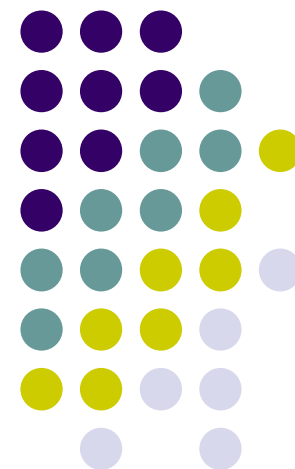


ADVIES

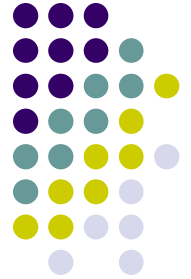
Alderstafel over Schiphol middellange termijn (2020)

Persconferentie Alderstafel

- *Hans Alders* -



Inhoud



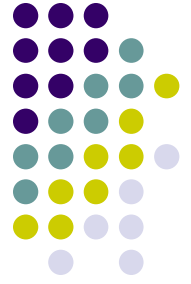
- Opdracht middellange termijn
- Hoofdconclusies onderzoeken
- Het advies voor de middellange termijn

Opdracht middellange termijn (1)



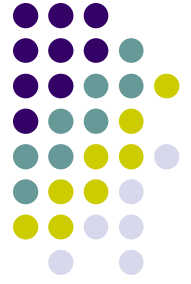
- Een door alle partijen gedragen advies aan de ministers van V&W en van VROM
- Dat de politiek in staat stelt te besluiten over een werkbare afspraak voor de middellange termijn
- Waarmee de beschikbare milieuruimte (criteria voor gelijkwaardigheid) voor Schiphol kan worden benut, én
- Waarmee een balans 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.

Opdracht middellange termijn (2)



- Het advies moet bevatten:
 - Voorkeur voor één van zes alternatieven uit Startnotitie (of mengvorm);
 - Voorstel voor alternatief dat per 1/11/2009 in een LVB kan worden geëffectueerd;
 - Eventueel een aanbeveling voor nadere uitwerking van een alternatief dat nog niet direct implementeerbaar is t.b.v. besluitvorming op later moment;
 - Voorstel voor wijze waarop en tijdpad waarmee dit voorstel nader ontwikkeld en geïmplementeerd kan worden;
 - Advies over mogelijke verbetering normen- en handhavingstelsel;
 - Twee uitgewerkte convenanten met afspraken over hinderbeperkende maatregelen en maatregelen ten behoeve van de leefomgevingskwaliteit.
- Aanvullend wordt tevens gerapporteerd over:
 - De noodzaak van noodzaak ophoging 7 handhavingspunten voor de korte termijn
 - De problematiek van de 20 Ke contour met betrekking tot Hoofddorp-West

Conclusies netwerkvisie



- Schiphol is onderdeel en kern van luchthavenstelsel in Nederland
 - Elke luchthaven kent eigen specialisatie
 - Specialisatie van Schiphol is hub- en mainportfunctie:
 - De hub-operatie: passagiers en vracht van ICA en EUR hub-netwerk, incl deel full freighters op ICA bestemmingen
 - De overige carriers ICA zakelijke bestemmingen
 - Indien toenemende schaarste dan is herallocatie niet-mainportgebonden verkeer aan de orde
 - Vrucht hangt samen met het hub-netwerk
 - Lelystad en Eindhoven zijn in beeld voor het niet-mainportgebonden verkeer.

Conclusies Selectiviteit



- **Conclusie Commissie Van der Zee/Selectiviteit:**
 - Geen ‘gouden maatregel’, maar samenspel van instrumenten van verschillende spelers (Rijk, luchthavenexploitant, slotcoördinator)
 - Geluidsbeperkingen vliegoperaties nacht/dag (tarifiering en verboden)
 - Slottoewijzing via local rules
 - Commerciële instrumenten
 - Beperkingen General Aviation
 - Bilateraal luchtvaartbeleid i.v.m. markttoegang
 - Verkeersverdelingsregeling
 - Binnen stringente kaders nationale en Europese regelgeving
 - Capaciteit regionale luchthavens is voorwaardelijk

Hoofdconclusies Strategische milieuverkenning (1)



- Conclusie studie nieuw operationeel concept¹: invoering voor 2020 niet reëel vanwege
 - Verlaging piekuurcapaciteit, waardoor niet aan markteis (80/40) voldaan kan worden;
 - Tegenvallende resultaten o.g.v. hinderbeperking:
 - Afname van ca 10% in buitengebied
 - Toename hinder in binnengebied van ca 10%
 - Daardoor past het niet binnen gelijkwaardigheid;

Hoofdconclusies Strategische milieuverkenning (2)



- Eindbeeld Mainport in Balans (>2020):
 - Gebaseerd op 2+1(+1) baangebruik
 - Past binnen gelijkwaardigheid, mits
 - Hinderbeperkende maatregelen als bundeling en CDA's (vooral t.b.v. buitengebied)
 - Plus additioneel pakket met geluidpreferentieel baangebruik, stringent bronbeleid met uitplaatsing, nachtmaatregelen en vlootvernieuwing (t.b.v. binnengebied)
 - Met die maatregelen groei tot 525.000 – 540.000 vluchten na 2020
- Echter: valt buiten tijdshorizon Aldersadvies MLT
- Twee transitiepaden richting 2020

Hoofdconclusies Strategische milieuverkenning (3)



- Transitiepad 1: 'Voortzetten huidige werkwijze met verbeteringen'
 - Voortzetten huidig operationeel concept met 2+1(+1) baangebruik, beperkte inzet 4^e baan (gemiddeld 40 vliegtuig-bewegingen per dag) en strikt geluidspreferentieel baangebruik
 - Nadeel: minder hinderbeperking mogelijk voor 2020 dan in transitiepad 2
 - NB. op de mogelijkheden van CDA's is een second opinion uitgevoerd
- Transitiepad 2: 'Anticiperend innoveren'
 - Eveneens 2+1(+1) baangebruik, maar met continue inzet 2^e landingsbaan overdag voor versnelde invoering van vaste naderingsroutes, CDA en aanvliegen over zee, waardoor hinderbeperking in het buitengebied plaats vindt
 - Nadeel: verzwaring geluidsbelasting binnengebied als gevolg van 100 vliegtuigbewegingen op de 4e baan

Hinderbeperkende maatregelen (1)



- Onderzochte maatregelen (cfr opdracht MLT en extra wensen):
 - Volledig uitschakelen/verbod onderkant H3
 - Cap op de nacht en early morning (23 – 7 uur)
 - Gefaseerd verplaatsen leisure segment naar regionale velden
 - ILS interceptiehoogte verhogen
 - Vaste naderingsroutes (incl beperken verkort indraaien)
 - CDA procedure overdag
 - Aanvliegen over zee
 - Startroutes Aalsmeerbaan, Kaagbaan, Polderbaan (dag en nacht), Buitenveldert
 - Naderingsroutes Polderbaan (nacht)
 - Verdere toepassing vaste bochtstraat
 - Beperken van verkort indraaien
 - Beperken van versneld wegdraaien
 - Vervolg grondgeluid en verzoeken onderzoek grondgeluid (Badhoevedorp en Amsterdam-West)
 - Hoger aanvliegen Kaagbaan nachtnaderingen
 - Alternatief voor maatregel 17 (verlengen nachtprocedure tot 6.30 uur)
 - Hoger uitvliegen (steiler klimmen)
 - Omwisselen aanvlieghoogte Polder-/Zwanenburgbaan
 - Verkleinen separatie in eindnadering en segregatie o.b.v. geluidsproductie naderingen en starts
 - Uitbreiding NOMOS en Informatievoorziening uitbreiden

Hinderbeperkende maatregelen (2)



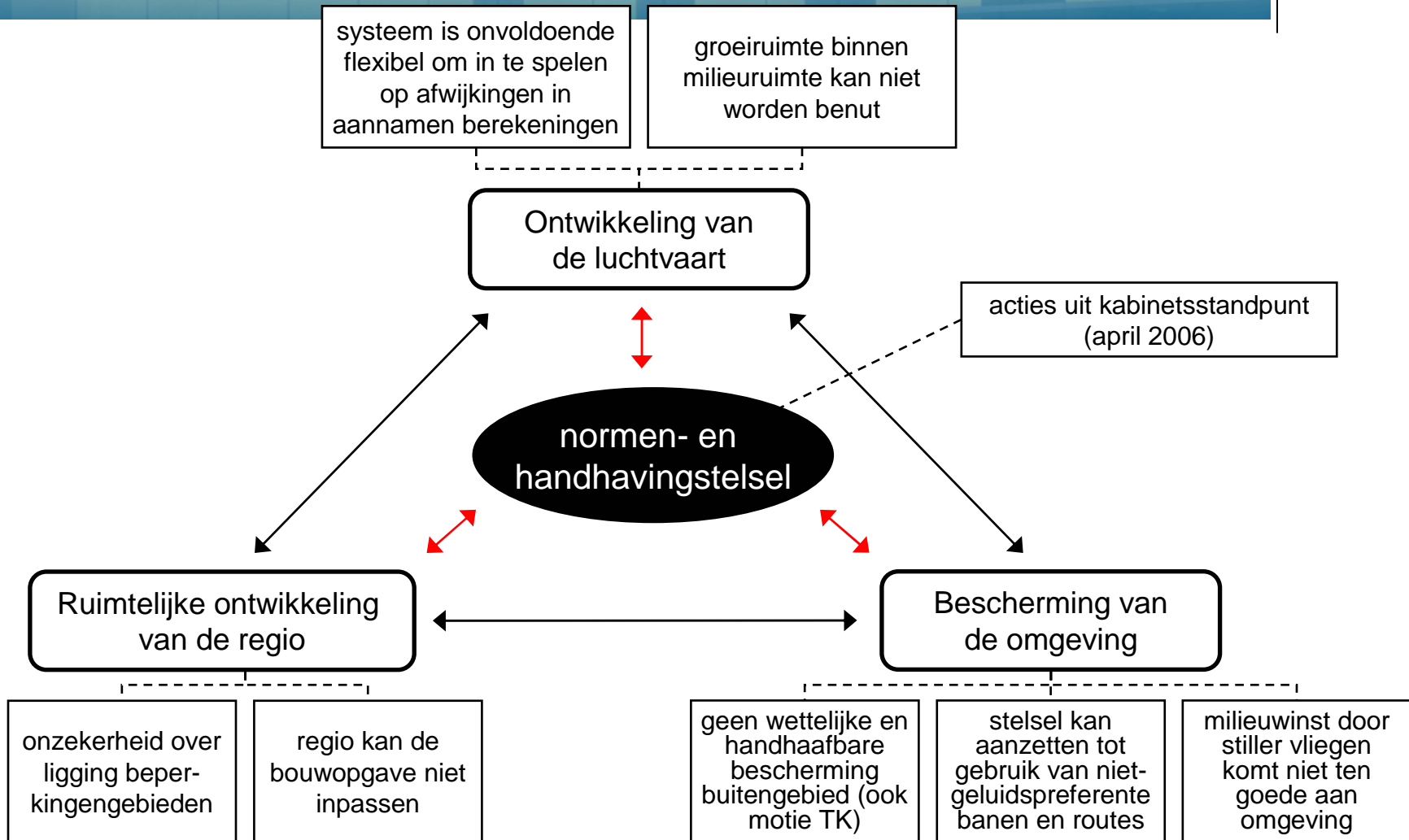
- Conclusies beoordeling effectiviteit en uitvoerbaarheid:
 - M.u.v. bron- en selectiviteitsmaatregelen hebben maatregelen vooral effect in buitengebied en het gebied daarbuiten, zoals vaste naderingsroutes, CDA en aanvliegen over zee
 - Voor het binnengebied is beperking hinder mogelijk via volumebegrenzing (totaal en nacht), strikt geluidpreferentieel baangebruik en bronmaatregelen
 - Sommige maatregelen beïnvloeden de piekuurcapaciteit negatief en daardoor negatief effect op netwerk en betrouwbaarheid
 - Routeaanpassingen zijn mogelijk, maar hebben naast effect op netwerk ook effect op gelijkwaardigheid (en verdeling binnen- en buitengebied)

Leefomgevingskwaliteit



- Verbetering leefomgeving door betere afstemming afwikkeling luchtverkeer en RO op de grond
 - 1^e via hinderbeperking
 - Waar blijvende hinder, wordt geïnvesteerd in de leefomgeving
- Voortborduren op korte termijnafspraken
- Type maatregelen
 - Oplossing individuele schrijnende gevallen
 - Generiek maatregelen (bijv verhuisregeling)
 - Gebiedsspecifieke projecten in Zwanenburg/Halfweg, Amstelveen, Aalsmeer, Haarlemmerliede en Uithoorn.
- Toets mogelijke projecten aan opgestelde criteria

Verkenning normen- en handhavingstelsel (1)



Verkenning normen- en handhavingstelsel (2)



- **Verschillende opties zijn verkend**
 - Optie 1: Grens aan omvang lokale geluidsbelasting (huidig stelsel)
 - Optie 2: Vliegen volgens afspraak (VVA)
 - Optie 3: Grens aan omvang totale milieueffecten

 - Optie 2 meeste potentie t.o.v. doelstellingen
- **Kenmerken Optie 2:**
 - Regels over beschikbaarheid en gebruik van banen (strikt geluidspreferentieel baangebruik), gebruik en ligging van routes en vlieghoogten -> hiermee wordt verdeling van geluid over omgeving beheerst
 - Grenzen aan verkeersomvang op jaarbasis (zowel etmaal als nachtperiode) + aan aantallen op jaarbasis geluidbelaste woningen, ernstig gehinderde en ernstig slaapverstoorde personen en woningen met een plaatsgebonden risico van 10-6 of hoger

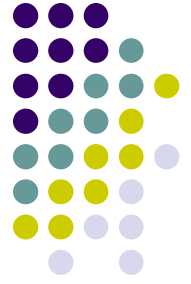
Verkenning normen- en handhavingstelsel (3)



- **Resultaten vergelijkingsonderzoek:**

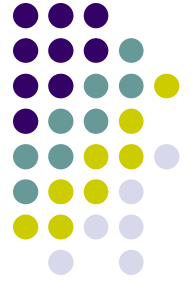
- Globale bescherming:
 - Optie 2 leidt tot gemiddeld minder hoog geluidbelaste woningen dan huidig stelsel.
 - Aantal max geluidbelaste woningen verschilt niet of nauwelijks
 - Omvang en ligging 58 dB(A) Lden is nagenoeg gelijk
- Lokale bescherming: vergelijkbaar met huidig stelsel. Zelfs forse verschuiving in markt en weer leiden tot beperkt effect op lokale verdeling van geluid
- Rechtsbescherming: regels worden in LVB vastgelegd, wijziging volgt daarmee zelfde route als wijziging grenswaarden handhavingpunten nu
- Betrokkenheid omgeving: bestuurders en bewoners in CROS brengen jaarlijks advies uit aan de Ministers over het operationele plan. Dit wordt vervolgens door de ministers vastgesteld en vormt de basis voor de handhaving.

Het advies (1)



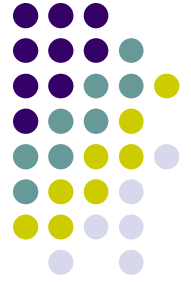
- **Advies is een samenhangend pakket van afspraken en maatregelen: een en ondeelbaar**
- **Alderstafel kiest voor selectieve ontwikkeling van de Mainport Schiphol en duurzame ontwikkeling van de omgeving**
 - Tot en met 2020 begrenzing van verkeer op Schiphol tot 510.000 bewegingen en vanaf 2012-2020 met een max 32.000 in de nacht en vroege ochtend
 - Selectief gebruik van de schaarse ruimte op Schiphol voor mainportgebonden verkeer
 - Ergo: ruimte creëren elders voor niet-mainportgebonden verkeer. Dat betreft in totaal circa 70.000 vliegbewegingen
 - Daarvoor komen Eindhoven en Lelystad in aanmerking
 - Ruimte wordt stapsgewijs gecreëerd afhankelijk van de marktontwikkeling en inzet selectiviteitsinstrumenten
 - Luchtvaartnota van V&W geeft exacte verdeling over luchthavens
 - Rijk en Schiphol leggen wederzijdse verplichtingen over ontwikkeling Selectieve Mainport Schiphol i.c.m. ontwikkeling regionale luchthavens vast in convenant.

Het advies (2)



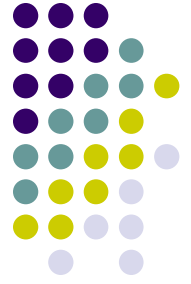
- **Afspraken over verkeersafhandeling op Schiphol**
 - Teneinde voorgestelde selectieve groei en hinderbeperkende maatregelen te realiseren
 - Voortborduren op huidig 2+1 baangebruik
 - Strikt geluidpreferentieel baangebruik: wordt afgehandeld op de banen die de minste geluidsoverlast geven
 - Beperkte inzet van een 4e baan: gemiddeld 40 bewegingen per dag met een max van 60 bewegingen in geval van operationele verstoringen
- **Beperking hinder in binnen- en buitengebied**
 - Volumebegrenzing (etmaal en nacht), selectiviteits- en bronmaatregelen
 - Voor het binnengebied is van belang: strikt geluidpreferentieel baangebruik met beperkte inzet 4e baan
 - Voor het buitengebied is van belang: invoering van CDA's over vaste routes in avond (tussen 23.00 – 21.30 uur) en bij gebleken succes na 2012 ook overdag (tussen 15.00 – 18.00 uur)
 - Route-aanpassingen via experimenten, o.a. bij Hoofddorp en Nieuw-Vennep, en bij Amstelveen, Aalsmeer/Uithoorn
 - Taskforce Routes o.l.v. het Rijk voor optimalisatie nieuwe en bestaande routes

Het advies (3)



- **Een bijpassend voorstel voor een nieuw normen- en handhavingstelsel**
 - Doorvertaling afspraken uit Aldersadvies in normen- en handhavingstelsel
 - Regels over beschikbaarheid en gebruik banen, gebruik en ligging routes en vlieghoogten
 - Grenzen aan verkeersomvang tot en met 2020 en aantalsnormen voor op jaarbasis geluidbelaste woningen, ernstig gehinderde en ernstig slaapverstoorde personen en woningen met een plaatsgebonden risico van 10-6 of hoger.
 - Meten van vliegtuiggeluid met publicatie van meetresultaten, onderzoek naar uitschieters en het aanspreken van vliegmaatschappijen hierop door de luchthavenexploitant (NB. niet voor handhavingsdoeleinden).
 - Het Rijk werkt samen met partijen Alderstafel het stelsel verder uit binnen de contouren van het advies ter voorbereiding op een Experiment met een nieuw normen- en handhavingstelsel vanaf 1 mei 2010.
 - Onafhankelijk deskundige adviseert over de rechtsbescherming in het nieuwe stelsel.
 - Tijdens experiment blijft huidig normen- en handhavingstelsel bestaan. Na gebleken succes van het experiment worden handhavingspunten afgeschaft.

Het advies (4)



- **Omgevingskwaliteit**

- Waar verdere hinderbeperking niet mogelijk is en de belasting hoog blijft, investeren in maatregelen voor omgevingskwaliteit
 - Individuele en generieke maatregelen
 - Gebiedsspecifieke projecten
- De gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor deze projecten
- Het Rijk, de provincie Noord-Holland en Schiphol Group zorgen voor additionele middelen
- De 1e tranche bevat:
 - 10 miljoen euro voor de aanpak van zgn schrijnende gevallen
 - 20 miljoen euro voor additionele financiering van gebiedsspecifieke projecten
 - De pilotprojecten uit de korte termijn bij Amstelveen, Aalsmeer, Haarlemmerliede, Uithoorn en Zwanenburg komen als eerste in aanmerking voor beoordeling door Stichting
- Bij gebleken succes van aanpak, intentie van Rijk, provincie Noord-Holland en Schiphol om een 2e tranche te financieren

Het advies (5)



- **Monitoring en evaluatie**
 - 4-jaarlijks worden alle afspraken gemonitord
 - Door gremium met zelfde samenstelling als Alderstafel
 - Doet daarvan verslag aan CROS en ministers van V&W en VROM