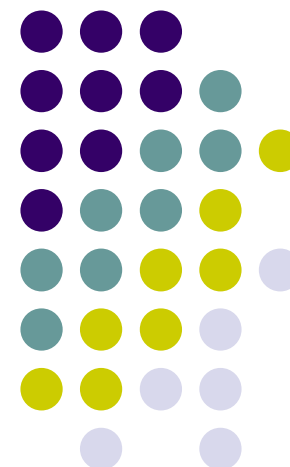


ADVIES

Alderstafel over Schiphol middellange termijn (2020)

**Informatiebijeenkomst voor de
inwoners van de IJmondregio**

- *Hans Alders* -



Inhoud



- Opdracht middellange termijn
- Samenstelling Alderstafel
- Hoofdpunten uit het advies
- Uitvoering afspraken advies

Opdracht van de ministers



- Een door alle partijen gedragen advies
- Dat de politiek in staat stelt een besluit te nemen over een werkbare afspraak voor de middellange termijn
- Waarmee de beschikbare milieuruimte voor Schiphol kan worden benut, én
- Waarmee een balans wordt bereikt tussen
 - De ontwikkeling van de luchtvaart,
 - Hinderbeperking voor de omgeving,
 - Verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, en
 - De ruimtelijke ontwikkeling rond de luchthaven.

Samenstelling Alderstafel



Voorzitter: Alders
Secretaris: Boussem
Procesregisseur:
Vermeegen

**Rijks-delegatie
(V&W, VROM):**
Fukken en Moons

**Delegatie van de
Bestuurlijke
regiegroep Schiphol:**
Hooijmaijers, Ossel,
Pols, Bezuijen, Eilert,
Kleyn

Bewonersdelegatie:
Van Ojik, Von der
Meer (tot 26/9),
Geudeke

**Sectorpartijen
(Schiphol, KLM en
LVNL):** Cerfontaine,
Krul, Kroese,
Riemens, Hartman,
Van Dorst

Hoofdpunten van het advies (1): één en ondeelbaar



- **Alderstafel kiest voor selectieve ontwikkeling Schiphol**
 - Versterking van de knooppuntfunctie Schiphol gekoppeld aan hinderbeperkende maatregelen
 - Tot en met 2020 begrenzing van verkeer op Schiphol tot 510.000 vluchten
 - Korte termijn advies: 480.000 vluchten tot en met 2010
 - Vanaf 2012-2020 maximaal 32.000 vluchten in de nacht /vroeg ochtend
 - Afname met 1.700 vluchten t.o.v. werkelijk gevlogen in 2007
 - Schaarse ruimte op Schiphol bestemd voor mainportgebonden verkeer
 - Niet-mainportgebonden verkeer (circa 70.000 vluchten) stapsgewijs verplaatsen naar regionale luchthavens -> Eindhoven en Lelystad



Hoofdpunten van het advies (2): één en ondeelbaar



- **Alderstafel kiest voor duurzame ontwikkeling van de omgeving**
 - Hinderbeperking dichtbij de luchthaven door strikt geluidpreferent gebruik start- en landingsbanen
 - Hinderbeperking verderaf door m.n. nieuwe manier van aanvliegen (glijvluchten en vaste routes)
 - Investering van 30 miljoen in verbeteren kwaliteit leefomgeving in zwaarbelaste gebieden door Schiphol, Provincie en Rijk ('schrijnende gevallen' en pilotprojecten bij Amstelveen, Aalsmeer, Haarlemmerliede, Uithoorn en Zwanenburg)
- **(Experiment met) een nieuw normen- en handhavingstelsel**
 - Van outputsturing (grenswaarden in handhavingpunten) naar inputsturing (wettelijk vastgelegde regels voor gebruik banen en routes)

Selectieve ontwikkeling Schiphol



- Marktontwikkeling rond 2020 van circa 580.000 vluchten past NIET binnen huidige wettelijke milieuruimte op Schiphol
 - Selectieve ontwikkeling Schiphol in combinatie met ontwikkeling regionale luchthavens is noodzakelijk
- Schiphol is onderdeel en kern van luchthavenstelsel in Nederland
 - Elke luchthaven kent eigen specialisatie
 - Specialisatie van Schiphol is hub- en mainportfunctie
 - Niet-mainportgebonden verkeer naar Eindhoven en Lelystad
 - Luchtvaartnota van het Rijk geeft exacte verdeling over luchthavens
 - Rijk en Schiphol maken afspraken over hoe dit te realiseren in een convenant

Verkeersafhandeling op Schiphol



- Om voorgestelde selectieve groei en hinderbeperkende maatregelen te realiseren kiest Alderstafel voor een verkeersafhandeling gebaseerd op:
 - Voortborduren op huidig 2+1 baangebruik
 - Strikt geluidpreferentieel baangebruik: verkeer wordt afgehandeld op de preferente banen die de minste geluidoverlast voor de totale omgeving veroorzaken
 - Beperkte inzet van een 4^e baan: gemiddeld 40 bewegingen p/d en max 60 bij operationele verstoringen

Baangebruik in Aldersadvies



	Voorstel Alders	Huidig LVB 2008
Volume jaar	510.000	474.600
Volume nacht	32.000	35.000
Starts		
Zwanenburgbaan (36C)	34.400	31.800
Polderbaan (36L)	90.500	70.700
Landingen		
Zwanenburgbaan (18C)	44.400	30.800
Polderbaan (18R)	63.700	84.900

Conclusie: Meer starts, maar minder landingen

Hinderbeperking in binnen- en buitengebied



- **Alderstafel kiest voor balans in hinderbeperking voor binnen- en buitengebied**
 - Binnengebied: bronmaatregelen, volumebegrenzing, strikt geluidpreferentieel baangebruik en beperkte inzet 4^e baan
 - Buitengebied: minder nachtvluchten, vaste naderingsroutes en glijvluchten/CDA's te beginnen met een experiment in 2010 tussen 23 – 22 uur dat bij succes wordt uitgebouwd naar 22 – 20.30 uur en na 2012 overdag (15 – 18 uur)
- **Route-aanpassingen**
 - Bij Hoofddorp en Nieuw-Vennep, en bij Amstelveen, Aalsmeer/Uithoorn
 - Verdere optimalisatie nieuwe en bestaande routes: Taskforce Routes

Het huidige normen- en handhavingstelsel



- **Huidige stelsel** met handhavingspunten
 - Wordt ingewikkeld en complex ervaren door omgeving, sector en politiek Den Haag
 - Maakt geen optimale benutting milieuruimte mogelijk binnen gelijkwaardigheidscriteria
- Ministers hebben Tweede Kamer toegezegd deze kabinetsperiode met voorstel voor nieuw normen- en handhavingstelsel te komen. Alderstafel is gevraagd te adviseren.
- Op dit moment wordt geluidsbelasting ook gemeten
 - meetpuntennet wordt gebruikt voor informatievoorziening aan omgeving, niet voor handhaving

Voorstel voor een nieuw normen- en handhavingstelsel (1)



- **Wettelijk vastgelegde regels en grenzen:**
 - 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.
- **Daarnaast: uitbreiding van meten van vliegtuiggeluid:**
 - Uitbreiding NOMOS-meetpunten-net
 - Publicatie van meetresultaten
 - Onderzoek naar uitschieters en het aanspreken van vliegmaatschappijen hierop

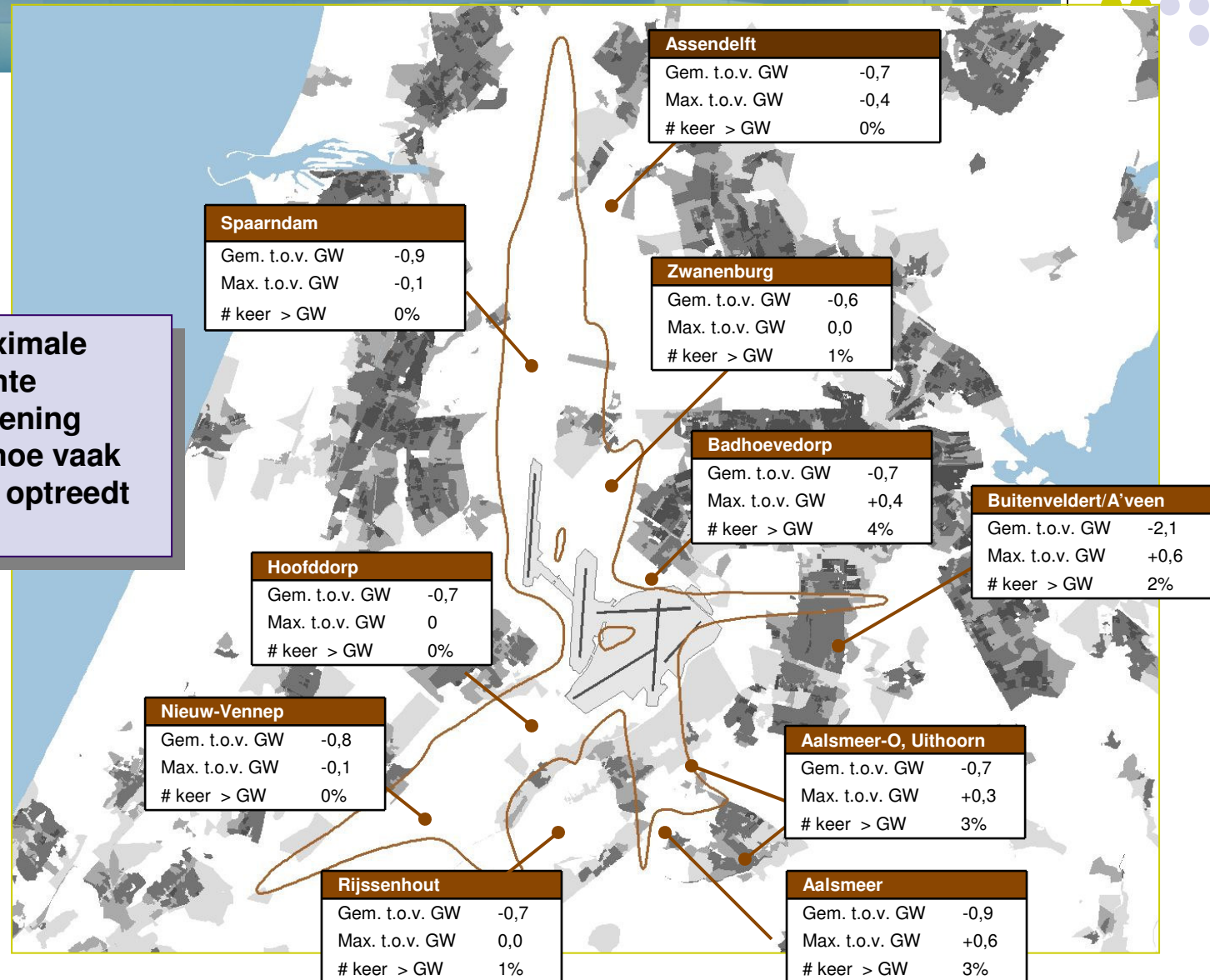
Voorstel voor een nieuw normen- en handhavingstelsel (2)



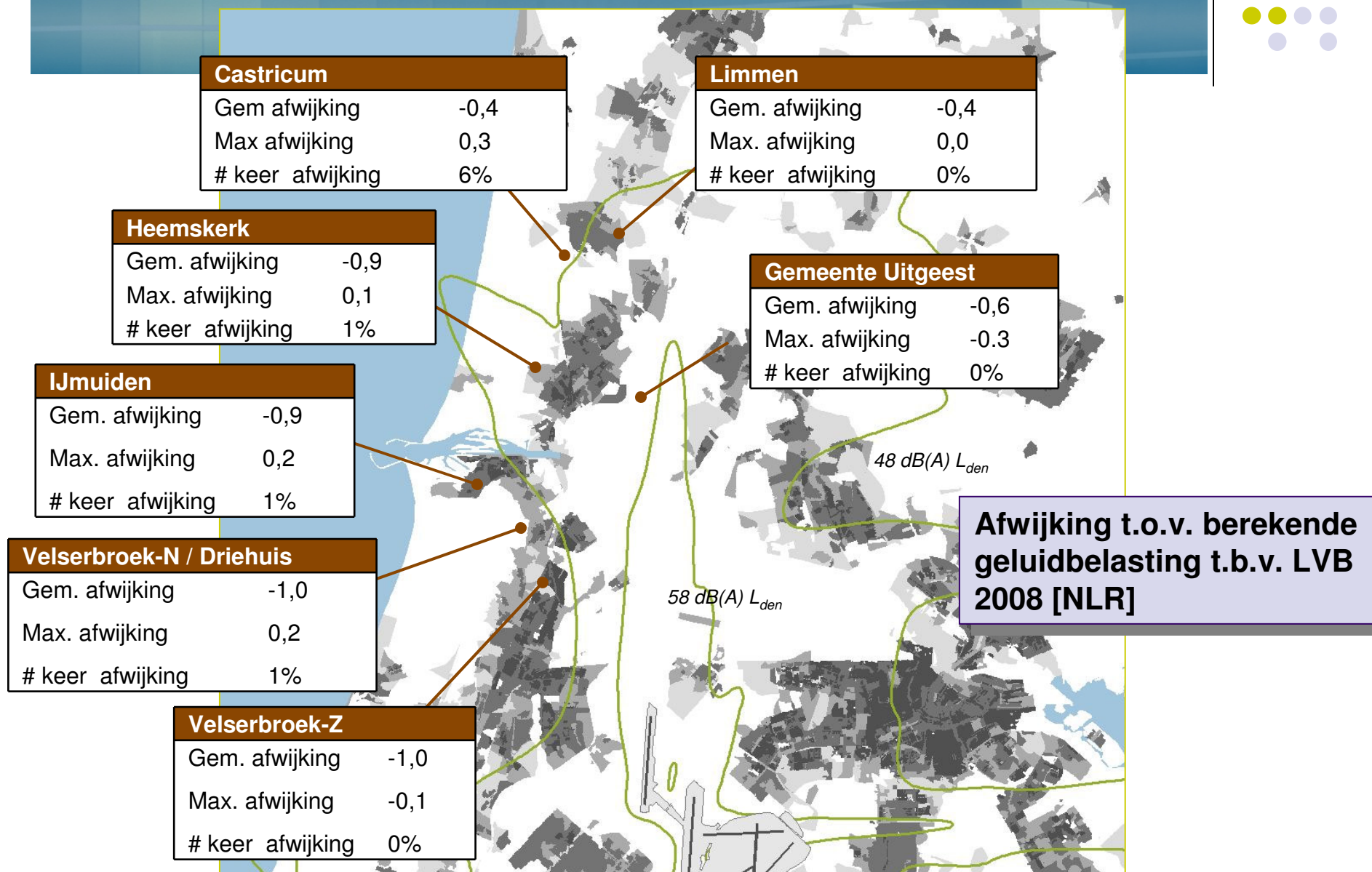
- **Bescherming van omgeving tegen geluidshinder:**
 - Globale bescherming nieuw stelsel verschilt nauwelijks of is beter dan in huidige stelsel
 - Lokale bescherming is vergelijkbaar met huidig stelsel.
 - Zelfs forse verschuiving in markt en weer leiden tot beperkt effect op lokale verdeling van geluid
- Ook **rechtsbescherming** is vergelijkbaar met huidig stelsel
 - Wijzigingen van 'regels' vraagt gelijke procedure als wijziging van grenswaarden in handhavingpunten

Lokale geluidbelasting nieuw stelsel

Gemiddelde en maximale afwijking ten opzichte grenswaarde-berekening t.b.v. LVB 2008 en hoe vaak in % deze afwijking optreedt [NLR]



Lokale geluidbelasting nieuw stelsel IJmond



Voorstel voor een nieuw normen- en handhavingstelsel (3)



Afspraken

- Nieuw stelsel 2 jaar uittesten via experiment vanaf 1 mei 2010
- Het Rijk werkt het stelsel samen met partijen Alderstafel uit ter voorbereiding op het experiment
- Onafhankelijke deskundige adviseert over de rechtsbescherming in het nieuwe stelsel
- Tijdens experiment blijft huidig normen- en handhavingstelsel bestaan
- Pas na gebleken succes van het experiment via een gezamenlijke evaluatie worden handhavingpunten afgeschaft

Uitvoering afspraken advies



- **Monitoring en evaluatie**
 - 4-jaarlijks worden alle afspraken gemonitord
 - Door overleg met zelfde samenstelling als Alderstafel
 - Doet daarvan verslag aan CROS en ministers van V&W en VROM
- **10 oktober Kabinetsreactie:**
 - Kabinet omarmt het advies en werkt het verder uit in de Luchtvaartnota (februari 2009)
- **Bij het advies worden 3 convenanten opgesteld (november):**
 - Convenant Hinderbeperkende maatregelen
 - Convenant Omgevingskwaliteit
 - Convenant Selectieve ontwikkeling Schiphol en ontwikkeling regionale luchthavens

Meer informatie ...



www.crosnet.nl
(tab 'Alderstafel')