaan is een glastuinbouwgebied dat tegen de dorpskern van De Kwakel aan ligt onder de uitvliegroute van de Aalsmeerbaan. Het glastuinbouwgebied is door kleinschaligheid al geruime tijd vrijwel ongeschikt voor de huidige functie. Het gebied raakt in verval en vele ondernemers willen stoppen met hun bedrijf of hun bedrijf verplaatsen. De herstructurering van de Iepenlaan is gericht op het realiseren van een betere ruimtelijke kwaliteit. Het zuidelijke deel van het plangebied wil men inrichten tot recreatiegebied, het noordelijk deelgebied voor moderne grootschaliger glastuinbouw. Het plangebied ligt binnen de 20 Ke contour en voor een klein deel in de 35 Ke contour. Hierdoor gelden er beperkingen ten opzichte van het bouwen van woningen, waardoor de mogelijkheden voor financiële dragers voor de herinrichting van het gebied beperkt zijn. Binnen de financiële mogelijkheden van de gemeente is er niet voldoende ruimte voor aankoop en aanleg van een aaneengesloten, ingericht groengebied. De bijdrage vanuit de Stichting wordt benut voor een zichtbare kwaliteitsverbetering.

Voor bewoners van de Kwakel voorziet het aanleggen van een recreatiegebied in een sterke behoefte. Hoewel het een groene omgeving is, is er nu maar een beperkt deel van dat groen toegankelijk als recreatiegebied.

Oorspronkelijk project: - <i>Basisvariant</i>	Bijdrage stichting (EUR 1,2 miljoen) - <i>Maatschappelijke plus</i>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Saneren gebied ten zuiden van de Iepenlaan; ▪ Inrichten gebied tot niet toegankelijk grasland. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Openbaar toegankelijk maken van het groengebied; ▪ Realisatie van voet- en wandelpaden; ▪ Realisatie polderslotenpatroon met natuurvriendelijke oevers; ▪ Realiseren parkeervoorzieningen, speeltoestellen, informatiepanelen en picknickplaatsen; ▪ (Mogelijk) synergie met zorginstellingen in het gebied.
<p><i>Verwachte oplevering project: medio 2015</i></p>	

Nulmeting en evaluatie

Voor alle projecten is door de Stichting onder de bewoners/omwonenden een nulmeting gedaan om na te gaan hoe de kwaliteit van de leefomgeving wordt ervaren voordat het project tot uitvoering wordt gebracht. Dit is gebeurd door een beeldverslag en een enquête onder de bewoners.

Nulmeting bestaat uit 4 stappen:

- Beschrijving van het project en eventueel een interview met beheerders
- Beschrijving van de bestaande situatie (inclusief beeldverslag)
- Weergave huidige beleving door bewoners (interview bewonersplatform en evt. brede enquête onder bewoners)
- Beschrijving van de te verwachten verbetering van de leefomgeving door het aangeven van huidige knelpunten

Na oplevering van een project zal opnieuw een beeldverslag en enquête onder dezelfde mensen worden gedaan om in kaart te brengen wat de effecten van de uitgevoerde maatregelen zijn.

De eindmeting vindt plaats na oplevering van het project zoals ingediend bij de Stichting. Er vindt een herhaling plaats van de 4 stappen. Intentie daarbij is zoveel mogelijk dezelfde partijen en mensen te benaderen.

De effecten van de eerste tranche aan maatregelen ten behoeve van de kwaliteit van de leefomgeving kunnen pas definitief geëvalueerd worden wanneer de projecten zijn opgeleverd. Voor het project Halfweg zal de evaluatie worden uitgevoerd als de gemeente het gehele project gereed heeft gemeld bij de Stichting.

Vervolgactie

Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 3 Afspraken over individuele maatregelen (schrijnende gevallen)

Status

Uitgevoerd. In totaal zijn 85 personen aangeschreven; er zijn 51 aanvragen ingediend; 15 aanvragen zijn toegekend en 1 aanvraag is nog in behandeling. De uitgaven voor de individuele gevallen zullen naar verwachting circa EUR 5 miljoen bedragen.

Toelichting

Voor de behandeling van individueel schrijnende gevallen is door Schiphol Group EUR 10 miljoen beschikbaar gesteld. In 2007 is door de Provincie Noord-Holland een eerste inventarisatie uitgevoerd naar mogelijk schrijnende gevallen in de omgeving van de luchthaven. Hiervoor is overleg gevoerd met gemeenten in de nabijheid van de luchthaven, Schiphol Group, het Rijk, PROGIS en het Schadeschap, waarbij de bekende gevallen zijn geïnventariseerd. Daarnaast heeft een enkel individu zich bij de provincie gemeld als mogelijk schrijnend. Een oordeel over het mogelijk schrijnend zijn is door de provincie niet gegeven aangezien dit de taak van de Stichting is. Op de lijst zijn ook de bij Schiphol bekende mensen met Vortex-schade opgenomen. Dit zijn woningen waar door het overvliegen de dakpannen van de huizen worden "afgezogen" als gevolg van de luchtturbulentie van dalende vliegtuigen. In 2009 is deze lijst met mogelijke gevallen aangeleverd bij de Stichting.

Individueel schrijnende gevallen

Conform het bestemmingsreglement, is deze lijst voor de Stichting de basis geweest voor de afhandeling van mogelijk schrijnende gevallen. In totaal betrof dit 85 mogelijk schrijnende gevallen; dit is exclusief de Vortex-schadegevallen.

De 85 mensen op de lijst zijn allen aangeschreven met de mededeling dat zij een aanvraag konden indienen Van deze 85 mensen hebben:

- 34 mensen geen aanvraag ingediend en,
- 51 mensen wel een aanvraag ingediend.

Van de 51 mensen die een aanvraag hebben ingediend, zijn:

- 5 aanvragen niet in behandeling genomen,
- 30 aanvragen afgewezen,
- 15 aanvragen toegekend en,
- 1 aanvraag is nog in behandeling.

Van de 30 aanvragen die zijn afgewezen, hebben:

- 15 mensen bezwaar gemaakt

Van de 15 bezwaarmakers, hebben:

- 6 beroep ingesteld

Van de 6 mensen die beroep hebben ingesteld, zijn per 31 december 2012:

- 5 nog in procedure, en;
- 1 is door de rechtbank niet ontvankelijk verklaard (hierdoor is de beslissing onherroepelijk).

Voorbeelden van de toekenningen zijn:

- Een aantal woningen, gelegen langs de polderwegen, in de directe omgeving van de Polderbaan, is op kosten van de Stichting voorzien van verschillende vormen van isolatie.
- Bewoners die op voorhand uit deze regio zijn vertrokken en hun woning indertijd aantoonbaar met verlies hebben verkocht. Deze zijn (met gebruikmaking van de hardheidsclausule) alsnog hiervoor financieel gecompenseerd.
- Een aantal woningen, die (nu) buiten de isolatiecontouren van GIS-3 vallen, zijn alsnog van gedeeltelijke isolatie voorzien. Reden om toch tot isolatie van deze

woningen over te gaan, was steeds een toereikende verklaring van een (gespecialiseerde) arts.

- Hulp bij verkoop van een woning, die gelegen is pal naast de grens van de veiligheidszone (sloopzone).

Voorbeelden van de afwijzingen zijn:

- Hoofdzakelijk gevallen waar een vergoeding voor isolatie binnen de Geluidsisolatie Schiphol (GIS)-contouren werd gevraagd, zoals verzoeken tot bijdrage in de bouwkosten van nieuwe woningen in de GIS-2 of GIS-3 contour;
- Isolatie aangevraagd voor een woning die in 2007 is aangekocht en gelegen is buiten de GIS-3 contour; afwijzing in verband met voorzienbaarheid;
- Aanvraag voor isolatie voor een woning gelegen buiten de isolatiecontour van GIS-3, waarbij de schrijnende leefsituatie dan wel individualisatie niet kon worden aangetoond.

Voorbeelden van aanvragen die niet in behandeling genomen zijn:

- Aanvraag voor isolatie in een al geïsoleerde woning; de aanvrager wilde ook de serre laten isoleren;
- Woningen buiten het aangewezen gebied; de contour van de 20 Ke uit de Nota Ruimte.

Bij afronding is het proces met verzoekers geëvalueerd. Dit vindt steekproefsgewijs plaats. Uit reacties blijkt dat bewoners over het algemeen tevreden zijn over de afhandeling van de aanvraag. Het is van belang gebleken dat er een instantie is waar men zijn verhaal kwijt kan en dat men serieus wordt genomen.

Fysieke (vortex) schade

Zoals reeds vermeld is door de Stichting ook fysieke schade (vortex) afgehandeld. Dit betreft individuele gevallen die zich bij de Stichting melden. Bewoners van een woning waarvan de dakpannen zijn verschoven of naar beneden zijn gevallen, kunnen rechtstreeks met een meldingsnummer bellen. Vanuit dit nummer wordt deze melding direct doorgegeven aan zowel de betrokken aannemer als aan de Schadeafdeling van Schiphol. Daarna gaat de aannemer ter plekke kijken en herstelt de schade, voor zover die bestaat uit het recht leggen van de dakpannen, dan wel het vervangen van stuk gevallen dakpannen. Iedere melding of aanvraag wordt via deze procedure afgehandeld. Op basis van nacalculatie worden de kosten van de werkzaamheden verrekend.

- In 2010 is er bij 33 woningen vortex-schade opgetreden, waarvan 5 woningen meerdere keren schade hebben gehad. In totaal waren er 41 vortex-meldingen. Kosten: EUR 36.929,-
- In 2011 is er bij 28 woningen vortex-schade opgetreden, waarvan 6 woningen meerdere keren schade hebben gehad. In totaal waren er 45 vortex-meldingen. Kosten: EUR 34.090,-
- In 2012 is er tot en met 7 december bij 31 woningen vortex-schade opgetreden, waarvan 4 woningen meerdere keren schade hebben gehad. Tot 7 december waren er in totaal 37 vortex-meldingen.
- In 2012 is besloten om bij een aantal woningen in Aalsmeer de dakpannen vast te laten zetten in plaats van alleen terug te leggen, omdat deze meerdere keren los zijn gekomen. In 2012 is dit bij 147 woningen gedaan. In 2013 volgen nog 181 woningen.
- In 2012 is in totaal 205.000 euro uitgegeven aan het herstellen van vortexschade, in 2013 is hiervoor een opdracht gegeven voor in totaal 515.000 euro.

Vervolgactie

Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 4.1 Koppelen van aanpassing Luchthavenindelingbesluit aan actualisatie ruimtelijke beperkingengebieden**Status**

Wordt conform afspraak nog uitgevoerd.

Toelichting

Afspraak uit Aldersakkoord 2008: *"Daarom stelt het Rijk voor, met instemming van de andere Aldersdelegaties, dat de beperkingengebieden uit het LIB Schiphol in samenhang met het experiment met het nieuw normen- en handhavingstelsel, worden geëvalueerd en waar nodig aangepast aan de wijze waarop dan gevlogen wordt."*

De actualisatie van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) wordt in twee stappen uitgevoerd. Dit met het oog op de urgentie van onderwerpen op het gebied van vliegveiligheid, in het bijzonder de afspraken over vogelwering en omgaan met windturbines, als ook de mogelijke consequenties van eventuele vertragingen in het LIB-proces vanwege de nog niet afgeronde evaluatie van het het experiment Nieuw Normen en Handhavingstelsel (NNHS).

De te actualiseren en nieuw te introduceren beperkingengebieden op het gebied van vliegveiligheid worden zo snel mogelijk in procedure gebracht in 2013. De actualisatie van de beperkingengebieden voor geluid en externe veiligheid, inclusief op welke wijze borging van de 20 Ke gestalte moet krijgen, moet wachten op de afronding van de evaluatie van het NNHS én op te maken strategische keuzes in het kader van het Rijksprogramma SMASH.

In SMASH wordt door het Rijk, in overleg met de luchtvaartpartijen en mede overheden, een toekomst gerichte politieke beleidskeuze voorbereid over de spanning tussen de ruimte voor woningbouw, de ruimte voor vliegen en de omgang met mogelijke geluidhinder als gevolg van luchtvaart op Schiphol. Daartoe worden verschillende ruimtelijke beleidsvarianten bekeken om die spanning inzichtelijk te maken, zodat politieke afwegingen gemaakt kunnen worden hoe met die spanning om te gaan. De uitkomsten van SMASH zijn mede bepalend voor de uiteindelijk vast te stellen beperkingengebieden in het LIB. Voor het in procedure brengen van dit deel van het LIB, wordt gemikt op najaar 2013.

Vervolgactie

Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 4.2 Onderzoek naar revitaliseringsproject Sugar City**Status**

Uitgevoerd.

Toelichting

Dit betreft de herontwikkeling van de voormalige CSM-fabriek in het gebied Halfweg-West. De veiligheidscontour van Schiphol loopt tussen de twee torens door waardoor de ontwikkeling van het plan wordt bemoeilijkt. Mede door de inzet van ir. C.J. Vriesman als mediator is het mogelijk gebleken om tot een door alle betrokken partijen gedragen plan voor het gebied Halfweg-West 2008 te komen dat recht doet aan het externe veiligheidsbeleid en tevens ruimte biedt voor een stedelijke ontwikkeling die mede bijdraagt aan een versterking van de leefomgevingskwaliteit van de nabijgelegen woonkernen.

In 2009 zijn hiervoor afspraken gemaakt tussen de toenmalige Minister van VROM, in afstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat, met de provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude en de projectontwikkelaar Cobraspen. Daarbij zijn de randvoorwaarden vastgesteld waarbinnen het project SugarCity (kan worden gerealiseerd. Deze randvoorwaarden zijn opgenomen in een brief van de toenmalig Minister van VROM aan de provincie Noord Holland, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude en project ontwikkelaar Cobraspen.

Over onderstaande punten is inhoudelijke instemming bereikt :

- *Van de twee voormalige CSM silo's wordt de bestemming gewijzigd in 30% bedrijven/showrooms en 70% kantoren. Vanuit het Externe Veiligheid beleid, vastgelegd in het Luchthavenindelingbesluit (LIB), moeten grote concentraties aan mensen in het 10^{-6} gebied van het plan vermeden worden. Omdat een bouwvergunning voor de silo's is afgegeven op titel van handel en nijverheid, voordat het LIB in werking is getreden, is overgangsrecht aan de orde. Deze bestemming past daarbij.*
- *In de bestemming van de loods achter de bestaande woningen in het 10^{-6} gebied wordt de kantoorfunctie geschrapt (beperking grote concentraties aan mensen), zodat in het 10^{-6} gebied, buiten de silo, geen kantoorfuncties zijn toegestaan.*
- *Voor de magazijnen aan de Haarlemmerstraatzijde in het 10^{-7} gebied en alle overige fabrieksgebouwen daarachter in het 10^{-7} gebied, wordt de kantoorfunctie beperkt tot 7.000 m² bruto vloeroppervlakte (eveneens beperking van concentratie aan mensen).*
- *In het westelijk deel van het 10^{-7} gebied wordt de kantoorfunctie in zijn geheel geschrapt. Ook dit heeft vermindering van de personendichtheid tot gevolg.*
- *In het hele gebied worden nieuwe geluidsgevoelige functies uitgesloten, gezien strijdigheid met het LIB.*

Het is aan de gemeente en Cobraspen binnen deze afspraken tot een planontwikkeling te komen. In januari 2012 is door de gemeente aangekondigd dat een factory outlet center gerealiseerd zal worden, met winkels, horeca en mogelijk een hotel. Dit alles passend binnen het vigerende bestemmingsplan. Het factory outlet center ligt buiten het 10^{-6} gebied.

Art. 4.3 Informatieverstrekking aan nieuwe bewoners

Status

Deels uitgevoerd. Vervolg door vergroten bekendheid van de module "Wonen bij Schiphol" op de website www.bezoekBAS.nl. Daarnaast wordt jaarlijks een update uitgevoerd om de gegevens van het laatste gebruiksjaar toe te voegen. Uit een analyse van de website van BAS blijkt dat er in 2012 een toename van 38% van het aantal bezoeken aan de website ten opzichte van 2011 is. Circa 25% van de bezochte pagina's in 2012 had betrekking op "Wonen bij Schiphol".

Toelichting

Begin 2009 is door de provincie Noord-Holland een plan van aanpak opgesteld. In vervolg daarop heeft het Instituut voor Bouwrecht (IBR) in 2009 onderzoek gedaan naar de juridische mogelijkheden van de informatieverstrekking. Dit heeft geresulteerd in het in januari 2010 uitgebrachte rapport: Uitvoering artikel 4.3. (informatieverstrekking) Convenant Omgevingskwaliteit Middellange Termijn. In dit rapport is advies uitgebracht over de mogelijke instrumenten. Deze staan samengevat in het volgende schema:

Instrumenten	Voor bestaande woningen	Voor nieuwbouwwoningen
▪ Website;	<i>Relevant</i>	<i>Relevant</i>
▪ Informatiefolder;	<i>Huis-aan- huisverspreiding</i>	<i>Verstrekking via gemeenten of door corporaties</i>
▪ Kettingbeding;	<i>Niet relevant</i>	<i>Relevant</i>
▪ Eenzijdige informatieverstrekking aan, en zo mogelijk, convenant met vertegenwoordigers van verkopers.	<i>Relevant</i>	<i>Relevant</i>

In het rapport wordt de nadruk gelegd op het feit dat de vrijblijvendheid voorbij is. Van belang daarbij is de constatering dat kopers van woningen - die met een bepaald beeld een woning hebben gekocht en na vestiging een ander woonklimaat waarnemen dat niet met dat beeld overeenkomt vanwege vliegtuiglawaai - naar de mening van het IBR zich met een goede kans op succes kunnen beroepen op dwaling. Verkopers die (via makelaars) een onvolledig beeld schetsten van het woongenot van woningen in de nabijheid van de luchthaven Schiphol nemen daarmee volgens het IBR een groot juridisch risico.

Het IBR wijst er ook op dat makelaars en andere (vertegenwoordigers van) verkopers zich bewust dienen te zijn van het risico dat zij lopen ingeval van het verstrekken van onvolledige informatie, en zeker in het geval van het verstrekken van opzettelijk onjuiste informatie. Voorwaarde daarbij is dat men op de hoogte is waar de benodigde informatie te vinden is. Ook eigenaren van woningen moeten bewust zijn van hun informatieplicht indien zij zonder inschakeling van een makelaar overgaan tot verkoop van hun woning.

In het convenant Omgevingskwaliteit staan als middelen om aan de informatieplicht te voldoen een vergunningsvoorschrift voor nieuwbouwprojecten en een kettingbedding in privaatrechtelijke koop- en huurovereenkomsten. In het rapport van het IBR van 2009 is geconstateerd dat regeling via de bouwvergunning juridisch niet mogelijk is. Ten aanzien van het kettingbeding zoals beschreven in het convenant is in het onderzoek geconstateerd dat dit alleen opportuun is voor nieuwbouwwoningen. Conceptteksten voor een kettingbeding staan beschreven in het rapport van het IBR van 2010.

Op basis van het rapport van IBR van 2010 is duidelijk dat er een verplichting ligt bij koper en verkoper. Deze wettelijke verplichting is de basis geweest voor de

vervolgstappen met betrekking tot informatieplicht. Door bij het convenant Omgevingskwaliteit betrokken partijen is geconstateerd dat met deze bestaande wettelijke verplichtingen een kapstok bestaat waardoor de informatieplicht wettelijk geborgd is. Om invulling te geven aan de informatieplicht is het van belang om er voor te zorgen dat er in ieder geval goede en deugdelijke informatie beschikbaar is. Wanneer er ondanks de aanwezigheid van de benodigde informatie er door verkopende partijen misleidende informatie en geen verwijzing naar de beschikbaar informatie wordt gegeven kan een proces wegens dwaling tegen deze partijen worden gevoerd. Een proefproces is dan een eerste stap.

Het uitgangspunt voor de informatievoorziening is het internet. Mensen maken steeds meer gebruik van internet bij het verzamelen van informatie. Om te voorkomen dat alle betrokken partijen zelf verantwoordelijk zijn voor de benodigde informatie, en het actueel houden hiervan, is door de betrokken partijen besloten tot een centrale plaats voor de informatievoorziening; te weten de website van Bas. Dit is op 7 september 2011 besproken aan de Alderstafel.

Op de BAS-site is een aparte module "Wonen bij Schiphol" gecreëerd. Deze is 14 december 2011 online gegaan. De module bestaat uit 3 onderdelen:

- Algemene informatie:
Een basisniveau waarop informatie wordt gegeven als: ligging start- en landingsbanen, ligging vliegroutes, aantal vliegtuigen op die routes, enzovoort.
- Achtergrondinformatie:
Een regionaal overzicht van negen afzonderlijke gebieden. Daarnaast wordt ook de relevante wet- en regelgeving gepresenteerd, alsmede de gemaakte afspraken aan de Alderstafel.
- Lokale informatie:
Een overzicht op postcodeniveau waarbij (toekomstige) bewoners zicht krijgen in de jaarlijkse geluidbelasting, het aantal vliegtuigbewegingen en de gemiddelde hoogte.

De BRS (Bestuurlijke Regie Schiphol) gemeenten, makelaars in de omgeving en projectontwikkelaars is gevraagd de link naar BAS op hun website te plaatsen (bij voorkeur op de homepage). Door de provincie is voor de zomer van 2012 gecontroleerd of de link inderdaad op de websites is geplaatst. Degenen die geen gehoor hebben gegeven aan deze oproep zijn opnieuw aangeschreven. In het najaar van 2012 zijn alle websites opnieuw gecheckt. Op basis van deze inventarisatie is gebleken dat bijna alle BRS gemeenten een verwijzing naar BAS op hun site hebben geplaatst. Bij de makelaars is een beperkter resultaat geboekt. Naar aanleiding van deze constatering heeft overleg met de NVM plaatsgevonden. Zij hebben hun leden binnen de 48 L_{den} contour opgeroepen alsnog een verwijzing op te nemen.

Ondertussen heeft de BRS het initiatief genomen om via Funda een verwijzing naar Wonen bij Schiphol te plaatsen. Dit zal in 2013 worden gerealiseerd. Met de projectontwikkelaars wordt nog contact gelegd om ook hier aandacht te vragen voor een goede informatievoorziening in relatie tot Schiphol. Een positief voorbeeld is woningbouwcorporatie Ymere die bij het project Tudorpark in Hoofddorp op de website bij de beschrijving van de ligging van het project een tekst heeft opgenomen over de nabijheid van Schiphol met een verwijzing naar Wonen bij Schiphol (website BAS).

Bij de update van 2012 is aan de module ook nog een juridische tekst toegevoegd met de verplichtingen van koper en verkoper waardoor duidelijk wordt dat beide partijen de plicht hebben tot het halen en brengen van informatie en de risico's voor het achterhouden van informatie.

Vervolgactie

De module 'Wonen bij Schiphol' moet met betrekking tot de effectiviteit nog worden geëvalueerd. Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 4.4 Verbeteren samenwerking in het kader van verklaringen van geen bezwaar

Status

Wordt conform afspraak nog uitgevoerd.

Toelichting

Aldersakkoord 2008: "Daarom stelt het Rijk voor, met instemming van de andere Aldersdelegaties, dat de beperkingengebieden uit het LIB Schiphol in samenhang met het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel, worden geëvalueerd en waar nodig aangepast aan de wijze waarop dan gevlogen wordt. Uitgangspunt daarbij is dat de ligging van de beperkingengebieden nog beter gaat aansluiten bij de vliegoperatie en de neerslag van milieueffecten (geluid en externe veiligheid). Anderzijds, moeten de beperkingengebieden robuust genoeg zijn dat deze ook bij periodiek voorkomende wijzigingen in het nieuwe normen- en handhavingstelsel (nieuwe preferentie-afspraken) langjarig gelijk blijven. Daarvoor zijn voldoende ervaringsgegevens van het baan- en routegebruik van belang. Overigens laat deze actualisatie onverlet eventuele andere toekomstige wijzigingen van het LIB."

Partijen hebben verbeterpunten aangereikt voor de verklaring van geen bezwaar procedure. In de tweede fase van de actualisatie van het LIB zullen deze punten op (juridische) haalbaarheid verder worden getoetst. Een belangrijk aandachtspunt is de inzichtelijkheid van de diverse beperkingengebieden in het LIB te vergroten, zodat voor betrokken partijen op voorhand de kansrijkheid van bouwmogelijkheden beter kunnen inschatten. De veranderde (toezicht)rol van de ILT wordt hierbij ook meegenomen.

Het verkennen van de spanning tussen het belang van goede leefomgevingskwaliteit en de eisen van het Luchthavenindelingbesluit ter bescherming van die leefomgeving wordt in het kader van het Rijksprogramma SMASH opgepakt. Het Rijk is, in overleg met luchtvaartpartijen en medeoverheden, bezig met een algehele aanpassing van het LIB. Alle betrokken partijen hebben daartoe actief verbeterpunten aangedragen. Bij deze aanpassing wordt onder andere gekeken naar het actualiseren van de ruimtelijke beperkingengebieden ten aanzien van externe veiligheid, geluid en vliegveiligheid, en wordt het 20 Ke beleid uit de Nota Ruimte betrokken. Daarnaast wordt ook gezien op welke wijze het LIB procedureel kan worden verbeterd en juridisch gestroomlijnd met andere ruimtelijke besluiten (omgevingsvergunning).

Verkend wordt of de verklaring van geen bezwaar procedure verbeterd kan worden, door meer transparantie in de werking van het LIB te bieden, kleinere gevallen uit te zonderen en een verbeterde werkwijze en samenwerking tussen overheden en inspectie te realiseren. Voorzien is dat de aanpassing van het LIB in twee fasen zal plaatsvinden: de vliegveiligheidsaspecten zullen naar verwachting in 2013 worden aangepast, ten aanzien van geluid en externe veiligheid wordt aansluiting gezocht bij de uitkomsten van het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol.

Vervolgactie

Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 4.5 Schade- en geluidsisolatieregelingen verbeteren**Status**

Uitgevoerd.

Toelichting

In 2009 is in opdracht van het toenmalig ministerie van V&W opdracht verleend aan Regioplan om een onderzoek te laten uitvoeren naar de wensen van de omwonenden van Schiphol aangaande de wijze waarop zij compensatie wensen te ontvangen. Naar aanleiding hiervan is bekeken welke stappen eventueel nog genomen konden worden.

Isolatie:

Om de isolatie nog beter te laten aansluiten bij de wensen van de bewoners (onderzoek Regioplan) is er in het kader van de uitwerking van de Aldersafspraken onderzocht of er nog verbeteringen mogelijk zijn in het isolatieprogramma. Randvoorwaarde hierbij was een efficiënte, effectieve en budget neutrale besteding van de middelen die voor Geluidsisolatie Schiphol (GIS) zijn geraamd. Door verschillende partijen zijn voor een eventueel toekomstig isolatieprogramma punten voor verbetering geïdentificeerd, zoals de wijze van benaderen van mensen voor deelname aan het programma en het herzien van de omvang van het isolatiegebied. Besloten is dat aanpassingen in het huidige isolatieprogramma (GIS-3) niet opportuun werden geacht omdat dit programma – bijna – is afgerond. Indien in de toekomst het gebruik van de luchthaven substantieel wijzigt, en daarmee de geluidsbelasting voor de omgeving, zal ook onderzocht worden of het isolatieprogramma uitgebreid zal worden. Een eerste beoordeling is aan de orde als over de invoering van het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol wordt besloten.

Schadeschap:

Ten aanzien van de uitvoering van de planschade en nadeelcompensatie is in 2009 een Audit verricht door de Auditdienst van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Naar aanleiding daarvan is een traject gestart met de diverse partijen die betrokken zijn bij het Schadeschap over hoe om te gaan met de verbeterpunten die dit rapport aandraagt. Door de provincie Noord-Holland zijn in 2010 en 2011 stappen gezet voor organisatorische verbeteringen. In een rapport van 3 oktober 2011 ("Onderzoek naar de juridische doelmatigheid van de besluitvorming van het Schadeschap Luchthaven Schiphol"; Prof. Mr. B.J. Van Ettehoven & Mr. Dr. M.K.G. Tjepkema) zijn desgevraagd aanbevelingen en suggesties gedaan die er toe strekken de juridische doelmatigheid van de besluitvorming van het Schadeschap te verbeteren. Daarnaast is in 2012 de 'Verordening Schadeschap Luchthaven Schiphol' gewijzigd.

Art. 4.6 Inzichtelijk maken relatie tussen gezondheid(sproblemen) en Schiphol**Status**

Uitgevoerd.

Toelichting

De inventarisatie van de gezondheidsonderzoeken is in 2009 door de GGD uitgevoerd. Het rapport is in mei 2010 gepubliceerd in een publieksvriendelijke versie. De hoofdconclusie is dat niet of nauwelijks sprake is van een relatie tussen de luchtverontreiniging door Schiphol en de onderzochte medische aandoeningen. Wel bestaat een verband tussen geluid en bepaalde aandoeningen (geluidshinder, slaapverstoring, verhoogde bloeddruk en concentratieproblemen).

Aan de Alderstafel van 21 januari 2011 is ingestemd met de volgende aanbevelingen:

1. Gelet op het grote belang van openheid en communicatie met de omgeving, dient het rapport over Schiphol en gezondheidseffecten omgevormd te worden tot een (te downloaden) publieksvriendelijke versie voor met name bewoners (vertegenwoordigers), beleidsmakers en bestuurders;
2. Uit onderzoek komt naar voren dat blootstelling aan vliegtuiggeluid een beperkt negatief effect kan hebben op schoolprestaties van basisschoolleerlingen. Scholen die buiten de formele regelingen vallen, maar aantoonbaar hinder ondervinden van vliegtuiggeluid, zouden daarom mogelijk aanspraak kunnen maken op de regeling voor schrijnende gevallen;
3. Bij besluitvorming die een verschuiving van de geluidbelasting tot gevolg heeft, dient altijd in acht te worden genomen dat een toename van de hoeveelheid geluid tot een overreactie leidt met een langdurige nawerking;
4. Onderzoek waarbij gebruik wordt gemaakt van moderne statistische technieken, maakt het mogelijk om de longkankerincidentie op een kleiner schaalniveau te analyseren. Gezien de relatief geringe bijdrage van Schiphol aan de luchtverontreiniging, is het noodzakelijk om hierbij ook andere bronnen van luchtvervuiling (zoals wegverkeer) en leefstijlfactoren (zoals roken) te betrekken. Aanbevolen wordt om eerst de haalbaarheid van een dergelijke studie te onderzoeken;
5. Als hoeder van de volksgezondheid, moet de overheid een vinger aan de pols houden waar het gaat om gezondheidseffecten die samenhangen met veranderend beleid en gebruik van de luchthaven. Informatie uit het GES-programma van het RIVM biedt inzicht in de ontwikkeling van de meest relevante gezondheids- en belevingsindicatoren voor een groot gebied rond Schiphol. De GES-gegevens vormen een belangrijke informatiebron voor dit rapport. Aanbevolen wordt om het GES-programma voort te zetten. Aangezien dit programma in eerste instantie is gericht op informatie aan de rijksoverheid, wordt voorgesteld om complementair informatie uit GGD-gezondheidsmonitors te gebruiken. Hiermee is een gedetailleerder lokaal beeld te geven van de gezondheidseffecten van de luchthaven en het vliegverkeer. Dit is met name van belang bij het informeren van omwonenden over hun leefsituatie. Samenwerking met het RIVM kan hierbij op termijn leiden tot een betere vergelijkbaarheid van de gezondheidsmonitoregegevens in relatie tot de luchthaven en het vliegverkeer;
6. Gezondheid dient blijvend betrokken te worden bij de besluitvorming over Schiphol.

Art. 4.7 Onderzoek naar koppelen overdrachtsbelasting en OZB aan mate van hinder**Status**

Uitgevoerd onderzoek heeft niet geleid tot introductie van een maatregel.

Toelichting

Na het afsluiten van het convenant is er overleg geweest tussen provincie, Rijk en de procesregie van de Alderstafel. Geconstateerd is dat dit onderzoek een zeer complexe problematiek betreft zowel juridisch en financieel als ook voor wat betreft de precedentwerking die uit kan gaan van een koppelen van overdrachtsbelasting en OZB aan de mate van hinder in een gebied rond Schiphol. Op basis hiervan is besloten geen verder vervolg te geven aan dit onderzoek.

Art. 4.8 Bouwbeperking De Scheg opheffen en ontwikkeling gebied**Status**

Deels uitgevoerd.

Toelichting

Conform het bepaalde in het convenant is de bouwbeperking opgeheven. Er is een begin gemaakt met de planvorming van woningbouwlocatie De Scheg. De Scheg dient als een voorbeeldproject van bouwen in de nabijheid van een luchthaven. Er wordt al in de ontwerpfase rekening gehouden met de mogelijke (geluids)effecten van de luchtvaart om gegeven de locatie en de nabijheid van de luchthaven een kwalitatief zo optimaal mogelijke ruimtelijke kwaliteit te realiseren. Door de gemeente Amstelveen is het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium ingeschakeld om verder inzicht te krijgen in de planlocatie en de relatie met luchtvaart. Door de bouwmaatschappij wordt een inventarisatie uitgevoerd naar de ervaringen en klachten in de naastgelegen wijk. Op basis hiervan zal ook worden bezien welke geluidsmaatregelen getroffen moeten worden bij het ontwerp van de nieuwe woonwijk. Daarnaast zullen toekomstige bewoners/geïnteresseerden - in lijn met de afspraken over de informatieplicht elders in het convenant - al in de beginfase geïnformeerd worden over de locatie in relatie tot de nabijheid van de luchthaven. In de loop van 2013 zal er meer duidelijkheid komen over de daadwerkelijke wijze van realisatie van het project.

Vervolgactie

Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 5.1 Drie partijen dragen ieder een gelijk deel bij aan bureaunkosten Stichting

Status

Deels uitgevoerd.

Toelichting

De gemeente Amsterdam heeft EUR 400.000 bijgedragen aan de bureaunkosten van de Stichting. De overige kosten worden door Noord-Holland en Schiphol Group gedragen. Deze verdeling is in de vergadering van de Raad van Toezicht van 12 mei 2012 vastgesteld. De provincie heeft haar deel aan de bureaunkosten in de jaren 2008 – 2010 voldaan. Binnen de Raad van Toezicht en met het bestuur is afgesproken dat voor Schiphol Group de bureaunkosten in mindering worden gebracht op het bedrag dat uitsluitend ter beschikking is gesteld voor de financiering van de schrijvende gevallen.

Vervolgactie

Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 5.2-4 Schiphol, het ministerie van VenW en de provincie Noord-Holland stellen ieder EUR 10 miljoen beschikbaar

Status

Uitgevoerd.

Art. 5.5 Intentie om EUR 30 miljoen beschikbaar te stellen voor een tweede tranche**Status**

Partijen – Schiphol, de Provincie Noord Holland en het Rijk – hebben zich uitgesproken conform de afspraken uit het akkoord van 2008. 30 miljoen euro voor aan financiële middelen voor een tweede tranche ter beschikking te stellen. Alvorens tot uitvoering van deze tweede fase over te gaan zullen partijen zich, op grond van ervaringen uit de eerste fase, beraden op welke wijze en met welke programma's de leefbaarheid in de omgeving het meest effectief kan worden bevorderd.

Toelichting

Zoals reeds opgenomen in het Aldersadvies, is het besluit voor een tweede tranche mede afhankelijk gesteld aan de mate waarin de gekozen aanpak succesvol is gemeten aan de inhoudelijke criteria van uit het convenant, het proces en het beschikbaar komen van projecten waarvan de primaire financiering is geregeld.

In het convenant is het volgende opgenomen:

"In het Aldersadvies van 1 oktober 2008 zijn afspraken gemaakt over wanneer en de wijze waarop de aan de Alderstafel gemaakte afspraken worden geëvalueerd. Partijen willen daarom de uitvoering en de financiering van de in dit convenant gemaakte afspraken over gebiedsgerichte projecten opknippen in een eerste tranche, tot 2012 en een tweede tranche van 2012 tot 2020. In 2012 worden de in dit convenant gemaakte afspraken geëvalueerd."

In het akkoord dat eind 2012 bereikt is over een alternatief voor de CDA's is met betrekking tot een tweede tranche van het Leefbaarheidsfonds het volgende opgenomen:

"De intentieverklaring voor een tweede tranche is reeds genomen in het akkoord van 2008 en wordt in dit kader herbevestigd. De exacte omvang van de bijdrage aan dit fonds door Schiphol, BRS en Rijk; de timing en fasering daarvan en de randvoorwaarden waaronder uitkering plaatsvindt, wordt bepaald op basis van de evaluatie van de eerste tranche."

De eerste tranche is eind 2012 afgelopen, maar dit betekent niet dat alle werkzaamheden ook afgerond zijn. De projecten van de eerste tranche zijn nog niet gereed en worden nog verder begeleid vanuit de Stichting. De effecten van de eerste tranche aan maatregelen ten behoeve van de kwaliteit van de leefomgeving kunnen pas definitief geëvalueerd worden wanneer de projecten zijn opgeleverd. Een besluit over de tweede tranche is dan ook nog niet genomen. Vanaf 2013 is sprake van een overgangssituatie zolang er geen duidelijkheid is over een tweede tranche. Voor de overgangsperiode wordt door bestuur en Raad van Toezicht bekeken hoe deze het beste kan worden ingevuld. Dit staat, net als de uitwerking van een eventuele tweede tranche, voor begin 2013 in de planning.

De bewonersdelegatie heeft aangegeven alleen te kunnen bijdragen aan de met het convenant beoogde doelen indien sprake is van proactieve consultatie. De andere delegaties hebben te kennen gegeven op deze basis invulling te willen geven aan de betrokkenheid van de bewonersdelegatie bij de verdere uitwerking van de afspraken in het convenant. In het kader van de vorming van de Omgevingsraad Schiphol moeten nog besluiten worden genomen over de relatie met bestaande overlegvormen, waaronder die met betrekking tot de leefbaarheid van de omgeving. Partijen zijn het eens dat het niet goed mogelijk is om de betrokkenheid van de bewoners concreet in te vullen voordat de besluitvorming over de Omgevingsraad Schiphol is afgerond. Dit laat onverlet het voornemen van alle partijen om tot een betrokkenheid op basis van proactieve consultatie te komen.

Vervolgactie

Deze afspraak keert terug in de volgende vierjaarlijkse evaluatie.

Art. 5.6 Bij voldoende kwalitatieve projecten eerste tranche eerder beschikbaar stellen van middelen**Status**

Anders; niet van toepassing.

Toelichting

Aangezien er geen middelen beschikbaar waren voor nieuwe gebiedsgerichte projecten en er ook geen besluit is met betrekking tot het beschikbaar stellen van middelen voor de periode 2013-2016 is dit niet aan de orde geweest.

Art. 7.1 Evaluatie convenantafspraken en uitvoering door de Stichting**Status**

Uitgevoerd.

Toelichting

Conform hetgeen gesteld in het convenant is de Stichting in 2011 geëvalueerd.

Het belangrijkste doel van de evaluatie was om inzicht te verkrijgen in hoeverre de Stichting doeltreffend en doelmatig heeft gefunctioneerd en inzichtelijk te maken welke resultaten de Stichting heeft bereikt voor wat betreft de groep geïdentificeerde individueel gedupeerden en benoemde gebiedsgerichte projecten. De evaluatie is onder (bestuurlijke) verantwoordelijkheid van de Raad van Toezicht van de Stichting uitgevoerd.

De evaluatie dient ook als input dienen voor het beantwoorden van de vraag in hoeverre de gebiedsgerichte projecten en de beoordeling van aanvragen van individueel gedupeerden door de Stichting een bijdrage hebben geleverd aan de kwaliteit van de leefomgeving rond Schiphol waar hinderbeperkende maatregelen geen soelaas bieden.

Door DHV is een rapportage over de evaluatie opgesteld. In hoofdstuk 7 van deze evaluatie zijn de conclusies van de evaluatie beschreven. De Raad van Toezicht heeft geconcludeerd dat het in het convenant gestelde doelen behaald zijn. De conclusies komen samengevat neer op het volgende:

- *De Stichting heeft - tot nu toe - de in het convenant gestelde doelen bereikt.*
- *Vrijwel alle betrokkenen ervaren de gebiedsgerichte projecten als een verbetering van de leefomgevingskwaliteit die anders niet had kunnen plaatsvinden en vinden dat de nu uitgewerkte projecten beantwoorden aan wat de Convenant partners voor ogen hadden in 2008.*
- *Bij meerdere betrokkenen leeft de vraag of er niet een groter aantal individueel gedupeerden had kunnen worden gecompenseerd. Ook is niet voor alle betrokkenen duidelijk of alle bestaande schrijvende gevallen daadwerkelijk op de lijst stonden of langs andere weg in behandeling zijn/kunnen worden genomen.*
- *Het is als positief ervaren dat er één onafhankelijk aanspreekpunt is voor mensen die veel overlast ervaren.*
- *De voorwaarden van het bestemmingsreglement voor besteding van de middelen van de Stichting zijn strikt nageleefd.*
- *De Stichting heeft in de jaren 2010 en 2011 aanzienlijk geïnvesteerd in de begeleiding van de aanvraag voor de gebiedsgerichte projecten en de schrijvende gevallen, met een professionele bezetting van het bureau.*

In de evaluatie is ook geconstateerd dat er punten voor verbetering zijn, zoals het verbeteren van de afstemming en communicatie met bewonersvertegenwoordigers. Dit zijn zowel punten voor de korte termijn (de huidige tranche) als voor een eventueel vervolg. De Alderstafel heeft 14 juni 2012 ingestemd met de rapportage van de evaluatie; daaraan is geen besluit gekoppeld over een tweede tranche. Afsproken is dat de provincie het voortouw neemt om na te gaan hoe een vervolg vorm gegeven kan worden.

Meer weten?

Voor meer informatie kunt u terecht bij de Alderstafel via www.alderstafel.nl en de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) via www.crosnet.nl. Ook op de website van Bewonersaanspreekpunt Schiphol (Bas), www.bezoekbas.nl, kunt u meer informatie vinden.

Bijlage 9. Evaluatie convenant selectiviteit (bijlage bij advies commissie Shared Vision)

Art	Overeenkomst	Implementatie
2.3	Voor 31 december 2015 of zoveel eerder als de grens van 95% van 510.000vtb bereikt wordt, 35.000 vtb extra ruimte gerealiseerd op regionale luchthavens.	-10.000 extra op Eindhoven vóór 2015 (per 2015 15.000vtb extra op Eindhoven en per 2016 25.000 extra op Lelystad en per 2020 20.000 extra op Lelystad). <i>In het alternatieve pakket voor de CDA's in de late avond is in 2012 afgesproken de 95% te verlagen naar 90%.</i>
2.4	Voor 31 december 2012, of zoveel eerder als de grens van 95% van 510.000vtb bereikt wordt, besluitvorming over implementatie stimuleringsmaatregelen (met uitzondering van de maatregelen uit artikel 4 en 5).	-Matrix met instrumentarium opgesteld door Stuurgroep selectiviteit (Rijk, Schiphol, KLM). Alderstafel en Kamer zijn hierover inmiddels geïnformeerd. Verkeersverdelingssysteem wordt uitgewerkt.
2.5	Voor 31 december 2012, of zoveel eerder een of meerdere Partijen dat noodzakelijk achten, bovenop de realisatie onder 2.3, besluitvorming voorbereiden over verdere capaciteitsuitbreiding op regionale luchthavens.	De besluitvorming is voorbereid voor een ontwikkeling Eindhoven tot 25.000 extra middels een kabinetsstandpunt; voor Lelystad is een kabinetsstandpunt voor een ontwikkeling met 45.000 extra vliegtuigbewegingen genomen in de tweede helft van 2012.
2.6	Uitbreiding van operaties op specifieke regionale luchthavens vereist een aanpassing van het luchtruim opdat het verkeer van en naar Schiphol geen hinder ondervindt. De Minister van VenW zal zich inspannen dit te realiseren. Verder dienen Partijen zich in te spannen voor een adequate beschikbaarheid van start- en landingsbanen, luchtverkeersleiding- en grondafhandelings-capaciteit, conform de specificaties van het niet-mainportgebonden verkeer en voor goede landzijdige ontsluitingen van de regionale luchthaven(s).	Deze elementen maken onderdeel uit van de voorbereiding van de formele luchthavenbesluiten zoals bedoeld onder 2.5. -Luchtruimstudie Lelystad voor inpassing is gereed; -Business case exploitant is bij Eindhoven definitief en bij Lelystad in afrondende fase. Overleg met niet-mainportgebonden verkeer wordt opgestart voor overleg hierover. -Landzijdige ontsluiting via convenant met regio vastgelegd voor Eindhoven; voor Lelystad is een dergelijk convenant voorzien voor 31 december 2012.
2.7	Partijen spreken af om, bij het gradueel en oplopend beschikbaar komen van capaciteit op regionale luchthavens, de op Schiphol opererende luchtvaartmaatschappijen op te roepen om, hun eigen niet-mainportgebonden verkeer te stimuleren gebruik te maken van deze regionale capaciteit.	Een eerste stap die hierin gezet kon worden en vervolgens ook gezet is, is de ontwikkeling van Transavia op Eindhoven.

3.1	<p>Schiphol Group ontwikkelt voor 2012 een pakket stimuleringsmaatregelen en operationele restricties waardoor het voor niet-mainportgebonden verkeer dat vanaf de luchthaven Schiphol opereert aantrekkelijk wordt om gebruik te maken van de uitbreiding van de regionale luchthavencapaciteit</p>	<p>- enerzijds is een matrix met maatregelen voor stimulering ontwikkeld. - anderzijds is in de praktijk in deze periode een programma van aviation marketing beleid gevoerd.</p>
4.1 4.2	<p>Schiphol Group werkt in samenwerking met de relevante Partijen en andere betrokkenen een voorstel uit op basis waarvan bij toewijzing van nieuwe slots het hub- en mainportgebonden verkeer gestimuleerd wordt. Schiphol Group zet dit voorstel om in een lokaal richtsnoer voor slotallocatie en zij legt dit voorstel uiterlijk 1 april 2009 voor aan het coördinatiecomité en bevordert dat het comité een overeenkomstige regeling ter goedkeuring en bekrachtiging voorlegt aan de minister van VenW.</p>	<p>Een voorstel is vastgesteld in de Stuurgroep van 27 januari 2012 en inmiddels als priority rule van kracht. Voor de Mainport zijn met name de long haul bestemmingen van belang. In geval van concurrerende slotaanvragen geldt als additioneel verdeel criterium dat prioriteit kan worden gegeven aan connecterende long haul services die bovendien Mainport gebonden zijn. Deze maatregel is op grond van de IATA uitvoerbaar en heeft effect bij concurrerende slotaanvragen.</p>
5.1 – 5.4	<p>Schiphol Group werkt in een voorstel uit op basis waarvan bij toewijzing van nieuwe slots voorrang wordt gegeven aan luchtvaartmaatschappijen waarvan vliegtuigen niet als „onderkant Hoofdstuk 3“ kunnen worden aangemerkt en zet dit voorstel om in een lokaal richtsnoer voor slotallocatie en legt dit voorstel uiterlijk 1 april 2009 voor aan het coördinatiecomité.</p>	<p>Het voorstel voor het richtsnoer is begin april 2009 besproken tijdens het vooroverleg van het coördinatie comité. Voorstel voorrang slots is opgesteld. Voorstellen zijn bedoeld om uitfasering onderkant H3 te bespoedigen. In huidige markt heeft richtsnoer geen effect. I.c.m. met daling in de markt zijn er geen aanvragen voor slots met onderkant H3 vliegtuigen. Wel stringente operationele restricties en tariefdifferentiatie geïmplementeerd. Zie luchtvaartnota pagina 90.</p>

Gebruik Buitenveldertbaan in 2011

Inleiding

In het gebruiksjaar 2011 (november 2010 tot en met oktober 2011) zijn 42.655 vliegtuigen van de in totaal 427.189 vliegtuigbewegingen gestart of geland op de Buitenveldertbaan. Dit is het hoogste aantal sinds de aanleg van de Polderbaan in 2003.

Schiphol beschikt over vijf hoofd start- en landingsbanen voor de afhandeling van het reguliere verkeer van en naar Schiphol. Daarnaast is er nog de Schiphol-Oostbaan (04-22). Deze kortere baan wordt vooral gebruikt door de kleine luchtvaart. Om de hinder in de omgeving zoveel mogelijk te beperken, worden de banen in het thans lopende experiment met het nieuwe geluidsstelsel (gestart op 1 november 2010) ingezet volgens het strikt geluidpreferentieel baangebruik: voor zover mogelijk worden die banen ingezet die de minste overlast in de omgeving veroorzaken. De Buitenveldertbaan heeft in dat systeem een lage preferentie vanwege de dichtbevolkte gebieden onder de aan- en uitvliegroutes van de baan. Dit houdt in dat de baan in principe alleen gebruikt wordt als het gebruik van de meer preferente baancombinaties niet mogelijk is, zoals bij bepaalde weersomstandigheden of werkzaamheden aan één van de banen.

Tegen deze achtergrond heeft de toename van het gebruik van de Buitenveldertbaan in het gebruiksjaar 2011 tot vragen geleid, zoals "Is de Buitenveldertbaan in het gebruiksjaar 2011 vaker ingezet?" en "Zo ja, waarom is dat gebeurd en komt dat door het experiment met het nieuwe geluidsstelsel"? Deze vragen zijn voor de Aldersregie aanleiding geweest om een onderzoek uit te laten voeren om de redenen voor het gebruik van de baan in gebruiksjaar 2011 te achterhalen.

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) heeft dit onderzoek uitgevoerd. Aanvullend heeft To70 een vergelijking gemaakt van het gebruik van de baan ten opzichte van eerdere jaren, in relatie tot het weer in die jaren. De resultaten zijn op 24 april jl. tijdens een informatiebijeenkomst in Amsterdam (Zuider-Amstel) voor inwoners uit de regio onder de aan- en uitvliegroutes van de Buitenveldertbaan toegelicht.

Uit de onderzoeken is gebleken:

- Het gebruik van de Buitenveldertbaan in 2011 is vooral het gevolg van het weersbeeld in dat jaar. Ten opzichte van eerdere jaren zijn de weerscondities waarbij de Buitenveldertbaan wordt ingezet, vaker voorgekomen.
- Op basis van het weer en andere factoren die kunnen resulteren in het gebruik van de baan, is voor bijna 97% het gebruik van de baan voor 2011 verklaard.

Deze notitie beschrijft op hoofdlijnen de bevindingen van de onderzoeken. Bijgevoegd is een presentatie waarin in meer detail de resultaten zijn opgenomen.

Verklaring van het gebruik van de Buitenveldertbaan in 2011

In het gebruiksjaar 2011 is de Buitenveldertbaan gebruikt voor 13.328 starts (baan 09, starten in oostelijke richting) en voor 28.158 landingen (baan 27, landen in westelijke richting)¹. De baan is daarmee 1674 uur in gebruik geweest.

Uit onderzoek van LVNL blijkt dat het grootste deel, 81,3% (1361 uur), van de inzet van de Buitenveldertbaan zich laat verklaren door de opgetreden wind- en zichtcondities:

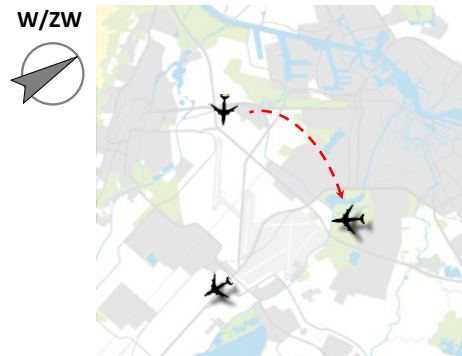
- Vliegtuigen starten en landen in principe tegen de wind in. Uit het oogpunt van veiligheid moet er, als dat mogelijk is, altijd één start- of landingsbaan beschikbaar gesteld worden waar de dwarswind op de baan maximaal 20 knopen (circa 10 m/s, windkracht 5) bedraagt. De windlimieten die gehanteerd worden,

¹ Gebruik van de baan in de andere richting (richting Hoofddorp) is in deze cijfers niet opgenomen, in totaal 1.168 bewegingen in 2011.

Gebruik Buitenveldertbaan in 2011

komen overeen met de aanbevelingen die daarvoor in 1999 zijn gedaan door Rinnooy Kan. Deze waarden gelden als 'bovengrens'. De regels in het nieuwe stelsel voor het baangebruik staan een baanwisseling toe bij lagere waarden, onder andere om te voorkomen dat als de wind draait of in kracht toeneemt, het baangebruik direct buiten de limieten valt.

Voorbeeld: bij een wind uit (zuid)westelijke richting, dient in principe gestart te worden vanaf de Kaagbaan en geland te worden op de Polderbaan. Als de wind vrij krachtig tot hard is, kan de dwarswind op de Polderbaan de 20 kts overschrijden, waardoor deze niet meer als eerste landingsbaan kan worden ingezet. Het alternatief is dan inzet van de Buitenveldertbaan. In deze situatie kan de Polderbaan nog wel als tweede landingsbaan worden ingezet wanneer het verkeersaanbod te groot is om op één baan afgehandeld te worden. De keuze om van deze baan gebruik te maken ligt onder andere bij de piloot.

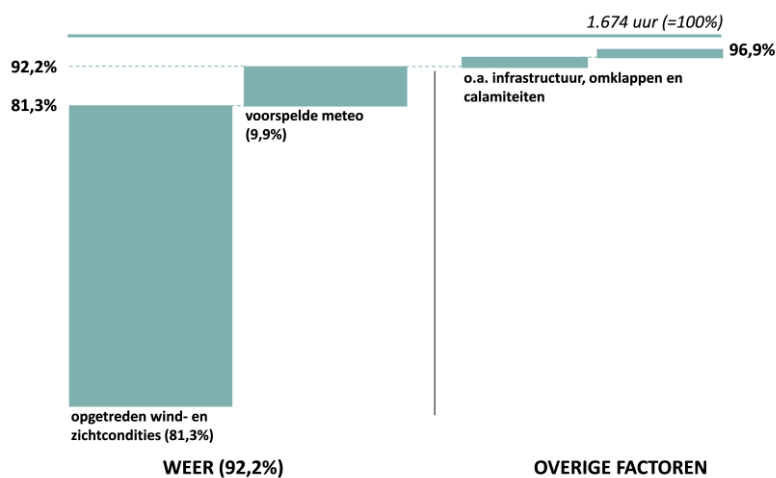


- Beperkingen in het baangebruik door het zicht doen zich voor bij afhankelijk baangebruik. Van afhankelijk baangebruik is sprake als vliegtuigen die hun nadering af moeten breken en een zogenoemde doorstart maken, in elkaars vliegp pad kunnen komen. Afhankelijke baancombinaties mogen daarom alleen worden gebruikt bij voldoende zicht. Vliegers en verkeersleiders zien dan mogelijke onveilige situaties aankomen en kunnen tijdig ingrijpen. Als het horizontaal of verticaal zicht afneemt, kan dit betekenen dat de meest preferente baancombinaties niet meer ingezet kunnen worden.

Verder blijkt uit het onderzoek dat verwachte zichtcondities en (verwachte) regen- en onweersbuien voor een deel de inzet van de Buitenveldertbaan in 2011 verklaren:

- Om abrupte wisselingen in het baangebruik te voorkomen tijdens drukke momenten, anticipeert LVNL op verwachte veranderingen in het weer. Hierdoor kan een baancombinatie eerder worden ingezet om te voorkomen dat verkeerspatronen ingrijpend moeten wijzigen op momenten dat er veel verkeer in de lucht of op de grond onderweg is.
- Verkeersleiders en vliegers zullen om een zo veilig mogelijke situatie te creëren te allen tijde proberen te voorkomen dat door (onweers-)buien gevlogen wordt. Buien en verwachte buien in de nabijheid van de luchthaven kunnen het baangebruik dusdanig beperken dat de Buitenveldertbaan ingezet wordt.

In totaal is het baangebruik op basis van weersomstandigheden voor ruim 92% verklaard, zie figuur 1.



Figuur 1

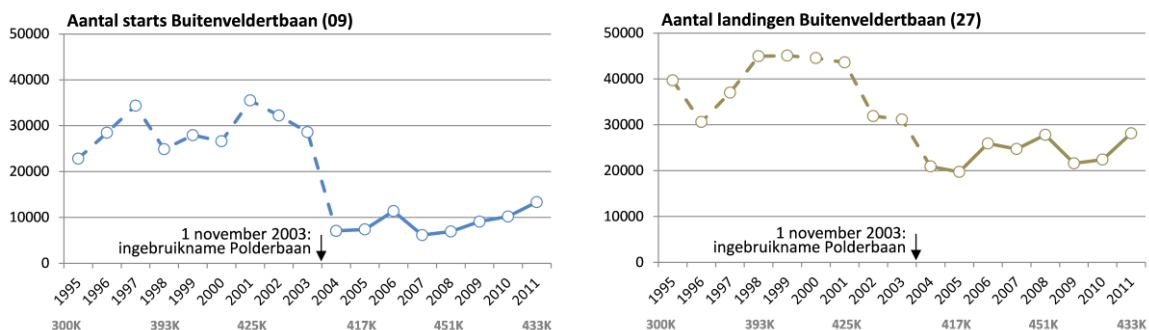
Gebruik Buitenveldertbaan in 2011

Tot slot zijn er nog tal van, minder bepalende, factoren die het baangebruik kunnen beperken waardoor inzet van de Buitenveldertbaan nodig kan zijn. Voorbeelden hiervan zijn: gepland en ongepland onderhoud aan start-/landingsbanen en taxibanen; gebruik van 'stabiele baancombinaties' bij noordwesten of zuidoostenwind (kan nodig zijn in verband met onzekerheid in de meteorologische omstandigheden, met name met betrekking tot de windvoorspelling); wisselen van baangebruik waarbij tijdelijk een andere baan wordt ingezet; sneeuw; incidentele gebeurtenissen op of rondom de luchthaven; etc.

In totaal heeft het onderzoek van LVNL op basis van de wind- en zichtcondities, verwachte zichtcondities, (verwachte) (onweers-)buien, onderhoud en baanwisselingen aangetoond dat het gebruik voor 96,9% (circa 1623 uur van het totaal van 1674 uur) van de tijd verklaard kan worden.

Toename gebruik van de Buitenveldertbaan ten opzichte van eerder jaren

Figuur 2 geeft het gebruik van de Buitenveldertbaan (links: starts 09, rechts: landingen 27) sinds 1995. Onder de grafieken is voor enkele jaren het totale aantal vliegtuigbewegingen (in duizendtallen) op Schiphol gegeven.



Figuur 2

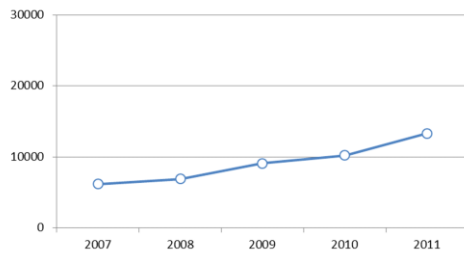
Uit deze figuur blijkt dat het gebruik van de Buitenveldertbaan sinds de ingebruikname van de Polderbaan in 2003 significant is afgenomen, maar lager dan de aantallen die tot 2003 werden gerealiseerd. Daarnaast blijkt dat het gebruik van de baan als startbaan sinds 2007 van jaar tot jaar is toegenomen en ook dat het aantal landingen op de baan in 2011 hoger is dan voorgaande jaren.

Voor de periode 2007 t/m 2011 heeft To70 een vergelijking gemaakt van de inzet van de baan in relatie tot het weer in die jaren. Op basis van gegevens van het KNMI is bepaald hoe vaak weersfactoren zijn opgetreden die (vooral) bepalend zijn voor gebruik van de Buitenveldertbaan, te weten een krachtige oosten- of westenwind², marginaal of slecht zicht en sneeuwval (sneeuwval voor de momenten dat de Buitenveldertbaan als startbaan is ingezet). Figuur 3 geeft deze vergelijking voor het gebruik van de Buitenveldertbaan als startbaan, figuur 4 voor het gebruik van de baan als landingsbaan. Voor de weersfactoren geeft de grafiek het percentage van de tijd aan in het jaar dat de betreffende condities zich voor hebben gedaan.

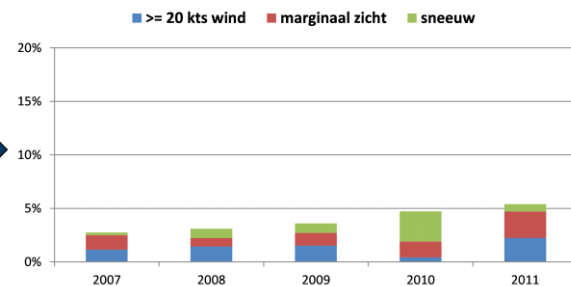
² Het gaat hierbij niet alleen om 'zuivere' oosten- of westenwind, maar ook bijvoorbeeld om situaties waarbij de wind uit zuidwestelijke richting komt met een westelijke windcomponent groter van 20 knopen.

Gebruik Buitenveldertbaan in 2011

Starts Buitenveldertbaan (09)

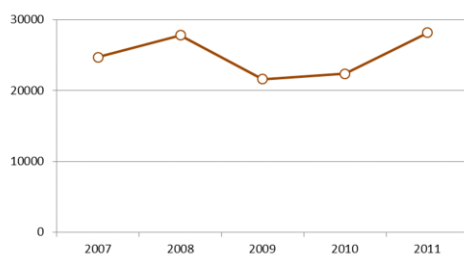


Weersfactoren die bijdragen aan inzet 09

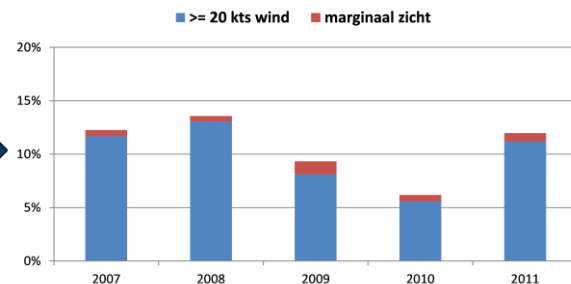


Figuur 3

Landingen Buitenveldertbaan (27)



Weersfactoren die bijdragen aan inzet 27



Figuur 4

Uit figuur 3 blijkt dat het aantal uur dat in het jaar een krachtige of hardere oostenwind, marginaal (en slecht) zicht en sneeuw zich voor heeft gedaan van jaar tot jaar is toegenomen sinds 2007. Deze toename houdt een gelijke trend met het aantal starts vanaf de Buitenveldertbaan sinds 2007.

Ook uit figuur 4 blijkt dat het weersbeeld in de afgelopen jaren (westenwind en zicht) een gelijke trend vertoont als het gebruik van de Buitenveldertbaan voor landingen.

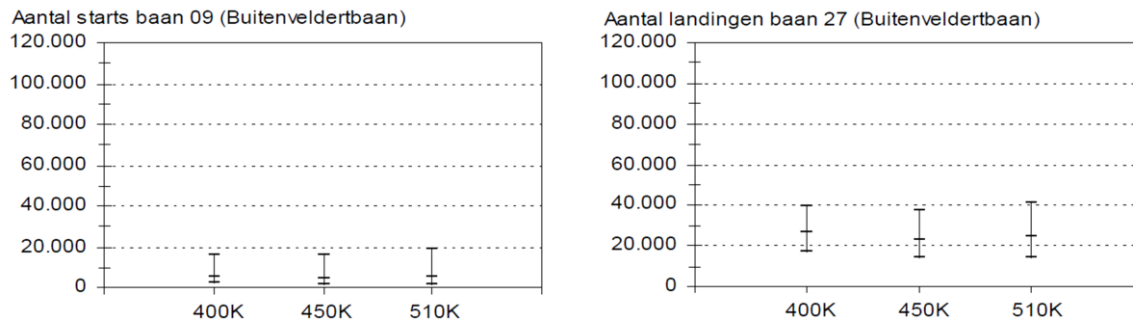
Eerste kwartaal gebruiksjaar 2012

In het eerste kwartaal van gebruiksjaar 2012 (november 2011 t/m januari 2012) is er ruim twee keer zo vaak geland op de Buitenveldertbaan als in het gebruiksjaar 2011: resp. 10.006 landingen in 2012 ten opzichte van 4.725 in 2011. Op basis van de meteorologische gegevens van het KNMI blijkt ook hier een relatie met het weersbeeld. In het eerste kwartaal van 2012 is ruim 22% van de tijd een krachtige westenwind of marginaal/slecht zicht opgetreden; in het eerste kwartaal van 2011 bedroeg dit 'slechts' ruim 9%.

Prognoses baangebruik

In de aanloop naar de start van het experimentele gebruik van het nieuwe stelsel zijn de verwachte effecten op het baangebruik inzichtelijk gemaakt voor verschillende jaarvolumes. Bijlage 4 bij de Aldersbrief van 19 augustus 2010 geeft per baan een indicatie van de te verwachte aantallen vliegtuigbewegingen bij jaarvolumes van 400, 450 en 510 duizend bewegingen op Schiphol. De aantallen zijn tot stand gekomen op basis van een prognosemodel dat aan de hand van onder andere historisch weer het verwachte baangebruik bepaalt. In de bijlage is een bandbreedte opgenomen voor het baangebruik, welke gebaseerd is op 38 meteojaren (1971 t/m 2008). Er vanuit gaande dat met deze 38 meteojaren een voldoende grote variëteit in het weersbeeld is meegenomen, betekent dit dat het gebruik van de banen in het algemeen binnen de bandbreedte zal liggen. Omdat het weersbeeld jaar op jaar grote verschillen kan laten zien, is het ook mogelijk dat er grote verschillen in het baangebruik zitten tussen verschillende jaren. Figuur 5 geeft de prognoses voor het gebruik van de Buitenveldertbaan. Behalve de bandbreedte is ook het gemiddelde te verwachten gebruik weergegeven.

Gebruik Buitenveldertbaan in 2011



Figuur 5

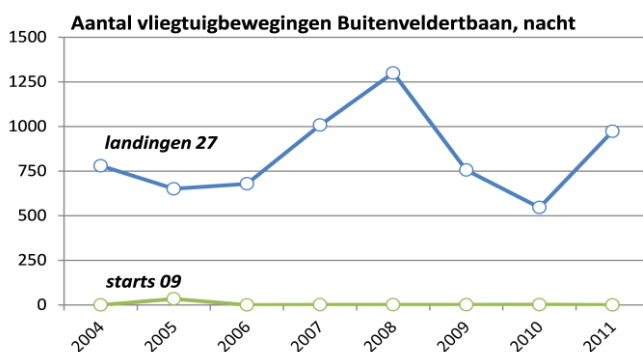
Het effect van het weer op het gebruik van een baan blijkt groter dan het effect van het verkeersvolume. Als deze bandbreedte wordt afgezet tegen het aantal starts en landingen op de Buitenveldertbaan in de periode 2004 tot en met 2011, dan blijkt dat het gebruik in de afgelopen jaren binnen deze bandbreedte valt.

Het prognosemodel blijkt echter een onderschatting te geven van het gebruik van de Buitenveldertbaan. Dit is gebleken uit een onderzoek dat thans wordt uitgevoerd in het kader van de verdere uitwerking van het nieuwe geluidsstelsel. Hoewel het feitelijk gebruik in de afgelopen jaren (ruim) binnen de eerder gegeven bandbreedte is gebleven, zou deze bandbreedte dus mogelijk groter moeten zijn dan thans in de prognoses is weergegeven. De verbetering van het prognosemodel wordt momenteel onderzocht. Daarbij wordt onder andere gekeken bij welke weerscondities welke baancombinatie is ingezet en hoe dat zich verhoudt tot de baanpreferentietabel.

Gebruik van de Buitenveldertbaan in de nacht

Het gebruik van de Buitenveldertbaan in de periode 23.00 tot 6.00 uur is alleen toegestaan voor landingen als andere banen niet beschikbaar of bruikbaar zijn (bijvoorbeeld bij harde (noord-)westenwind). In het gebruiksjaar 2011 is 976 keer geland op de Buitenveldertbaan in de nachtperiode. Een ontheffing is vereist voor het mogen starten van de Buitenveldertbaan in deze periode. In het gebruiksjaar 2011 is er niet gestart vanaf de baan in de nachtperiode (waarbij een marge van enkele minuten wordt gehanteerd). De Inspectie (ILT) heeft voor het gebruiksjaar 2011 beoordeeld dat de geregistreerde afwijkingen niet aan LVNL en de gezagvoerders kunnen worden aangerekend.

Figuur 6 laat voor de periode 2004 t/m 2011 het aantal vliegtuigbewegingen zien dat in de nachtperiode is afgehandeld op de Buitenveldertbaan. Hierin is te zien dat er doorgaans niet gestart wordt in de nacht en dat het aantal landingen tussen de circa 550 en 1300 heeft geschommeld.



Figuur 6

Gebruik Buitenveldertbaan in 2011

Gebruik van de Buitenveldertbaan en handhaving

Ondanks dat in 2010 een experiment is gestart met een nieuw geluidsstelsel, gelden formeel nog de regels en grenswaarden van het huidige geluidsstelsel. Hierin zijn grenswaarden gesteld aan de jaarlijkse geluidbelasting in 'handhavingspunten'. Handhavingspunten zijn fictieve punten op vaste locaties rond de luchthaven. Het gebruik van de banen is gelimiteerd door de grenswaarden in deze punten. Voor de Buitenveldertbaan betreft dit vooral de punten 19 t/m 23.

Bij de afhandeling van het verkeer is uitgegaan van de regels van het nieuwe stelsel, waarbij nadrukkelijk niet gestuurd is op de geluidbelasting in de handhavingspunten. Dit heeft echter niet geleid tot overschrijding van één van de grenswaarden in de handhavingspunten in het gebruiksjaar 2011. De verwachting is dan ook dat de inzet van de Buitenveldertbaan niet anders zou zijn geweest in het huidige stelsel.

Toch is er wel een belangrijk verschil tussen het huidige en het nieuwe geluidsstelsel. De regels in het nieuwe geluidsstelsel beogen dat de baan niet vaker wordt ingezet dan nodig. In het huidige stelsel is het gebruik van de Buitenveldertbaan echter toegestaan zolang de grenswaarden niet overschreden worden. Dat betekent dat ook al is het gebruik van de baan strikt genomen niet nodig, deze wel ingezet mag worden. Dit kan zich bijv. voordoen als een grenswaarde nabij een andere baan bereikt dreigt te worden. Om een overschrijding van de grenswaarde te voorkomen, zou dan afgeweken moeten worden van het geluidspreferentieel baangebruik, waardoor minder preferente baancombinaties meer ingezet zouden worden.

Behalve dat er beperkingen zijn gesteld aan het gebruik van de baan, is er voor de luchtvaartpartijen ook een belangrijke prikkel om de Buitenveldertbaan zo min mogelijk in te zetten. Deze prikkel betreft de groeirimte voor Schiphol, welke beperkt is door de wettelijke eis voor een minimale bescherming van de omgeving. Eén van de aspecten waar deze bescherming in is uitgedrukt, is een maximum aan het aantal woningen met een geluidbelasting van 58 dB(A) L_{den} of hoger. Gebruik van andere banen in plaats van de Buitenveldertbaan heeft een gunstig effect op het aantal geluidsbelaste woningen, en daarmee op de groeirimte.

Landingen Kaagbaan (baan 24) vanuit het oosten

Behalve over het gebruik van de Buitenveldertbaan zijn ook vragen gesteld over het gebruik van de Kaagbaan voor landingen vanuit het oosten.

De Kaagbaan wordt gebruikt voor het landen vanuit en starten richting het zuidwesten. Incidenteel wordt de baan echter ook gebruikt voor landingen vanuit het oosten. De vliegpaden die het verkeer daarbij vliegt, zijn gelijk aan die van de nadering naar de Buitenveldertbaan en pas op lage hoogte, boven het luchthaventerrein, wordt afgedraaid richting de Kaagbaan. Jaarlijks landen circa 1.500 tot 2.000 vliegtuigen op deze wijze op de Kaagbaan. Het gebruik is daarmee beperkt. Dit komt doordat bij de weerscondities waaronder dit gebruik mogelijk is, de Kaagbaan in principe al als startbaan in gebruik is (en dus niet intensief voor landingen gebruikt kan worden) en ook al geland wordt / zou kunnen worden op de Buitenveldertbaan.

In de telling van het aantal vliegtuigbewegingen op een baan worden deze landingen meegeteld als landingen op de Kaagbaan (in de richting 24). Deze landingen worden in het huidige geluidsstelsel, net als alle andere vliegtuigbewegingen, meegenomen op basis van de route die de vliegtuigen daadwerkelijk afgelegd hebben. Daardoor tellen ze op dezelfde manier mee in de geluidbelasting als landingen op de Buitenveldertbaan. In het nieuwe stelsel wordt na afloop van een gebruiksjaar gecontroleerd of het verkeer binnen de grenzen van de minimale bescherming van de omgeving is afgehandeld. Ook hier worden vliegtuigbewegingen meegenomen op basis van de daadwerkelijk gevlogen routes en zullen landingen op de Kaagbaan in de richting 24 ook op dezelfde manier bijdragen aan de geluidbelasting rond Schiphol als landingen op de Buitenveldertbaan.

13.171.02

September 2013

Verklaarbaarheid inzet Buitenveldertbaan

Analyse voor de periode 1 t/m 14 december 2012

BURG
EL
RID
TTGART HBT.
ON
LSINKI
FRANCISCO-DALL
ARIS
VENEDIG
DALLAS
AMSTERDAM



Verklaarbaarheid inzet Buitenveldertbaan

Analyse voor de periode 1 t/m 14 december

Opdrachtgever

Aldersregie Schiphol

To70

Postbus 85818

2508 CM Den Haag

Tel. +31 (0)70 3922 322

Fax +31 (0)70 3658 867

E-mail: info@to70.nl

Door:

Arie van der Eijk, Kjeld Vinkx

Den Haag, september 2013

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Kader	4
3	Verklaarbaarheid gebruik Buitenveldertbaan.....	6
4	Voorstellen die in contacten met bewoners aan de orde kwamen.....	11
	Bijlage: verklaarbaarheid op basis van analyse To70	20

1 Inleiding

Het gebruik van de Buitenveldertbaan leidt tot veel vragen van bewoners. Op 22 juni 2012 is een notitie gebruik Buitenveldertbaan in 2011 gepubliceerd¹. Vragen als “Is de Buitenveldertbaan in het gebruiksjaar 2011 vaker ingezet?” en “Zo ja, waarom is dat gebeurd en komt dat door het experiment met het nieuwe geluidsstelsel?” vormden de aanleiding voor de Aldersregie om een onderzoek uit te laten voeren om de redenen voor het gebruik van de baan in gebruiksjaar 2011 te achterhalen.

Het onderzoek kwam tot de conclusie dat:

- Het gebruik van de Buitenveldertbaan in 2011 vooral het gevolg is van het weerbeeld in dat jaar. Ten opzichte van eerdere jaren zijn de weerscondities waarbij de Buitenveldertbaan wordt ingezet, vaker voorgekomen.
- Op basis van het weer en andere factoren die kunnen resulteren in het gebruik van de baan, is voor bijna 97% het gebruik van de baan voor 2011 verklaard.

Ook na de publicatie van deze notitie komen er vragen en opmerkingen van de zijde van bewoners die voor de regie aanleiding zijn geweest om To70 te vragen een reactie daarop op te stellen. Vragen van de zijde van de Vereniging Gezamenlijke Platforms – onderdeel van de bewonersvertegenwoordiging aan de Schipholtafel – maar ook van de Bewonersvereniging voor Bescherming van het Leefmilieu in de regio Schiphol (BLRS). Deze laatste vereniging maakt geen onderdeel uit van de Schipholtafel. Met de BLRS vinden kwartaalgesprekken plaats door de heer Alders.

Onderdeel van de vragen en opmerkingen is ook een analyse van de Schiphol Werkgroep Amstelveen Buitenveldert (SWAB) naar de verklaarbaarheid van het gebruik van de Buitenveldertbaan in de eerste helft van december 2012. Op verzoek van de Aldersregie heeft To70 voor dezelfde periode het gebruik van de Buitenveldertbaan geanalyseerd. De analyse resulteert in een verklaarbaarheid van circa 85%. De resultaten zijn besproken met de SWAB en gezamenlijk is geconcludeerd dat de uitkomsten van de analyse door To70 “technisch correct” zijn bij de in het Aldersadvies uit 2010 overeengekomen regels voor toepassing van de baanpreferentietabel². In hoofdstuk 3 wordt een en ander beschreven.

Leeswijzer

De lezer wordt geacht bekend te zijn met de regels voor het nieuwe normen- en handhavingssysteem, met in het bijzonder de regel voor de toepassing van de baanpreferentietabel. Hoofdstuk 2 beschrijft op hoofdlijnen de aanpak die in de analyse is gehanteerd. Hoofdstuk 3 gaat in op de verklaarbaarheid van de inzet van de Buitenveldertbaan. Hoofdstuk 4 gaat ten slotte in op de voorstellen die BLRS heeft gedaan in het kader van de baanpreferentietabel.

¹ http://www.alderstafel.nl/uploads/1/4/1/3/14138220/20120901_factsheet-buitenveldertbaan.pdf

² Presentatie: Verklaarbaarheid inzet Buitenveldertbaan, Analyse en gevraagde verbeteringen 15 Juli 2013.

2 Kader

Het Aldersadvies van augustus 2010 geeft een voorstel voor regels voor een nieuw normen- en handhavingstelsel voor Schiphol. De regels moeten er voor zorgen dat in de gegeven omstandigheden die start- en landingsbanen worden gebruikt die het geringste aantal gehinderden opleveren én dat daarbij niet meer banen worden ingezet dan gegeven het verkeersaanbod strikt noodzakelijk is.

De eerste regel luidt:

“Het verkeer dient te worden afgehandeld op de meest geluidpreferente combinatie van beschikbare en bruikbare banen die mogelijk is”. (Aldersadvies 2010)

Hiertoe is een preferentietabel opgesteld, met een preferentievogorde van baancombinaties (zie tabel hieronder) en regels die voorschrijven welke baancombinatie onder de gegeven omstandigheden moet worden ingezet.

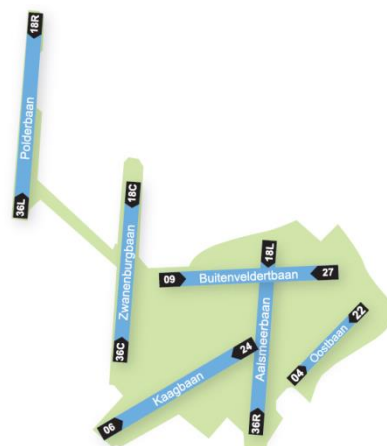
Dag (06:00 – 23:00 uur)

Zichtcondities	Pref.	L1	L2	S1	S2
'Goed'	1	06	(36R)	36L	(36C)
Zicht ≥ 5.000m EN	2	18R	(18C)	24	(18L)
wolkenbasis ≥ 1.000ft	3	06	(36R)	09	(36L)
EN binnen UDP	4	27	(18R)	24	(18L)
'Goed' of 'marginaal'	5	36R	(36C)	36L	(36C/09)
zicht ≥ 1.500m EN	6	18R	(18C)	18L	(18C/24)
wolkenbasis ≥ 300ft					

Nacht (23:00 – 06:00 uur)

Pref.	L	S
1	06	36L
2	18R	24
3	36C	36L
4	18R	18C

L = Landen
S = Starten



Voor de inzet van baancombinaties op basis van de baanpreferentietabel, is in de regels onder andere rekening gehouden met:

1. Meteorologische gegevens (zoals feitelijk opgetreden): windrichting, windsnelheid en windstoten op de grond, zicht en wolkenbasis;
2. Of er al dan niet sprake is van daglicht, uitgaande van de 'uniforme daglichtperiode' (UDP);
3. Het niet beschikbaar zijn van banen;
4. Het 'tijdig' anticiperen op veranderende omstandigheden en het moment van wisselen naar een meer preferente baancombinatie;
5. Tijdelijke inzet van baancombinaties om baanwisselingen mogelijk te maken.

Daarnaast zijn er meerdere overige factoren die van invloed kunnen zijn op het baangebruik, maar in mindere mate het baangebruik bepalen. Bijvoorbeeld de beperkte beschikbaarheid van ATM-middelen, -systemen (bv. ILS) en/of verkeersleiders; sluiting van (delen van) luchtruim; sneeuw; onweersbuien; sterk afwijkende windrichting/windsnelheid in de eindnadering; overige onvoorziene omstandigheden in het

ATM-systeem (bv. vliegtuigbom); en niet daadwerkelijk opgetreden meteorologische voorspellingen van de eerdergenoemde invloeden.

Voor ieder kwartaal tijdens de periode van het experiment is een monitoringsrapport opgesteld, waarin is gerapporteerd over de inzet van baancombinaties volgens de baanpreferentietabel. De verklaring voor het baangebruik is hierin gebaseerd op de drie van de aspecten uit bovenstaande opsomming, te weten: meteorologische gegevens, de 'uniforme daglichtperiode' en het niet beschikbaar zijn van de Polderbaan en Kaagbaan. Het baangebruik is verklaard verondersteld, indien de gebruikte baancombinatie minimaal even preferent is als de baancombinatie welke zou volgen uit de voorgeschreven preferentietabellen en toepassingsregels. Dus stel, baancombinatie 3 uit de preferentietabel wordt vanwege een oostenwind voorgeschreven, dan is het gebruik verklaard indien preferentie 1, 2 of 3 in praktijk is ingezet.

Tijdens de periode van het experiment (1 november 2010 t/m 31 oktober 2012) is de werking van de regel bevestigd en is op onderdelen van de regel een nadere uitwerking gegeven, onder andere voor het tijdig en tijdelijk baangebruik.

Voor het eindadvies over het stelsel is een norm voorgesteld voor het deel van de tijd dat, gemiddeld in een seizoen, de ingezette baancombinatie volgens de preferentietabel de juiste combinatie was, passend bij meteorologische en/of operationele omstandigheden. De norm voor de verklaarbaarheid heeft dus betrekking op de ingezette baancombinatie, niet op de verklaarbaarheid van afzonderlijke banen. De normstelling sluit hiermee aan bij de operatie, waar de bruikbaarheid van een combinatie van banen in zijn geheel wordt beschouwd, niet van afzonderlijke banen.

3 Verklaarbaarheid gebruik Buitenveldertbaan

3.1 Analyse van de SWAB

De SWAB heeft het gebruik van de Buitenveldertbaan in de periode van 1 t/m 14 december 2012 geanalyseerd. Deze analyse komt uit op een verklaarbaarheid van rond de 35%. Deze bevinding komt niet overeen met de verklaarbaarheid van het baangebruik volgens de monitoringsrapportages, welke rond de 90% per kwartaal ligt.

De steekproef betreft de volgende perioden van inzet van de Buitenveldertbaan, alsmede de aanduiding of de inzet op basis van de analyse van de SWAB verklaarbaar is (laatste kolom).

Datum	Begin	Eind	Duur (min)	L/S	Verklaarbaar (Y/N)
01/12/2012	07:00	09:00	120	Landen	N
01/12/2012	10:25	11:32	67	Landen	N
01/12/2012	12:44	13:22	38	Landen	N
01/12/2012	17:51	22:30	279	Landen	N
02/12/2012	8:48	11:35	167	Landen	N
02/12/2012	12:00	12:56	56	Starten	N
02/12/2012	13:42	22:35	533	Landen	N
03/12/2012	17:35	22:28	293	Landen	Y
04/12/2012	06:42	17:27	645	Landen	Y
04/12/2012	20:00	22:38	38	Landen	N
05/12/2012	08:45	09:00	15	Landen	Y
05/12/2012	12:54	13:11	17	Landen	N
05/12/2012	14:31	14:55	24	Landen	Y
05/12/2012	15:40	21:43	363	Landen	N
06/12/2012	10:12	12:09	117	Landen	N
06/12/2012	15:28	16:01	33	Landen	N
06/12/2012	18:24	20:00	96	Landen	N
07/12/2012	14:23	19:35	312	Starten	N
07/12/2012	20:48	22:05	77	Starten	N
08/12/2012	09:15	11:14	119	Landen	N
09/12/2012	07:00	23:00	1020	Landen	Y
10/12/2012	07:05	09:35	150	Landen	N
10/12/2012	11:50	13:10	80	Starten	N
11/12/2012	16:12	19:21	189	Landen	N
11/12/2012	19:55	20:34	39	Landen	N
12/12/2012	06:59	13:05	366	Landen	N
13/12/2012	13:02	13:39	37	Starten	N
13/12/2012	15:00	16:07	67	Starten	N
13/12/2012	18:19	19:43	84	Starten	N
14/12/2012	09:02	11:07	125	Starten	N
14/12/2012	16:21	16:50	29	Starten	Y

Tabel: verklaarbaarheid inzet Buitenveldertbaan in steekproefperiode o.b.v. analyse van de SWAB.

De SWAB heeft zich hierbij gebaseerd op:

- de Inzet van de Buitenvelderbaan zoals getoond op Vliegverkeer in Zicht;

- berekening van de dwarswind op noord-/zuidbanen, gebaseerd op gegevens voor wind afkomstig van buienradar.nl
- vergelijking van de berekende dwarswind met de criteria hiervoor in de regels van 15 knopen, in overeenstemming met het Aldersadvies 2010.

Op basis van deze bevindingen stelt de BLRS voor om de verklaarbaarheid nader te analyseren en daarbij te vergelijken met de rapportages die in het kader van de monitoringsrapporten wordt gebruikt.

3.2 Analyse To70

Voor de analyse van de verklaarbaarheid van de inzet van de Buitenveldertbaan, heeft To70 gekeken naar de verklaarbaarheid op basis van windrichting en –snelheid, zicht en de uniforme daglichtperiode. Daarbij geldt steeds dat het baangebruik verklaard is verondersteld als de gebruikte baancombinatie minimaal even preferent is als de baancombinatie welke zou volgen uit de voorgeschreven preferentietabellen en toepassingsregels. Dus stel, baancombinatie 5 uit de preferentietabel zou volgen op basis van de regels, dan is het gebruik van de Buitenveldertbaan verklaard indien preferentie 3 (starten Buitenveldertbaan), preferentie 4 (landen Buitenveldertbaan) of preferentie 5 (starten Buitenveldertbaan) in praktijk is ingezet.

Voor de meteogegevens is gebruik gemaakt van METAR ('weerbericht voor de luchtvaart') data³. Deze data omvat onder andere:

- de gemiddelde windsnelheid c.q. windstoten en windrichting op de grond
- de wolkenbasis
- het zicht

Hieronder wordt voor de verschillende aspecten achtereenvolgens de verklaarbaarheid voor de inzet van de Buitenveldertbaan in de periode van 1 t/m 14 december toegelicht. De bijlage geeft een tabel met per periode van inzet van de Buitenveldertbaan, de verklaarbaarheid per deelaspect.

Windrichting en windsnelheid

Als op basis van windrichting en windsnelheid de eerste twee baancombinaties uit de preferentietabel niet hoeven te worden ingezet, kan de Buitenveldertbaan op basis van de derde preferentie worden ingezet als startbaan of op basis van de vierde preferentie als landingsbaan. Op basis van de regels voor de toepassing van de preferentietabel is dit het geval als de dwarswindcomponent groter is dan 15 knopen en/of er sprake is van staartwind op de Polderbaan of de Kaagbaan.

Per baanrichting is op basis van de geregistreeerde windsnelheid de dwarswind en de staartwind bepaald per 10 minuten segment, rekening houdend met:

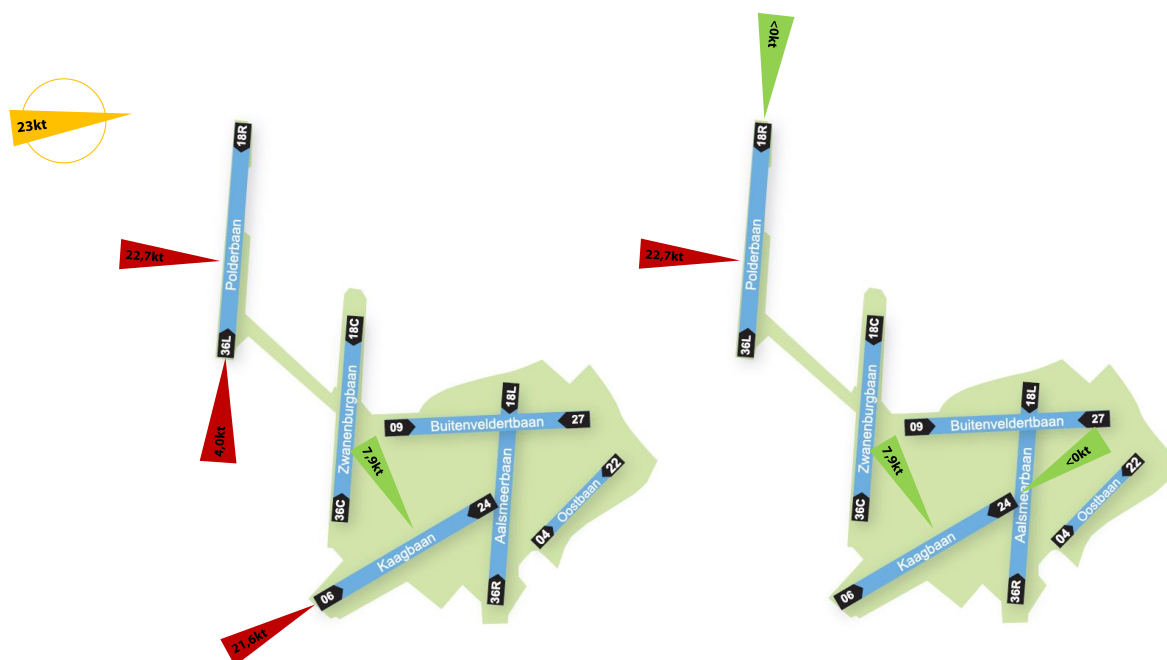
- de dwarswind is de windcomponent loodrecht op de baan;
- de staartwind is de gemiddelde windcomponent in de lengterichting van de baan;

³ Hiervoor is vanwege de vrije beschikbaarheid gebruik gemaakt van METAR gegevens die representatief worden gesteld voor alle banen. Dit in tegenstelling tot de monitoringsrapportages, waar gebruik is gemaakt van actuele windgegevens (continue metingen) per baankop (meerdere metingen dus).

- voor het bepalen van de windcomponenten is gebruik gemaakt van de maximale windsnelheid als het verschil tussen de maximale en gemiddelde windsnelheid meer bedraagt dan 5 knopen; in alle andere gevallen wordt gebruik gemaakt van de gemiddelde windsnelheid.

Ter illustratie geeft onderstaande figuur als voorbeeld de dwarswind en staartwind op de Polderbaan en Kaagbaan voor de eerste baancombinatie (figuur links) en tweede baancombinatie (figuur rechts) uit de baanpreferentietabel bij een westenwind (260 graden) van 23 knopen.

Voorbeeld: de dwars- en staartwindcomponenten per baanrichting voor de 1^e en 2^e baancombinatie uit de preferentietabel, bij een westenwind (260 graden) van 23 knopen.



Uit deze figuur blijkt dat voor de eerste preferentie (figuur links) de dwarswind op de Polderbaan (22,7 knopen) niet voldoet aan het criterium van maximaal 15 knopen. Ook de staartwind op de Polderbaan (4,0 knopen) en Kaagbaan (21,6 knopen) voldoet niet aan het criterium van maximaal 0 knopen. Onder deze omstandigheden hoeft de eerste baancombinatie hierdoor niet ingezet te worden. Voor de tweede combinatie (figuur rechts) blijkt alleen de dwarswind op de Polderbaan niet aan het criterium van 15 knopen te voldoen. Ook deze baancombinatie hoeft dus niet te worden ingezet.

Nb. Voor de verklaarbaarheid wordt gekeken naar de daadwerkelijk opgetreden weerscondities, welke kunnen afwijken van de weersvoorspellingen. De weersvoorspellingen zijn echter in belangrijke mate bepalend voor het baangebruik dat wordt toegepast, waarbij wordt geanticipeerd op verwachte veranderingen in het weer. Als deze veranderingen zich niet blijken voor te doen, kan het baangebruik niet verklaard zijn, terwijl de verwachte omstandigheden daar wel aanleiding toe gaven.

Resultaat

Voor de steekproefperiode blijkt 65% van de duur van het gebruik van de Buitenveldertbaan te kunnen worden verklaard op basis van de regels voor dwarswind en staartwind.

Zicht

De eerste vier preferenties overdag (van 0600 tot 2300 uur LT) hoeven op basis van de regels voor de toepassing van de preferentietabel niet te worden ingezet als er geen sprake is van goed zicht. Er is sprake van goed zicht als het horizontaal zicht tenminste 5.000 meter is én de wolkenbasis tenminste 1.000 ft is. Daarnaast hoeft de preferentietabel niet te worden gevolgd bij Beperkt Zicht Omstandigheden (BZO), horizontaal zicht niet meer dan 1.500 m of wolkenbasis niet meer dan 300 ft). Dit betekent dat:

- Bij goed zicht dient de volledige preferentietabel (preferentie 1 t/m 6) te worden gevolgd;
- Bij marginaal zicht (de situatie tussen goed zicht en BZO in) worden alleen de preferenties 5 en 6 voorgeschreven, maar mogen ook de meer preferente combinaties 1 t/m 4 worden ingezet;
- Bij BZO hoeft de baanpreferentietabel niet te worden gevolgd.

Zowel marginaal zicht als BZO kan daarmee reden zijn voor de inzet van de Buitenveldertbaan.

Resultaat

Voor de steekproefperiode blijkt circa 1% van de duur van het gebruik van de Buitenveldertbaan te kunnen worden verklaard (naast windrichting/-snelheid) op basis van de regels voor zicht.

Uniforme daglichtperiode

De eerste vier preferenties overdag (van 0600 tot 2300 uur LT) hoeven op basis van de regels voor de toepassing van de preferentietabel niet te worden ingezet buiten de Uniforme Daglicht Periode, dat wil zeggen tussen 06:00 uur LT en het moment van 15 minuten na zonsopgang óf het moment tussen 15 minuten voor zonsondergang en 2300 uur LT.

Dit komt er neer dat:

- Tijdens de daglichtperiode bepalen wind en zicht (en overige factoren) welke van de preferenties 1 t/m 6 tenminste dient te worden gehanteerd. Als preferentie 2 volgt uit de wind- en zichtomstandigheden, dan is inzet van de Buitenveldertbaan op basis van wind en zicht niet verklaard.
- Buiten de daglichtperiode volgt uit de regels ten hoogste preferentie 5 of 6, en mogen preferenties 1 t/m 4 (waaronder het gebruik van de Buitenveldertbaan in combinatie 3 en 4) worden ingezet.

Resultaat

Voor de steekproefperiode blijkt circa 20% van de duur van het gebruik van de Buitenveldertbaan te kunnen worden verklaard (naast windrichting/-snelheid en zicht) op basis van de regels voor UDP.

Overige factoren

De actueel opgetreden wind- en zichtomstandigheden en UDP, zijn op basis van de toepassingsregels voor de preferentietabel voor in totaal circa 85% verklarend voor het gebruik van de Buitenveldertbaan in

de onderzochte periode. Overige factoren (zie ook hoofdstuk 2) kunnen reden zijn voor de inzet van de Buitenveldertbaan in de overige gevallen. Dit is hier niet verder onderzocht.

3.3 Conclusie

De verklaarbaarheid voor de inzet van de Buitenveldertbaan in de periode 1 t/m 14 december komt op basis van de analyse van To70 uit op circa 85%.

Als alleen de dwarswind op de Polderbaan en Kaagbaan wordt beschouwd als mogelijke reden voor de inzet van de Buitenveldertbaan, dan zal de verklaarbaarheid lager uitvallen, maar wordt voorbij gegaan aan de beperkingen die onder andere de staartwind, het zicht en UDP opleggen aan de bruikbaarheid van baancombinaties.

Daarnaast is het van belang dat voor de verklaarbaarheid wordt uitgegaan van voldoende gedetailleerde weersgegevens. De METAR data bevat aanvullende informatie ten opzichte van Buienradar, over onder andere zicht, wolkenbasis en tijdelijke veranderingen in de weerscondities.

Tot slot wordt, in relatie tot de monitoringsrapportage, nog het volgende opgemerkt:

- De hier beschouwde periode van twee weken is relatief kort. Het beschouwen van korte periodes kan een relatief hoger 'onverklaard' baangebruik geven door bijvoorbeeld een periode van sneeuwval.
- De verklaarbaarheid in deze analyse richt zich specifiek tot de Buitenveldertbaan en de tijd dat deze in de beschouwde periode is ingezet. De monitoringsrapporten beschrijven de verklaarbaarheid van het 'totale baangebruik'.

3.4 Bespreking uitkomsten analyse

De uitkomsten van de analyse van To70 zijn in overleg met de SWAB besproken. Daar is vastgesteld dat de analyses van To70 correct zijn uitgevoerd, in lijn met de toepassingsregels voor de preferentietabel.

4 Voorstellen die in contacten met bewoners aan de orde kwamen

In contacten met bewoners, zowel georganiseerd in de Vereniging Gezamenlijke Platforms als BLRS, komen regelmatig een aantal onderwerpen aan de orde in verband met de Buitenveldertbaan.

Samengevat betreft het de volgende voorstellen:

1. Verhogen Tailwind limiet naar de Rinnooij Kan norm (7 knopen);
2. Terugdraaien van het toevoegen van de Buitenvelderbaan aan preferentie 5 (geen automatisch verklaarbaarheid Buitenvelderbaan buiten UDP). Eventueel toevoegen van een tijdelijke 7e preferentie voor het niet parallel starten bij marginaal zicht;
3. Activeren onderhoudspreferentietabellen;
4. Toevoegen preferenties voor BZO omstandigheden;
5. Mitigaties voor het niet hanteren van de Rinnooij Kan dwarswind norm en de verhoogde prognose inzet Buitenveldertbaan;
6. Overige voorstellen, gericht op verhogen van de transparante en het toevoegen van handhaving.

De Aldersregie heeft To70 gevraagd deze suggesties/voorstellen te beoordelen op haalbaarheid. Deze beoordeling is hieronder per voorstel weergegeven.

4.1 Verhogen staartwindlimiet naar Rinnooy Kan norm (7 knopen, incl. windstoten)

Beschrijving van het voorstel

De basisregel voor de inzet van een baancombinatie is dat LVNL het verkeer dient af te handelen op de meest preferente combinatie van beschikbare en bruikbare banen uit de preferentietabel (zie tabel). De regels voor de toepassing van de baanpreferentietabel geven aan wanneer de baankeuze in praktijk op basis van de regels verklaard is. In een groot deel van de tijd hangt de baankeuze direct samen met de windrichting en windsnelheid. De regels schrijven voor dat, als er sprake is van een staartwind (zie toelichting hieronder) op een van de banen binnen een baancombinatie, de betreffende baancombinatie niet ingezet hoeft te worden. Het voorstel beoogt om dit pas bij een staartwind van 7 knopen of meer het geval te laten zijn.

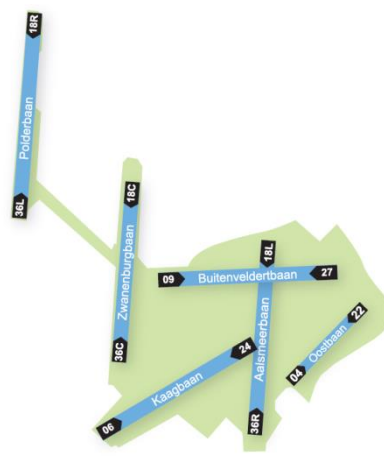
Dag (06:00 – 23:00 uur)

Zichtcondities	Pref.	L1	L2	S1	S2
'Goed'	1	06	(36R)	36L	(36C)
Zicht ≥ 5.000m EN	2	18R	(18C)	24	(18L)
wolkenbasis ≥ 1.000ft	3	06	(36R)	09	(36L)
EN binnen UDP	4	27	(18R)	24	(18L)
'Goed' of 'marginaal'	5	36R	(36C)	36L	(36C/09)
zicht ≥ 1.500m EN	6	18R	(18C)	18L	(18C/24)
wolkenbasis ≥ 300ft					

Nacht (23:00 – 06:00 uur)

Pref.	L	S
1	06	36L
2	18R	24
3	36C	36L
4	18R	18C

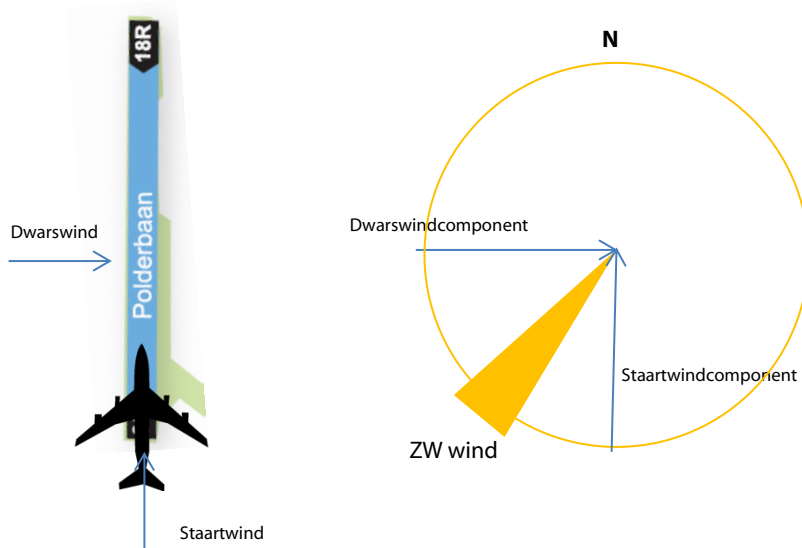
L = Landen
S = Starten



Overwegingen bij het voorstel

Of een baan veilig als start- of landingsbaan kan worden ingezet voor de afhandeling van vliegverkeer, is afhankelijk van vele verschillende factoren die beperkingen opleggen aan het kunnen gebruiken van een baan of baancombinatie. De meest bepalende factor voor het baangebruik op Schiphol is wind (richting, snelheid en windstoten). Andere factoren, zoals de zichtomstandigheden, onweersbuien, sneeuw, beperkte baanbeschikbaarheid, etc. zijn in het kader van dit voorstel niet relevant en worden daarom hier verder buiten beschouwing gelaten.

Voor het kunnen gebruiken van een baan bij wind, zijn de staart- en dwarswindcomponenten bepalend. De wind kan altijd worden uitgedrukt in een component haaks op de baan en een component in het verlengde van de baan. De windcomponent haaks op de baan wordt aangeduid als de dwarswind. De windcomponent in het verlengde van de baan die op de staart staat wordt aangeduid als staartwind, indien de wind uit de richting van de staart van het vliegtuig komt of neuswind, indien de wind uit de richting van de neus van het vliegtuig komt en dus op de neus staat.



Vliegtuigen starten en landen doorgaans tegen de wind in.

De commissie Rinnooy Kan heeft in 2001 aanbevelingen gedaan over de maximale toelaatbare dwars- en staartwind, uit veiligheidsoverwegingen, waaronder een baan nog beschikbaar gesteld mag worden. Bij goed zicht en een 'droge' baan (meest voorkomende omstandigheden) betreft dit de volgende limieten:

- Dwarswind 20 knopen (incl. windstoten);
- Staartwind 7 knopen (incl. windstoten).

Het advies van de commissie is overgenomen en gepubliceerd in de luchtvaartgids (AIP). In de AIP staat tevens dat bij het hanteren van deze limieten, windstoten tot 10 knopen verschil ten opzichte van de gemiddelde windsnelheid niet worden beschouwd. Een gemiddelde windsnelheid van 18 knopen met windstoten tot 25 knopen, voldoet daarmee dus aan de limieten. Bij het selecteren van de

baancombinatie dient LVNL bovenstaande toe te passen. LVNL dient dus een baan beschikbaar te stellen die binnen de betreffende limieten voor dwars- en staartwind liggen. Wel kan LVNL een baan met een hogere staart- of dwarswind beschikbaar stellen, bijvoorbeeld als er geen andere baan beschikbaar gesteld kan worden die wel binnen de limieten valt. Acceptatie van de baan is de keuze van de piloot. Piloten mogen om 'safety concerns' een andere baan verzoeken.

Waar het in bovenstaande gaat over de 'bovengrens' van staart- en dwarswindcondities tot waar LVNL een baan beschikbaar stelt op basis van veiligheidsoverwegingen, hebben de regels voor baangebruik in het stelsel betrekking op de 'ondergrens' van condities tot waar LVNL een baan c.q. baancombinatie beschikbaar dient te stellen uit geluidsoverwegingen. Deze grenzen kunnen praktisch niet samenvallen omdat omslagruimte nodig is om te voorkomen dat boven de veiligheidsgrenzen respectievelijk onder de grenzen voor geluid uit wordt gekomen.

De regels voor het baangebruik bieden derhalve de ruimte om vanaf 15 knopen dwarswind of in het geval van staartwind een minder preferente baancombinatie te hanteren. De marge tussen de 15 en 20 knopen resp. 0 en 7 knopen vormt de benodigde omslagruimte, en biedt daarmee bijvoorbeeld de mogelijkheid om te anticiperen op verwachte veranderingen in de weersomstandigheden of fluctuaties in windrichting en –snelheid op te vangen.

Aansluitend hierop, de huidige praktijk is er op gericht om te voorkomen dat de windlimieten in praktijk overschreden worden. Dit betekent dat er bijvoorbeeld geanticipeerd dient te (kunnen) worden op verwachte veranderingen in de weersomstandigheden. Dus eerder dan bij het bereiken van de limieten, zal ander baangebruik ingezet worden. De gehanteerde waarden voor dwars- en staartwind in de regels voor het baangebruik in het nieuwe stelsel maken dit mogelijk.

Bij de baankeuze spelen daarnaast meerdere overwegingen ten aanzien van de staart- en dwarswind. Specifiek voor staartwind geldt dat een staartwind negatieve invloed heeft op de vliegtuigprestaties en de besturingsmogelijkheden van het vliegtuig in de meest kritieke vluchtfases: start en landing. Staartwind heeft als gevolg dat de snelheid tijdens een start en landing hoger is dan wanneer er sprake is van wind uit tegengestelde richting. Hierdoor is voor de start en landing een langere baanlengte vereist, welke voor grotere vliegtuigen kritisch kan worden. Staartwind tijdens de nadering leidt ook tot een verminderde bestuurbaarheid en introduceert daarmee meer risico. Ook verhoogt het de kans op doorstarts, wat (erg) verstorend werkt in de operatie.

Tot slot speelt mee dat wind niet vast en constant is, maar continue fluctuaties in richting en snelheid kent. Bij een gemiddelde windrichting van 270 graden (westenwind) en windsnelheid van 15 knopen is er geen sprake van staartwind voor de Polderbaan. Fluctuaties tot bijvoorbeeld 20 graden in richting, kunnen een staartwind tot ruim 5 knopen veroorzaken. Daarbij wordt de baankeuze voor een belangrijk deel gebaseerd op windverwachtingen en het tijdig hierop anticiperen. De fluctuaties en onzekerheden in windsnelheid én windrichting kunnen groot zijn, waardoor niet exact te voorspellen is of de limieten wel of niet overschreden zullen gaan worden. Ruimte om een baancombinatie in te zetten die voldoende 'robuust' is voor de (mogelijke) fluctuaties en te anticiperen op veranderende weersomstandigheden is

dus een vereiste om binnen de limieten te kunnen opereren. Bij het inzetten van een alternatieve baancombinatie dient daarbij ook het moment waarop deze overgang plaatsvindt zodanig te worden gekozen dat dit, vanuit het oogpunt van de verkeerssituatie, op een verantwoorde wijze kan gebeuren. De regels omtrent de baanpreferentietabel dienen dus de ruimte te bieden om eerder dan bij het bereiken van de limieten een andere baancombinatie in te zetten.

Conclusie

De huidige praktijk is er dus op gericht om te starten en landen tegen de wind in. De Rinnooy Kan limieten gelden als grens tot welke condities LVNL een baan beschikbaar stelt uit veiligheidsoverwegingen. Met de regels voor het baangebruik wordt de benodigde 'omslagruimte' geboden om de Rinnooy Kan limieten in praktijk te kunnen blijven volgen. Deze ruimte is noodzakelijk om bijvoorbeeld te kunnen anticiperen op veranderende omstandigheden en om een baancombinatie in te zetten die robuust is voor fluctuaties in de weersomstandigheden, zonder dat de limieten worden overschreden.

4.2 Terugdraaien toevoegen van de Buitenvelderbaan aan preferentie 5

Beschrijving van het voorstel

Op dit moment bestaat de preferentietabel uit 6 preferenties, zie paragraaf 4.1. De tabel geeft tevens de vereiste zicht- en daglichtcondities voor de verschillende baancombinaties. Een baancombinatie hoeft op basis van de regels niet ingezet te worden als niet aan deze condities wordt voldaan. Voor preferenties 1 t/m 4 geldt dat er sprake dient te zijn van goed zicht EN binnen UDP, voor preferentie 5 en 6 geldt dat er ook sprake mag zijn van "marginaal zicht" of buiten de uniforme daglichtperiode (buiten UDP). Het opnemen van de vereiste condities is ingegeven door de operationele beperkingen die op kunnen treden bij verminderde zicht- of daglichtcondities, waardoor het gebruik van combinaties 1 t/m 4 beperkt wordt.

Zowel combinatie 5 als combinatie 6 bestaat uit twee afzonderlijke, doch op basis van de preferentietabel gelijkwaardige, 'even preferente', baancombinaties. Combinatie 5 maakt het daarmee mogelijk om de Zwanenburgbaan of de Buitenveldertbaan te gebruiken als tweede startbaan bij marginaal zicht of buiten UDP. Het voorstel beoogt om de Buitenveldertbaan uit deze combinatie te halen.

Overwegingen bij het voorstel

Het uitgangspunt voor de regels voor het baangebruik is dat in de gegeven omstandigheden (met name weerscondities) die start- en landingsbanen dienen te worden gebruikt die per saldo het geringste aantal gehinderden opleveren. De baanpreferentietabel geeft daartoe de volgorde van baancombinaties en de condities waaronder deze baancombinaties ingezet moeten worden. Bij het opstellen van de tabel hebben een aantal overwegingen een rol gespeeld:

- Milieuprestaties (geluid, veiligheid en emissies);
- Veiligheid;
- Operationele uitvoerbaarheid;
- Capaciteit (aantal bewegingen dat per uur kan worden afgehandeld bij de gegeven baancombinatie en omstandigheden);
- Robuustheid (voor toekomstige ontwikkelingen en variaties in omstandigheden);

- Eenvoud en transparantie.

Bij de samenstelling van de tabel en de regels voor de toepassing van de tabel is nadrukkelijk rekening gehouden met afhankelijk baangebruik en de gevolgen van afhankelijk baangebruik onder bepaalde omstandigheden. Er is sprake van afhankelijk baangebruik als vliegoperaties op de ene baan van invloed (kunnen) zijn op de vliegoperaties op de andere baan. Gelet op de lay-out van het banenstelsel, is dit op Schiphol al snel het geval. Afhankelijk baangebruik stelt extra eisen aan de omstandigheden waaronder een baancombinatie gebruikt kan worden. 'UDP' en zicht zijn beide factoren die afzonderlijk het gebruik van afhankelijke baancombinaties kunnen beperken. De Uniforme Daglicht Periode (UDP) betreft de periode tussen het moment van 15 minuten voor zonsopgang tot het moment van 15 minuten na zonsopgang. Operaties buiten UDP resulteren, net als bij beperkingen in de zichtomstandigheden, in extra operationele beperkingen en een lagere capaciteit. Gebruik van afhankelijke baancombinaties is dan nog wel mogelijk, maar kan gepaard gaan met een terugval in de capaciteit.

Om bovenstaande reden worden de preferenties 1 t/m 4 niet voorgeschreven als er geen sprake is van goed zicht én binnen UDP.

De beperkingen als gevolg van marginaal zicht en UDP zijn echter niet gelijk. Parallel starten, te weten baan 36L i.c.m. baan 36C in preferentie 5 en baan 18L i.c.m. baan 18C in preferentie 6, is bij marginaal zicht niet mogelijk, maar buiten UDP wel. De regels bieden weliswaar de mogelijkheid om op basis van preferentie 5 buiten UDP de Zwanenburgbaan als tweede startbaan te gebruiken, maar schrijven dit niet voor (gebruik van de Buitenveldertbaan is ook mogelijk). Het gebruik van de Zwanenburgbaan in deze situaties is ook de normale praktijk. Hetzelfde geldt voor het parallel starten van de Aalsmeerbaan en Zwanenburgbaan in combinatie 6.

Conclusie

Het is aan de Alderstafel om preferentie 5 al dan niet verder uit te splitsen om daarmee onderscheid te maken tussen 'buiten UDP' en 'marginaal zicht'. Behoudens overige beperkende factoren, kan daarmee combinatie zonder Buitenveldertbaan als eerste worden voorgeschreven buiten UDP, zolang er sprake is van goed zicht. Als er sprake is van marginaal zicht, is alsnog de terugval naar combinatie 5 met de Buitenveldertbaan mogelijk. Met deze aanpassing kan een verfijning in de gradatie van beperkingen worden aangebracht in de tabel, met daarop afgestemd het baangebruik dat onder die omstandigheden mogelijk is. De eventuele aanscherping van de tabel zal niet resulteren in ander vlieggedrag, aangezien momenteel buiten UDP al parallel wordt gestart.

Ondanks dat de eventuele aanpassing aansluit bij de operationele praktijk, betreft de aanpassing een aanscherping t.o.v. de afspraken uit 2010.

4.3 Activeren onderhoudspreferentietabellen (lagere prioriteit)

Beschrijving van het voorstel

Over de periode van het experiment is in de monitoringsrapportages en het evaluatierapport afzonderlijk gerapporteerd in hoeveel procent van de tijd de Polderbaan en de Kaagbaan niet beschikbaar waren. De

rapportages geven niet (de verklaring voor) de baancombinaties die in deze perioden zijn ingezet. Het voorstel beoogt om ook de verklaarbaarheid te geven voor de ingezette baancombinatie bij het niet beschikbaar zijn van de primaire banen, waarbij wordt voorkomen dat de Buitenveldertbaan onnodig wordt ingezet.

Overwegingen bij het voorstel

In het Aldersadvies van 2010 is aangegeven dat LVNL kan afwijken van het gebruik van de 'standaard' preferentietabel voor de etmaalperiode (zie paragraaf 4.1) indien een baan tijdelijk niet beschikbaar is, zoals bij onderhoud. Dit om er voor te zorgen dat er ook tijdens dat soort momenten regels zijn voor de te hanteren baancombinatie. Tijdens de periode van het experiment zijn deze tabellen echter niet gevolgd omdat deze niet goed bleken aan te sluiten bij de operationele praktijk. De tabellen zijn hierop aangepast, wat tevens een meer preferent gebruik mogelijk maakt en daarmee minder gebruik van de Aalsmeerbaan, Zwanenburgbaan (als startbaan in zuidelijke richting) en Buitenveldertbaan. Deze tabellen zullen onderdeel worden van de uiteindelijke regels bij de invoering van het nieuwe stelsel, waarmee ook het baangebruik tijdens perioden waarin een baan niet beschikbaar is gesteld, verklaard dient te worden.

Conclusie

Het voorstel is reeds opgepakt in de uitwerking van het advies uit 2010, en zal onderdeel zijn van de voorgestelde regels in het advies van 2013.

4.4 Toevoegen preferenties voor BZO omstandigheden

Beschrijving van het voorstel

Bij goed of marginaal zichtomstandigheden (zicht meer dan 1500 m en de wolkenbasis hoger dan 300 ft) dient de preferentietabel te worden toegepast. Voor situaties met minder zicht is (BZO, beperkt zicht omstandigheden), zijn er geen preferenties voorgeschreven. Het voorstel beoogt om ook voor deze perioden, waarin het zicht slechter is, de BZO omstandigheden, baancombinaties voor te schrijven.

Overwegingen bij het voorstel

Op basis van de preferentietabel en de regels voor toepassing van de tabel zijn de preferenties 1 t/m 6 overdag van toepassing als er sprake is van goed zicht, dat betekent een horizontaal zicht van 5.000 m of meer én een wolkenbasis van 1.000 ft of meer. Preferenties 5 en 6 zijn, in tegenstelling tot preferenties 1 t/m 4, ook van toepassing als er sprake is van marginaal zicht. Bij Beperkt Zicht Omstandigheden (BZO, zicht minder dan 1.500 m of wolkenbasis minder dan 300 ft) zijn de baanpreferentietabellen niet van toepassing.

De essentie van het stelsel is dat er regels zijn die er voor moeten zorgen dat die start- en landingsbanen worden gebruikt die het geringste aantal gehinderden opleveren. Van de regels gaat een werking uit als in omstandigheden waarin er operationeel meerdere baancombinaties mogelijk zijn, waarbij de regels de meest preferente combinatie voorschrijven. Situaties met BZO leveren echter al significante operationele beperkingen op voor het baangebruik (o.a. het niet kunnen gebruiken van de zogenaamde 'afhankelijke baancombinaties' en het toepassen van aanmerkelijk lagere dwars- en staartwindlimieten). Hierdoor is de

'keuzevrijheid' voor LVNL al drastisch beperkt en dient LVNL gegeven de beperkingen de meest veilige combinatie te kunnen selecteren. Het voorschrijven van regels voor deze situaties is hiermee weinig effectief en vanuit het oogpunt van veiligheid onwenselijk. Het legt teveel beperkingen op in een situatie waarin de 'keuzemogelijkheden' beperkt zijn.

Daarbij komt dat BZO maar beperkt voorkomt. In de onderzochte periode van 1 t/m 14 december 2012 (zie hoofdstuk 3) is er gedurende 400 minuten (2% van de tijd) sprake geweest van BZO. Gedurende deze periode is voornamelijk gestart van, en geland op, de primaire banen. De Buitenveldertbaan is gedurende deze 400 minuten niet ingezet en derhalve heeft dit dus ook geen invloed gehad op de verklaarbaarheid van de inzet van Buitenveldertbaan in de beschouwde periode. Op jaarbasis wordt in circa 4% van de perioden met BZO omstandigheden de Buitenveldertbaan ingezet.

Conclusie

Het toevoegen van additionele beperkingen in het baangebruik door het voorschrijven van te hanteren preferenties voor BZO, zou extra beperkingen opleggen in een operatie die al complex is als gevolg van de BZO. Bovendien is de inzet van de Buitenveldertbaan in deze omstandigheden nihil, komt BZO op jaarbasis beperkt voor en vormt daarmee geen aanleiding om in de regels een extra voorziening te treffen.

4.5 Mitigaties

Mitigatie voor niet hanteren van de Rinnooy Kan dwarswind norm

Zie ook paragraaf 4.1. Het hanteren van lagere criteria in de regels dan de Rinnooy Kan limieten biedt de noodzakelijke ruimte die operationeel nodig is om te voorkomen de dwarswind en staartwind in praktijk de gestelde limieten overschrijft. Belangrijkste componenten daarin zijn de het kunnen anticiperen op veranderende omstandigheden en het in kunnen zetten van baancombinaties die robuust zijn voor fluctuaties in de weeromstandigheden.

Mitigatie voor de verhoogde prognose van de inzet van de Buitenveldertbaan

De prognoses die in het verleden zijn gemaakt voor de inzet van de Buitenveldertbaan, blijken naar de inzichten van nu een onderschatting te geven van het daadwerkelijke gebruik van deze baan. Deze prognoses gingen er van uit dat de Buitenveldertbaan zou worden ingezet als de meer preferente baancombinaties niet ingezet kunnen worden op basis van de wind- en zichtomstandigheden. De baaninzet kan echter ook verklaard worden door andere redenen dan de dwarswind, staartwind en zichtomstandigheden (zie de notitie met de verklaring van de inzet van de Buitenveldertbaan in 2011), zoals beperkingen in de beschikbaarheid van andere banen, sneeuw, baanwisselingen en het anticiperen op verwachte weersomstandigheden. Door het niet meenemen van deze factoren werd het gebruik eerder onderschat. Het gebruik van de Buitenvelderbaan is in praktijk echter niet veranderd.

Hierbij wordt opgemerkt dat het verbeteren van het prognosemodel een belangrijk onderdeel is geweest in de uitwerking van het nieuwe stelsel. Met deze verbetering sluiten de prognoses beter aan bij het werkelijke baangebruik.

In dit kader is gevraagd of er mogelijkheden zijn om voor verdere hinderbeperking door:

- a. optimalisaties in de baanpreferentietabel door te voeren; of
- b. het vliegverkeer te splitsen naar zwaarte/geluidsbelasting.

Ad a. Mitigatie middels aanpassingen in de baanpreferentietabel

De volgorde van baancombinaties in de preferentietabel is tot stand gekomen op basis van onderzoek naar de 'prestaties' van baancombinaties. Hierbij is gekeken naar onder de effecten op geluidsbelasting, efficiënte afhandeling van het vliegverkeer, capaciteit, etc. Binnen de eisen voor een veilige afhandeling met een voldoende (piek-)uurcapaciteit, is vervolgens geoptimaliseerd op geluid. Aanpassing van de volgorde in de tabel, levert derhalve geen positief effect op de omgeving. Specifiek ten aanzien van de Buitenveldertbaan zorgt de tabel er al voor dat de Buitenveldertbaan alleen mag worden ingezet als de omstandigheden dit vereisen, waarmee onnodige inzet van de baan wordt voorkomen.

Ad b. Mitigatie d.m.v. splitsing vliegverkeer

Bij gelijktijdig gebruik van twee landingsbanen wordt het landend verkeer over de twee banen verdeeld op basis van herkomst. Soortgelijks geldt bij de inzet van twee startbanen: het vertrekkend verkeer wordt over de twee startbanen verdeeld op basis van de bestemming. Alleen in specifieke omstandigheden wordt hiervan afgeweken, bijvoorbeeld als een vliegtuig niet op een baan afgehandeld kan worden of als er een dwingende reden is om een andere baan te gebruiken.

Met het verdelen van het verkeer op basis van herkomst/bestemming over twee in gebruik zijnde banen, wordt voorkomen dat in het drukke luchtruim rondom Schiphol het verkeer elkaar onnodig kruist. Bij bijv. het gebruik van de Polderbaan en Zwanenburgbaan als landingsbanen, zal verkeer uit het westen op de (westelijk gelegen) Polderbaan worden afgehandeld, en verkeer uit het oosten op de Zwanenburgbaan. Landend verkeer vanuit het zuiden kan op beide banen worden afgehandeld, zonder dat kruisingen in de lucht ontstaan.

Het verdelen van het verkeer op basis van zwaarte/geluidsbelasting zou wel leiden tot kruisingen in de lucht. In bovenstaand voorbeeld: als een vliegtuig uit het oosten op basis van gewicht op de (westelijk gelegen) Polderbaan zou moeten landen en een vliegtuig uit het westen op de (meer oostelijk gelegen) Zwanenburgbaan, kruisen de vliegpaden elkaar. Dit leidt tot structurele verhoging van de complexiteit van de afhandeling van het verkeer, met veiligheidsrisico's als gevolg.

4.6 Verhogen van de transparantie

Het voorstel betreft twee aspecten:

- a. Wekelijkse publicatie van de dagelijkse detail verklaarbaarheid - automatisch op Internet.
- b. Wekelijkse uitleg door de LVNL indien een andere baancombinatie is ingezet dan op basis van wind, zicht en baanbeschikbaarstelling verwacht zou zijn.

Overwegingen bij het voorstel

Op de website van LVNL (www.lvn.nl) wordt het huidige baangebruik weergegeven en kan voor een periode in het verleden het baangebruik worden gezien. Daarnaast geeft de website van Bewoners

Aanspreekpunt Schiphol (www.bezoekbas.nl) actuele informatie over bijzondere omstandigheden, zoals baanonderhoud.

Het voorstel bevestigt het beeld dat tijdens de experimenteerperiode is gebleken dat er behoefte is aan tijdige en heldere informatievoorziening over de baaninzet. Hiervoor zijn de mogelijkheden gezien om op frequente basis de baaninzet en verklaring voor de gekozen baaninzet beschikbaar te maken via een website. Op deze wijze kunnen veel vragen vroegtijdig worden weggenomen bij omwonenden.

Voor een groot deel van de tijd zal het baangebruik verklaarbaar zijn op basis van reguliere parameters (zoals wind, zicht, UDP en baanbeschikbaarheid) en zal e.e.a. mogelijk (semi-)automatisch kunnen worden vormgegeven. Er zullen echter dagen zijn waarop het percentage verklaarbaarheid dat uit deze parameters volgt, lager is (bijvoorbeeld een dag met (zware) onweersbuien voor de Polderbaan). Dat wil dus niet zeggen dat de inzet niet verklaard kan worden, maar dat er andere redenen dan de genoemde aspecten kunnen zijn die de baaninzet verklaren.

Conclusie

Het is aan de Alderstafel om te besluiten of invulling wordt gegeven aan de gebleken behoefte en onderhavig voorstel.

4.7 Toevoegen handhaving

Ten tijde van het Aldersadvies 2010 was nog geen invulling gegeven aan handhaving van de regel voor de baanpreferentietabel. Het voorstel grijpt hierop in, door te verzoeken om handhaving van deze regel.

Overwegingen bij het voorstel

De regels hebben alleen waarde als deze handhaafbaar zijn en als deze als geheel een rechtsbescherming opleveren voor de omgeving die tenminste gelijkwaardig is aan het huidige stelsel. Gebruik makend van de ervaringen tijdens de experimenteerperiode, is parallel de handhaving van de regels uitgewerkt. Voor alle regels worden concrete normen voorgesteld, ook voor de regel van de baanpreferentietabel.

Conclusie

Met de uitwerking tijdens de experimenteerperiode van het handhavingregime voor het nieuwe stelsel, is invulling gegeven aan het voorstel voor het toevoegen van handhaving.

Bijlage: verklaarbaarheid op basis van analyse To70

Datum	Begin	Eind	Duur (min)	L/S	Verklaarbaar (Y/N)		
					Dwars- en staartwind	Zicht	UDP
01/12/2012	07:00	09:00	120	Landen	N	N	Y/N
01/12/2012	10:25	11:32	67	Landen	N	N	N
01/12/2012	12:44	13:22	38	Landen	N	N	N
01/12/2012	17:51	22:30	279	Landen	Y/N	N	Y
02/12/2012	8:48	11:35	167	Landen	Y/N	N	N
02/12/2012	12:00	12:56	56	Starten	N	N	N
02/12/2012	13:42	22:35	533	Landen	Y/N	N	Y/N
03/12/2012	17:35	22:28	293	Landen	Y/N	N	Y
04/12/2012	06:42	17:27	645	Landen	Y/N	N	Y/N
04/12/2012	20:00	22:38	38	Landen	N	N	Y
05/12/2012	08:45	09:00	15	Landen	N	N	N
05/12/2012	12:54	13:11	17	Landen	Y	N	N
05/12/2012	14:31	14:55	24	Landen	N	N	N
05/12/2012	15:40	21:43	363	Landen	Y/N	Y/N	Y/N
06/12/2012	10:12	12:09	117	Landen	N	N	N
06/12/2012	15:28	16:01	33	Landen	N	N	N
06/12/2012	18:24	20:00	96	Landen	N	N	Y
07/12/2012	14:23	19:35	312	Starten	Y	N	Y/N
07/12/2012	20:48	22:05	77	Starten	N	N	Y
08/12/2012	09:15	11:14	119	Landen	Y/N	N	N
09/12/2012	07:00	23:00	1020	Landen	Y/N	N	Y/N
10/12/2012	07:05	09:35	150	Landen	Y/N	N	Y/N
10/12/2012	11:50	13:10	80	Starten	N	N	N
11/12/2012	16:12	19:21	189	Landen	Y/N	N	Y/N
11/12/2012	19:55	20:34	39	Landen	N	N	Y
12/12/2012	06:59	13:05	366	Landen	Y/N	N	Y/N
13/12/2012	13:02	13:39	37	Starten	Y	N	N
13/12/2012	15:00	16:07	67	Starten	Y	N	N
13/12/2012	18:19	19:43	84	Starten	Y	N	Y
14/12/2012	09:02	11:07	125	Starten	Y	N	N
14/12/2012	16:21	16:50	29	Starten	Y	N	N
Totale verklaarbaarheid					65%	+1%	+20%

Tabel: verklaarbaarheid inzet Buitenveldertbaan in steekproefperiode o.b.v. analyse To70.



to70

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

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

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

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

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Kenmerk
IENM/BSK-2013/232348

Bijlage(n)
2

Datum 8 oktober 2013
Betreft Reactie op advies normen- en handhavingstelsel Schiphol

Geachte voorzitter,

Bijgaand ontvangt u het advies van de Alderstafel Schiphol, zoals ik dat vandaag in ontvangst heb mogen nemen. In deze brief licht ik de positie van het Rijk ten aanzien van de inhoud van dit advies toe. Daarbij zal ik ook ingaan op de vervolgstappen.

1. Inleiding

Uw Kamer heeft tijdens het Algemeen Overleg van 6 februari 2008 gevraagd om een nieuw normen- en handhavingstelsel (NNHS) voor Schiphol. Geconstateerd werd dat het huidige stelsel nu enkel nog door deskundigen te begrijpen is. Ook bleek dat het huidige stelsel kan leiden tot ongewenste effecten in de praktijk omdat vanwege dreigende overschrijdingen van de grenswaarde bij een baan moet worden uitgeweken naar een baan met meer geluidgehinderden.

Naar aanleiding hiervan heeft mijn voorganger aan de Alderstafel Schiphol verzocht om bij de eerdere adviesaanvraag over de toekomst van Schiphol en de regio voor de middellange termijn (tot en met 2020) ook de verbeteringen van het normen – en handhavingstelsel te betrekken.

De aanbevelingen en uitgangspunten voor een nieuw normen- en handhavingstelsel maken dan ook onderdeel uit van het Aldersakkoord 2008. In dit akkoord zijn door de betrokken partijen afspraken gemaakt waarmee een balans wordt bereikt tussen een selectieve ontwikkeling van de luchtvaart, hinderbepalende maatregelen, vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving en de mogelijkheden voor gebruik van de ruimte rond de luchthaven. Partijen hebben hierbij aangegeven dat het totaalpakket van afspraken als één en ondeelbaar dient te worden beschouwd.

In een door de Kamer breed gedragen motie is begin 2009 verzocht om een voortvarende uitvoering van het Aldersadvies. Van de conclusies van dit overleg is de heer Alders op de hoogte gesteld en hierbij is verzocht de uitvoering van het Aldersadvies, waaronder ook de uitwerking van het nieuwe normen- en handhavingstelsel, ter hand te nemen.

Na de uitwerking door de Alderstafel in het advies van augustus 2010 en het overleg daarover met uw Kamer is op 1 november 2010 een tweejarig experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel van start gegaan, om

na afloop van het experiment een goed onderbouwd en gedragen besluit te kunnen nemen over invoering van het nieuwe stelsel in wet- en regelgeving.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Vandaag heb ik het eindadvies inzake het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel én de eerste vierjaarlijkse evaluatie van de overige onderdelen van het advies uit 2008 ontvangen. Bij de evaluatie van de afspraken wordt een overzicht van de voortgang op diverse terreinen gepresenteerd:

Kenmerk
IENM/BSK-2013/232348

- De ontwikkeling van het nieuwe normen- en handhavingstelsel;
- Het scheppen van additionele capaciteit op de luchthavens Eindhoven en Lelystad;
- De invoering van de hinderbeperkende maatregelen;
- De voortgang van de projecten in het kader van de omgevingskwaliteit.

In deze brief zal ik eerst een reactie geven op het advies over het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Vervolgens zal ik ingaan op de bevindingen uit de vierjaarlijkse evaluatie van de Aldersafspraken uit 2008 en schets ik het vervolgtraject dat naar aanleiding van deze reactie wordt ingezet.

2. Inhoud Aldersadvies Schiphol

Het Aldersakkoord dat u bijgaand treft richt zich op de uitvoering van de afspraken die in het Aldersadvies uit 2008 zijn opgenomen. Het advies bestaat uit twee delen:

- in deel 1 wordt ingegaan op het experiment met het nieuwe normen –en handhavingstelsel; en
- in deel 2 wordt ingegaan op de evaluatie van de convenanten selectiviteit, hinderbeperking en omgevingskwaliteit.

Nieuw geluidstelsel

De leden van de Alderstafel komen tot de conclusie dat de opdracht die door mij aan hen is verstrekt, namelijk het uitwerken van het in 2010 voorgestelde nieuwe stelsel en het beproeven daarvan gedurende 2 jaar in de praktijk, succesvol is verlopen. Het belangrijkste verschil ten opzichte van het huidige stelsel is dat er regels worden ingevoerd waarbij de afhandeling van het vliegverkeer steeds op de meest geluidpreferente manier plaats vindt. Daarnaast is in de praktijk gebleken dat het nieuwe stelsel uitvoerbaar is en dat er slechts sprake is van een minimale verschuiving van hinder. Daarbij is door een toets van een onafhankelijk juridisch deskundige (prof. mr. Schueler) vast komen te staan dat de rechtsbescherming minimaal gelijkwaardig wordt vormgegeven. Het advies van de Alderstafel is daarom het nieuwe normen- en handhavingstelsel nu vast te leggen in de formele wet- en regelgeving.

Evaluatie convenanten

Voor de evaluatie van het convenant selectiviteit wordt verwezen naar het rapport van de commissie Shared Vision. Daarnaast wordt - op verzoek van uw Kamer - ingegaan op de vraag om mij in het licht van de vierjaarlijkse evaluatie te informeren over de laatste inzichten over de prognoses van de marktvraag voor de ontwikkeling van het aantal vluchten in Nederland. In het advies wordt geconcludeerd dat serieus rekening gehouden moet worden met het bereiken van de capaciteitsgrenzen op Schiphol en dat daarvoor behoefte is aan additionele capaciteit op Eindhoven en Lelystad.

Daarnaast hebben de partijen vastgesteld dat er betekenisvolle stappen zijn gezet in de implementatie van de in 2008 afgesproken hinderbeperkende maatregelen. Deze uitvoering leidt ertoe dat bij een volume van 510.000 vliegtuigbewegingen

het aantal ernstig gehinderden in het binnen- en buitengebied zal afnemen met 10-12 procent (ten opzichte van een situatie zonder deze hinderbeperkende maatregelen).

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
IENM/BSK-2013/232348

Tegelijkertijd heeft de Alderstafel moeten vaststellen dat de mogelijkheden voor verdergaande hinderbeperkende maatregelen uitgeput raken. Daarom wordt een tweede tranche van het leefbaarheidsfonds als een belangrijke impuls voor de inpassing van de luchthaven in zijn omgeving gezien. Aan de Alderstafel hebben Schiphol, de Provincie Noord Holland en IenM zich uitgesproken - conform de afspraken uit het akkoord van 2008 - 30 miljoen euro aan financiële middelen voor een tweede tranche ter beschikking te stellen. Alvorens tot uitvoering van deze tweede fase over te gaan zullen de partijen zich, op grond van ervaringen uit de eerste fase, beraden op welke wijze en met welke programma's de leefbaarheid in de omgeving het meest effectief kan worden bevorderd.

3. Reactie op Aldersadvies - deel 1: geluidsstelsel

In 2008, 2009 en 2010 is met uw Kamer uitgebreid gesproken over het nieuwe normen- en handhavingstelsel met regels voor strikt preferentieel baangebruik. Hiervoor bleek brede steun te zijn. Eind oktober 2010 heeft u de evaluatiecriteria ontvangen waarop de leden van de Alderstafel het experiment hebben beoordeeld.¹

Tijdens Algemene Overleggen in oktober 2010 is door diverse partijen aangegeven dat het van belang is om de periode van het experiment ook te gebruiken om een aantal zaken nader uit te werken. Het betrof:

- Uitwerking van het handavingsregime
- Uitwerking van de werking van de Maximum Hoeveelheid Geluid (MHG) ten behoeve de gelijkwaardige bescherming
- Transparantie over geluidbelasting richting de omgeving
- De effecten van groei naar 510.000 vliegtuigbewegingen op de omgeving en de operatie.

Daarnaast is vanuit uw Kamer meerdere malen de eis voor transparantie over de geluidbelasting voor de omgeving ingebracht. Bovenstaande zaken zijn parallel aan het experiment door de Alderstafel opgepakt en afgerond.

Op basis van het advies van de Alderstafel concludeer ik dat met het thans voorliggende voorstel voor een nieuwe normen- en handhavingstelsel en de hiermee samenhangende afspraken de ontwikkeling naar 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar op Schiphol op een verantwoorde manier mogelijk wordt gemaakt. Deze ontwikkeling is van belang voor de ruimtelijk economische kracht van Nederland omdat hiermee een bijdrage wordt geleverd aan de internationale bereikbaarheid en de werkgelegenheid in ons land. Het nieuwe normen- en handhavingstelsel zorgt ervoor dat de effecten van deze groei voor de omgeving voorspelbaar en transparant zijn en de geluidseffecten voor de omgeving als geheel zo beperkt mogelijk worden gehouden.

De Alderstafel geeft hierbij aan dat gebleken is dat de lokale effecten - conform de eerder uitgesproken verwachting - slechts beperkt zijn gewijzigd ten opzichte van het huidige stelsel. Het principe van dit nieuwe stelsel - waarbij de banen die het minste hinder veroorzaken zoveel mogelijk dienen te worden gebruikt - is uitlegbaar en de ongewenste neveneffecten zoals die in het bestaande stelsel

¹ Kamerstukken II, 2010-2011, 29 665, nr. 158

optraden zijn weggenomen. Op basis van een onafhankelijke externe juridische toets door prof. mr. Schueler wordt geconcludeerd dat de rechtsbescherming gelijk of beter is aan de bescherming in het bestaande stelsel.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
IENM/BSK-2013/232348

Ik ben dan ook zeer verheugd dat de leden van de Alderstafel op basis van het experiment gezamenlijk tot de conclusie komen dat het nieuwe normen- en handhavingstelsel in de praktijk uitvoerbaar is gebleken, er geen onverwachte effecten zijn en dat het experiment met het nieuwe stelsel daarom als geslaagd kan worden beschouwd.

Ik deel de conclusie die de Alderstafel over het nieuwe normen- en handhavingstelsel heeft getrokken en ben dan ook voornemens om, na bespreking van het advies met uw Kamer, de benodigde aanpassingen in wet- en regelgeving op korte termijn aan uw Kamer voor te leggen. Ik kom hier verderop in deze brief op terug.

Hieronder geef ik een reactie op de belangrijkste onderdelen van het advies, waarbij de bij de start van het experiment geformuleerde evaluatiecriteria als basis hebben gediend.

3.1 Uitwerking van het handavingsregime

De partijen aan de Alderstafel stellen terecht dat de regels en normen van het nieuwe stelsel alleen waarde hebben op het moment dat deze handhaafbaar zijn en als geheel een rechtsbescherming opleveren voor de omgeving die gelijkwaardig is aan het huidige stelsel.

Hiertoe is per regel aangegeven:

- tot welke partij of partijen de regel is gericht;
- welke norm hierbij van toepassing is;
- op welke wijze door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) geconstateerd kan worden of al dan niet aan de norm is voldaan.

Ten aanzien van de handhaving van de regels wordt in het advies voorgesteld om de geformuleerde regels en de daarbij passende normen vast te leggen in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). De manier waarop wordt vastgesteld of aan de regels en normen is voldaan zal zijn beslag krijgen in de Regeling Milieu-Informatie Schiphol (RMI). In deze ministeriële regeling wordt ook de rapportageverplichting van de sector opgenomen. Op basis hiervan kan door de ILT een audit worden uitgevoerd op de systemen van de sectorpartijen die de gevraagde informatie moeten registreren.

De heer Alders geeft aan dat op enkele specifieke onderdelen en op hoofdlijnen gebruik is gemaakt van de expertise van de ILT. Vervolgens heeft de ILT nog een formele toetsende rol bij het aanpassen van regelgeving. De ILT zal op het moment dat de ontwerp-aanpassing van het LVB voor het nieuwe stelsel gereed is een toets uitvoeren op de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van het besluit.

Rechtsbescherming

Het voorgestelde nieuwe normen- en handhavingstelsel is ter toetsing aan prof. mr. B.J. Schueler van de Universiteit Utrecht voorgelegd. Prof. mr. Schueler heeft de adviestaak van mr. drs. F.C.M.A. Michiels overgenomen, nadat de laatste is benoemd tot staatsraad bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Prof. mr. Schueler heeft advies uitgebracht over de vraag of de rechtsbescherming in het voorgestelde nieuwe normen- en handhavingstelsel gelijkwaardig is aan de rechtsbescherming in het huidige normen- en handhavingstelsel. Op basis van bestudering van het voorstel, de uitkomsten van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel, en gesprekken met vertegenwoordigers van bewoners, sectorpartijen, bestuurders en de inspectie, is prof. mr. Schueler tot de conclusie gekomen dat het nieuw voorgestelde stelsel regels bevat die door middel van het ter beschikking staande handhavingsinstrumentarium effectief kunnen worden gehandhaafd. De instrumenten van rechtsbescherming zijn toereikend om rechtsbescherming te bieden tegen onjuiste toepassing van de nieuwe normen. Zolang de toepassing van het nieuwe stelsel slechts beperkte lokale effecten op de geluidsbelasting heeft (die per saldo positief zijn), is het wegvallen van de door de grenswaarden geboden relatieve zekerheid op lokaal niveau aanvaardbaar.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
IENM/BSK-2013/232348

Prof. mr. Schueler legt in zijn advies de nadruk op de betrouwbaarheid en de frequentie van de informatievoorziening. Daarin wordt voorzien door de in het Aldersadvies voorgestelde jaarlijkse rapportage en evaluatie van de gebruiksprognoses, de halfjaarlijkse handhavingsrapportages en de dagelijkse verslagen van de feitelijke baaninzet met uitleg. Tevens zal een kwaliteitstoets plaatsvinden op de voorgeschreven informatieverstrekking in het kader van de handhaving. Daarmee wordt gecontroleerd of het systeem dat wordt gebruikt voor het opstellen van de rapportage deugdelijk en betrouwbaar is.

3.2 Uitwerking van de werking van de Maximum Hoeveelheid Geluid (MHG) ten behoeve de gelijkwaardige bescherming

De wettelijke vastgelegde gelijkwaardige bescherming van de omgeving die vertaald is in de zogeheten criteria voor gelijkwaardigheid blijven in het nieuwe stelsel onverminderd van kracht. Door de Alderstafel is gezocht naar een instrument op basis waarvan de toets op gelijkwaardige bescherming voorafgaande aan en na afloop van een gebruiksjaar concreet vorm kan krijgen. In oktober 2010 is reeds met uw Kamer gewisseld dat de eerder beoogde aantalsnormen deze bescherming niet konden bieden en dat de Maximum Hoeveelheid Geluid (MHG) hiervoor een alternatief kon zijn, onder voorwaarde dat het vliegen volgens de regels in het experiment mogelijk en handhaafbaar blijkt en dat het voorspellende model de praktijk dicht genoeg benadert.

Partijen hebben uitwerking gegeven aan het systeem waarin via de MHG de gelijkwaardige bescherming kan worden geborgd. Deze uitwerking is door experts van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) getoetst en positief beoordeeld.

In het kader van de uitwerking van de MHG zijn verbeteringen doorgevoerd in de wijze waarop prognoses worden gemaakt voor het baangebruik en de meteotoeslag (variaties in het baangebruik vanwege variaties in het weer). De prognoses zijn dusdanig verbeterd dat deze, gegeven het weer, voor 98% aansluiten bij het baangebruik in de praktijk. Door experts is geconstateerd dat de betere voorspelling als neveneffect heeft dat de hoeveelheid vliegverkeer dat kan worden afgehandeld binnen de criteria voor gelijkwaardigheid iets toeneemt.

Om te voorkomen dat dit effect ontstaat, wordt door de experts geadviseerd om de criteria voor gelijkwaardigheid voor het aanpassen van de modellen te corrigeren. De meest bepalende criteria (aantallen woningen in het binnengebied en ernstig gehinderden in het buitengebied) worden als gevolg hiervan naar beneden toe bijgesteld.

De Alderstafel deelt deze conclusie en stelt voor om de voorgestelde correctie, conform het advies van de experts, uit te voeren. Het effect van de aanpassing van de modellen is hiermee voor zowel de omgeving als de luchtvaart neutraal. Ik neem dit advies over en zal de geactualiseerde criteria opnemen in het nieuwe LVB.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
IENM/BSK-2013/232348

Daarnaast wordt in het advies aangegeven dat de deskundigen nog werken aan een kader voor toekomstige actualisaties. Ik ondersteun dit initiatief van harte en zie het advies hierover met belangstelling tegemoet.

3.3 *Transparantie over geluidbelasting richting de omgeving*

De partijen aan de Alderstafel hechten aan een adequate informatievoorziening en dit maakt dan ook een onlosmakelijk onderdeel uit van het nieuwe stelsel.

In het LVB wordt door IenM opgenomen dat de sectorpartijen voorafgaand aan ieder gebruiksjaar een gebruiksprognose opstellen waarin onder meer inzicht wordt gegeven in de marktverwachting voor het aantal vliegtuigbewegingen, de vloot en de dienstregeling. Op basis hiervan en rekeninghoudend met de regels voor het baangebruik en de meteotoeslag wordt voor een ruim gebied rond Schiphol inzichtelijk gemaakt welke geluidsbelasting de omgeving van Schiphol maximaal kan verwachten. Daarmee wordt invulling gegeven aan een eerder verzoek daartoe door uw Kamer.²

Na afloop van het gebruiksjaar wordt de gebruiksprognose geëvalueerd. In deze evaluatie zal inzichtelijk worden gemaakt wat de daadwerkelijke geluidbelasting voor de omgeving is geweest en in hoeverre deze overeenkomt met de eerder opgestelde prognose (met een toelichting op de afwijkingen). In aanvulling hierop geeft het advies aan dat ook de informatie over het actuele baangebruik kan worden verbeterd. Voorgesteld wordt om aan het eind van iedere dag online een verslag te publiceren waarin het baangebruik in relatie tot de regels van het nieuwe stelsel wordt toegelicht. Ik ondersteun dit initiatief van harte.

3.4 *De effecten van groei naar 510.000 vliegtuigbewegingen op de omgeving en de operatie*

Het experiment met het nieuwe stelsel heeft plaatsgevonden met een verkeersvolume dat nog onder de beoogde 510.000 vliegtuigbewegingen ligt. Daarom is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de groei naar de 510.000 vliegtuigbewegingen op:

- de gelijkwaardigheid;
- de verdeling van het geluid over de omgeving;
- de huboperatie.

Ook in het nieuwe stelsel blijft de wettelijke eis voor gelijkwaardige bescherming van de omgeving van kracht. De uitgevoerde analyses tonen aan dat 510.000 vliegtuigbewegingen binnen de criteria voor gelijkwaardigheid zijn af te handelen, maar dat hier wel inspanning vanuit de sectorpartijen voor nodig is, waaronder het strikt preferentieel gebruik van start- en landingsbanen. Daarmee geven deze criteria voor gelijkwaardigheid ook een prikkel aan de sectorpartijen voor preferent baangebruik en innovatie.

² VAO 19 februari 2009, motie 29 665, nr. 125; "De minister legt, met instemming van de TK, de motie zo uit dat in het nieuwe stelsel zal worden gemonitord hoe de geluidbelasting in het hele gebied zal neerslaan zodat daarover transparantie is. Er wordt niet op punten getoetst of gemonitord."

Verder is aangegeven dat bij een groei van het verkeersvolume de meest preferente banen, de Polderbaan en de Kaagbaan, op een gegeven moment vol raken en er meer gebruik zal worden gemaakt van de minder preferente banen: de Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan. De omgeving rond deze banen zal daarom het meeste merken van de groei naar 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol. De inzet van de Buitenveldertbaan is, net als op dit moment het geval is, voornamelijk afhankelijk van de weersomstandigheden.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
IENM/BSK-2013/232348

De sector heeft op basis van de uitgevoerde analyses en de daaraan ontleende constatering verklaard dat zij zich gebonden acht aan de afspraken zoals die eerder zijn gemaakt, zowel ten aanzien van gelijkwaardigheid als ten aanzien van de regels van het stelsel, inclusief de 4e baanregel. De sector constateert ten aanzien van de uitgevoerde studie en de modelmatige aannames die daarbij zijn gehanteerd dat enkele toekomstige ontwikkelingen, zoals in het luchtruim, niet meegenomen konden worden in het onderzoek, maar ziet in die ontwikkelingen wel mogelijkheden om (een deel van) de gesignaleerde spanningen op te lossen. Naast de gevolgen van de veranderingen in het luchtruim, zijn verdere mogelijkheden te vinden in het verhogen van de piekruimtecapaciteit, vlootvernieuwing en operationele maatregelen. Gegeven deze mogelijkheden en onzekerheden rond de ontwikkeling van het jaarvolume, verwacht de sector dat met dit stelsel beide bovengenoemde doelstellingen kunnen worden bereikt.

4. Reactie op Aldersadvies - deel 2: 4-jaarlijkse evaluatie

In het akkoord van 2008, zoals destijds ook door de Kamer onderschreven, is benadrukt dat de maatregelen die voortvloeien uit het Aldersakkoord onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. Hierbij gaat het – naast het nieuwe normen- en handhavingstelsel en een volumebegrenzing – om:

- Selectiviteit: een selectieve ontwikkeling van Schiphol met een focus van Schiphol op het hub- en mainportgebonden verkeer en het creëren van additionele capaciteit op de regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad;
- Hinderbeperking in de regio Schiphol;
- Omgevingskwaliteit: verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in zwaarbelaste gebieden waar hinderbeperking niet meer tot de mogelijkheden behoort.

Deze maatregelen zijn opgenomen in drie convenanten: het Convenant selectiviteit, het Convenant hinderbeperking en het Convenant leefomgevingskwaliteit.

Eerder is door het Rijk de wens onderschreven om vierjaarlijks de gemaakte afspraken uit het Aldersakkoord te evalueren. Ik hecht er dan ook veel waarde aan dat ik met het ontvangen van de eerste vierjaarlijkse evaluatie een helder overzicht heb verkregen van de voortgang van de uitvoering van de drie convenanten die ter uitvoering van het Aldersadvies van 1 oktober 2008 zijn afgesloten.

Samen met de partijen aan de Alderstafel concludeer ik op basis van de eerste vierjaarlijkse evaluatie dat op hoofdlijnen succesvol uitvoering is gegeven aan de vier pijlers van het akkoord van 2008. De balans in de afspraken over de inpassing van de luchthaven in zijn omgeving ten behoeve van het faciliteren van de netwerkqualiteit is in het nu uitgebrachte advies opnieuw onderschreven, evenals het karakter van eenheid en ondeelbaarheid van die afspraken. Eén van de belangrijkste lessen en ook aandachtspunten voor de komende tijd is dat

partijen die aan de Alderstafel in gezamenlijkheid tot de afspraken zijn gekomen ook zelf met de uitvoering zijn belast. Bij verhindering om de afspraken te implementeren is het dan aan de partijen om gezamenlijk aan de Alderstafel opnieuw de afspraken met elkaar in balans te brengen. Dit is vorig jaar ook gedaan met betrekking tot het ontwikkelen van een alternatief pakket voor de afspraak van glijvluchtlandingen in de late avond.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
IENM/BSK-2013/232348

Hieronder zal ik per Convenant een reactie geven op de eerste vierjaarlijkse evaluatie.

4.1 Selectiviteit

Begin 2009 zijn ter uitvoering van het Aldersakkoord Schiphol 2008 in het Convenant *'Behoud en versterking van de mainport functie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol'* afspraken gemaakt tussen Schiphol Group en het Rijk over de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol. Hierbij is de marktvraag in 2020 ingeschat op 580.000 vliegtuigbewegingen. Het advies begrenst het maximaal aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol tot 2020 op 510.000 vliegtuigbewegingen, met de focus op hub- en mainportgebonden verkeer. Voor de overige 70.000 vliegtuigbewegingen is bepaald dat hiervoor ruimte wordt gezocht op de regionale luchthavens, in het bijzonder Eindhoven en Lelystad.

Het beleid bestaat dan ook uit twee belangrijke onderdelen; het scheppen van regionale luchthavencapaciteit ten behoeve van het niet-mainportgebonden verkeer met een omvang van totaal 70.000 vliegtuigbewegingen en het stimuleringsbeleid ter benutting van de schaarse capaciteit op Schiphol.

Naar aanleiding van het verzoek van uw Kamer heb ik de heer Alders gevraagd om mij in het licht van de vierjaarlijkse evaluatie te informeren over de laatste inzichten over de prognoses van de marktvraag voor de ontwikkeling van het aantal vluchten in Nederland. Op basis van het advies onderschrijf ik de conclusie dat er op basis van de prognoses van het vliegverkeer, zoals gepresenteerd in het advies, serieus rekening mee gehouden moet worden dat de volumegrens op Schiphol aan de orde kan zijn en er behoefte is aan additionele regionale luchthavencapaciteit.

Gelet op de robuustheid van de afspraken rond Schiphol, de samenhang met ruimtelijke planvorming in de regio's en het bieden van een transparant ontwikkelingsperspectief aan alle belanghebbenden deel ik tevens de conclusie dat het van belang is hieraan vast te houden. Dit mede gelet op de vorig jaar aan de Alderstafel gemaakte afspraken over een versnelde uitvoering van selectiviteit: niet bij 95% van de 510.000 vliegtuigbewegingen wordt de regionale luchthavencapaciteit ingezet ter ontlasting van Schiphol, maar bij 90% van de 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol.

Tezamen met de besluitvormingsprocedures die inmiddels lopen voor luchthavens Eindhoven en Lelystad op basis van de uitgebrachte Aldersadviezen aan de regionale Alderstafels in Eindhoven en Lelystad, wordt hiermee invulling gegeven aan het beleid om de verwachte nationale capaciteitsvraag van 580.000 vliegtuigbewegingen in Nederland te accommoderen. Hiermee creëren wij gezamenlijk de voorwaarden om Schiphol verder uit te laten groeien tot een duurzame en concurrerende hubluchthaven met een kwalitatieve groei van het wereldwijde verbindingennetwerk. Vastgesteld kan worden dat Eindhoven Airport de achterliggende jaren reeds een deel van de vraagontwikkeling op zich heeft genomen.

4.2 Hinderbeperking in de regio Schiphol

Het beleid om de geluidhinder rond de luchthaven Schiphol te beperken is vormgegeven middels een breed pakket van maatregelen gericht op reductie van geluidhinder aan de bron, reductie van de overdracht en bescherming van de ontvanger. Deze maatregelen laten de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol plaatsvinden in balans met de leefomgeving van de luchthaven. Als gevolg van het totaalpakket aan hinderbeperkende maatregelen uit het Aldersakkoord 2008 moet er in 2020 een reductie van tenminste 5% ernstig gehinderden in de 48 dB(A) Lden zijn gerealiseerd ten opzichte van de grens voor gelijkwaardigheid.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
IENM/BSK-2013/232348

In de eerste vierjaarlijkse evaluatie is vastgesteld dat met de implementatie van diverse hinderbeperkende maatregelen, waaronder routeaanpassingen en operationele maatregelen, inmiddels ruim twee derde van de in het convenant afgesproken maatregelen is uitgevoerd. Deze uitvoering leidt ertoe dat bij een volume van 510.000 vliegtuigbewegingen het aantal ernstig gehinderden in het binnen- en buitengebied zal afnemen met 10-12% (ten opzichte van een situatie zonder deze hinderbeperkende maatregelen). In het licht van de in het convenant afgesproken reductie van tenminste 5% ernstig gehinderden vind ik dit een zeer goed resultaat, dat is behaald op basis van de inspanningen die de luchtvaartsector heeft geleverd om de verschillende hinderbeperkende maatregelen te realiseren.

Een belangrijke constatering is dat de Alderstafel heeft moeten vaststellen dat de mogelijkheden van hinderbeperkende maatregelen uitgeput raken. Verbeteringen in het ene gebied betekenen veelal nieuwe gehinderden in een ander gebied. De Alderstafel geeft aan dat nieuwe kansen hoofdzakelijk beperkt zijn tot mogelijke innovaties in de start- en landingsprocedures en in de vlootontwikkeling. De komende periode verdient bijvoorbeeld de in het advies genoemde startprocedure die is uitgevoerd door ArkeFly nadere studie om te bezien of deze breder en meer structureel kan worden toegepast. Mochten zich in de toekomst kansen voor hinderbeperkende maatregelen voordoen, voorziet de Alderstafel in een procedure om deze voorstellen te onderzoeken op effecten en uitvoerbaarheid. Ook gaat het de komende periode om een gerichte aanpak van de nog niet uitgevoerde hinderbeperkende maatregelen en microklimaten, zodat deze voor eind 2015 zijn afgerond. Het gaat hierbij ondermeer om de prioritering van het microklimaat Leimuiden, waar uw Kamer in het AO op 12 juli jl. om heeft gevraagd.

Naast de maatregelen voor hinderbeperking is ter uitvoering van het convenant tevens een aantal maatregelen uitgevoerd die gericht zijn op een verbeterde informatievoorziening aan de omgeving, zoals de website VliegverkeerInzicht op de website van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS). Ik beoordeel bovengenoemde resultaten als betekenisvolle en vertrouwenwekkende stappen in de implementatie van de in 2008 afgesproken hinderbeperkende maatregelen.

4.3 Omgevingskwaliteit

Voor die gebieden waar de hinder als gevolg van luchtvaartactiviteiten ook met hinderbeperkende maatregelen niet kan worden weggenomen, is het volgens de partijen aan de Alderstafel gewenst om de leefkwaliteit in stand te houden, danwel te verbeteren. In het Convenant omgevingskwaliteit is afgesproken te komen tot het uitvoeren van verschillende maatregelen die hier invulling aan geven. Het Rijk heeft samen met Schiphol Group en de Provincie Noord-Holland in totaal € 30 mln geïnvesteerd waarbij is gekozen voor het realiseren van omgevingsprojecten en het opzetten van een regeling voor z.g. "schrijnende gevallen", mensen die aantoonbaar nadeel ondervinden van de luchtvaart maar buiten de bestaande regelingen vallen.

Bij de omgevingsprojecten is gekozen voor projecten in Halfweg, Zwanenburg, Amstelveen, Aalsmeer en Uithoorn. Van alle omgevingsprojecten kan worden

gezegd dat het om meerjarige projecten gaat die potentieel bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving waarin ze worden gerealiseerd. Op een enkele uitzondering na bevinden deze projecten zich nog in het stadium van ontwikkeling. Dit heeft tot gevolg dat het te vroeg is om het positieve effect van de maatregelen onder bewoners objectief vast te stellen. Het eerste deelproject van "Station Halfweg" is in december 2012 opgeleverd. De overige projecten zijn momenteel in uitvoering. (Hart voor Zwanenburg; een dorpsplein met een dorpshuis en een sporthal, Amstelveen-Noord; inrichting van de openbare ruimte van campus Uilenstede, Aalsmeer; herstructurering sloopzone en Uithoorn; herinrichting van een oud kassengebied tot een recreatief groengebied).

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
IENM/BSK-2013/232348

De bewoners die betrokken zijn bij de totstandkoming van de verschillende projecten geven aan deze te zien als een wezenlijke verbetering van de leefbaarheid van het woongebied. Ook de bewonersdelegatie en de Bestuurlijke Regie Schiphol aan de Alderstafel beschouwen de projecten als significante verbetering van de leefomgeving. De uitwerking voldoet dan ook aan de verwachtingen die partijen van het convenant hadden.

Naast de afspraken over omgevingsprojecten en het opzetten van een regeling voor z.g. "schrijnende gevallen" zijn ook verschillende algemene maatregelen uitgevoerd, waaronder het verbeteren van de informatievoorziening aan huidige en nieuwe inwoners over de geluidsbelasting en mogelijke hinder door vliegtuiggeluid in de nabijheid van de luchthaven (de z.g. informatieplicht).

Bij de afnemende mogelijkheden van hinderbeperking wordt een tweede tranche van het leefbaarheidsfonds als belangrijke impuls voor de inpassing van de luchthaven in zijn omgeving gezien. Partijen – Schiphol, de provincie Noord-Holland en het Rijk – hebben zich uitgesproken om, conform de afspraken uit het akkoord van 2008, 30 miljoen euro aan financiële middelen voor een tweede fase ter beschikking te stellen. Alvorens tot uitvoering van deze tweede fase over te gaan, zullen partijen zich, op grond van ervaringen uit de eerste fase, beraden op welke wijze en met welke programma's de leefbaarheid in de omgeving het meest effectief kan worden bevorderd.

Naast het uitvoeren van maatregelen die gericht zijn op hinderbeperkende maatregelen en het verbeteren van de kwaliteit van leefomgeving vanuit het Convenant omgevingskwaliteit, maakte de afgelopen jaren de geluidsisolatie van geluidsevoelige objecten ook onderdeel uit van een breed pakket van maatregelen gericht op reductie van geluidhinder in de omgeving van Schiphol. In algemene zin kan geconcludeerd worden dat met de afronding van de derde fase van het geluidsisolatieprogramma (GIS-3) in 2012 het grote isolatieproject, dat reeds begin jaren '80 van start is gegaan, nu is afgerond. Het is niet te verwachten dat een project met een dergelijke omvang in de nabije toekomst nog aan de orde is.

Wel is het interessant om geluidsisolatie in de toekomst als een vorm van individuele compensatie aan omwonenden in de omgeving van Schiphol te blijven aanbieden. Bij de toezegging voor de financiële bijdrage vanuit het Rijk van 10 miljoen euro aan de tweede fase voor het leefbaarheidsfonds is als voorwaarde gesteld dat deze optie vanuit het fonds open wordt gehouden. Op welke wijze hier in de tweede tranche van het leefbaarheidsfonds concreet invulling aan kan worden gegeven, zal met de medefinanciers (Schiphol, Provincie Noord-Holland) de komende periode verder worden uitgewerkt.

5. Vervolg

5.1 Huidige situatie: overgangsfase

Zoals eerder in deze brief aangegeven, deel ik de conclusie van de Alderstafel dat het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel als geslaagd kan worden beschouwd en ben ik voornemens om, na overleg met uw Kamer, het nieuwe stelsel in de wet- en regelgeving te verankeren.

Het huidige wettelijke stelsel met grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten blijft het formele stelsel waarop door de ILT wordt gehandhaafd. Deze situatie blijft van kracht tot het moment dat de wet- en regelgeving is aangepast. Wel kan de ILT in de handhaving rekening houden met aangekondigde nieuwe regelgeving. Dit om te voorkomen dat zich vanwege het moeten blijven binnen de grenswaarden ongewenste situaties kunnen voordoen die niet rijmen met de doelstelling van het nieuwe stelsel.

Tijdens het tweejarig experiment gold de zogeheten 'Beleidregel handhaving experiment nieuw normen- en handhavingstelsel' om het experiment mogelijk te maken. Op basis van deze beleidsregel zijn in verband met overschrijdingen van de grenswaarden voor geluidbelasting in handhavingspunten in 2012, als gevolg van het experiment, door middel van een experimenteerregeling vervangende grenswaarden vastgesteld waarop in 2013 gehandhaafd wordt. Op deze manier is extra inzet van de Aalsmeerbaan, wat in zou gaan tegen het gewenste strikt geluidpreferentieel vliegen, voorkomen. De experimenteerregeling³ is tot en met 31 oktober 2013 van kracht. Voor het aankomende gebruiksjaar voorziet Schiphol op dit moment dat er geen vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten nodig zijn om volgens de regels van het nieuwe normen- en handhavingstelsel te kunnen vliegen.

5.2 Uitwerkingsstappen

Om het nieuwe stelsel in de wet- en regelgeving te verankeren zal ik, na overleg met uw Kamer, de volgende trajecten opstarten en in samenhang doorlopen:

- Aanpassing van de Wet luchtvaart
- M.e.r.-procedure
- Aanpassing van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB)
- Aanpassing van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB).

De ILT zal een toets uitvoeren op de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van bovenstaande besluiten. De genoemde trajecten om te komen tot de besluiten worden in bijlage 1 nader toegelicht en er wordt hierbij tevens een overzicht gegeven van de mijlpalen.

In de wet zal conform de eerdere afspraken uit het Aldersakkoord van 2008 en zoals neergelegd in de Luchtvaartnota voor de periode na 2020 de mogelijkheid worden opgenomen een verdere groei te realiseren conform het voorgestelde 50/50 systeem. Dit in aanvulling op het in de regelgeving vast te leggen plafond van 510.000 vliegtuigbewegingen tot en met 2020. Het 50/50 systeem houdt in dat milieuwinst die de sector bereikt na 2020 voor 50% aan de omgeving toekomt en voor 50% kan worden ingezet voor groei voorbij 510.000 vliegtuigbewegingen.

5.3 Omgevingsraad Schiphol

Op 2 september jl. heb ik u gemeld dat de heer Alders mij spoedig na de voltooiing van het advies over het nieuwe normen- en handhavingstelsel ook zijn advies over de Omgevingsraad Schiphol zal doen toekomen. Nu het advies over

³ d.d.9 juli 2013, in werking getreden op 13 juli 2013, Stcrt.2013, 18637

het nieuwe normen- en handhavingstelsel gereed is, verwacht ik u binnen enkele maanden over het advies inzake de Omgevingsraad Schiphol nader te kunnen informeren.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
IENM/BSK-2013/232348

In het eindadvies van de Alderstafel inzake het nieuwe normen- en handhavingstelsel en de vierjaarlijkse evaluatie staat een aantal zaken die in de komende periode om begeleiding en nauwe betrokkenheid van de partijen aan de Alderstafel vragen. Daarbij gaat het onder andere om de verankering van de regels van het nieuwe stelsel en de actualisatie van gelijkwaardigheidscriteria in wet- en regelgeving met de daarvoor benodigde procedures, de uitwerking van het kader voor toekomstige actualisaties van de gelijkwaardigheidscriteria, de technische uitwerking van de 50/50-benadering voor de periode na 2020 en de uitwerking van afspraken rond de tweede tranche van het leefbaarheidsfonds. De ervaring leert dat bij de uitwerking van de gemaakte afspraken nauwe betrokkenheid van alle partijen van belang is, zeker ook omdat bij de uitvoering zich nieuwe vragen kunnen voordoen die het noodzakelijk maken dat de partijen zich hierover opnieuw gezamenlijk uitspreken.

Ik omarm dan ook het voorstel van de Alderstafel om de uitwerking van het voorliggende advies voortvarend ter hand te nemen. Ik ben voornemens om, na overleg met uw Kamer, de opdracht hiertoe per januari 2014 te verstrekken aan het beoogde College van Advies van de Omgevingsraad Schiphol en tot die tijd de Alderstafel Schiphol te beschouwen als het College van Advies i.o. en derhalve met die opdracht te belasten.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld

Bijlage 1. Vervolgstappen

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
IENM/BSK-2013/232348

Aanpassing van de Wet luchtvaart

Ik ben voornemens om naar aanleiding van het Aldersadvies artikel 8.17 van de Wet luchtvaart en ook onderliggende regelgeving in ieder geval aan te passen op de volgende punten:

- de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten worden geschrapt;
- de regels voor strikt preferentieel baangebruik worden toegevoegd in het LVB;
- de grenswaarden voor het aantal vliegtuigbewegingen (het plafond) en de Maximum Hoeveelheid Geluid (inclusief verplichte advisering door de CROS) worden toegevoegd in het LVB;
- de criteria voor gelijkwaardigheid worden toegevoegd in het LVB;
- de verplichting voor de exploitant tot het opstellen van de gebruiksprognose wordt toegevoegd.

De genoemde wetsaanpassing zal de Tweede Kamer na advies van de Raad van State ontvangen, met daarbij inzicht in de milieu-effecten van de voorgestelde wijzigingen en de doorwerking hiervan in het LVB.

M.e.r.-procedure

Vanwege de aanpassingen in het LVB wordt een m.e.r.-procedure doorlopen. In het kader van de m.e.r.-procedure worden twee producten opgesteld: een notitie Reikwijdte en Detailniveau (notitie R&D) en een milieueffectrapport (MER). Hierin komen onder meer de volgende zaken aan de orde, waarvan een belangrijk deel van de informatie ontleend zal worden aan de in het kader van het Aldersadvies reeds uitgevoerde onderzoeken:

- effecten van de invoering van het nieuwe stelsel;
- effecten van de ontwikkeling van de luchthaven tot 510.000 vliegtuigbewegingen;
- toets op gelijkwaardige bescherming (aspecten geluid, externe veiligheid en luchtverontreinigende stoffen);
- effecten op geldende geluids- en externe veiligheidscontouren t.b.v. actualisatie LIB.

Het MER wordt gezamenlijk met het ontwerp-LVB en het ontwerp-LIB ter inzage gelegd en voorgehangen bij Eerste en Tweede Kamer.

Aanpassing van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB)

De in het Aldersadvies beschreven regels en normen worden opgenomen in het LVB. Het gaat in ieder geval om de volgende zaken:

- plafond van 510.000 vliegtuigbewegingen, waarvan 32.000 in de nacht en vroege ochtend – (tijdelijk 29.000 als gevolg van de afspraken over het alternatief pakket voor de afspraak van glijvluchtlandingen in de late avond);
- de criteria voor gelijkwaardige bescherming ten aanzien van geluid en externe veiligheid; het gaat hierbij conform het advies van de Alderstafel om de gecorrigeerde criteria;
- (werking van) de Maximum Hoeveelheid Geluid (MHG);
- eisen aan de gebruiksprognose.

Zoals gezegd komen de grenswaarden in de handhavingspunten voor geluid met bovenstaande aanpassingen te vervallen. Deze grenswaarden worden vervangen door de hierboven genoemde criteria, gecombineerd met het MHG.

Met het voorstel van de aanpassing van de Wet luchtvaart zal ik uw Kamer ook de beoogde aanpassingen in het LVB toesturen. Dit zodat duidelijk is welke doorwerking de aanpassing van de Wet luchtvaart met zich meebrengt.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
IENM/BSK-2013/232348

Aanpassing van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)

Op basis van de laatste inzichten ten aanzien van de effecten van de afhandeling van het verkeer bij 510.000 vliegtuigbewegingen worden de contouren in het LIB geactualiseerd en wordt de 20Ke opgenomen in het LIB. In het kader van het programma SMASH wordt verder onderzocht of het ruimtelijk beleid en de manier van sturing in dit gebied helder en effectief is of dat hier verbetering nodig is. Uw Kamer wordt hierover separaat geïnformeerd.

Mijlpalen m.e.r.-procedure	Mijlpalen aanpassingen wet- en regelgeving
	Behandeling Aldersadvies, incl reactie in TK
Uitbrengen notitie R&D; start zienswijze procedure	Aanpassing wet Luchtvaart voor advies naar RvS
Advies over R&D, incl advies commissie m.e.r.	
	Wetsvoorstel, incl advies RvS naar Tweede Kamer
	Behandeling wetsvoorstel in Tweede Kamer
MER definitief	
Advies commissie MER	Ontwerp LVB + LIB, incl MER naar Tweede Kamer
	Zienswijze procedure MER, LVB, LIB + behandeling Tweede Kamer
	Aanpassingen LVB en LIB onherroepelijk