

Evaluatie van het Schipholbeleid

de resultaten

Jeroen Gosse
16 februari 2006

Programma van vandaag

- | | |
|-------|--|
| 16.00 | welkomstwoord
Jacqueline Tammenoms Bakker, Directeur-Generaal |
| 16.05 | eindstand van de evaluatie
Wat levert 3 jaar evalueren op? |
| 16.15 | presentaties over de drie onderdelen van de evaluatie <ul style="list-style-type: none">– gelijkwaardigheid volgens Baarda én de Aanvullende vragen– hoe effectief is het beleid voor Schiphol?– kansen voor verbeteringen– conclusies |
| 17.30 | vraag en antwoord en de informatiemarkt |

Wat levert 3 jaar Schipholbeleid op?

- veel materiaal, feiten, cijfers en ervaringen van betrokkenen
- vele ideeën hoe het beter kan
- betrokkenheid en inzet van veel partijen
- hiervoor dank,
- het kabinet kan op basis hiervan het beleid beoordelen

Informatie op de drie onderdelen

1. toets op gelijkwaardige overgang naar dit beleid met de motie Baarda en antwoorden op aanvullende vragen;
2. effectiviteitgegevens van onderdelen van het beleid, zoals de regels voor het luchtverkeer;
3. een goed beeld op hoofdlijnen van effecten en haalbaarheid van verbetervoorstellen, nog zonder weging of standpunt kabinet.



gelijkwaardigheid volgens Baarda én de Aanvullende vragen



hoe effectief is het beleid voor Schiphol?



kansen voor verbeteringen



conclusies

Gelijkwaardige bescherming

Guido Debeus

Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid

Informatiebijeenkomst Amsterdam-Sloterdijk

16 februari 2006

De vraag

- Motie Baarda c.s.
- Wordt met de Schipholwet, tezamen met de Luchthavenbesluiten, voldaan aan de eisen voor gelijkwaardigheid?

Het antwoord

- Ja, de Schipholwet en de bijbehorende Luchthavenbesluiten bieden een gelijkwaardige bescherming
- In totaal is er sprake van verbetering
- Maar: dat betekent niet dat het ook overal beter is geworden; lokaal zijn er verslechtingen opgetreden

Waar blijkt dat uit?

- Gelijkwaardigheidstoets volgens de motie Baarda
 - toetsing aan de criteria in de overgangsartikelen in de Schipholwet
 - Woningsituatie 1990
 - Gebruiks jaren 2004 en 2005 (overgangsjaar 2003 was niet representatief)
- Trends milieu-effecten tussen 1993 en 2005
 - Aanvullende vragen Kamer n.a.v. discussie over Motie Baarda
 - Actuele woningsituaties
- Maximale milieu-effecten binnen milieugrenzen
 - Advies Commissie voor de milieu-effectrapportage

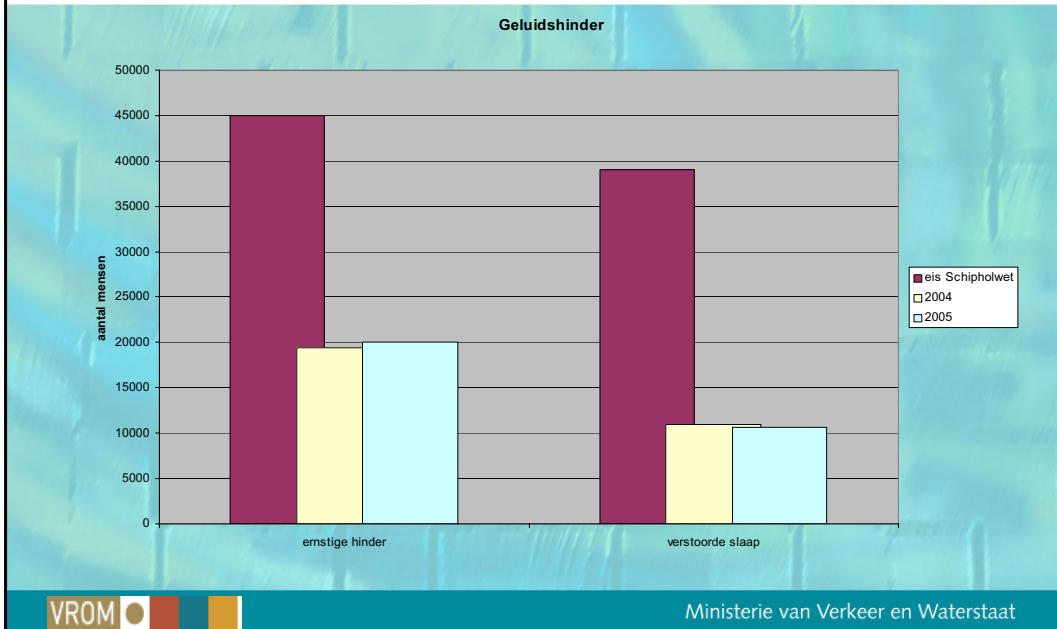
Criteria overgangsartikelen Schipholwet - 1

- Geluid: verbetering t.o.v. 1990
 - Maximaal 45.000 ernstig gehinderden in gebieden met meer dan 20 Ke gedurende het etmaal
 - Maximaal 39.000 mensen met verstoorde slaap in gebieden met meer dan 26 dB(A) LAeq gedurende de nacht
 - Maximaal 10.000 woningen met een geluidbelasting van 35 Ke of meer gedurende het etmaal
 - Maximaal 10.100 woningen met een geluidbelasting van 26 dB(A) LAeq of meer gedurende de nacht
- Veiligheid: standstill t.o.v. 1990
 - Maximaal 774 woningen in gebieden met een plaatsgebonden risico groter dan 10^{-6}

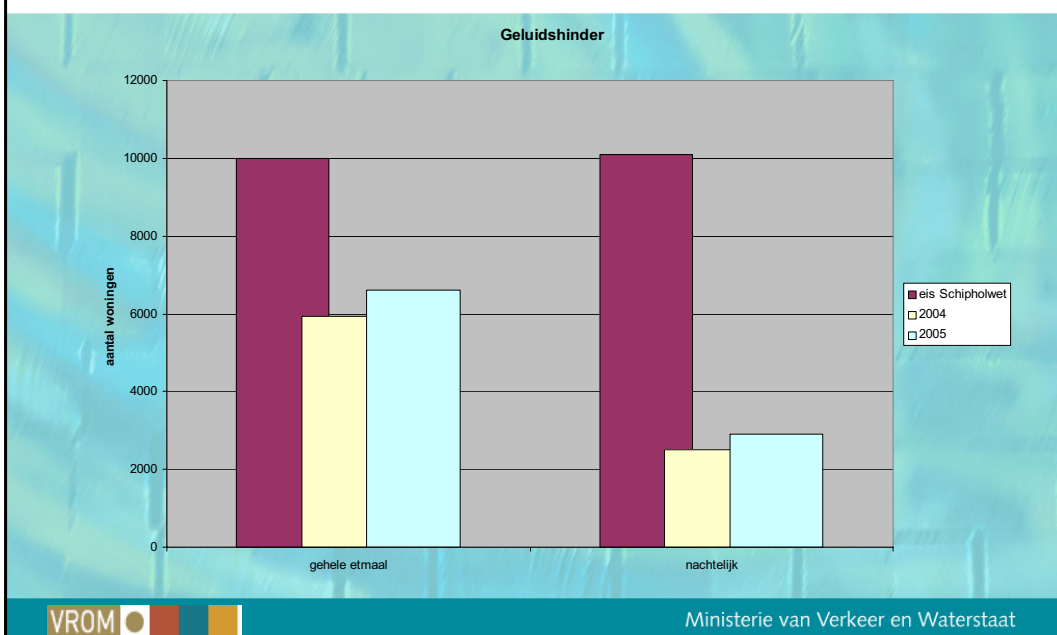
Criteria overgangsartikelen Schipholwet - 2

- Luchtverontreiniging: standstill t.o.v. 1990
(uitstoot van alle bronnen rond Schiphol tezamen, in tonnen per jaar)
 - Koolmonoxide 45.701
 - Stikstofdioxides 19.771
 - Vluchtige organische stoffen (VOS) 21.173
 - Zwaveldioxide 1.274
 - Fijn stof (PM10) 1.208

Geluid: ernstige hinder en slaapverstoring



Geluidbelaste woningen

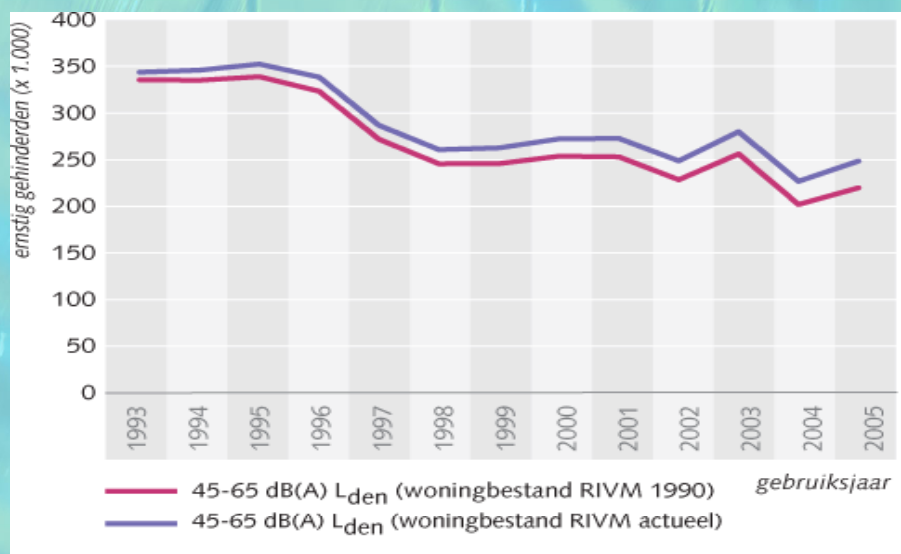


Ook bij maximale benutting

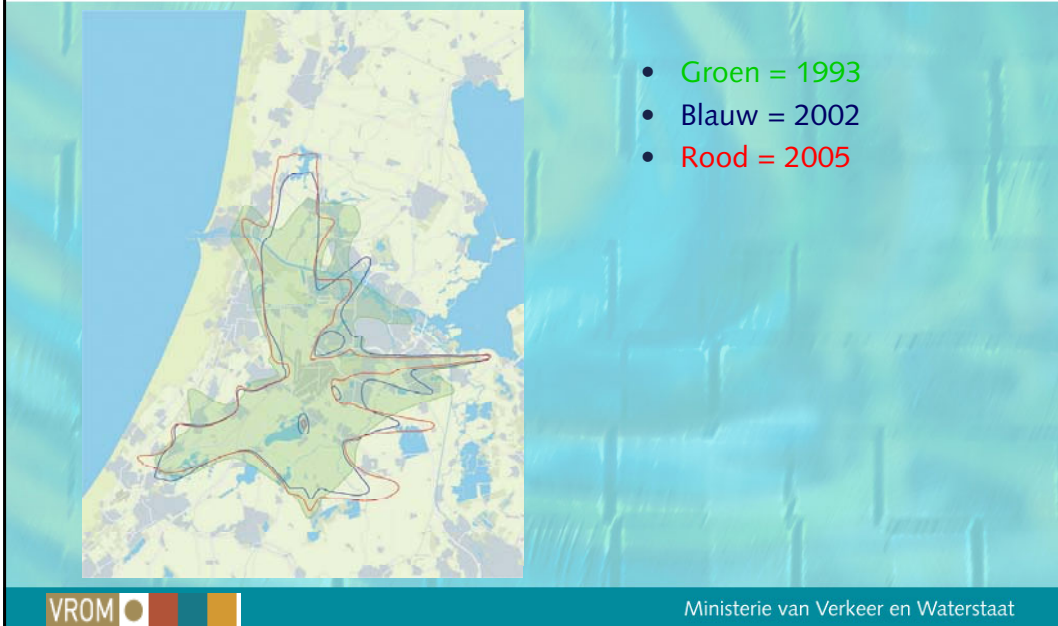
Aspect	Criterium	Aantallen voor scenario met geoptimaliseerd baangebruik
Aantal woningen binnen de 35 Ke-contour	10.000	7.900
Aantal ernstig gehinderde personen binnen de 20 Ke-contour	35.500	19.600
Aantal woningen binnen de 26 dB(A) LAeq-contour	6.900	3.500
Aantal slaapverstoorde personen binnen de 20 dB(A) LAeq-contour	23.000	14.700

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

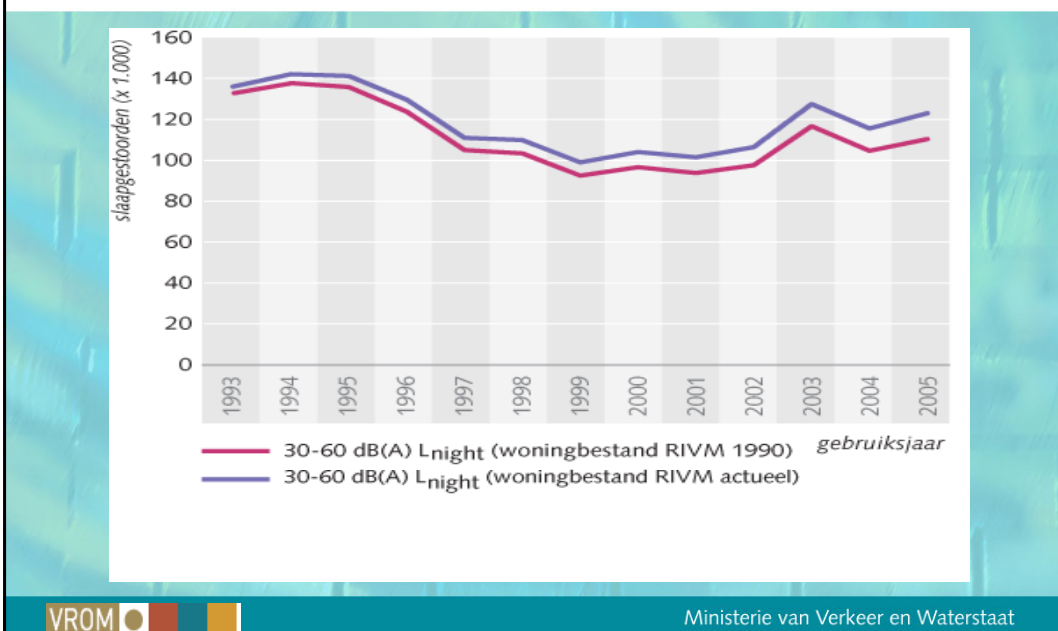
Trend ernstige geluidhinder



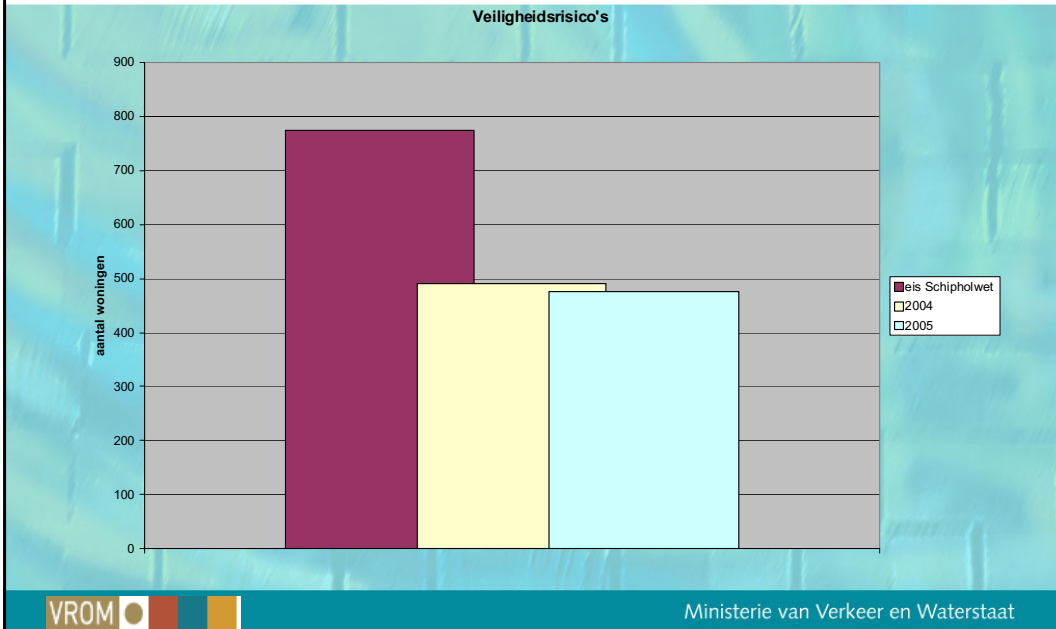
Contouren 50 dB(A) Lden



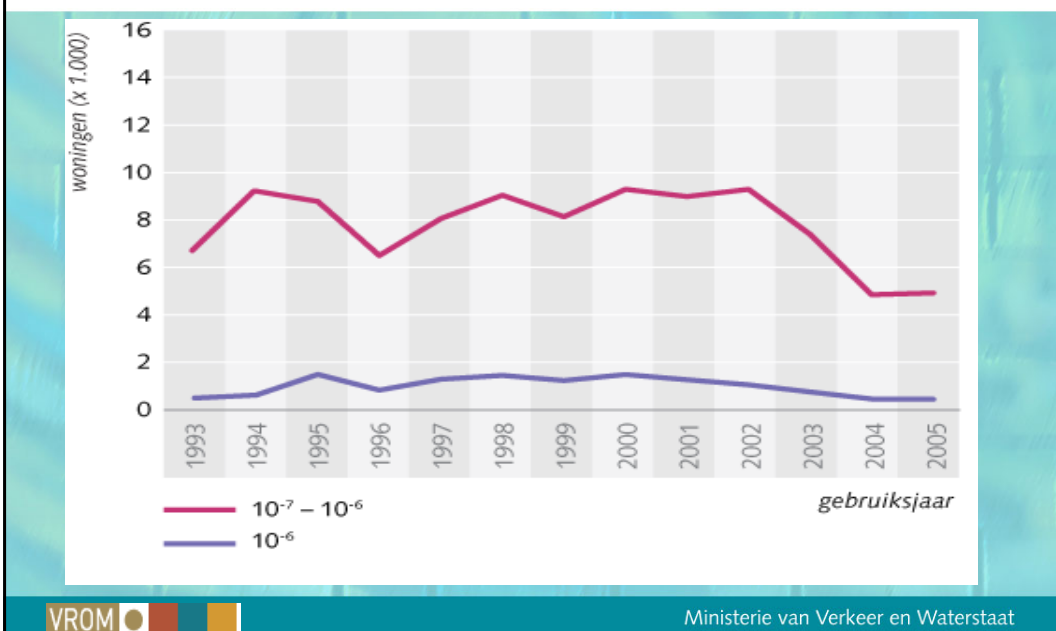
Trend slaapverstoring



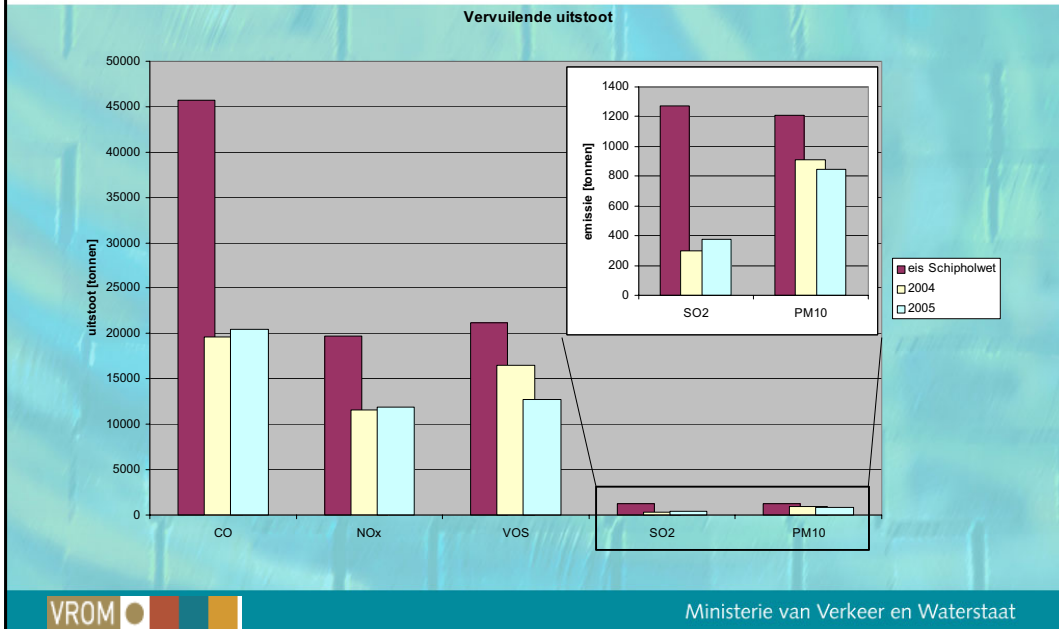
Veiligheidsrisico's



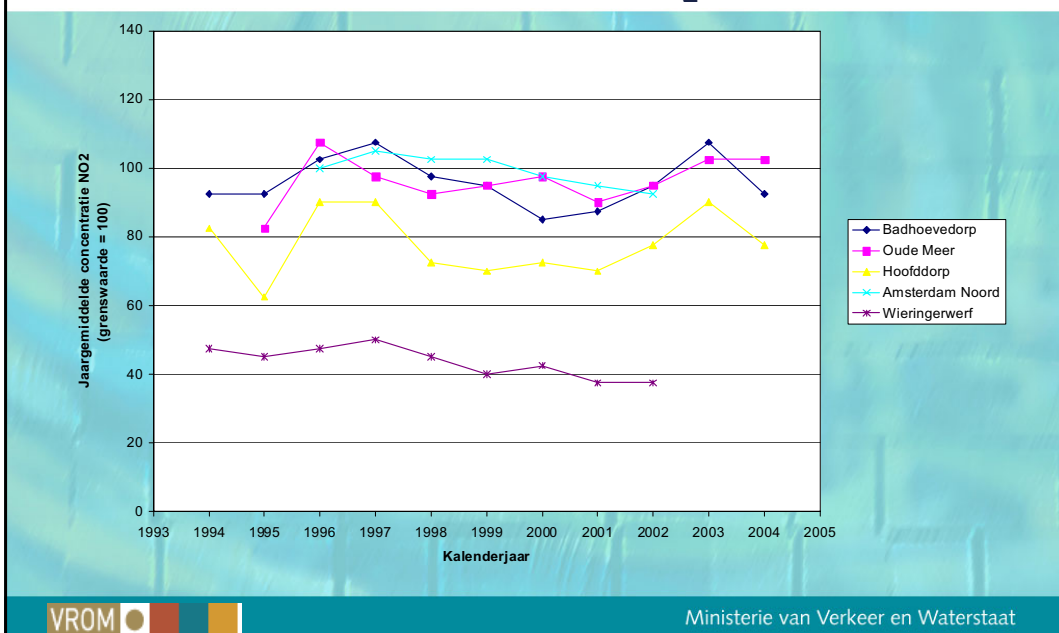
Trend aantallen woningen binnen risicocontouren



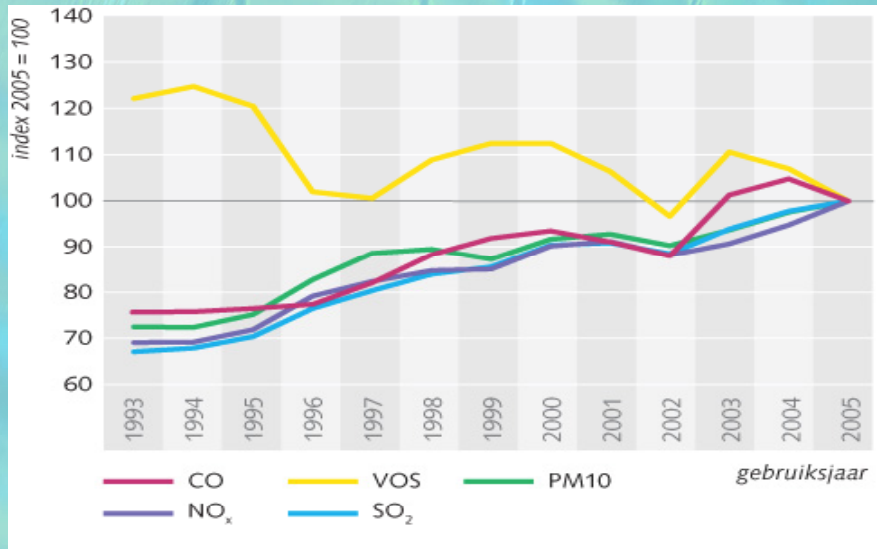
Luchtverontreinigende uitstoot (alle bronnen tezamen)



Lokale luchtkwaliteit – NO₂



Trends uitstoot door vliegverkeer



Het antwoord

- Ja, de Schipholwet en de bijbehorende Luchthavenbesluiten bieden een gelijkwaardige bescherming
- In totaal is er sprake van verbetering
- Maar: dat betekent niet dat het ook overall beter is geworden; lokaal zijn er verslechtingen opgetreden

Rapporten

- Gelijkwaardigheidstoets Schipholbeleid
 - Adecs Airinfra
- Trends Milieu-effecten Schiphol – Historische ontwikkelingen 1993-2005
 - Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium
- Geluidscapaciteit binnen handhavingspunten
 - To70
- Zie ook www.schipholbeleid.nl

Effectiviteit van het Schipholbeleid

conclusies van het kabinet over de effectiviteit van het Schipholbeleid voor de informatiebijeenkomst op 16 februari 2006

Kees Wulffraat

De onderzoeksvraag

- **Beheersen de regels en grenzen uit de Schipholwet en Luchthavenbesluiten de overlast en risico's, nu en in de toekomst?**
- **Kan de mainport zich ontwikkelen binnen de regels en grenzen uit de Schipholwet en Luchthavenbesluiten, nu en in de toekomst?**

Aanpak van het onderzoek

- **Onderzoeksvraag is uitgewerkt in de onderzoeksagenda effectiviteit;**
- **Onderzoeksagenda is uitbesteed aan onafhankelijke bureaus;**
- **Afgelopen maanden zijn de resultaten van het onderzoek gepresenteerd;**
- **Second opinion gevraagd aan zowel VROM-raad als Raad-VenW;**
- **Alle rapportages zijn beschikbaar: op de site en als drukwerk**

Wat ligt er nu?

- Een eindrapport van de evaluatie van het Schipholbeleid, met daarin:
- **samenvatting van de belangrijkste conclusies van de onderzoekers;**
 - **adviezen van de VROM-raad en VenW-raad naar aanleiding van het onderzoek;**
 - **conclusies van het kabinet over de effectiviteit van het beleid.**

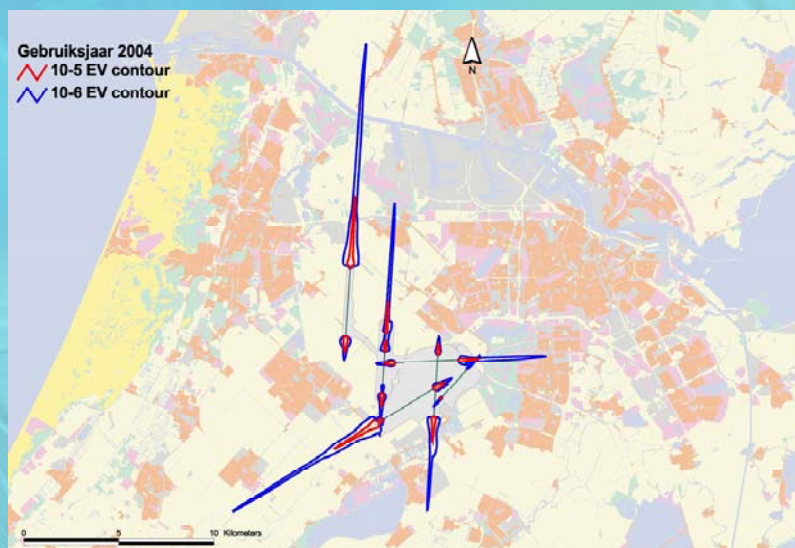
Effect van het beleid; geluidsoverlast



Ministerie van VROM

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

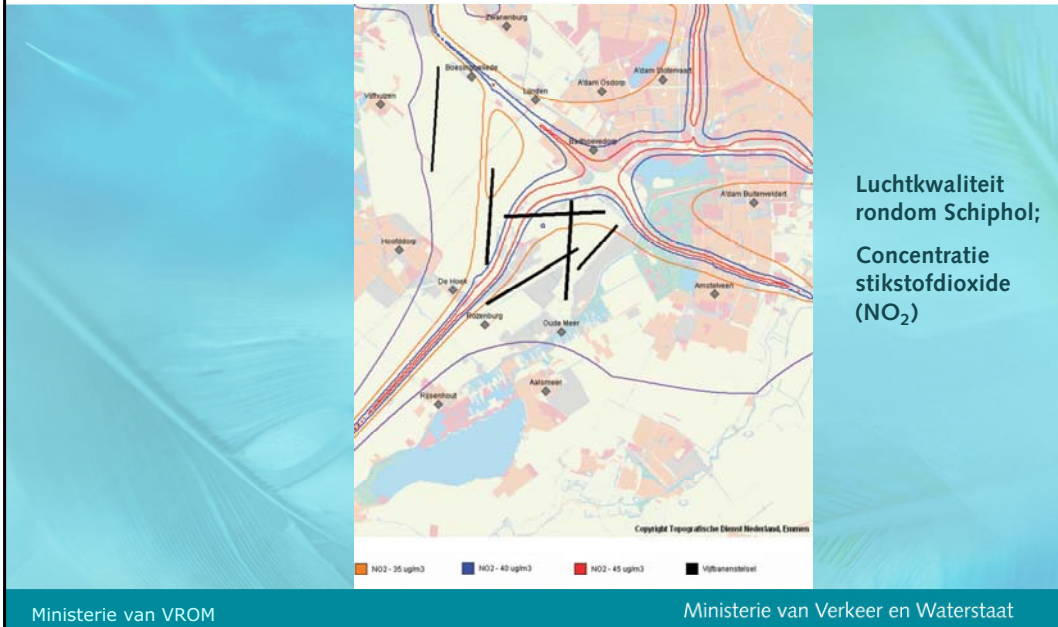
Effect van het beleid; veiligheidsrisico



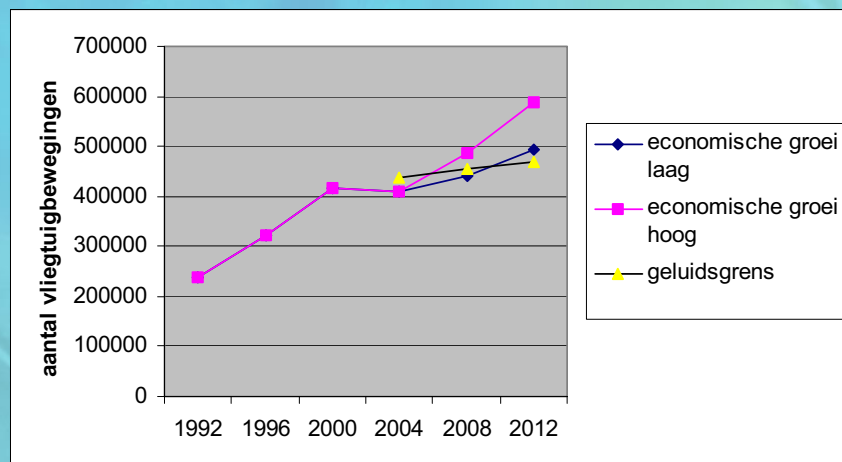
Ministerie van VROM

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Effect van het beleid; uitstoot van luchtverontreinigende stoffen



Effect van het beleid; ontwikkeling van de mainport



Effectief, maar het kan beter

- Regels en grenzen zijn nageleefd;
- Ontwikkeling van de mainport tot op heden niet belemmerd;
- Maar (1): overlast en risico zijn beheerst, niet geminimaliseerd;
- Maar (2): er is meer verkeer mogelijk binnen de milieugrenzen;
- Het kabinet ziet kansen voor verbetering.

Kansen: schrappen niet-effectieve regelgeving

- TVG en TRG op het eerste gezicht sympathieke middelen;
- 2003 – 2005: geen effect;
- Toekomst: TVG en TRG beperken mogelijk verdere groei van de luchtvaart;
- Maar dat biedt omwonenden geen bescherming tegen overlast en risico.

Kansen: aansluiten bij beleving door omwonenden

Hoe overlast wordt beleefd hangt af van (1) geluidsniveau en (2) niet-akoestische factoren, o.a.:

- Jaargemiddelde abstracte hindermaten;
- Geen lik-op-stuk-handhaving;
- Overlast is slecht voorspelbaar;
- Onduidelijkheid over de lange termijn.

Kansen: efficiënter gebruik geluidsruijnte

Geluidsgrenzen zijn eerder in zicht dan vooraf was gedacht:

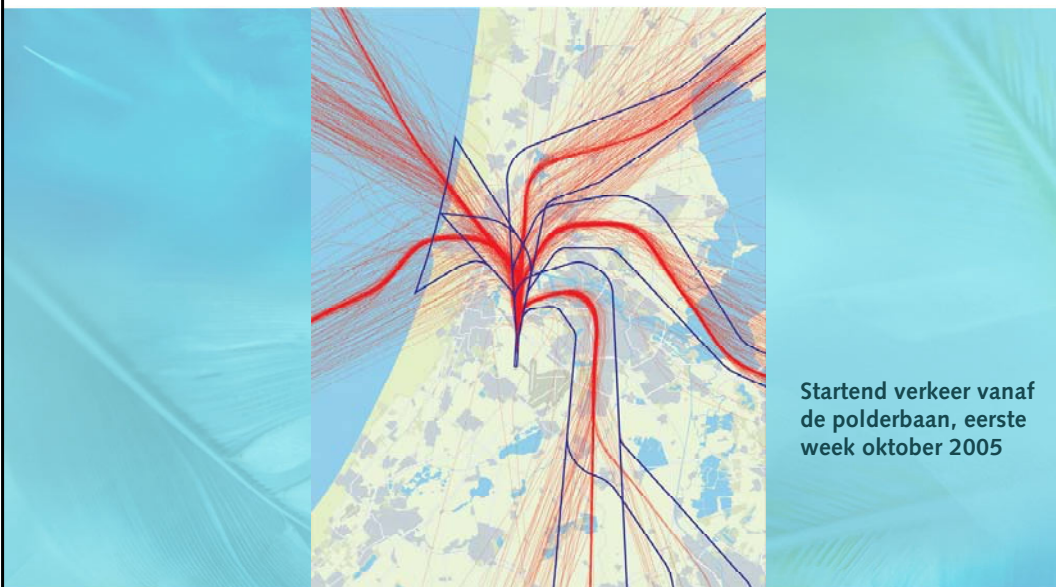
- Beleid is onvoldoende prikkel voor stiller, schoner en veiliger verkeer;
- sterkere groei in de nacht dan overdag;
- goed gedrag wordt niet beloond.

Kansen: verbeterde bescherming buitengebied

Beleid concentreert zich op gebied met veel geluid, in buitengebied wonen veel mensen die last hebben van geluid:

- Geluidsgrenzen bakenen geluidsruijnte af, zorgen niet voor zo min mogelijk overlast;
- Geen luchtverkeerwegen voor dalend verkeer overdag;
- Luchtverkeerwegen complex en veel uitzonderingsbepalingen.

Luchtverkeerwegen



Startend verkeer vanaf de polderbaan, eerste week oktober 2005

Samenvattend

- Beheersen regels en grenzen de overlast en veiligheidsrisico's?
- Kan de mainport zich ontwikkelen binnen de regels en grenzen?
- Is het beleid effectief, of niet?

Evaluatie van het Schipholbeleid

verbetervoorstellen

Lodewijk Abspoel

16 februari 2006

Kansen voor verbeteringen van het Schipholbeleid

deel 1, proces

- aanleiding en aanpak
- wie zijn de indieners?
- wat zijn de voorgestelde verbeteringen?
- constatering en voorlopige conclusies

deel 2, resultaten

- wat zijn de effecten?
- hoe gaat het verder ?

behandeling van verbetervoorstellen

september 2004

juli 2005

september 2005

Kan het beter?

138 reacties

1^e verkenning



omwonenden
platforms
gemeenten
Schiphol, KLM, LVNL
CROS en BRS
professionals
belangenorganisaties

baan- en
routegebruik
betere regels /
normen
betere samenwerking
betere communicatie
minder hinder

Ministerie van VROM

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

behandeling van verbetervoorstellen

najaar 2005

eind 2005 januari 2006

Kan het beter?

achtergrond
gesprekken

onderzoek
effecten



gesprekken
bij de
indiensers
levert
aanvullende
kennis en
begrip op

onderzoek op
effecten
leefomgeving
en mainport en
naar
uitvoerbaarheid

Ministerie van VROM

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

behandeling van verbetervoorstellen



hoe verder met van verbetervoorstellen?



Deel 2, resultaten per thema

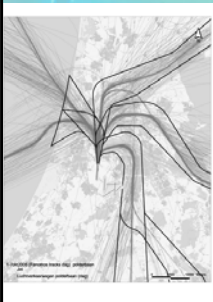


Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Baan- en routegebruik startend en landend vliegverkeer

300 voorstellen

- veel voorstellen geven minder overlast, maar met beperkte tot veel negatieve gevolgen voor de mainport
- meeste voorstellen leiden tot verschuiving van overlast
- overgrote deel technisch uitvoerbaar
- zeker positief: vliegen over zee



➤ wel aanpassing van de wet vereist

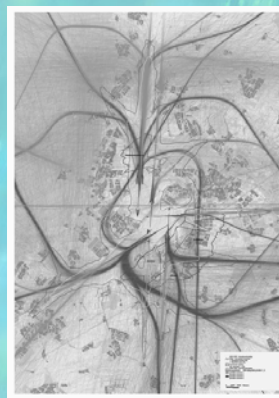
Uitgediept: glijvluchten (nacht en dag)

- glijvluchten zoals CDA zijn technisch mogelijk;
- in 2006 overdag niet zonder capaciteitsverlies voor Schiphol;
- naar verwachting over 3 tot 5 jaar wel;



Uitgediept: routeverschuivingen

- leiden over het algemeen tot verschuiving hinder
 - liggen wel kansen
 - eerst in praktijk testen?
-
- veranderingen worden als hinderlijk beschouwd
 - testen mogelijk met aanpassing wet



Normstelling

100 voorstellen

- meer meten
- milieuwinst delen
- meer handhavingpunten
- regels voor grondgeluid
- nachtregime verlengen
- andere handhaving



Uitgediept: het uur tussen 6 en 7

- verlengen nachtregime • tot 7.00 uur 's ochtends
- levert ander baangebruik op
- leidt niet tot minder verkeer
- verschuift hinder naar gebieden rond Polderbaan, wel minder bij Zwanenburg
- straffactor 10 geldt ook tussen 6 en 7
- minder verkeer in het vroege uur heeft nadelige consequenties Schiphol
- kabinetsstandpunt uit 2005 tegen verlengen nachtregime



Openingstijden start- en landingsbanen

[Terug naar sheet](#)

Baanopstelling
dag 06:00-23:00 uur

- ↓ Geen beperking
- ↑ Gesloten



Baanopstelling
nacht 23:00-06:00 uur

- ↓ Geen beperking
- ↑ Gesloten
- ↓ Gesloten tenzij nodig i.v.m. de veiligheid



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Ruimtelijke ordening

40 voorstellen

- beperkingen ruimtegebruik verruimen of juist aanscherpen
- grenzen beperkingen aanpassen
- vereenvoudigen regelgeving
- decentraliseren



- toename woningen is toename gehinderden

Ministerie van VROM

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Strategie voor Schiphol als mainport

40 voorstellen

- uitplaatsen vliegverkeer
- kwaliteit i.p.v. kwantiteit
- visie van het Rijk op Schiphol als mainport
- milieuruimte Schiphol blijft ongewijzigd



Ministerie van VROM

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Compensatie

40 voorstellen

- financiële compensatie
- isolatie tegen geluid
- verhuisregeling
- investeringen in de leefomgeving



- afweging tussen kosten en baten
- compenseren door investeren

Ministerie van VROM

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Communicatie

ongeveer 40 voorstellen

- vooral over verbetering informatievoorziening
- voorspelbaarheid van het vliegverkeer
- duidelijkheid over beleid



- geen directe effecten
- waardering voor directe contacten

Institutioneel en wettelijk kader

40 voorstellen

- andere verdeling van bevoegdheden
- kennisinstituut voor verbeteringen
- verbeterprogramma luchtvaartpartijen
- experimenteerruimte in de wet



- geen directe effecten
- vraagt instemming alle partijen

Hoe gaat het verder met uw voorstel?



Informatie op de drie onderdelen

1. toets op gelijkwaardige overgang naar dit beleid met de motie Baarda en antwoorden op aanvullende vragen;
2. effectiviteitgegevens van onderdelen van het beleid, zoals de regels voor het luchtverkeer;
3. een goed beeld op hoofdlijnen van effecten en haalbaarheid van verbetervoorstellen, nog zonder weging of standpunt kabinet.

Conclusies evaluatie Schipholbeleid (1)

- beleid biedt gelijkwaardige bescherming
- lokaal grote verschillen, meer aandacht voor nodig
- groei luchtvaart binnen enkele jaren mogelijk belemmerd door regels
- ruimte voor luchtvaart kan maar ten dele worden benut
- Schiphol kan ook zelf meer groeiruumte creëren
- beleid kan beter aansluiten bij beleving, voorspelbaarheid van groot belang

Conclusies evaluatie Schipholbeleid (2)

- vermindering hinder verder van Schiphol
- voorstellen voor verbetering van beleid
- een duidelijk perspectief
- behoud en versterking van de mainport
- duidelijkere verdeling van verantwoordelijkheden
- meer invloed voor omwonenden en bestuurders in de regio

Hoe gaat het verder?

tot april 2006

wegen voorstellen voor verbetering en opstellen kabinetsstandpunt

april 2006

kabinetsstandpunt en z.s.m. persoonlijke reactie naar indieners verbetervoorstellen

daarna

behandeling in kamer(s) en start verbeteringenproces