

Factsheet

Advies Tafel van Alders

Duurzame ontwikkeling van de mainport Schiphol tot 2020

De deelnemers aan de Tafel van Alders kiezen voor verdere versterking van de Mainport Schiphol en een duurzame ontwikkeling van de omgeving tot 2020 binnen de bestaande milieugrenzen. De Tafel van Alders heeft op 1 oktober 2008 advies uitgebracht aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM. Het advies wordt ondersteund door het kabinet.

Het advies van de Tafel van Alders bevat aanbevelingen voor een begrenzing van het vliegverkeer op Schiphol, verdere ontwikkeling van regionale vliegvelden, de invoering van een nieuw normen- en handhavingstelsel, het implementeren van hinderbepalende maatregelen en investering in de omgevingskwaliteit. De elementen uit het advies zijn één en ondeelbaar. Het advies wordt de komende jaren uitgewerkt en ingevoerd. De partijen aan de Tafel van Alders monitoren de voortgang.

Selectieve ontwikkelingen binnen milieugrenzen

De Alderstafel kiest voor een selectieve ontwikkeling van de knooppuntfunctie van Schiphol, met een duurzame inbedding in haar omgeving. Dat betekent dat Schiphol haar functie als Mainport van Nederland verder kan versterken door specialisatie op het netwerkgebonden verkeer.

De groeiverwachting in de luchtvaart wordt rond 2020 geschat op circa 580.000 vliegtuigbewegingen. Dit aantal kan niet volledig op Schiphol worden afgehandeld omdat de wettelijk vastgestelde milieuruimte dat niet toelaat. De partijen kiezen daarom voor een grens aan het aantal vluchten van 510.000 per jaar, waarvan vanaf 2012 maximaal 32.000 in de nacht en vroege ochtend (23.00 tot 7.00 uur) tot en met 2020.

Als Nederland in 2020 plaats wil bieden aan de totale marktvraag van 580.000 vluchten is de inzet van de regionale luchthavens als Eindhoven en Lelystad noodzakelijk. Het gaat in omvang om circa 70.000 starts en landingen op deze luchthavens. Om dit mogelijk te maken is een zorgvuldige besluitvorming vereist over de infrastructuur op Lelystad en de uitbreiding van het burgerverkeer op Eindhoven. Voorstellen voor de exacte verdeling over Eindhoven en Lelystad worden gedaan in de Luchtvaartnota van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Afspraken over het baangebruik op Schiphol

De Tafel van Alders heeft verschillende opties verkend. De partijen hebben ervoor gekozen om het huidige zogenaamde '2+1' baangebruik te blijven hanteren. Gedurende de dag zijn er afwisselend drie banen in gebruik; twee startbanen en één landingsbaan óf twee landingsbanen en één startbaan. Om het vliegverkeer in de pieken af te kunnen handelen – en ervoor te zorgen dat passagiers over kunnen stappen op aansluitende vluchten – is beperkt een vierde baan beschikbaar voor starts of landingen. Afgesproken is dat deze vierde baan voor gemiddeld 40 en maximaal 60 vliegtuigbewegingen per dag ingezet mag worden.

Daarnaast is gekozen voor een strikt geluidspreferentieel baangebruik; hierbij wordt het verkeer afgehandeld op de banen die de minste geluidsoverlast geven. Bij de toewijzing van de banen zijn de herkomst en bestemming van het verkeer leidend. Alleen in geval van ernstige operationele verstoringen kan hiervan worden afgeweken.

Door deze afspraken over het baangebruik is selectieve groei van Schiphol mogelijk én wordt de geluidsoverlast in de directe omgeving van de luchthaven beperkt.

Hinderbeperkende maatregelen

De groei van het vliegverkeer op Schiphol gaat gepaard met maatregelen om de geluidshinder in de directe omgeving van de luchthaven en het verder weggelegen gebied (het zogenaamde 'buitengebied') te beperken. Deze zijn vastgelegd in het Convenant Hinderbeperkende Maatregelen voor de middellange termijn (tot 2020) en worden iedere vier jaar geëvalueerd. Door deze maatregelen neemt het aantal ernstig gehinderde personen rond Schiphol af met minimaal 5% in 2020 ten opzichte van de grens van gelijkwaardigheid.

De circa twintig maatregelen uit het convenant voor de korte termijn (tot 2010) worden verder uitgevoerd. Zo wordt de succesvolle proef met 'de vaste bochtstraal techniek'¹ uitgebreid naar andere locaties. Daarnaast stelt het Rijk een Taskforce route-optimalisaties in voor verdere optimalisatie van vliegroutes.

Een maatregel met een naar verwachting groot effect voor de vermindering van de hinder in het wijde gebied rond Schiphol, is de invoering van geluidsarme glijvluchten via vaste naderingsroutes (zogenaamde Continuous Descent Approaches). Met ingang van 2010 vindt in de avond (22.00 tot 23.00 uur) een experiment plaats met geluidsarme glijvluchten. Als dit experiment succesvol is, wordt het uitgebreid naar de periode tussen 20.30 – 22.00 uur. Na 2012 wordt beoordeeld of de glijvluchten ook plaats kunnen vinden in de daluren tussen 15.00 en 18.00 uur.

Een nieuw normen- en handhavingstelsel

De ministers van Verkeer & Waterstaat en van VROM hebben de Tweede Kamer toegezegd nog deze kabinetsperiode met voorstellen te komen voor een nieuw normen- en handhavingstelsel. Zij hebben de Tafel van Alders om advies gevraagd. De partijen aan de Tafel van Alders hebben hiervoor gezamenlijke uitgangspunten opgesteld. Een nieuw stelsel moet beter bestuurbaar zijn, gelijkwaardige bescherming bieden aan de omgeving en duidelijkheid over de lokale bescherming. Het moet bovendien handhaafbaar, transparant en uitlegbaar zijn en een prikkel bieden tot innovatie.

De afspraken over de verdeling van het verkeer over de start- en landingsbanen en over het totaal aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol vormen de basis voor het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Het nieuwe stelsel biedt volgens onderzoek een gelijkwaardige bescherming voor de omwonenden als in het bestaande stelsel. Ook biedt het nieuwe stelsel flexibiliteit om veranderingen in de markt, verkeersomvang en – afhandeling te kunnen opvangen en biedt duidelijkheid aan de omgeving over geluidshinder.

De luchtvaartsector stelt jaarlijks een operationeel plan op waarin wordt opgenomen hoeveel, hoe en waar er wordt gevlogen. Dit plan wordt voor advies voorgelegd aan vertegenwoordigers van omwonenden en

¹ Een afspraak uit het convenant Hinderbeperkende Maatregelen Schiphol korte termijn waarbij KLM Boeing 737's via een vaste bochtstraal vanaf de Kaagbaan richting Hoofddorp en Nieuw-Vennep vliegen. Deze wijze van nauwkeurig vliegen leidt tot minder spreiding van het vliegverkeer.

bestuurders via de CROS². Het plan wordt vervolgens vastgesteld door de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM.

Voordat het nieuw voorgestelde systeem wordt ingevoerd, wordt gedurende twee jaar geëxperimenteerd om te kijken of het aan de verwachtingen voldoet. Gedurende het experiment blijft het bestaande handhavingstelsel gewoon bestaan. Pas als het experiment succesvol is gebleken komt het huidige stelsel met de handhavingpunten definitief te vervallen. De partijen streven naar een start van het experiment op 1 mei 2010.

Omgevingskwaliteit

De deelnemers aan de Tafel van Alders hebben vastgesteld dat er altijd woongebieden zullen zijn waar de hinder niet kan worden weggenomen. In deze gebieden moet op een andere manier de leefkwaliteit in stand worden gehouden en verbeterd. Het Rijk, de provincie Noord-Holland en Schiphol Group hebben voor de eerste omgevingsprojecten 30 miljoen euro beschikbaar gesteld. Voor de aanpak van zogenaamde 'schrijnende gevallen' is 10 miljoen euro beschikbaar. Hieronder vallen woningen die volgens de letter van de wet niet in aanmerking komen voor compensatie en isolatie, maar wél naar de geest van de wet.

Voor de vijf pilotprojecten in de woonkernen Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmerliede, Uithoorn en Zwanenburg uit het convenant voor de korte termijn is in totaal 20 miljoen euro beschikbaar. Deze pilotprojecten worden voorgedragen aan de Stichting Omgevingskwaliteit en worden als eerste beoordeeld voor een financiële bijdrage. Het Rijk, de provincie en Schiphol Group hebben de intentie om – na gebleken succes – een tweede tranche van 30 miljoen beschikbaar te stellen voor de periode tot 2020.

Deelnemers Tafel van Alders

Aan de Tafel van Alders kwamen alle betrokken partijen samen: het Rijk (vertegenwoordigers van de ministeries van Verkeer & Waterstaat en van VROM), de luchtvaartpartijen (Schiphol Group, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), KLM), een aantal regionale en lokale overheden (de provincie Noord-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer, Amstelveen, Uitgeest en Amsterdam) verenigd in de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), vertegenwoordigers van omwonenden van Schiphol via de CROS (Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol) en tot 26 september 2008 ook via de VGP (Vereniging Gezamenlijke Platforms). Het overleg werd voorgezeten door een onafhankelijk voorzitter, Hans Alders.

Voor meer informatie over de Tafel van Alders zie www.crosnet.nl/alderstafel

² Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol