

Evaluatie Schipholbeleid

Voorstellen voor verbetering

Eerste verkenning

In opdracht van

VROM



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Transport en Luchtvaart

Evaluatie Schipholbeleid

Voorstellen voor verbetering

Eerste verkenning

Dit rapport is opgesteld door



Aviation & Environment

in opdracht van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van
Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Deel 1

1 Inleiding	3
1.1 Verkenning verbetervoorstellen	3
1.2 Achtergrond: Evaluatie van de Wet Luchtvaart	3
1.3 Opzet rapport	4

2 Aanpak eerste verkenning	5
2.1 Voorstellen voor verbetering	5
2.2 138 indieners doen 682 voorstellen tot verbetering	5
2.3 Gehanteerde werkwijze bij de beoordeling van de voorstellen	5
2.4 Geen berekeningen maar deskundige inschatting	8
2.5 Samenhang met andere onderdelen van de Evaluatie	8
2.6 Onderlinge samenhang van voorstellen niet bekeken	8

3 Resultaten en conclusies	9
-----------------------------------	---

Deel 2

1 Indeling van de verbetervoorstellen	15
--	----

2 Startend verkeer	16
2.1 Verschuiven van startroutes	16
2.2 Nauwkeurig vliegen van startroutes	18
2.3 Langer volgen van startroutes	19
2.4 Steiler of vlakker wegvliegen	21

3 Landend verkeer	24
3.1 Verschuiven van naderingroutes	24
3.2 Vastleggen van naderingsroutes overdag	29
3.3 Hoger aanvliegen	31
3.4 Aanvliegen in glijvlucht	33
3.5 Steiler aanvliegen	36

4 Baan- en routegebruik	40
4.1 Gebruik van banen en routes	40
4.2 Spreiden van de overlast	42
4.3 Nachtelijk gebruik Schiphol	44
4.4 Grondgeluid	46

5 Normstelling	48
5.1 Geluid	48
5.2 Luchtverontreiniging	54
5.3 Veiligheid	56
5.4 Handhaving	59
5.5 Hinderbeleving	60

6 Ruimtelijke Ordening	63
6.1 Beperkingen ruimtegebruik	63
6.2 Strategie ruimtegebruik	67
6.3 Overig	71

7 Mainport-strategie	73
-----------------------------	----

8 Compensatie	76
8.1 Isolatie	76
8.2 Financieel	78
8.3 Organisatorisch	82

9 Communicatie	83
-----------------------	----

10 Institutioneel en wettelijk kader	86
10.1 Institutioneel kader	86
10.2 Wettelijk kader	90

Ingediende verbetervoorstellen naar thema en subthema	95
---	----

Deel 1

1 Inleiding

1.1 Verkenning verbetervoorstellen

Momenteel evalueert het kabinet het beleid voor Schiphol. Onderdeel van deze Evaluatie is de mogelijkheden tot verbetering van het beleid te verkennen om uiteindelijk te komen tot deze verbeteringen. Hiervoor hebben belanghebbenden tot 1 juli 2005 verbetervoorstellen kunnen indienen. Er zijn 682 verbetervoorstellen ingediend.

In opdracht van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) heeft To70 Aviation & Environment een eerste verkenning uitgevoerd van de ontvangen verbetervoorstellen. Mede op basis van deze verkenning zal het ministerie bepalen hoe de voorstellen bij de Evaluatie worden betrokken.

De verkenning heeft tot doel een globaal beeld te geven van de kansrijkheid van de indiene voorstellen. Daarbij is gekeken naar de consequenties voor de overlast en de mainport. Verder is bekeken of de voorstellen uitvoerbaar zijn. Op basis daarvan ontstaat inzicht in de haalbaarheid van de voorstellen. Ook wordt aangegeven welke informatie ontbreekt en welk aanvullend onderzoek eventueel wenselijk is. Het gaat hier uitdrukkelijk om een eerste verkenning en niet om een volledige haalbaarheidsstudie. To70 heeft geen uitvoerige berekeningen of simulaties uitgevoerd om de effecten van de voorstellen in kaart te brengen. Eventuele haalbaarheidsstudies zullen in een volgend stadium plaatsvinden.

Alle voorstellen zijn ingedeeld op thema. Vervolgens zijn ze per thema kwalitatief beoordeeld.

1.2 Achtergrond: Evaluatie van de Wet Luchtvaart

Op 20 februari 2003 zijn de Schipholwet en de Luchthavenbesluiten van kracht geworden en is het vijfbanenstelsel van Schiphol in gebruik genomen. De essentie daarvan is dat het Rijk met regels en grenzen randvoorwaarden stelt aan de effecten van de luchtvaart op de omgeving. Binnen die randvoorwaarden heeft de luchtvaartsector de vrijheid zich te ontwikkelen. Met het Schipholbeleid behartigt het Rijk twee publieke belangen:

- bescherming van omwonenden tegen negatieve effecten van de luchtvaart;
- veiligstellen van het economisch belang van de luchthaven voor Nederland.

Als vervolg op de 'motie Baarda c.s' is afgesproken dat het Schipholbeleid zoals vastgelegd in de wet en besluiten binnen drie jaar na inwerkingtreding moet zijn geëvalueerd. Het 'Plan van aanpak Evaluatie Schipholbeleid' stelt dat het Kabinet in die Evaluatie onder andere wil toetsen of het beleid voor Schiphol effectief is. Dus is de onderzoeksvraag: of de regels en grenzen in de Schipholwet en Luchthavenbesluiten leiden tot beheersing van geluidsoverlast, externe veiligheidsrisico's en luchtverontreiniging en of de mainport zich kan ontwikkelen binnen die regels en grenzen?

Voor een goede borging van de onafhankelijkheid van het onderzoek doen de ministeries zelf geen onderzoek, maar worden de verschillende onderzoeken naar de effectiviteit van het beleid uitbesteed aan onafhankelijke onderzoeksbureaus. Alle aanbestede onderzoeken kunnen in drie categorieën worden ondergebracht: (i) feitelijke milieueffecten en mainportontwikkeling, (ii) beleving van omwonenden en opinies over mainport en beleid, en (iii) gerelateerde vragen, zoals efficiëntie van beleid, praktijk in het buitenland.

1.3 Opzet rapport

Dit rapport bestaat uit twee delen. Het eerste deel gaat in op de gevolgde werkwijze en geeft de resultaten en conclusies van de ingediende verbetervoorstellen. Deel twee bevat een beoordeling van de verbetervoorstellen per thema.

In hoofdstuk 2 van Deel 1 is de gehanteerde werkwijze opgenomen. De resultaten en conclusies zijn opgenomen in hoofdstuk 3.

Indieners kunnen achter in het rapport terugvinden bij welk(e) thema('s) hun voorstel is ingedeeld. Per (sub)thema bevat Deel 2 een beknopte beschrijving van de voorstellen vergezeld van een kwalitatieve beoordeling van de verwachte effecten op de overlast, de mainport en de uitvoerbaarheid. Deel 2 eindigt per (sub)thema met conclusies.

2 Aanpak eerste verkenning

Dit hoofdstuk beschrijft de werkwijze die is gehanteerd om tot een kwalitatieve beoordeling van verbetervoorstellen te komen. Uitgangspunt is geweest dat een voorstel in elk geval kansrijk is als de overlast rondom de luchthaven erdoor afneemt, als de gevolgen voor de mainport positief zijn en als het voorstel zonder grote bezwaren uitvoerbaar is.

2.1 Verbetervoorstellen

Om de ingediende voorstellen voor verbetering te kunnen beoordelen is de volgende informatie gevraagd:

- een heldere beschrijving van het voorstel;
- een motief voor het voorstel;
- een onderbouwing van het voorstel;
- een indicatie van de verwachte effecten op de mainport en de gevolgen voor de omgeving;
- informatie over de wijze van uitvoering en een inschatting van de termijn waarop het voorstel gerealiseerd kan worden.

2.2 138 indieners dienen 682 verbetervoorstellen in

Indieners	Aantal voorstellen
Individuele burgers	198
Bewonersverenigingen, -platforms, dorpsraden	101
Gemeenten	173
Belangenorganisaties	90
Luchtvaartpartijen	6
CROS	69
Overig	46
Totaal	682

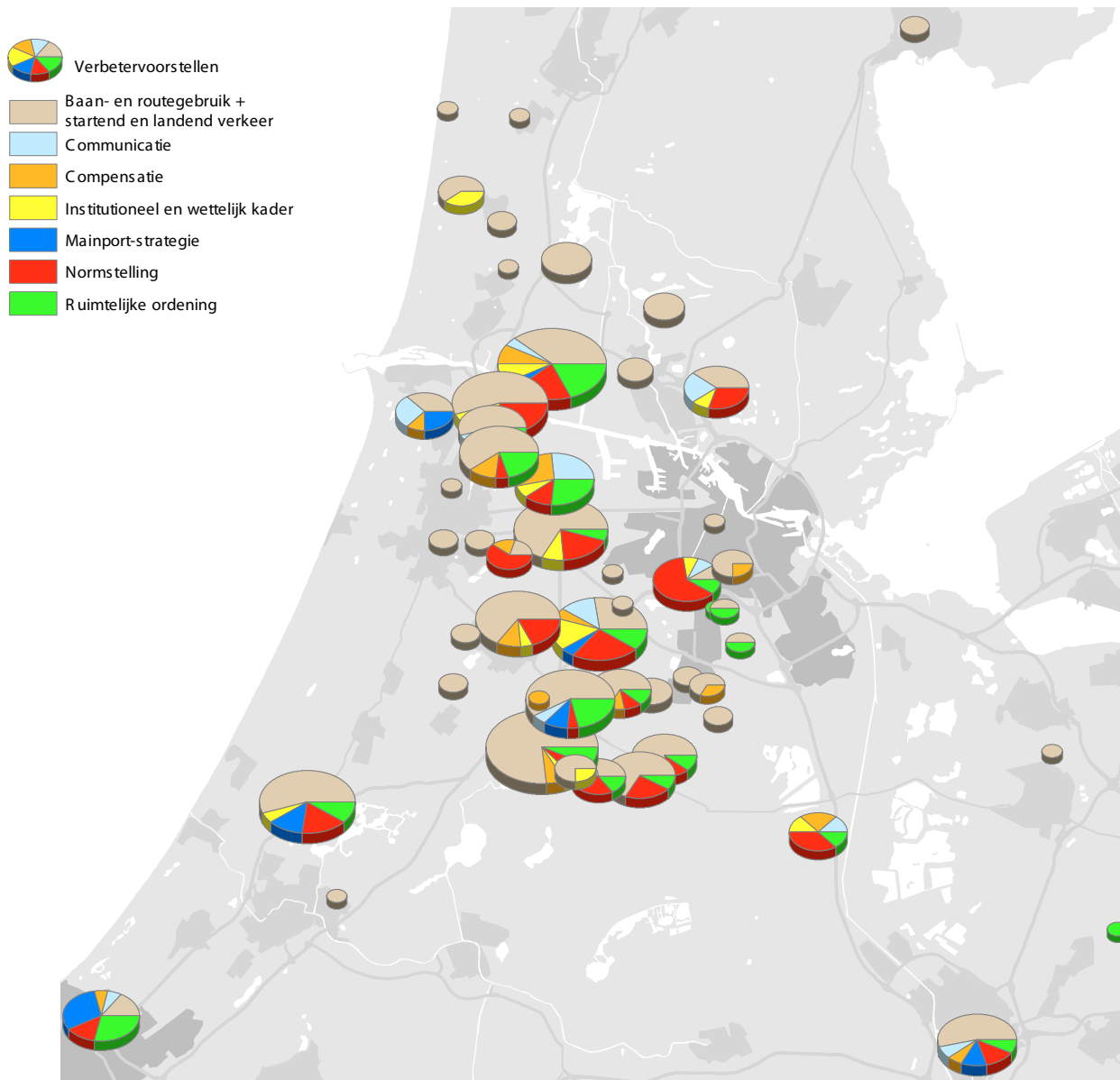
Iedereen die voorstellen tot verbetering van het beleid had, kon deze tot 1 juli 2005 indienen bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Er is gereageerd door individuele burgers, bewonersplatforms, gemeenten en belangenorganisaties, maar ook luchtvaartpartijen en (semi-)overheidsinstanties hebben verbetervoorstellen ingediend. In totaal hebben 138 indieners 682 voorstellen gedaan.

De voorstellen zijn zeer divers van aard. Van het verschuiven van routes en het spreiden of concentreren van vliegverkeer tot het meer invloed geven aan omwonenden op het gebruik van de luchthaven en het verbeteren van de informatievoorziening. Van het veranderen van de wijze van handhaving tot het verminderen van de regeldruk. En van het instellen van een compensatiefonds voor ondervonden overlast tot het wijzigen van het institutioneel en wettelijk kader.

2.3 Gehanteerde werkwijze bij de beoordeling van de voorstellen

De volgende werkwijze is gehanteerd:

- Bestuderen (en waar nodig interpreteren) van de voorstellen;
- Onderbrengen van voorstellen binnen verschillende thema's;
- Inschatten van de gevolgen voor de overlast, de mainport en de uitvoerbaarheid;
- Schetsen van een globaal beeld van de ingediende voorstellen, de kansrijkheid ervan en de resterende vragen.



Voorstellen naar thema en aantal (daar waar adres van indiener bekend is)

Stap 1: Bestuderen van de voorstellen

Het onderzoek is gebaseerd op de verbetervoorstellen die door de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM ter beschikking zijn gesteld. Eerst zijn de voorstellen per indiener bestudeerd. Veel indieners hebben meer dan één Verbetervoorstel gedaan. De afzonderlijke voorstellen zijn per indiener in kaart gebracht.

Soms bevatten de verbetervoorstellen te weinig informatie om de effecten te kunnen inschatten. Voor de beoordeling is dan een interpretatie nodig. Bij deze interpretatie is uitgegaan van een minimale wijziging van het huidige beleid. Dat betekent bijvoorbeeld dat de huidige grenswaarden en regels voor Schiphol zoveel mogelijk worden gehandhaafd.

Diverse voorstellen hebben tot doel om stillere vliegtuigen naar Schiphol te krijgen of stillere vliegprocedures toe te passen. Bij het huidige systeem van regels en grenswaarden betekent stiller vliegen dat er meer gevlogen kan worden. Dit kan het positieve effect van een voorstel op de overlast gedeeltelijk teniet doen. Hiermee is bij het beoordelen van de effecten geen rekening gehouden.

Thema's	Aantal voorstellen
Startend verkeer	103
Landend verkeer	72
Baan- en routegebruik	134
Normstelling	149
Ruimtelijke Ordening	80
Mainport-strategie	6
Compensatie	44
Communicatie	38
Institutioneel en wettelijk kader	40
Overig	16
Totaal	682

Stap 2: Onderbrengen van de voorstellen binnen thema's

Gebleken is dat de onderwerpen waarop de voorstellen zich richten grote overeenkomsten vertonen. Daarom zijn de voorstellen ingedeeld naar verschillende thema's. Daar waar dat zinvol werd geacht, is een verdere verfijning naar subthema's gemaakt.

Stap 3: Beoordeling van de effecten en de uitvoerbaarheid

Per (sub)thema zijn de gevolgen van de voorstellen voor de overlast en de mainport beoordeeld. Voor het bepalen van de gevolgen van de overlast zijn de volgende criteria gehanteerd:

- directe effecten op de lokale overlast en op de totale overlast. Onder overlast wordt verstaan: de gevolgen van de geluidbelasting, de luchtverontreiniging en externe veiligheidsrisico's voor de omwonenden.
- indirecte effecten zoals bijvoorbeeld een betere voorspelbaarheid van de overlast.

Voor het bepalen van de gevolgen voor de mainport is gekeken naar:

- effecten op de jaarcapaciteit en de uurcapaciteit;
- eventuele kosten (en eventueel de concurrentiepositie) van de luchthaven;
- indirecte effecten zoals draagvlak voor Schiphol in de omgeving.

De effecten op overlast en mainport zijn niet berekend maar uitgedrukt in kwalitatieve termen zoals bijvoorbeeld 'positief', 'neutraal' of 'negatief'. Ook is er geen complete juridische of economische beoordeling gegeven.

In diverse gevallen is meer informatie nodig dan in deze verkenning beschikbaar was. In dergelijke gevallen zijn de effecten niet ingeschat.

De uitvoerbaarheid van de voorstellen is beoordeeld aan de hand van de eventuele bezwaren bij het uitvoeren van de voorstellen. Ook hier geldt dat soms meer informatie nodig was en dat de uitvoerbaarheid niet goed beoordeeld kon worden.

Bij de verschillende thema's en onderwerpen is aangegeven in hoeverre nadere informatie of onderzoek in een later stadium voor de beoordeling nodig is.

Stap 4: Globaal beeld van de verbetervoorstellen

Tenslotte is een globaal beeld geschetst van de voorstellen, de kansrijkheid en de ontbrekende informatie. Hierbij zijn ook suggesties gedaan voor de manier waarop de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM de verbetervoorstellen kunnen betrekken bij het verdere traject van de Evaluatie.

2.4 Geen berekeningen maar deskundige inschatting

Deze eerste verkenning van de verbetervoorstellen gaat onder andere uit van de door indieners aangeleverde informatie, op andere wijze verkregen informatie over de betreffende onderwerpen en expert judgement. Voor deze verkenning zijn geen berekeningen of andere kwantitatieve analyses uitgevoerd.

2.5 Samenhang met andere onderdelen van de Evaluatie

Een aantal verbetervoorstellen heeft een directe relatie met de onderwerpen die de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM in het kader van de Evaluatie onderzoeken. De resultaten hiervan zijn op dit moment nog niet bekend en konden daarom in deze verkenning van de verbetervoorstellen niet worden betrokken.

De ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM zullen in het kader van de Evaluatie een toetsingskader opstellen voor het beoordelen van beleidswijzigingen, waaronder de verbetervoorstellen. Dit toetsingskader was op het moment van het onderzoek nog niet gereed. Het toepassen van dit toetsingskader op de verbetervoorstellen zal in een later stadium plaatsvinden.

2.6 Onderlinge samenhang van voorstellen niet bekeken

In deze verkenning zijn de effecten van de afzonderlijke verbetervoorstellen bekeken. Bij de uiteindelijke selectie van voorstellen moet rekening worden gehouden met de samenhang tussen de voorstellen. Sommige verbetervoorstellen zijn bijvoorbeeld tegenstrijdig met elkaar. Dan is het onmogelijk om ze beiden uit te voeren. Daarnaast kan een combinatie van voorstellen andere effecten hebben voor de overlast en de mainport dan de voorstellen afzonderlijk. De samenhang tussen de voorstellen is in deze verkenning niet meegenomen.

3 Resultaten en conclusies

De resultaten en conclusies van de eerste verkenning van de verbetervoorstellen zijn in dit hoofdstuk samengevat. Daarbij wordt ingegaan op onderwerpen met de meest kansrijke voorstellen. Voor een volledig beeld wordt verwezen naar Deel 2 van dit rapport.

Eerst volgt een aantal inhoudelijke onderwerpen dat een rol in de Evaluatie zou moeten krijgen. Daarna wordt aandacht besteed aan voorstellen die buiten de reikwijdte van de Evaluatie vallen en aan voorstellen zonder duidelijke meerwaarde. Tenslotte volgt een opmerking over de volgende stappen waarbij wordt ingegaan op de samenhang tussen de verbetervoorstellen.

Communicatie

Resultaten

Veel indieners geven aan behoefte te hebben aan meer en duidelijke informatie van de overheid. Zij verwijzen hierbij naar onduidelijke regelgeving, hebben twijfels over de kwaliteit van de handhaving en beschuldigen de overheid van een gebrek aan zorgvuldigheid.

Ook is niet altijd bekend welke onderzoekstrajecten er al lopen. Dit blijkt uit voorstellen die, in min of meer dezelfde vorm, al worden onderzocht of uitgevoerd.

Bovendien heeft een aantal indieners behoefte om te weten waar ze in de toekomst aan toe zijn: Hoeveel vliegtuigen vertrekken en landen er gemiddeld per dag op Schiphol? Waar vliegen ze en hoeveel geluid maken ze?

Uit de verbetervoorstellen komt naar voren dat de indieners deze informatie kennelijk niet of nauwelijks kunnen achterhalen. Een aantal indieners ziet de overheid graag handelen vanuit een zichtbare en heldere visie op de toekomst van Schiphol.

De rol en de positie van andere partijen (specifiek de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW), de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) is voor sommige indieners niet altijd duidelijk en dat feit was eveneens aanleiding om voorstellen voor verbetering te doen.

Conclusie

In het algemeen, dus ook in het kader van de Evaluatie, zal de overheid heldere en duidelijke informatie moeten verschaffen. Dit geldt zowel voor de beleidsmakers, de handhavers als voor lokale overheden.

Routes en vliegprocedures

Resultaten

Een groot aantal voorstellen betreft het optimaliseren van de route-structuur (starts en landingen) en de vliegprocedures. Als deze

voorstellen worden uitgevoerd, worden door de verplaatsing van de vliegroutes bepaalde woonkernen ontzien. Een verandering van de vliegprocedures kan de productie van geluid verminderen. Er blijken diverse mogelijkheden te zijn om de overlast te verminderen zonder negatieve gevolgen voor de mainport. Sommige voorstellen leiden tot een lokale vermindering van de overlast of tot een verplaatsing ervan. Andere daarentegen zorgen voor een afname van de totale overlast.

Conclusie

Sommige voorstellen voor het optimaliseren van de routestructuur en de vliegprocedures kunnen in principe op korte termijn worden ingevoerd. Andere voorstellen lijken kansrijk maar vragen meer tijd omdat hiervoor veel onderzoek noodzakelijk is.

Compensatie

Resultaten

Compensatie voor de overlast wordt al gegeven. Maar blijkbaar niet in voldoende mate. Uit de verkenning komt naar voren dat de huidige vormen van compensatie niet voldoende bekend en toegankelijk zijn. En ze sluiten onvoldoende aan bij de wensen van de omgeving. Een aantal indieners stelt mogelijkheden voor om de omgeving van Schiphol nog meer te compenseren voor de overlast. Als voorbeelden worden onder meer genoemd: een al dan niet financiële tegemoetkoming bij een verhuizing, individuele financiële (schade)vergoeding, extra geluidsisolatie of meer investeren in algemene voorzieningen in gebieden met overlast.

Conclusie

Sommige van de voorgestelde vormen van compensatie bestaan al, andere (nog) niet. Er zijn verschillende instanties en trajecten die zich bezighouden met één aspect van compensatie zoals het Schipholfonds, GIS III (de 3^e fase geluidsisolatie Schiphol) en het Schadeschap. Het ligt voor de hand om samen met deze instanties de compensatiemogelijkheden uit de verbetervoorstellen integraal te onderzoeken.

Normstelling

Resultaten

Volgens diverse indieners staat de huidige systematiek van normering (de regels en de grenswaarden) ver af van de werkelijke overlast van omwonenden. Zij willen een andere wijze van normeren.

Als voorbeelden worden genoemd:

- een alternatief voor de huidige grenswaarden voor geluid;
- een langere nachtperiode of zelfs een nachtsluiting;
- een alternatief voor de huidige milieugrenzen voor luchtverontreiniging;
- een alternatief voor de huidige grenswaarde voor externe veiligheidsrisico's.

Sommige indieners suggereren slechts dat het huidige systeem niet voldoet. Anderen doen concrete voorstellen voor alternatieve normeringsmethodes. Ook zijn er enkele specifieke kansrijke voorstellen gedaan die in aanvulling op de normering uitgevoerd kunnen worden:

- oprichting van een luchtvaartschap en/of kennisinstituut ter permanente vermindering van de overlast in de omgeving;
- het mogelijk maken van experimenten;
- het door de sector opstellen van een meerjarig verbeterprogramma voor hinderbeperking met de verplichting jaarlijkse verantwoording af te leggen.

Bij de huidige normstelling spelen de methodes om overlast in kaart te brengen een belangrijke rol. Het gaat hier om de modellen waarmee de geluidbelasting, de externe veiligheidsrisico's, de luchtverontreiniging en de hinder van Schiphol in kaart worden gebracht. Enerzijds zijn zij gebruikt om de hoogte van de grenswaarden vast te stellen, anderzijds zijn zij de basis voor de handhaving. Volgens een aantal indieners zijn de huidige methodes verouderd, niet gevalideerd of sluiten niet aan bij de werkelijke overlast die de omwonenden ondervinden. Zij willen betere methodes om de overlast in kaart te brengen.

Conclusie

De eerste verkenning levert geen goed beeld op van de effecten en de uitvoerbaarheid van de verbetervoorstellen over normering. Geadviseerd wordt om bij de Evaluatie onderzoek te doen naar alternatieve mogelijkheden voor normering.

In het algemeen, dus ook in het kader van de Evaluatie, moet de overheid aandacht hebben voor de kwaliteit en de actualiteit van de gebruikte reken- en meetmethodes. Daarnaast mag het onderhoud van dergelijke modellen niet worden vergeten. Als voorbeelden worden genoemd het verstrekken van een actueel beeld van de ongevalkansen van vliegtuigen, het meten en beschrijven van de werkelijk ondervonden hinder en de validatie van de geluidsberekeningen met geluidsmetingen.

Rol regionale luchthavens

Resultaten

Sommige indieners stellen voor regionale luchthavens te betrekken bij de opvang van de groei van Schiphol. Eén van de opties is het uitplaatsen van bepaalde segmenten van de vloot naar andere luchthavens. Te denken valt aan point-to-point verkeer, niet hub-gebonden verkeer, vracht, charters, low cost carriers en general aviation. De voorstellen kunnen positieve effecten hebben op zowel de mainport als de overlast. Deze verkenning heeft echter nog geen volledig beeld van de effecten en de uitvoerbaarheid opgeleverd.

Conclusie

Het is de moeite waard om de toekomstige rol van regionale luchthavens in het kader van de Evaluatie van het Schipholbeleid te onderzoeken.

Relatie met bestaande instanties of trajecten

Resultaten

Uit de verkenning blijkt dat een aantal voorstellen betrekking heeft op onderwerpen die al bij verschillende instanties of in bestaande trajecten de aandacht hebben. Sommige voorstellen worden dan ook al bijna letterlijk in praktijk gebracht of onderzocht. Andere voorstellen zijn vanuit een andere invalshoek gedaan, maar hebben grote raakvlakken. De voorstellen verschillen nogal in effectiviteit en uitvoerbaarheid.

Enkele voorbeelden zijn:

Geluid en trillingen in Hoofddorp

Startende vliegtuigen van de Polderbaan veroorzaken geluidsoverlast en trillingen in Hoofddorp. De *luchtvaartsector* besteedt hier momenteel ruim aandacht aan en in de Evaluatie moet hiermee rekening worden gehouden. Geadviseerd wordt om in de Evaluatie bij dit initiatief aan te sluiten.

Handhavingspunten en geluidsmetingen

Voorstellen voor meer handhavingspunten en de rol van geluidsmetingen in het Schipholbeleid hebben grote overlap met de opdracht van de *Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid* (CDV). Het ligt voor hand om de voorstellen samen met de voorstellen van de CDV te behandelen.

Wet Luchtvaart en PKB

Voorstellen over de gelijkwaardigheid van de Wet Luchtvaart met de Planologische Kernbeslissing Schiphol en omgeving en over het beschermingsniveau van het huidige normenstelsel worden in de Evaluatie al grotendeels meegenomen in het *effectiviteitsonderzoek* en de toets van de motie Baarda. De resultaten hiervan komen binnenkort beschikbaar. Op basis hiervan is een betere beoordeling mogelijk van de effectiviteit en de uitvoerbaarheid van deze voorstellen.

Aandachtspunten

Tenslotte zijn er voorstellen over onderwerpen die continu de aandacht hebben van de *luchtvaartsector* en/of de *overheid*. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om stillere vliegtuigen, meer focus op kwaliteit dan op kwantiteit bij de ontwikkeling van Schiphol en de Nederlandse inzet in het Europese en wereldwijde beleid voor de luchtvaart. Uit de voorstellen blijkt dat dergelijke trajecten (nog) niet voor iedereen zichtbaar zijn of aansluiten bij de behoeften.

Conclusie

De voorstellen die effectief en uitvoerbaar lijken verdienen zeker aandacht in de Evaluatie. Maar om te voorkomen dat de Evaluatie een geïsoleerd traject is, verdient het aanbeveling om de voorstellen voor te leggen aan de betreffende instanties of mee te nemen in de betreffende trajecten.

Buiten de reikwijdte van de Evaluatie

Resultaten

Een paar voorstellen vallen buiten de reikwijdte van de Evaluatie. Dit betreft de bouw van een nieuwe luchthaven, de aanleg van een nieuwe baan op Schiphol en de behoefte aan een parlementaire enquête.

Conclusie

Het ligt niet voor de hand om deze voorstellen in de Evaluatie mee te nemen.

Voorstellen zonder duidelijke meerwaarde

Resultaten

In de verkenning is de meerwaarde van enkele voorstellen niet duidelijk geworden wanneer wordt gekeken naar de effecten op de overlast en de mainport. Zo leiden voorstellen om beperkingen aan het gebruik van de ruimte rondom Schiphol (gedeeltelijk) op te heffen waarschijnlijk tot meer overlast. Althans, wanneer het gebruik van de luchthaven niet wezenlijk zou verminderen of veranderen. Dit risico loopt men ook wanneer de lokale overheden verantwoordelijk zouden worden voor het stellen van dergelijke beperkingen. Tenslotte zijn voorstellen om de overlast te reduceren door het aantal vluchten drastisch te verminderen niet kansrijk omdat het dan onmogelijk wordt om vast te houden aan een internationaal belangrijke luchthaven.

Conclusie

Het ligt niet voor de hand om deze voorstellen in de Evaluatie mee te nemen.

Tenslotte: Hoe nu verder?

In deze verkenning zijn de verbetervoorstellen middels thema's en subthema's afzonderlijk beoordeeld. De inschatting van de effecten en de uitvoerbaarheid hangt echter ook af van de combinatie van voorstellen die in de praktijk worden toegepast. Er zijn voorstellen ingediend die de uitvoering van andere voorstellen uitsluiten. Maar er zijn ook combinaties van voorstellen denkbaar die elkaars effect versterken of die tegemoet komen aan elkaars beperkingen. In een volgende fase van de Evaluatie zouden de verbetervoorstellen in hun onderlinge samenhang moeten worden beoordeeld. De verbetervoorstellen zouden op een logische manier moeten worden gegroepeerd in de vorm van een beperkt aantal 'pakketten van maatregelen'. Deze pakketten kunnen als verschillende alternatieven in de Evaluatie worden onderzocht op hun effect en uitvoerbaarheid.

Deel 2

1 Indeling van de verbetervoorstellen

Er zijn 138 indieners geweest die in total 682 voorstellen tot verbetering hebben gedaan. Elk voorstel is ingedeeld in een thema en waar nodig in een subthema. De toewijzing van de voorstellen van de indieners naar de thema's en subthema's is in de tabel achter in het rapport weergegeven. Het voorstel zelf is hier niet weergegeven. Deze staat op de bijgeleverde CD-ROM. Een aantal indieners hebben verzocht hun voorstel niet te publiceren maar wel mee te nemen in de Evaluatie. Alle voorstellen van deze indieners vallen onder één van onderstaande thema's en subthema's. In de lijst met indieners en de verwijzing naar thema en subthema staan uiteindelijk 134 indieners met 677 voorstellen.

Thema	Subthema	Aantal voorstellen
Startend verkeer	Verschuiven van startroutes	49
	Nauwkeuriger vliegen van startroutes	32
	Langer volgen van startroutes	14
	Steiler of vlakker wegvliegen	8
Landend verkeer	Verschuiven van naderingsroutes	32
	Vastleggen van naderingsroutes overdag	7
	Hoger aanvliegen	9
	Aanvliegen in glijvlucht	20
	Steiler aanvliegen	4
Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	62
	Spreiden van de overlast	18
	Nachtelijk gebruik Schiphol	40
	Grondgeluid	14
Normstelling	Geluid	80
	Luchtverontreiniging	14
	Veiligheid	9
	Handhaving	24
	Hinderbeleving	19
	Beslaat meerdere subthema's	3
Ruimtelijke Ordening	Beperkingen ruimtegebruik	44
	Strategie ruimtegebruik	33
	Overig	3
Mainport-strategie	-	6
Compensatie	Isolatie	11
	Financieel	28
	Organisatorisch	3
	Beslaat meerdere subthema's	2
Communicatie	-	38
Institutioneel en wettelijk kader	Institutioneel kader	26
	Wettelijk kader	14
Beslaat meerdere thema's	-	6
Betreft geen voorstel	-	4
Valt buiten deze Evaluatie	-	2
Verwijzing naar andere indiener	-	4
Aantal voorstellen		682

2 Startend verkeer

Er zijn 103 voorstellen gedaan die tot vermindering van de overlast door het startende verkeer van Schiphol moeten leiden. Deze voorstellen zijn onderverdeeld in de volgende subthema's:

- **Verschuiven van startroutes**

Zorg dat het startend verkeer niet over woonkernen en bepaalde gebieden vliegt. Verschuif daartoe de startroute.

- **Nauwkeuriger vliegen van startroutes**

Laat de vliegtuigen de voorgeschreven route nauwkeuriger volgen.

- **Langer volgen van routes**

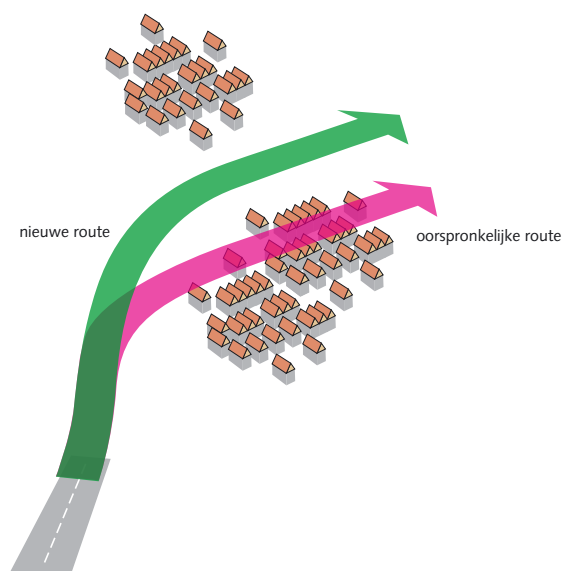
Vliegtuigen mogen nu van de vastgestelde startroute afwijken nog voordat het eind van de route is bereikt. Laat de vliegtuigen vaker en langer de startroute volgen.

- **Steiler of vlakker wegvliegen**

Vlieg na de start steiler of juist minder steil weg. Hierdoor vliegen de vliegtuigen hoger of hebben ze juist een lager motorvermogen.

2.1 Verschuiven van startroutes

Pas de ligging van de startroutes aan en houd daarbij meer rekening met de huidige en geplande woonbebouwing en de stilte- en recreatiegebieden



Verschuiven van startroutes

Beschrijving

Er zijn 48 voorstellen gedaan die betrekking hebben op het verschuiven van startroutes die nu op Schiphol worden gebruikt. De indieners van deze voorstellen ervaren de huidige ligging van een aantal startroutes niet als optimaal.

Vooraf gemeenten en omwonenden reageerden als volgt: “Waarom wordt er over woonkernen gevlogen en niet over de daarnaast gelegen weilanden?” en “Waarom wordt er over dichtbevolkt gebied gevlogen, terwijl door het aanpassen van de route minder mensen worden gehinderd?” en “Waarom wordt er niet meer over zee gevlogen?”. Daarnaast wordt opgemerkt dat er in de omgeving van Schiphol als gevolg van nieuwe woningbouw veel is veranderd en gaat veranderen. De huidige ligging van de startroutes zou daarom achterhaald zijn.

Doordat de belangen van de indieners verschillend zijn, zijn de voorstellen ook vaak tegengesteld aan elkaar. Hierdoor kunnen bij voorbaat niet *alle* voorstellen in de praktijk worden gerealiseerd.

Overlast

Lokaal kan de overlast worden verminderd door routes te verschuiven. In veel gevallen leidt het verschuiven van routes wel tot een verschuiving van de overlast: de geluidsoverlast, de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en de risico's zullen afnemen in de gebieden waar de route eerst lag en toenemen in gebieden waar de route komt te liggen. Door het uitvoeren van een goede optimalisatie van de ligging van de routes zou de overlast in zijn totaliteit verminderd kunnen worden. Dit komt omdat voor de meeste startroutes vanaf Schiphol in het verleden al een optimalisatie heeft plaatsgevonden.

Mainport

Er worden geen belangrijke effecten verwacht voor de mainport.

Uitvoerbaarheid

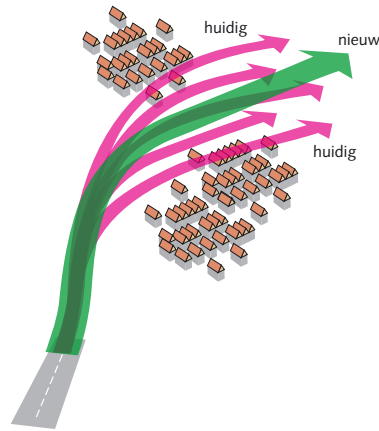
In de praktijk zal het niet mogelijk zijn om alle woonkernen te vermijden. De routes zijn dan niet meer vliegbaar omdat er teveel bochten in voorkomen. Ook zijn de voorstellen vaak tegengesteld aan elkaar. Per wijziging van een startroute zal moeten worden nagegaan of de vliegtuigen de nieuwe route kunnen vliegen en of de route veilig is (bijvoorbeeld ten opzichte van ander startend en naderend verkeer of vaste obstakels op de grond).

Conclusie

Lokaal kan de overlast worden beperkt door een aantal startroutes te verschuiven, hoewel de overlast in andere gebieden dan zal toenemen. Verwacht wordt echter dat bij een optimalisatie van de startroutes vanaf Schiphol een afname van de totale overlast te behalen valt. Hierbij moet worden nagegaan of de vliegtuigen de nieuwe route kunnen vliegen en of de route veilig is.

2.2 Nauwkeurig vliegen van startroutes

Laat de vliegtuigen de voorgeschreven startroute nauwkeuriger volgen



Nauwkeuriger vliegen van startroutes

Achtergrond

Ondanks steeds modernere navigatieapparatuur en het gebruik van de automatische piloot volgen vliegtuigen niet allemaal exact dezelfde startroute. Dit komt onder andere door verschillen in de software van de automatische piloot en de nauwkeurigheid van de systemen die de locatie bepalen. Ook het weer speelt hierin een belangrijke rol. Vliegtuigen die over oude apparatuur beschikken zijn minder goed in staat om de vastgelegde route te volgen en wijken nog meer af dan vliegtuigen met moderne apparatuur.

Doordat vliegtuigen niet allemaal exact de startroute kunnen volgen, ontstaat er enige spreiding om de routes heen. Daarom is in de wet voor elke route een 'luchtverkeersweg' gedefinieerd die de vliegtuigen toelaat van de routes af te wijken, zolang ze maar op de 'weg' blijven. Dichtbij de luchthaven is de toegestane afwijking, en daarmee de breedte van de 'weg', enkele honderden meters. Verder op de route mag tot 5 kilometer worden afgeweken. In de praktijk blijven de meeste vliegtuigen echter veel dichterbij de geplande route dan 5 kilometer, tenzij ze op instructie van de verkeersleiding de route vroegtijdig verlaten. Het vroegtijdig verlaten van routes wordt in de behandeling van het Verbetervoorstel 'Langer volgen van startroutes' besproken.

Overlast

De huidige startroutes zijn zo ontworpen dat de overlast van het verkeer dat de routes volgt minimaal is. Het nauwkeuriger vliegen van de routes resulteert dus in het algemeen in een vermindering van de overlast. Alleen direct onder de vastgestelde vliegroutes zal de overlast enigszins toenemen. De effecten kunnen gering zijn omdat de huidige spreiding om de routes niet erg groot is. Door de startroutes nauwkeurig te vliegen neemt de voorspelbaarheid van de plaats waar vliegtuigen vliegen toe.

Mainport

Het nauwkeuriger vliegen van routes heeft geen direct effect op de mainport.

Uitvoerbaarheid

De precisie waarmee vliegtuigen die beschikken over moderne apparatuur de vastgelegde route kunnen volgen, kan naar verwachting nog maar weinig worden verbeterd. Een bepaalde spreiding blijft bestaan door verschillen in software van de automatische piloot en de vliegprestaties van het vliegtuig. Het aantal vliegtuigen op Schiphol dat niet over moderne apparatuur beschikt, wordt steeds kleiner omdat de oudere vliegtuigtypes geleidelijk worden vervangen door nieuwere types.

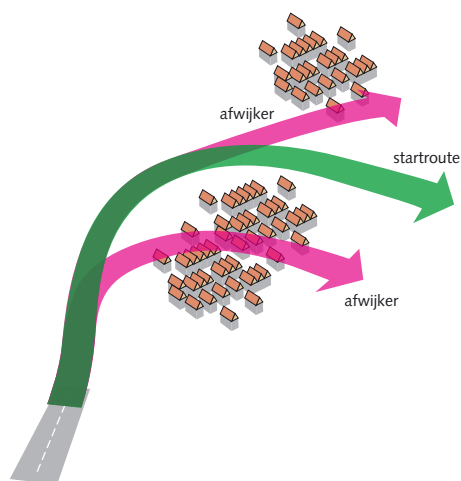
De spreiding die ontstaat doordat enkele routes op Schiphol verschillend worden gevlogen, kan alleen worden verminderd door de ligging van de startroutes aan te passen. Bijvoorbeeld door minder bochten in de route op te nemen.

Conclusie

Het nauwkeuriger vliegen van de voorgeschreven routes leidt in het algemeen tot een geringe afname van de overlast. De voorspelbaarheid neemt toe en vliegtuigen vliegen daar 'waar ze horen te vliegen'. Vliegtuigen met oude navigatieapparatuur, die meer afwijken van de routes dan vliegtuigen met moderne apparatuur, zullen langzamerhand verdwijnen. Vliegtuigen met moderne apparatuur zijn niet altijd in staat om routes exact te vliegen. De ligging van de routes zou hiervoor moeten worden aangepast.

2.3 Langer volgen van startroutes

Laat vliegtuigen vaker en langer de startroute volgen



Langer volgen van startroutes

Achtergrond

Een vliegtuig krijgt bij vertrek een startroute toegewezen. In het algemeen eindigt de startroute als het vliegtuig de hoofdroute naar de eindbestemming heeft bereikt. Eén van de startroutes voor verkeer naar het oosten eindigt bijvoorbeeld boven Arnhem. In de praktijk wijkt een vliegtuig, na goedkeuring door de luchtverkeersleiding, vaak al eerder af van de route. De route wordt als het ware afgesneden. Dit gebeurt om tijd en brandstof te besparen en om de capaciteit in het luchtruim optimaal te benutten. Ook resulteert dit in een lagere concentratie van verkeer in bepaalde delen van het luchtruim, waardoor de vliegveiligheid toeneemt en de werkdruk van de verkeersleider lager is.

Wettelijk is vastgelegd dat een straalvliegtuig van de route mag afwijken na het bereiken van een hoogte van 900 meter. Voordat deze hoogte wordt bereikt, moet overdag 97% van de straalvliegtuigen op de route blijven. In de praktijk blijft 97,5% van de straalvliegtuigen op de route onder de 900 meter. Propellervliegtuigen mogen altijd afwijken omdat deze veel langzamer vliegen dan straalvliegtuigen en daardoor de snellere vliegtuigen zouden ophouden.

Beschrijving

De indieners van dit voorstel stellen dat vliegtuigen vaker en langer de voorgeschreven startroute moeten volgen.

Overlast

Als vliegtuigen vaker en langer de route volgen, concentreert de overlast zich meer direct onder de route en minder daarnaast. Doordat de woonbebouwing bij het ontwerpen van de huidige routes zoveel mogelijk is vermeden, zal het totaal aantal mensen dat overlast heeft afnemen. Door meer de oorspronkelijke route te vliegen, neemt bovendien de voorspelbaarheid toe.

Nadeel is dat wanneer vliegtuigen langer en vaker de route volgen, er onderweg minder tijdswinst kan worden geboekt en minder brandstof kan worden bespaard. Hierdoor zal de totale uitstoot van luchtverontreinigende stoffen beperkt toenemen.

Het verhogen van het vereiste percentage (97%) straalvliegtuigen dat tot 900 meter de route moet blijven volgen zal waarschijnlijk een geringe verbetering betekenen voor de overlast.

Mainport

Door het verschil in vliegsnelheid lopen snellere vliegtuigen na de start in op de langzamere vliegtuigen die voor hen zijn gestart en op dezelfde startroute vliegen. Om de minimale afstand tussen de vliegtuigen op de route te waarborgen, zal het snellere vliegtuig daarom langer moeten wachten voor vertrek dan wanneer twee gelijkwaardige vliegtuigen achter elkaar starten. De wachttijd op de baan wordt op dit moment beperkt door het voorgaande, langzamere vliegtuig vóór het eind van de route (maar nadat 900 meter hoogte is bereikt) af te laten wijken van de route. Propellervliegtuigen moeten zelfs altijd afwijken, ook onder 900 meter. Hoe langer de route verplicht gevolgd zou moeten worden, hoe langer er moet worden gewacht. Dit beperkt het aantal vliegtuigen dat

van dezelfde baan kan vertrekken. Hierdoor neemt de vertrekcapaciteit van de luchthaven af. Dit geldt vooral in drukke periodes.

Het verhogen van het percentage straalvliegtuigen (97%) dat tot 900 meter de route moet blijven volgen, zal naar verwachting geen negatieve gevolgen hebben voor de capaciteit.

Uitvoerbaarheid

Als vliegtuigen de startroute langer en vaker volgen, zal het vliegverkeer meer geconcentreerd zijn in bepaalde delen van het luchtruim. Dit vereist meer aandacht om de vliegtuigen op een veilige afstand van elkaar te houden waardoor de werkdruk van de verkeersleider toeneemt. Ook zal een concentratie leiden tot een afname van vliegveiligheid.

Conclusie

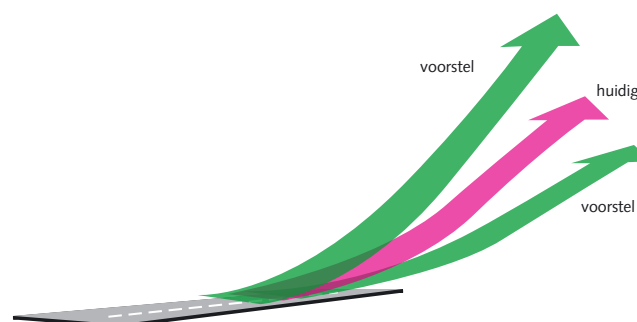
Het langer en vaker volgen van de startroutes leidt voor veel mensen tot minder overlast omdat deze routes zoveel mogelijk buiten de woonbebouwing liggen. Een beperkte groep (degenen die onder de routes wonen) zal meer overlast ondervinden. De verwachting is dat in de praktijk meer vliegtuigen de route langer kunnen volgen dan nu het geval is, omdat er nog vaak wordt afgeweken om tijd en brandstof te besparen. In drukke periodes kan de vliegveiligheid en de vertrekcapaciteit van de luchthaven afnemen.

2.4 Steiler of vlakker wegvliegen

Wijzig het verticale profiel na de start

Achtergrond

Op Schiphol is voor het vertrekkend verkeer niet alleen de route vastgelegd. Er geldt ook een uitklimprocedure die na de start, afhankelijk van de hoogte, de snelheid en het motorvermogen voorschrijft. Op Schiphol geldt een internationaal vastgelegde uitklimprocedure die de geluidsoverlast concentreert in de directe omgeving (± 10 kilometer) van de luchthaven. Verder van de luchthaven wordt de overlast juist beperkt. Dit wordt bereikt door tot 450 meter zo snel mogelijk te



Steiler of vlakker wegvliegen

klimmen. Daarna wordt er met gereduceerd motorvermogen vlakker verder gevlogen. De meeste vliegtuigen op Schiphol vliegen deze procedure.

Ondanks dat vliegtuigen dezelfde uitklimprocedure volgen, verschilt het verloop van de hoogte en snelheid - het *startprofiel* per vliegtuig. Dit komt onder meer door verschillen in het aantal motoren, het motorvermogen en het gewicht.

Beschrijving

De voorstellen die zijn ingediend om het startprofiel te verbeteren zijn verschillend en vaak tegengesteld. Dit is afhankelijk van de lokatie van de indiener ten opzichte van de luchthaven. Zo worden er voorstellen gedaan om zo steil mogelijk uit te vliegen, of juist zo vlak mogelijk uit te vliegen. Ook een tussenvorm is voorgesteld waarbij het profiel meerdere segmenten heeft. Hierbij wordt boven onbewoonde gebieden zo steil mogelijk en met een hoog motorvermogen gevlogen. Boven bebouwde gebieden zou dan vlakker en met minder motorvermogen gevlogen worden.

Overlast

De huidige uitklimprocedure op Schiphol zorgt voor concentratie van de overlast voor gebieden in de directe omgeving (± 10 kilometer) van de luchthaven. Een andere uitklimprocedure zal voor die gebieden dan ook een vermindering van de overlast kunnen betekenen. Deze vermindering kan echter gering zijn. Dit komt omdat tijdens een uitklimprocedure motorvermogen wordt ingeruild voor vlieghoogte en andersom. Als het vliegtuig het motorvermogen reduceert, zal dit een lagere hoogte tot gevolg hebben. Een hoger vermogen resulteert in een grotere hoogte. Hierdoor kan het verschil in overlast tussen verschillende uitklimprocedures klein zijn.

Door de uitklimprocedure te wijzigen, kan de overlast worden verplaatst naar gebieden die verder van de luchthaven zijn gelegen. Omdat hier relatief meer mensen wonen dan in de directe omgeving van Schiphol, kan het totaal aantal gehinderden toenemen.

Mainport

Er worden geen effecten voor de mainport verwacht.

Uitvoerbaarheid

Om de overlast voor het gebied onder de startroutes van Schiphol verder te reduceren zou per startroute een aparte uitklimprocedure gehanteerd moeten worden. Deze procedures zouden kunnen bestaan uit verschillende segmenten waarbij afwisselend met hoog en laag motorvermogen wordt gevlogen.

De introductie van verschillende uitklimprocedures, eventueel met meerdere segmenten, is echter niet mogelijk. Voor elk vliegtuig kan namelijk maar één uitklimprocedure worden gedefinieerd. Dit ligt vast in internationale voorschriften. Piloten moeten bijvoorbeeld uitvoerig worden getraind in het vliegen van de uitklimprocedure omdat het vertrek van een vliegtuig een hoge werkdruk met zich meebrengt.

Dit betekent dat een uitklimprocedure eenvoudig moet zijn en zo min mogelijk segmenten moet bevatten.

De keuze van de uitklimprocedure ligt bij de luchtverkeersmaatschappijen. Zij houden daarbij rekening met de geldende uitklimprocedure van de luchthaven die het meest wordt aangedaan. Het is gebruikelijk dat een luchthaven één uitklimprocedure voor het vertrekkende verkeer van die luchthaven vastlegt. Hierbij kan een luchthaven kiezen uit twee internationaal voorgeschreven procedures.

Het is wel mogelijk om op Schiphol een andere uitklimprocedure te selecteren. De huidige procedure bestaat al enige tijd en de situatie op en rondom Schiphol is sindsdien veranderd. Er zijn internationaal nieuwe uitklimprocedures vastgelegd die zeker op Schiphol toegepast zouden kunnen worden.

Conclusie

Het is niet mogelijk om voor elke vertrekroute een aparte uitklimprocedure vast te leggen; er kan op Schiphol slechts één uitklimprocedure worden gehanteerd. Wel is het mogelijk om een nieuwe vertrekprocedure te kiezen. Als er een nieuwe procedure bestaat die net als de huidige procedure gericht is op het verminderen van de overlast in de nabijheid van de luchthaven, zou onderzocht moeten worden of deze procedure tot een vermindering van de overlast leidt. De verschillen zullen echter altijd gering zijn.

3 Landend verkeer

Er zijn 73 voorstellen gedaan tot verbetering van de overlast door het naderende verkeer naar Schiphol. Deze voorstellen zijn onderverdeeld in de volgende subthema's:

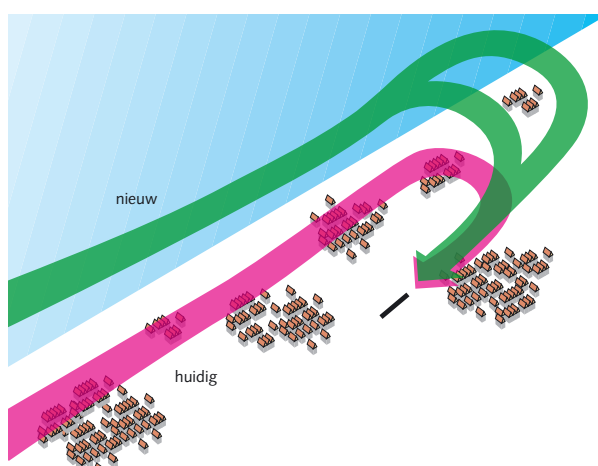
- **Verschuiven van naderingsroutes**
Gebruik tijdens de nadering zoveel mogelijk aanvliegeroutes over zee en vermijd woonkernen en andere gebieden. Draai ook niet korter in.
- **Vastleggen van naderingsroutes overdag**
De naderingsroutes op Schiphol liggen niet vast en bestrijken een groot gebied. Leg daarom de naderingsroutes vast.
- **Hoger aanvliegen**
Zet de nadering in vanaf een grotere hoogte.
- **Aanvliegen in glijvlucht**
Laat de vliegtuigen de nadering in een glijvlucht uitvoeren, waarbij op een grotere hoogte en met een lager motorvermogen wordt gevlogen.
- **Steiler aanvliegen**
Vlieg tijdens de eindnadering steiler aan door de dalhoek te verhogen.

3.1 Verschuiven van naderingsroutes

Er zijn drie verschillende soorten voorstellen ingediend die als doel hebben de ligging van huidige naderingsroutes te verschuiven. Dit zijn:

- gebruik zoveel mogelijk naderingsroutes boven zee;
- vermijd zoveel mogelijk woonkernen en andere gebieden;
- draai niet verkort in.

Gebruik zoveel mogelijk naderingsroutes boven zee



Verschuiven van naderingsroutes: vlieg over zee en vermijd woonkernen

Achtergrond

Het vertrekkend verkeer en het verkeer dat Schiphol in de nacht nadert, volgen vaste routes. Overdag volgt het naderend verkeer echter geen vaste routes en moet de gezagvoerder tijdens het naderen de richtings- en snelheidsinstructies van de verkeersleider opvolgen. Elk vliegtuig krijgt een apart vliegp pad. De verkeersleider stuurt de vliegtuigen over zeer uiteenlopende vliegpaden. Er wordt geen rekening gehouden met woonbebouwing of andere gebieden. Zo worden de verschillende stromen vliegtuigen uit verschillende richtingen samengevoegd tot een 'treintje'. Elk vliegtuig in het 'treintje' wordt daarna op minimaal 12 kilometer op een hoogte van 600 meter of in sommige gevallen op 900 meter recht voor de baan opgelijnd. Hierna begint de rechte eindnadering met een daalhoek van 3 graden naar de landingsbaan. De aanlieghoogte van 600 meter of 900 meter en de daalhoek van 3 graden is internationaal vastgelegd en is voor elk vliegtuig gelijk. Gedurende drukke periodes wordt vaak al geruime tijd vóór het inzetten van de eindnadering op de aanlieghoogte van 600 of 900 meter gevlogen.

Tijdens het gehele proces zorgt de verkeersleider ervoor dat de vliegtuigen een juiste en veilige afstand van elkaar behouden. Dit is het primaire uitgangspunt bij het bepalen van de vliegpaden.

Beschrijving

In de voorstellen wordt aangegeven dat de onvoorspelbaarheid en willekeur van de ligging van de vliegpaden van het naderend verkeer en de lage vlieghoogte van het verkeer in drukke periodes bijdraagt aan de overlast in een groot gebied (15 tot 30 km) rondom de luchthaven.

Men stelt voor het verkeer uit het westen en zuiden zoveel mogelijk boven zee in plaats van boven land samen te voegen. Het verkeer uit het westen en zuiden landt meestal op de Polderbaan of de Kaagbaan. De aanliegroutes voor de andere banen liggen te ver van zee waardoor een nadering boven zee geen optie is.

Overlast

De geluidsoverlast zal in een groot deel van de kuststrook (zuidwestelijk, westelijk en noordwestelijk van de luchthaven) verminderen doordat het landend verkeer hier niet meer overheen vliegt. In een beperkt gebied zal de overlast toenemen doordat de vliegtuigen daar meer geconcentreerd (in het 'treintje') zullen overvliegen dan nu het geval is.

Mainport

Geen effecten op de mainport.

Uitvoerbaarheid

De naderingsprocedure op Schiphol voldoet aan internationale aanbevelingen en is voor alle banen gelijk. Deze procedure schrijft voor hoe de verkeersleider de verschillende vliegpaden kiest. De procedure is complex en de verkeersleiders moeten hiervoor dan ook uitvoerig worden getraind. Het gevolg van de huidige standaardprocedure is dat de route voor vliegpaden naar de Polderbaan en Kaagbaan boven de kuststrook ligt.

Toch komt het nu soms voor dat het verkeer over zee in plaats van langs de kuststrook wordt geleid en pas in een laat stadium boven land komt. Deze afwijking van de standaardprocedure is toegestaan zolang de afstand tussen de vliegtuigen voldoende is (vliegveiligheid) en de verkeersleider hiermee ervaring heeft.

Om al het verkeer uit het westen en zuiden structureel over zee te laten naderen, is een aanpassing van de standaard naderingsprocedure noodzakelijk. Echter, deze procedure dient dan ook te worden ingevoerd voor de andere banen en het verkeer uit het oosten omdat er in principe maar één standaard naderingsprocedure kan gelden. Het invoeren van verschillende naderingsprocedures voor de banen op Schiphol maakt het werk van de verkeersleider complexer en heeft een negatief effect op de vliegveiligheid.

Omdat er momenteel soms toch over zee in plaats van over de kuststrook wordt gevlogen, moet worden gezien of er bij verkeer uit het westen en zuiden toch een alternatieve standaardwerkwijze of procedure kan worden ingevoerd. Voor de overige banen zou dan de huidige standaardprocedure blijven gelden. De vliegveiligheid en de werksituatie van de verkeersleider zijn hierbij van primair belang.

Conclusie

Als het verkeer uit het westen en het zuiden boven zee in plaats van boven land wordt samengebracht, betekent dit een afname van de overlast in de kuststrook ten westen van de luchthaven. Het moet worden gezien of het mogelijk is de standaardprocedure of werkwijze voor alleen het verkeer uit het westen en zuiden aan te passen, aangezien er in principe maar één standaard naderingsprocedure op een luchthaven kan gelden.

Vermijd bij naderingen woonkernen, stiltegebieden en andere plaatsen. Vlieg bijvoorbeeld zoveel mogelijk over weilanden

Achtergrond

In de praktijk vliegt vrijwel ieder vliegtuig het laatste deel van de vlucht tot de eindnadering een andere vliegpad. Hierbij wordt geen rekening gehouden met woonkernen of andere gebieden. De wijze waarop dit tot stand komt is beschreven bij het vorige voorstel (naderingsroutes boven zee).

Beschrijving

In de verbetervoorstellen wordt een groot aantal gebieden aangegeven die door het huidige naderend verkeer niet meer overvlogen zou moeten worden. Als voorbeelden worden woonkernen en stiltegebieden genoemd. Er zou zoveel mogelijk over weilanden moeten worden gevlogen. Daartoe moeten de huidige naderingsroutes worden verschoven.

Overlast

Vanzelfsprekend zal de overlast verminderen als vliegtuigen niet meer over de (vele) gebieden zouden vliegen die in de voorstellen zijn aange-

geven. In het algemeen zal echter een verschuiving van een route ook een verschuiving van de overlast betekenen. Ook zal het vermijden van een groot aantal gebieden tot concentratie leiden van het naderend verkeer, waardoor de overlast op andere plaatsen zal toenemen.

Overigens ligt het vliegp pad van de eindnadering vast. De eindnadering is een rechte lijn van zo'n 12 kilometer in het verlengde van de landingsbaan. De overlasterisituatie binnen 12 kilometer van de landingsbaan zal dus niet veranderen.

Mainport

Als aan de voorstellen wordt voldaan, moeten gebieden worden aangegeven die de verkeersleider zoveel mogelijk moet vermijden of juist moet laten overvliegen. In het vorige voorstel is al uitgelegd dat de verkeersleider voor elk vliegtuig een apart vliegp pad tot aan de eindnadering bepaalt. Hierbij heeft hij een bepaalde mate van vrijheid nodig omdat hij alle vliegtuigen op een efficiënte manier één voor één moet laten landen. Als deze vrijheid teveel wordt beperkt, kan de efficiëntie en daarmee de capaciteit van de luchthaven afnemen.

Uitvoerbaarheid

Het opleggen van restricties heeft vooral gevolgen voor de werksituatie van de verkeersleiders. De huidige procedures vergen al veel van de verkeersleiders en hebben veiligheid als belangrijkste uitgangspunt. Extra eisen belasten de verkeersleider alleen maar meer met als gevolg een toename van de werkdruk. Hierdoor kan ook de vliegveiligheid in gevaar komen.

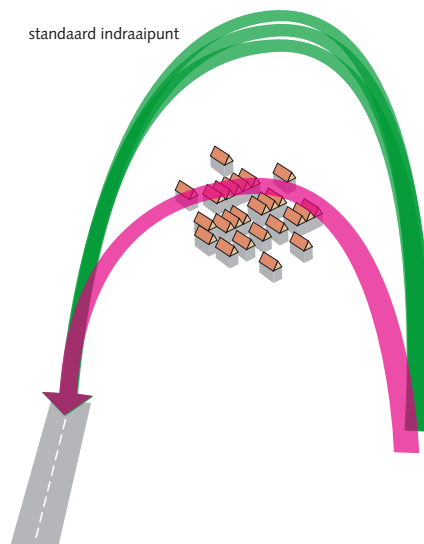
Conclusie

In het gebied buiten de laatste 12 kilometer van de nadering kan de overlast worden beperkt door bepaalde gebieden niet te overvliegen. Er kan echter niet aan alle voorstellen worden voldaan; een verschuiving van een route betekent vaak ook een verschuiving van de overlast. Het opleggen van restricties die bepalen waar het naderend verkeer wel en niet mag vliegen kan negatieve effecten hebben op de capaciteit van de luchthaven en de werkdruk van verkeersleiders. Onderzocht moet worden of de verkeersleiders extra belast kunnen worden, zonder dat de capaciteit vermindert en de vliegveiligheid afneemt.

Niet vervroegd/verkort indraaien

Achtergrond

Het laatste deel van de nadering (vanaf 12 km voor de baan) is voor alle vliegtuigen gelijk. De 'eindnadering' is een rechte lijn in het verlengde van de baan, waar de vliegtuigen stabiel en geleidelijk dalend naar de baan vliegen om te landen. Om recht voor de baan te komen draaien de vliegtuigen 'in' op de eindnadering. In principe moeten alle vliegtuigen minimaal vanaf zo'n 12 km, op een hoogte van 600 meter, de eindnadering inzetten. In de nacht is deze afstand overigens 17 km, omdat de eindnadering dan op een hoogte van 900 meter begint.



Verschuiven van naderingsroutes: niet verkort indraaien

In drukke periodes kan het voorkomen dat vliegtuigen dichterbij de baan, dus op minder dan 12 km, recht voor de baan draaien en de eindnadering inzetten. Dit heet 'verkort indraaien'. Ze worden dan in de stroom vliegtuigen tussengevoegd om de landingscapaciteit van de baan maximaal te benutten. Dit verkort indraaien gebeurt soms ook in rustige periodes, om bijvoorbeeld een vertraging in te lopen.

Beschrijving

In de voorstellen wordt aangegeven dat door het verkort indraaien er over gebieden wordt gevlogen waar vliegtuigen niet horen te vliegen. Dit leidt tot geluidsoverlast en onbegrip in die gebieden.

Overlast

Het verkort indraaien leidt tot onbegrip bij bewoners doordat deze vliegtuigen 'anders vliegen dan de rest'. In de gebieden die hierdoor worden overvlogen, is men dat niet gewend. Als er niet meer verkort wordt ingedraaid zal de hinder in deze gebieden afnemen. Deze gebieden liggen relatief dichtbij ($\pm 5 - 15$ km) de luchthaven.

Mainport

Verkort indraaien gebeurt veelal om de capaciteit van de luchthaven te waarborgen. Het komt de afgelopen jaren echter steeds minder vaak voor. De verkeersleiders zijn steeds beter in staat de stroom vliegtuigen in een eerder stadium te optimaliseren. Het volledig afzien van verkort indraaien zal dan ook geen noemenswaardige effecten hebben op de capaciteit.

Uitvoerbaarheid

Naar verwachting is dit voorstel haalbaar, zonder dat daarvoor een grote inspanning is vereist. Het komt immers steeds minder voor.

Conclusie

Niet meer verkort indraaien leidt tot een reductie van de overlast in de

directe nabijheid van de luchthaven (\pm 5-15 km) doordat het aantal vliegtuigen dat 'anders vliegt dan de rest' afneemt. Daarnaast heeft het geen noemenswaardige effecten op de capaciteit.

3.2 Vastleggen van naderingsroutes overdag

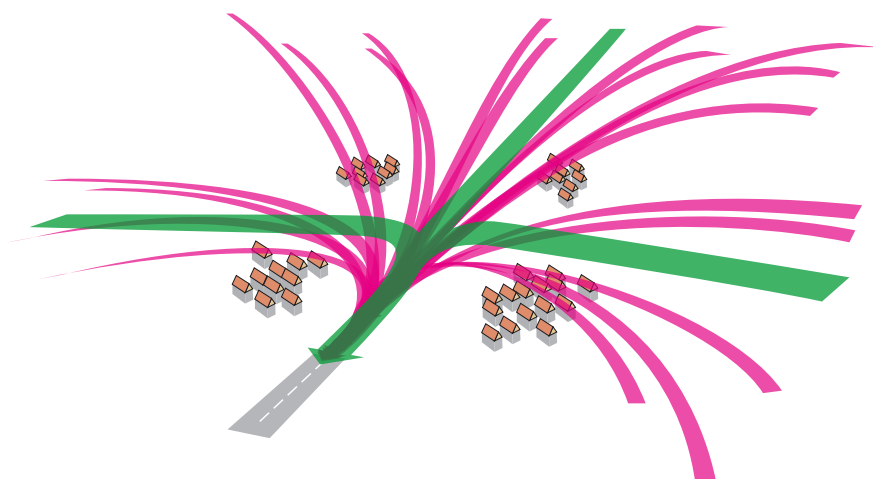
Leg de naderingsroutes voor overdag vast

Achtergrond

Overdag wordt het naderend verkeer door de luchtverkeersleider via richtings- en snelheidsinstructies naar de baan geleid. Er gelden dus geen vaste routes zoals die in de nacht of voor het vertrekkend verkeer verplicht zijn. De verkeersleider moet overdag de vliegtuigen voor de landing uit verschillende richtingen samenvoegen en 'als een treintje' recht voor de baan oplijnen. Hij bepaalt voor elk vliegtuig een eigen vliegpad waarbij alleen rekening wordt gehouden met de veiligheid en de efficiency, niet met de bebouwing. Vooral in drukke periodes worden veel verschillende vliegpaden gehanteerd waarbij ook relatief laag wordt gevlogen. Het laatste deel van de nadering (zo'n 12 km tot de baan) is voor alle vliegtuigen gelijk omdat ze vanaf daar allemaal een rechte, stabiele daling richting de baan volgen.

Beschrijving

Het naderend verkeer lijkt willekeurige vliegpaden te volgen, waarbij ook vrij laag wordt gevlogen. In de voorstellen wordt aangegeven



Vastleggen van naderingsroutes overdag

dat dit bijdraagt aan de overlast in een groot gebied (10 - 30 km) rondom de luchthaven. Het voorstel is om de naderingsroutes naar Schiphol overdag vast te leggen. Daarbij moeten woonkernen zoveel mogelijk worden vermeden. Als dit niet mogelijk is, dan moet boven de woonkernen zo stabiel mogelijk worden gevlogen (geen bochten maken of motorvermogen variëren).

Overlast

Lokaal zal de overlast zeker worden verminderd wanneer vaste naderingsroutes worden gehanteerd waarbij woongebieden zoveel mogelijk worden vermeden. De verwachting is dat dan het totaal aantal mensen dat overlast ondervindt verlaagd kan worden. Wel zullen vaste routes resulteren in een concentratie van de overlast in het gebied direct onder de routes, zodat daar meer hinder zal worden ondervonden. Doordat elk vliegtuig ook bij vaste naderingsroutes de standaard rechte eindnadering moet uitvoeren, zal de overlast rondom de eindnadering niet veranderen.

Bijkomend effect is dat de duidelijkheid en de voorspelbaarheid over de ligging van de routes van het naderend verkeer toeneemt.

Mainport

Onder het kopje uitvoerbaarheid wordt aangegeven dat het invoeren van vaste routes complex is en lange tijd in beslag kan nemen. Het invoeren van vaste routes in het huidige luchtruim betekent een afname van de capaciteit. Vaste routes kunnen daarom alleen zonder negatieve effecten voor de mainport worden ingevoerd als aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan, zoals het behoud van de capaciteit van de luchthaven en de vliegveiligheid.

Als vaste routes eenmaal zijn ingevoerd, worden de werkprocedures voor verkeersleiders en piloten vereenvoudigd. Ook kunnen er meer technische hulpmiddelen voorhanden zijn. Deze twee aspecten kunnen gunstig zijn voor de capaciteit van de luchthaven. Dit zal echter pas duidelijk worden als er genoeg ervaring met de nieuwe procedures is opgedaan.

Uitvoerbaarheid

Het vastleggen van naderingsroutes is een fundamentele wijziging van de werkwijze van de luchtverkeersleiding. Ook zal het luchtruim moeten worden geherstructureerd omdat het samenvoegen van het verkeer en het creëren van het 'treintje' nu verder van de luchthaven zal moeten plaatsvinden. De beperkte ruimte in het luchtruim en de ligging van bijvoorbeeld het militaire luchtruim zijn hierbij knelpunten. Daarnaast zijn investeringen in apparatuur nodig en moeten verkeersleiders extra worden getraind. De implementatie zal dan ook een lange tijd in beslag nemen.

Conclusie

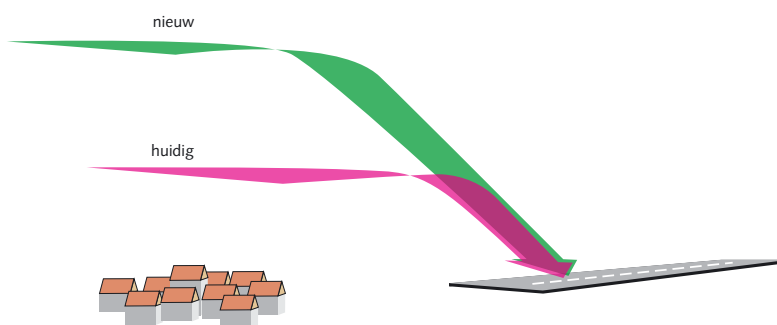
Het voorstel is technisch haalbaar maar de implementatie ervan is complex en kan lange tijd in beslag nemen. Het vastleggen van routes betekent een afname van de overlast voor een groot gebied rondom Schiphol, maar een flinke toename op enkele locaties door de concentratie van het naderend verkeer. De duidelijkheid en voorspelbaarheid van waar het naderend verkeer vliegt zal toenemen.

3.3 Hoger aanvliegen

Zet de nadering in vanaf een grotere hoogte

Achtergrond

Het laatste gedeelte van een nadering (de eindnadering) naar de landingsbaan ligt vast. Het vliegtuig moet de baan recht en geleidelijk dalend aanvliegen. Schiphol hanteert hierbij de internationaal vastgelegde standaarden. Overdag wordt het glijpad naar de baan ingezet vanaf een 'aanvlieghoogte' van 600 meter (2000 voet). Gedurende de nacht, en in sommige gevallen overdag, is de aanvlieghoogte 900 meter. De dalhoek tijdens de eindnadering is in beide gevallen 3 graden. De eindnadering begint op 12 kilometer van de baan bij een aanvlieghoogte van 600 meter, en op 17 kilometer bij een hoogte van 900 meter. Op Schiphol komt het overdag regelmatig voor dat de vliegtuigen gelijktijdig landen op zowel de Polderbaan als de Zwanenburgbaan. Veiligheidshalve is in dat geval de aanvlieghoogte voor de Polderbaan 600 meter en geldt voor de Zwanenburgbaan een aanvlieghoogte van 900 meter.



Hoger aanvliegen

Beschrijving verbetervoorstellen

Doordat de vliegtuigen al voor de eindnadering een tijdje op 600 meter vliegen, ontstaat extra overlast. Het maken van bochten op deze hoogte wordt als extra hinderlijk ervaren. Voorgesteld wordt om de aanvlieghoogte overdag te verhogen naar 900 meter of meer.

Overlast

De mensen die wonen in het gebied waar de vliegtuigen tijdens drukke periodes op constante hoogte (600 meter) overvliegen voordat de eindnadering wordt ingezet, zullen een vermindering van de geluids-overlast ervaren. In het algemeen betreft dit een groot gebied rondom de luchthaven (10 - 30 km). Daarnaast wordt een deel van de overlast verplaatst: de eindnadering begint op grotere hoogte en dus op grotere afstand van Schiphol. Dit houdt bijvoorbeeld in dat het verkeer naar de Kaagbaan veel meer over Leiden zal vliegen. Het totaal aantal gehinderden zal in dat geval flink toenemen, ondanks dat er hoger wordt gevlogen. Per landingsbaan zal dus een andere aanvlieghoogte moeten gelden.

Mainport

Doordat de vliegtuigen de eindnadering verder van de baan moeten inzetten, zullen ze ook langer dan gebruikelijk achter elkaar moeten vliegen. Dat kan een negatief effect op de capaciteit hebben. Echter, op Schiphol wordt met succes in drukke periodes al gewerkt met een aanvliegeroute van 3000 voet voor de Zwanenburgbaan. Dit houdt in dat de eindnadering al op 17 kilometer wordt ingezet. Daarnaast vliegen de vliegtuigen op sommige drukke momenten al langer achter elkaar dan 17 kilometer en dit heeft vooralsnog geen negatief effect op de capaciteit.

Het naderend verkeer zal door de hoogtewijziging van de aanvliegeroutes hoger vliegen dan nu het geval is. Dit betekent dat er minder ruimte beschikbaar zal zijn om het naderend verkeer in verticale zin van het andere (startende) verkeer te scheiden. Hierdoor kan de capaciteit van het gehele luchtruim en daarmee die van de luchthaven afnemen. Daarnaast heeft het consequenties voor de veiligheid binnen het luchtruim.

Uitvoerbaarheid

Omdat tijdens het gelijktijdig landen op twee banen overdag en voor alle naderingen gedurende de nacht al een aanvliegeroute van 900 meter wordt gehanteerd, blijkt dat dit voorstel technisch en procedureel uitvoerbaar is.

Echter, tijdens gelijktijdig landen op twee parallelle banen moeten de aanvlieghoogtes van de banen 300 meter verschillen omwille van de vliegveiligheid. Bij introductie van een aanvlieghoogte van 900 meter zal de aanvlieghoogte voor de parallelle baan 1200 meter moeten worden. Het is niet bekend of dit mogelijk is.

Conclusie

Hoger aanvliegen heeft positieve effecten op de overlast in een groot deel van de regio rondom Schiphol. De overlast zal echter voor een deel verplaatst worden omdat de nadering verder van de luchthaven moet worden ingezet. Daarom zal per baan een andere aanvlieghoogte moeten gelden. De aanpassing van de naderingshoogte van 600 meter naar 900 meter is technisch haalbaar. Onderzocht moet worden of het voorstel uitvoerbaar is wanneer op twee parallelle banen wordt geland.

3.4 Aanvliegen in glijvlucht

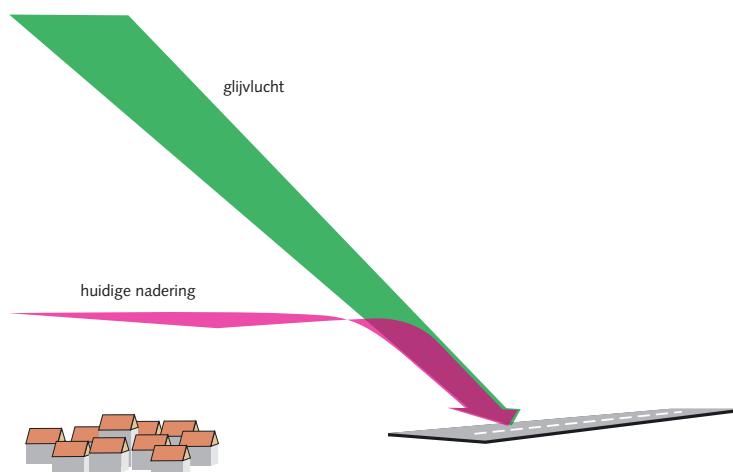
Optimaliseer de huidige glijvluchtnadering gedurende de nacht en zorg ervoor dat elk vliegtuig deze nadering ook uitvoert

Achtergrond

Voor de nachtperiode van 23.00 uur - 06.00 uur geldt voor landingen een verplichte Continuous Descent Approach (CDA). Dit is een landing waarbij het vliegtuig de nadering ver vóór de landing van relatief grote hoogte (minimaal 2100 meter) in een continue glijvlucht uitvoert. De motoren staan daarbij op laag vermogen en er wordt hoger gevlogen dan tijdens een normale nadering overdag. Ook wordt er tijdens de nadering minder brandstof verbruikt. Het laatste deel van de nadering (op 17 km van de baan voor de nachtperiode) is echter gelijk aan de standaardnadering voor overdag, omdat vanaf die afstand het vliegtuig stabiel en geleidelijk dalend een vast glijpad richting de baan volgt. Hierbij wordt meer motorvermogen toegepast dan tijdens de glijvlucht en worden kleppen en het landingsgestel uitgezet.

Bij een ideale glijvluchtnadering dient het vliegtuig zelf de optimale snelheid en hoogte tijdens de glijvlucht te bepalen. Alleen dan kan er gedurende de gehele glijvlucht met een laag motorvermogen worden gevlogen.

Tijdens de nachtperiode wordt uitsluitend gebruik gemaakt van de Polderbaan of de Kaagbaan als landingsbaan, tenzij er een noodgeval is of het weer het gebruik van één van deze twee banen niet toelaat. De route die tijdens de CDA wordt gevlogen is voor de Polderbaan en Kaagbaan wettelijk vastgelegd. De routes komen boven zee samen en voeren vanaf daar een glijvlucht uit richting een van de twee banen. Voor verkeer uit het oosten is voor de Polderbaan een secundaire, kortere route beschikbaar.



Aanvliegen in glijvlucht

Beschrijving

Volgens de indieners van dit voorstel is de huidige uitvoering van de CDA op Schiphol niet optimaal. Het blijkt dat vliegtuigen nu nog aan bepaalde hoogte- en snelheidseisen moeten voldoen, terwijl bij een ideale glijvluchtnadering elk vliegtuig hierin juist moet worden vrijgelaten. Daarnaast kunnen sommige vliegtuigen, zoals oudere vrachtvliegtuigen, geen CDA vliegen omdat ze niet over de juiste apparatuur beschikken. Ook wordt aangegeven dat de routes van de nachtnaderingen niet optimaal liggen.

Resumerend worden er drie voorstellen gedaan om de CDA-naderingen tijdens de nacht te optimaliseren:

- optimaliseer het hoogte- en snelheidsverloop;
- zorg ervoor dat meer vliegtuigen de CDA-nadering vliegen;
- pas de ligging van de routes aan.

Overlast

De optimalisatie van de nachtnaderingen zal resulteren in een afname van de overlast, doordat:

- bij het vliegen van een optimaler CDA-profiel met minder vermogen en/of op een grotere hoogte wordt gevlogen;
- als meer vliegtuigen in staat zijn een CDA te vliegen er minder overlast zal zijn van vliegtuigen die 's nachts een normale nadering vliegen;
- de ligging van de routes kan worden aangepast zodat ze over minder bevolkt gebied lopen. Hierbij kan de overlast in andere gebieden wel toenemen.

De effecten van aanpassing van de CDA zijn alleen merkbaar in de gebieden verder weg van de luchthaven aangezien het laatste deel van de route (17 km tot de baan) ongewijzigd blijft.

Mainport

Optimalisatie heeft geen effect op de mainport.

Uitvoerbaarheid

- De CDA-nadering geldt nog niet zo lang op Schiphol en wordt daarom geleidelijk ingevoerd. Sinds de invoering is het aantal restricties voor de hoogte en de snelheid verminderd. Verkeersleiding en piloten raken er ook steeds meer aan gewend. Naar verwachting is de volledige invoering van de CDA in 2006 gereed.
- De overheid zal in de toekomst strengere regels gaan stellen aan vliegtuigen die niet de juiste apparatuur aan boord hebben om een CDA te vliegen. Door de continue vernieuwing van vliegtuigen is het aantal vliegtuigen dat geen CDA kan vliegen al sterk verminderd. De verkeersleiders zorgen er steeds vaker voor dat vliegtuigen die geen CDA kunnen vliegen via instructies toch een CDA-achtige nadering uitvoeren.
- De ligging van de routes kan naar verwachting worden verbeterd. Hiervoor moet de wet worden aangepast.

Conclusie

De huidige nachtnaderingen kunnen verder worden geoptimaliseerd. Dit proces is voor een deel al in gang gezet. De overlast zal hierdoor verminderen. Het heeft geen negatieve gevolgen voor de mainport.

Gebruik CDA voor alle naderingen, dus ook overdag

Achtergrond

Op dit moment wordt een Continuous Descent Approach (CDA) alleen in de nacht ingezet. Een beschrijving van de CDA-procedure en de effecten op de overlast is bij het vorige Verbetervoorstel gegeven.

Beschrijving

Voorgesteld wordt om ook overdag op Schiphol CDA-procedures te hanteren ter vermindering van de overlast van naderend verkeer.

Overlast

Het vliegen van een CDA leidt tot een aanzienlijke afname van de geluidsoverlast in het gebied op meer dan 10 kilometer van de luchthaven. Internationale onderzoeken en de ervaringen op Schiphol gedurende de nacht bewijzen dit. Omdat de naderingsroutes bij introductie van een CDA meer vast komen te liggen dan nu het geval is, kan op de plaatsen onder die naderingsroutes meer overlast ontstaan dan nu het geval is.

Behalve een lokale reductie van de geluidsoverlast resulteert een CDA in een lager brandstofverbruik. Hierdoor is ook de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen lager.

Mainport

Als de huidige voor de nacht geldende CDA-procedures overdag worden geïmplementeerd, kunnen er minder vliegtuigen op dezelfde landingsbaan landen dan wanneer standaard naderingsprocedures worden toegepast. De vliegtuigen moeten bij het volgen van de CDA-procedure op een grotere afstand (~4 minuten) van elkaar worden gescheiden. Bij normale naderingen is dit 1 à 2 minuten. Dit komt omdat de vliegtuigen zelf de snelheid en hoogte bepalen en verkeersleiders dus niet ingrijpen (tenzij dit omwille van de vliegveiligheid noodzakelijk is). Bij het vliegen van de CDA kunnen hooguit 15 tot 20 vliegtuigen per uur per baan worden toegelaten. Dit is te weinig voor de luchthaven Schiphol waar in de piekperiodes per baan ongeveer 35 tot 40 vliegtuigen per uur moeten kunnen landen.

Uitvoerbaarheid

Het naderend verkeer zal door het vliegen van een CDA langer op grotere hoogte vliegen. Dit beperkt de beschikbare verticale ruimte voor scheiding met ander (vertrekkend) vliegverkeer en dat heeft een negatieve invloed op de totale capaciteit en de vliegveiligheid. Een herinrichting van de luchtruimtestructuur is daarom noodzakelijk. Daarnaast moeten verkeersleiders extra worden opgeleid. Aan hen worden hoge eisen gesteld, vooral wanneer zij de CDA in drukke periodes moeten toepassen. Uitgebreide training is daarom noodzakelijk. Wellicht is ook een investering in apparatuur nodig.

Op dit moment wordt er in internationaal verband al onderzoek gedaan naar CDA-naderingen. Ook de LVNL (Luchtverkeersleiding Nederland) en NLR (Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium) zijn met onderzoeken bezig. Op een zeer beperkt aantal luchthavens, zoals London Heathrow, wordt overdag een gedeeltelijke CDA gevolgen. De situatie in het luchtruim is daar echter anders dan bij Schiphol en het is niet vanzelfsprekend dat de procedures die daar gelden op Schiphol kunnen worden toegepast. Onderzoek zal moeten uitwijzen op welke manier een CDA op Schiphol geïmplementeerd kan worden. Eventueel gedeeltelijk, of in combinatie met een andere maatregel. De vliegveiligheid (verticale scheiding in het luchtruim) en de capaciteit zijn daarbij de belangrijkste eisen.

Conclusie

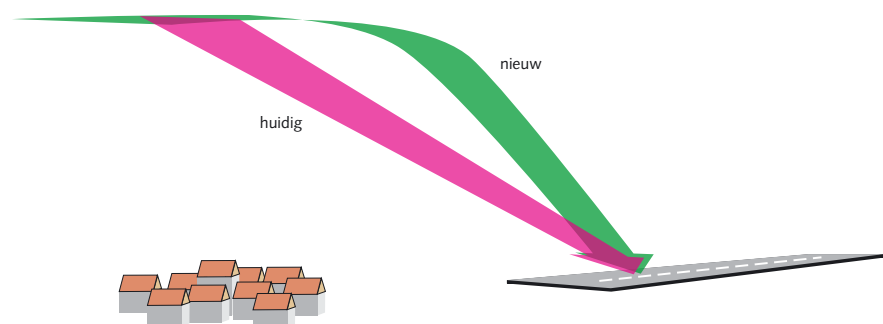
Wanneer een CDA overdag wordt toegepast, kan een aanzienlijke reductie van de geluidsoverlast in de regio rondom Schiphol worden bereikt. Ander voordeel is dat het brandstofverbruik tijdens een CDA lager is dan bij de huidige naderingen. Op dit moment resulteert het vliegen van een CDA op Schiphol nog tot een te groot verlies aan landingscapaciteit om de procedure overdag toe te passen. Onderzoek moet daarom uitwijzen hoe een (deel van) de CDA-procedure overdag op Schiphol kan worden ingezet zonder verlies van vliegveiligheid en capaciteit.

3.5 Steiler aanvliegen

Vlieg tijdens de eindnadering steiler aan door de dalhoek te verhogen

Achtergrond

Vanaf het laatste deel van de nadering, de eindnadering, volgen alle vliegtuigen hetzelfde vaste glijpad richting de landingsbaan. Hierbij vliegt het vliegtuig de baan recht aan. De dalhoek is constant en is vastgelegd op 3 graden.



Steiler aanvliegen tijdens de eindnadering

Beschrijving

Voorgesteld wordt om de daalhoek van 3 graden te vergroten waardoor tijdens de gehele eindnadering hoger wordt gevlogen.

Overlast

Direct onder het glijpad (tot 12 km van de luchthaven) zal de geluids-overlast in eerste instantie afnemen doordat het vliegtuig op grotere hoogte vliegt. Grotere vliegtuigen moeten echter bij een steilere nadering meer worden afgeremd dan bij een reguliere nadering. Bij een steile nadering moeten dan extra kleppen worden uitgeslagen waardoor de aërodynamische geluidsproductie en daarmee de overlast op de grond juist kan toenemen. Onderzoek naar een iets steiler glijpad van 3,2 graden voor grote vliegtuigen toont aan dat de overlast zal toenemen.

Steiler aanvliegen (5,5 graden) met kleinere vliegtuigen zal leiden tot minder overlast en wordt bijvoorbeeld al met succes toegepast op London City Airport.

Mainport

De invoering en verplichting van steilere naderingen plaatst Schiphol in een uitzonderingspositie ten opzichte van andere luchthavens. Daar geldt deze procedure namelijk niet, en zal ook niet vanzelf gelden als Schiphol de procedure zou invoeren. Daarnaast moet Schiphol de naderingsapparatuur vernieuwen. Invoering van dit voorstel heeft niet alleen consequenties voor Schiphol. Nagenoeg alle vliegtuigen van de luchtvaartmaatschappijen die Schiphol aandoen, kunnen momenteel geen steile nadering uitvoeren. Als dit verplicht wordt gesteld moeten zij aanpassingen aan de vliegtuigen verrichten en moeten de vliegtuigen worden gecertificeerd. Ook moeten piloten uitgebreid worden opgeleid voor het uitvoeren van steile naderingen. Dit zal hoge kosten met zich meebrengen.

Uitvoerbaarheid

Technisch gezien kunnen kleinere vliegtuigen een steile nadering uitvoeren. Op London City Airport vliegen kleine vliegtuigen (Fokker 50, Fokker 70) met een daalhoek van 5,5 graden. Onderzoek moet uitwijzen of ook grotere vliegtuigen een steile nadering kunnen uitvoeren en wat voor modificaties daarvoor nodig zijn (bijvoorbeeld extra remkleppen en aanpassen van de navigatieapparatuur).

Wanneer de vliegtuigen steiler naderen, is de snelheid van het vliegtuig moeilijker te beïnvloeden dan nu het geval is. Dit is nadelig voor de werksituatie van zowel de piloot als de verkeersleider. Het afbreken van de nadering in probleemsituaties is bijvoorbeeld een belangrijk aandachtspunt aangezien het vliegtuig sneller de grond nadert dan wanneer een standaardnadering wordt gehanteerd. Piloten zijn nu gewend om één nadering te vliegen die op alle luchthavens geldt. Een steile nadering op Schiphol zal een uitzondering voor de piloten zijn waardoor een grotere kans op fouten en vergissingen bestaat.

Bovengenoemde effecten zijn echter afhankelijk van hoeveel steiler zal worden gevlogen.

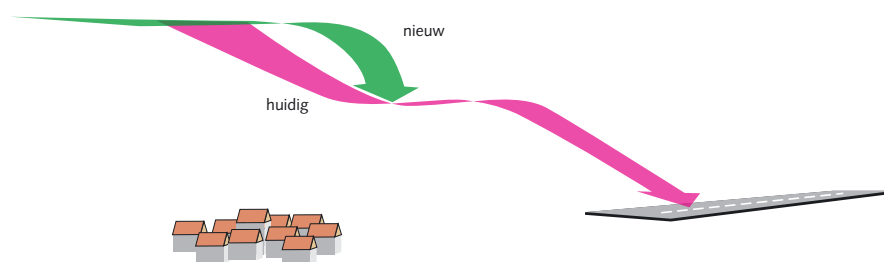
Conclusie

De effecten op de overlast beperken zich tot de directe nabijheid van de luchthaven. De verwachte afname van overlast kan beperkt zijn. Verwacht wordt dat steiler aanvliegen leidt tot negatieve effecten voor de mainport. Daarnaast wordt om veiligheidsredenen getwijfeld aan de haalbaarheid.

Vlieg steiler aan tot aan de eindnadering

Achtergrond

In de praktijk wordt vaak een stapsgewijze daling uitgevoerd tot aan het glijpad. Vanaf het glijpad vliegen de vliegtuigen de baan recht van voor aan.



Steiler aanvliegen tot aan de eindnadering

Beschrijving

Voorgesteld wordt om een groot deel van de nadering op relatief grote hoogte uit te voeren, waarbij op een laat moment een steile daling wordt ingezet tot aan het vaste glijpad. De eindnadering wordt dan op de normale manier uitgevoerd.

Overlast

Het gebied onder de naderingsroute tot aan de eindnadering ondervindt minder overlast doordat op grotere hoogte wordt gevlogen. In het algemeen betreft dit een vrij groot gebied rondom Schiphol (15 - 30 km). In dit gebied zijn ook enkele woonkernen gelegen. Doordat het vliegtuig een normale eindnadering uitvoert, zal de overlast in de directe nabijheid van de luchthaven niet veranderen.

Mainport

Deze procedure heeft als consequentie dat de vliegsnelheid tijdens naderingen minder goed te controleren is. Dit is nadelig voor een efficiënte afhandeling van het verkeer omdat de verkeersleider de vliegtuigen nu niet meer goed onder controle heeft. Ook zal het naderend verkeer op grotere hoogte vliegen, waardoor er minder ruimte in het luchtruim is om het naderend verkeer te scheiden van het andere (vertrekkend) verkeer. Deze twee effecten kunnen een negatief effect hebben op de capaciteit van de luchthaven.

Uitvoerbaarheid

Omdat de vliegtuigen hoger vliegen, is een herindeling van het luchtruim noodzakelijk. Daarnaast moeten verkeersleiders extra worden getraind en zijn investeringen noodzakelijk om de vliegtuigen goed te kunnen begeleiden. De effecten voor de veiligheid moeten worden onderzocht omdat de snelheid van de vliegtuigen moeilijker te controleren is.

Conclusie

Dit voorstel leidt tot een afname van de overlast voor het gebied onder de naderingsroute tot aan de eindnadering (15 - 30 km van de luchthaven). De vereiste procedure kan leiden tot een afname van de capaciteit van de luchthaven. Ook heeft de procedure consequenties voor de veiligheid omdat er minder luchtruim beschikbaar is en de vliegtuigen tijdens de nadering minder goed te controleren zijn.

4 Baan- en routegebruik

Schiphol beschikt over 5 hoofdbanen voor startend en landend verkeer. De meeste banen mogen maar van één kant worden gebruikt. Deze beperkingen aan het banenstelsel zijn vastgelegd in het luchthavenverkeerbesluit. Vanaf iedere baan zijn een aantal vaste startroutes beschikbaar. Voor landende vliegtuigen zijn geen vaste routes gedefinieerd. Alleen voor de nachtperiode zijn vaste routes voor naderend verkeer beschikbaar.

Het gebruik van het banenstelsel is voor een belangrijk deel afhankelijk van de meteorologische omstandigheden. Het blijkt dat aanpassingen in het baangebruik een effectief middel is om de geluidbelasting in handhavingspunten te beïnvloeden. De keuze van de routes is vooral afhankelijk van de bestemming en herkomst van het vliegtuig.

Er zijn 136 voorstellen ingediend over het gebruik van banen en routes. Deze voorstellen zijn ingedeeld in de volgende subthema's:

- gebruik van banen en routes
- spreiden van de overlast
- grondgeluid
- nachtelijk gebruik Schiphol

4.1 Gebruik van banen en routes

Pas het gebruik van een bepaalde start- of landingsbaan aan

Achtergrond

Het baangebruik op Schiphol is afhankelijk van de periode van de dag en de weersomstandigheden. Voor het toewijzen van vliegtuigen aan een start- of landingsbaan gebruikt de verkeersleiding een lijst met baancombinaties met een vaste volgorde. Zij kiest steeds de baancombinatie die het hoogst op deze lijst staat én gebruikt mag worden bij de weersomstandigheden op dat moment. Soms wijzigt de sector de volgorde van de baancombinaties op de lijst om te voorkomen dat de grenswaarden in de handhavingspunten worden overschreden.

Beschrijving

De afzonderlijke voorstellen voor verbetering beschrijven verschillende manieren om het gebruik van een bepaalde baan aan te passen. In veel gevallen zijn deze voorstellen tegenstrijdig met elkaar omdat de indieners over het algemeen verschillende belangen hebben. Het is dan ook niet mogelijk om alle voorstellen in de praktijk te realiseren.

Overlast

Door een vermindering van het gebruik van een baan zal lokaal de overlast lager zijn. In de meeste gevallen zal dit gepaard gaan met een intensiever gebruik van andere banen, met meer overlast op andere plaatsen tot gevolg. Een serieuze afname van de totale overlast door ander baangebruik is niet te verwachten. De grenswaarden in de handhavingspunten zijn namelijk zo gekozen dat de banen die gunstig

zijn vanuit het oogpunt van het aantal gehinderden zo veel mogelijk worden gebruikt.

Mainport

Een beperkte vermindering van het gebruik van een baan zal normaal gesproken leiden tot een toename van het gebruik van een andere baan. Dit heeft geen negatief effect op het aantal vliegtuigen dat kan aankomen en vertrekken. Een aanzienlijke vermindering van het gebruik van een baan, bijvoorbeeld door sluiting, heeft over het algemeen een negatief effect op de mainport. Het aantal vliegtuigen dat kan aankomen en vertrekken is aanzienlijk lager. Dit leidt, afhankelijk van de periode van de dag, tot vertragingen of uitval van vluchten. Het op deze manier realiseren van een grootschalige verlaging van de overlast heeft waarschijnlijk negatieve gevolgen voor de capaciteit.

Uitvoerbaarheid

Bij het vaststellen van de grenswaarden in de handhavingspunten is rekening gehouden met een bepaald baangebruik. Een beperking of sluiting van een bepaalde baan leidt tot een heel ander baangebruik met als gevolg dat de grenswaarden in de handhavingspunten zullen worden overschreden. De grenswaarden zullen dus opnieuw moeten worden vastgesteld op basis van het gewijzigde baangebruik om de ruimte voor ontwikkeling van de luchthaven gelijk te houden. Een extra criterium voor baantoewijzing maakt de luchtverkeersleiding complexer.

Conclusie

Met het aanpassen van het gebruik van een bepaalde baan is geen grootschalige vermindering van de overlast mogelijk, zonder negatieve gevolgen voor de capaciteit. Wellicht is door aanpassingen aan de volgorde van toewijzing van baancombinaties lokaal een beperkte vermindering van de overlast haalbaar, maar dit betekent slechts een verplaatsing van de overlast. Dit moet van geval tot geval worden beoordeeld.

Sluit specifieke start- en landingsbanen en vliegroutes voor bepaalde soorten (zware en lawaaiige) vliegtuigen

Achtergrond

De grenswaarden in het luchthavenverkeerbesluit zijn gebaseerd op een toekomstige marktverwachting van het luchthavenverkeer. In deze marktverwachting is rekening gehouden met scheiding van grote en kleine vliegtuigen voor het landende verkeer op bepaalde banen. Dat wil zeggen dat het zware verkeer op banen wordt gezet die relatief voor weinig overlast zorgen. Het lichte verkeer wordt juist op de banen gezet die relatief voor veel overlast zorgen. De indruk bestaat dat scheiding van grote en kleine vliegtuigen in de praktijk nog niet op grote schaal wordt toegepast.

Beschrijving

Versillende indieners van voorstellen suggereren om specifieke banen of vliegroutes te sluiten voor lawaaiige of zware vliegtuigen.

Overlast

Scheiding van grote en kleine vliegtuigen leidt in globale zin tot een verlaging van de overlast. Gebieden met veel overlast worden immers ontzien door grote lawaaiige vliegtuigen. Lokaal kan de overlast toenemen in gebieden met relatief weinig overlast omdat hier juist meer zware vliegtuigen langskomen. Scheiding van verkeer kan wel aanleiding geven tot extra omvliegen waardoor de overlast juist kan toenemen. Dit gebeurt echter op grotere hoogte waardoor verwacht wordt dat er een afname van de overlast zal plaatsvinden.

Mainport

Scheiding van groot en klein verkeer leidt tot complexere luchtverkeersleiding en mogelijk extra omvliegen. Dit kan de piekcapaciteit nadelig beïnvloeden. Aan de andere kant kan scheiding van grote en kleine vliegtuigen juist leiden tot een toename van de piekcapaciteit. Dit komt omdat de snelheidsverschillen binnen een bepaalde vliegtuigcategorie kleiner zijn dan tussen de verschillende vliegtuigcategorieën. Daardoor kunnen vliegtuigen dichter achter elkaar starten en landen waardoor de capaciteit toeneemt. Nader onderzoek is nodig om te achterhalen hoe dit in de praktijk uitpakt.

Uitvoerbaarheid

Op dit moment kiest men de start- of landingsbaan zo dat de routes van vliegtuigen elkaar zo min mogelijk kruisen. Zo starten vliegtuigen naar het oosten bijvoorbeeld vanaf de meest oostelijke baan en naar het westen vanaf de meest westelijke baan. Door banen te kiezen op basis van het gewicht of het geluid van vliegtuigen zullen de vliegroutes elkaar vaker kruisen. Hetzelfde geldt voor de taxi routes op de luchthaven. Hierdoor wordt het aanzienlijk ingewikkelder om tijdens het taxiën, het starten en het landen de vereiste onderlinge afstand tussen de vliegtuigen te handhaven. De werkdruk van de verkeersleiding neemt hierdoor toe. Nader onderzoek is nodig om de uitvoerbaarheid in de praktijk te toetsen.

Conclusie

Het toewijzen van specifieke banen aan zware of lawaaiige vliegtuigen leidt waarschijnlijk globaal tot een vermindering van de overlast. De effecten voor de mainport dienen nader onderzocht te worden.

4.2 Spreiden van de overlast

Verdeel de overlast meer over de regio

Beschrijving

Consequentie van het overheidsbeleid van de afgelopen jaren is dat de overlast van Schiphol wordt beperkt tot een zo klein mogelijke groep mensen. De grenswaarden die op handhavingspunten gelden zijn vastgesteld zodat de banen die gunstig liggen ten opzichte van woonbebouwing zoveel mogelijk worden gebruikt. Hierdoor wordt over bepaalde gebieden meer gevlogen dan over andere.

Voorgesteld wordt om de overlast van Schiphol 'eerlijker' over de omgeving te verdelen. Hierbij zijn de volgende aspecten genoemd:

- gelijkmatiger verdeling van de overlast over de omgeving door (veel) verschillende routes te vliegen waarbij de vliegtuigen gelijkmatig over de regio worden verdeeld;
- creëren van rustmomenten door afwisselend gebruik van banen en routes.

Overlast

Spreiden heeft grote effecten op de overlast: de huidige groep gehinderde personen zal minder hinder ondervinden (minder vliegtuigbewegingen, minder geluid), terwijl een veel grotere groep een aanzienlijke toename van de overlast zal ondervinden. Amsterdam bijvoorbeeld gaat aanzienlijk meer overlast ondervinden, terwijl de overlast in bijvoorbeeld Spaarndam beperkt afneemt. De totale overlast neemt toe: er komt namelijk een grote groep mensen bij die overlast ondervindt. Daarnaast zal het beperkingengebied in omvang toenemen en zal, volgens de huidige regels, een groot aantal woningen extra moeten worden geïsoleerd. De gebieden die in het verlengde van de start-/landingsbaan en in de nabijheid van de luchthaven liggen, zullen de meeste overlast blijven ondervinden.

Mainport

Voor het evenredig verdelen van de overlast over de omgeving, zullen de banen evenrediger gebruikt worden. Hierdoor ontstaat meer vrijheid voor de sector, wat ten gunste komt van de capaciteit. Dit is echter niet mogelijk binnen het huidige stelsel van grenswaarden.

Uitvoerbaarheid

Binnen het huidige beleid, waarbij de overlast beperkt moet blijven tot een kleine groep mensen, is het concept van spreiden niet mogelijk. Nieuw beleid zal dus nodig zijn om het spreiden mogelijk te maken. Voor nieuw beleid moet de afweging gemaakt worden tussen de geschetste voor- en nadelen.

Het omschakelen van het baangebruik om rustmomenten te creëren, is structureel alleen mogelijk tijdens rustige perioden op de dag; omschakelen tijdens drukke perioden zal resulteren in vertragingen. Rustmomenten op de dag zijn hierdoor beperkt mogelijk. Daarnaast kunnen banen slechts beperkt worden uitgewisseld tegen elkaar, waardoor het niet mogelijk is om met name het gebied dicht bij de luchthaven 50% van de tijd wel, en 50% van de tijd niet te belasten.

Conclusie

Door het gebruik van banen en routes te spreiden, kan de overlast eerlijk over de omgeving worden verdeeld. Het gevolg is wel dat veel mensen te maken krijgen met een achteruitgang ten opzichte van de huidige situatie, terwijl slechts een veel kleinere groep de voordelen zal ondervinden. Daarnaast kunnen voor bepaalde gebieden rustmomenten worden gecreëerd.

4.3 Nachtelijk gebruik Schiphol

Verleng de nachtperiode

Achtergrond

Op Schiphol geldt tussen 23.00 uur en 06.00 uur het zogenaamde 'nachtregime'. Dit bestaat uit een pakket van regels voor het gebruik van de luchthaven met als doel het beperken van de slaapverstoring door vliegtuiggeluid.

Beschrijving

Een groot aantal indieners heeft voorgesteld om de periode van het nachtregime te verlengen naar 7 uur 's ochtends. Enkele indieners stellen voor het nachtregime eerder te laten ingaan.

Overlast

Wordt het nachtregime verlengd tot 7 uur, dan zal tussen 6 en 7 uur de geluidsoverlast in het algemeen merkbaar afnemen. Vliegtuigen moeten zich dan namelijk houden aan het baangebruik en de stille glijvluchtprocedures die 's nachts gelden.

Omdat bij verlenging van het nachtregime tussen 6 en 7 uur minder gevlogen kan worden, zullen enkele vluchten verplaatst moeten worden naar een ander tijdstip of een andere luchthaven. Dit kan de overlast op andere momenten zowel 's nachts als overdag vergroten. Dit is ook het geval als het nachtregime eerder zou ingaan.

Mainport

In de periode tussen 6 uur en 7 uur kunnen bij verlenging van de nachtperiode minder vliegtuigen op Schiphol worden afgehandeld dan nu het geval is. De totale capaciteit van de luchthaven zal hierdoor afnemen. Ook zijn er consequenties voor de planning van de luchtvaartmaatschappijen omdat het binnenkomend verkeer in de ochtend verbindingen heeft met daaropvolgend vertrekkend verkeer.

In de late avondperiode worden relatief weinig vluchten afgehandeld. Er is daarom voorgesteld om eerder, bijvoorbeeld vanaf 22.00 uur, stillere vliegprocedures toe te passen. Ook dit kan beperkend zijn voor het aantal vliegtuigen dat op de luchthaven kan worden afgehandeld.

Uitvoerbaarheid

Op dit moment gelden tussen 6 uur en 7 uur de luchtverkeersleidingsprocedures voor de dag, terwijl de drukte nog gering is. De huidige toename van de drukte na 7 uur is daarom goed op te vangen door de luchtverkeersleiding; de periode tussen 6 en 7 fungeert als overgangperiode. Een verlenging van de nachtprocedures tot 7 uur zal betekenen dat de verkeersleiding gelijktijdig een overgang van nacht naar dagprocedures en een toename in de drukte ondergaat. Hiervoor zijn nieuwe procedures nodig die veilig en efficiënt zijn.

Conclusie

De geluidsoverlast zal bij een verlenging van het nachtregime tot 7 uur merkbaar afnemen. De gevolgen voor de mainport, eventueel in combinatie met een vervroeging van het nachtregime, kunnen negatief zijn. Efficiënte en veilige procedures zijn nodig om een verlenging van het nachtregime voor de verkeersleiding praktisch uitvoerbaar te maken.

Verbod of beperk nachtvluchten, bijvoorbeeld in Europees verband

Enkele indieners stellen voor om gedurende de nacht geen vluchten op Schiphol toe te laten. Men vindt dat dit zelfs in Europees verband geregeld zou moeten worden. Andere indieners zijn minder rigoureuus en stellen voor het aantal nachtvluchten tot een minimum te beperken.

Overlast

Vanzelfsprekend neemt de overlast gedurende de nacht af als er niet, of minder, wordt gevlogen. De overlast kan gedurende de dag wel toenemen omdat er eventueel vluchten worden verplaatst van de nacht naar de dag. De huidige regelgeving laat toe dat er bij het schrappen van één nachtvlucht tien dagvluchten bij kunnen komen.

Mainport

Een verbod op nachtvluchten heeft consequenties voor de luchthaven Schiphol en voor luchtverkeersmaatschappijen. Op Schiphol wordt 7% van het totale verkeer in de nacht afgehandeld. Daarvan bestaat 12% uit vrachtluchten. Dit verkeer zal dan niet of minder kunnen vliegen. In sommige gevallen zal dit verkeer verplaatst kunnen worden naar de dagperiode.

Uitvoerbaarheid

De economische effecten voor de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen bepalen de haalbaarheid van een volledige sluiting van de luchthaven gedurende de nacht. Deze effecten zijn niet bekend. Ook politieke overwegingen spelen mee, zeker ook bij een verbod op nachtvluchten in Europees verband.

Conclusie

Een vermindering van of een verbod op nachtvluchten van en naar Schiphol zal vanzelfsprekend resulteren in een vermindering van de overlast gedurende de nacht. Verkeer dat nu in de nacht opereert zal uitvallen of verplaatst worden, met negatieve gevolgen voor de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen. De economische en politieke consequenties zijn bepalend voor de uitvoerbaarheid van dit voorstel. De haalbaarheid hiervan is onbekend.

4.4 Grondgeluid

Beperk het grondgeluid

Achtergrond

Op Schiphol zijn twee maatregelen van kracht die het grondgeluid enigszins beperken:

- drie- en viermotorige vliegtuigen taxiën met één uitgeschakelde motor;
- bij een landing in de nacht geeft het vliegtuig op een zo laag mogelijk vermogen 'tegengas' om af te remmen. Dit laatste gebeurt overdag op een veel hoger vermogen.

Grondgeluid wordt niet meegenomen in de berekening van de door Schiphol veroorzaakte geluidsoverlast.

Beschrijving

Omwonenden geven in de verbetervoorstellen aan dat er na de ingebruikneming van de Polderbaan op Schiphol in 2003 een duidelijke toename is te constateren van overlast veroorzaakt door grondgeluid. Dit komt door taxiënde, startende en landende vliegtuigen op de Polderbaan. De overlast is met name toegenomen in Vijfhuizen en in het noordelijke deel van Hoofddorp.

In de voorstellen worden verschillende mogelijkheden aangedragen om de overlast van grondlawaai te verminderen. Deze maatregelen hebben vooral betrekking op de Polderbaan en hebben de navolgende strekking:

- het Rijk zou het bestaan van overlast door grondlawaai moeten erkennen;
- sleep de vliegtuigen van en naar Polderbaan;
- bouw een geluidswal ten westen en ten zuiden van Polderbaan;
- stel een verbod in op 'tegengas' na de landing ('reverse thrust'), eventueel alleen tijdens de nacht;
- gebruik zoveel mogelijk de baanintersecties ('op- en afritten' van een baan) bij een start of een landing, in plaats van het begin of eind van de baan. Dit vergroot de afstand tussen de vliegtuigen en de bebouwing;
- maak gebruik van een rollende start, waarbij het vliegtuig niet eerst stil gaat staan alsvorens vol gas te geven en op te stijgen;
- pas het baangebruik aan de hand van wind en luchttemperatuur aan;
- gebruik anti-geluid.

Overlast

Bij uitvoering van de verschillende voorstellen zal de overlast van grondgeluid in meer of mindere mate worden gereduceerd. De effecten van de voorstellen zijn echter onbekend en zullen via onderzoek in kaart moeten worden gebracht.

Mainport

Er worden geen belangrijke effecten op de mainport-ontwikkeling verwacht. Wel zullen er kosten gemoeid zijn met onderzoek en implementatie van maatregelen om de overlast van grondlawaai te beperken.

Uitvoerbaarheid

Onderzoek zal moeten uitwijzen wat de meest effectieve maatregelen zijn om de overlast van grondlawaai te beperken. De haalbaarheid van de voorstellen dient daarbij in kaart te worden gebracht door toetsing op onder andere veiligheid, technische realiseerbaarheid en kosten.

De luchthaven is onlangs (zomer 2005) begonnen met een onderzoek naar trillingen die in Hoofddorp worden ondervonden op momenten waarbij zware vliegtuigen starten vanaf de Polderbaan. Onduidelijk is of deze trillingen worden veroorzaakt door geluid, of juist door trillingen die via de grond worden doorgegeven. Als dit in kaart is gebracht, kan eventueel een effectieve maatregel worden geselecteerd.

Conclusie

Er bestaat op dit moment geen beleid voor de reductie van overlast door grondgeluid. Grondgeluid en de effecten van de voorgestelde maatregelen zullen eerst moeten worden onderzocht. Dan kan ook worden gezien of er normen nodig zijn. De luchthaven heeft hierbij een eerste stap gezet.

5 Normstelling

Het thema Normstelling omvat 160 verbetervoorstellen. Het bevat de subthema's geluid, luchtverontreiniging, veiligheid, handhaving en hinderbeleving.

5.1 Geluid

Vliegverkeer zorgt voor geluidsoverlast. Om deze overlast tot een minimum te beperken heeft de overheid regels en grenswaarden (normen) opgesteld. Deze normen worden gehandhaafd volgens het in de Wet Luchtvaart geïntroduceerde nieuwe 'stelsel van handhavingspunten' en een 'totaal volume geluid (TVG)'. Op de handhavingspunten gelden grenswaarden die niet mogen worden overschreden. Deze waarden zijn berekend met het 'grenswaardescenario'.

Sinds 20 februari 2003 is er sprake van een nieuw wettelijk kader voor het gebruik van Schiphol: de Schipholwet en de daarbij behorende twee luchthavenbesluiten. Kern van de nieuwe wet is dat Schiphol naar eigen inzicht mag groeien en ontwikkelen mits dit gebeurt binnen de gestelde regels en grenswaarden voor geluid, luchtkwaliteit en veiligheid. Deze normen handhaaft de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). Of dit nieuwe wettelijk kader inderdaad de bescherming biedt voor de omwonenden van Schiphol die wordt beoogd wordt in de Evaluatie onderzocht.

Er moeten meer handhavingspunten komen

Beschrijving

Volgens enkele voorstellen zijn er te weinig handhavingspunten. Hierdoor zouden burgers niet voldoende tegen geluidsoverlast worden beschermd. Daarom moeten er meer handhavingspunten komen. Deze nieuwe handhavingspunten liggen volgens de voorstellen bij voorkeur in het buitengebied, op de 35 Ke contour en/of in woongebieden. Het buitengebied is het gebied tussen de 20 en de 35 Ke contour. Ook zijn er voorstellen voor handhavingspunten op specifieke plekken in Aalsmeer, Assendelft of Velsen.

Overlast

Met meer handhavingspunten zal de overlast bij gelijkblijvende verkeersomvang verminderen. Dit blijkt ook uit het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) onderzoek naar de beschermende werking van het stelsel. Bij meer handhavingspunten neemt de variatie in de geluidbelasting af en daarmee de overlast. Indien er meer handhavingspunten in woongebieden worden gelegd zal de sector minder mogelijkheden hebben om aanvullende instructies te geven. Dat betekent dat woongebieden minder worden overvlogen en de overlast afneemt.

Mainport

Meer handhavingspunten leidt tot meer randvoorwaarden en daarmee tot minder ontwikkelingsmogelijkheden voor de mainport. Bij meer handhavingspunten in het buitengebied kunnen vliegtuigen minder van de luchtverkeerswegen afwijken. Dit zou de (piek) capaciteit nadelig kunnen beïnvloeden.

Uitvoerbaarheid

Het toevoegen van handhavingspunten is technisch haalbaar. In handhavingspunten wordt de geluidbelasting berekend. Er hoeven alleen meer uitkomsten uit de berekeningen te worden gegenereerd. De Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV) onderzoekt reeds de mogelijkheden van een aanvullend handhavingssysteem in het 'buitengebied'. Dit kan mogelijk bestaan uit meer handhavingspunten.

Conclusie

Dit voorstel kan in het buitengebied leiden tot minder overlast. Het voorstel heeft negatieve effecten voor de mainport. Dit beïnvloedt ook de haalbaarheid van het voorstel. De CDV onderzoekt een aanvullend handhavingssysteem voor grotere afstanden van de luchthaven. Daarin beschouwen zij ook de introductie van meer handhavingspunten.

In het kader van de gelijkwaardige overgang naar de Wet Luchtvaart moeten de indicatieve contouren uit de PKB terugkomen

Achtergrond

In de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving is een voorspelling van het gebruik van Schiphol met vijf banen voorgesteld. Bij deze aannamen zijn indicatieve contouren berekend. Sinds de invoering van de Wet Luchtvaart wordt gehandhaafd met een 'stelsel van handhavingspunten' en een 'totaal volume geluid'. Daarnaast zijn de geluidsmaten K_e en LA_{eq} vervangen door L_{den} en L_{night} .

Tijdens de Evaluatie Schipholbeleid wordt onderzocht of dit stelsel voldoende bescherming biedt.

Beschrijving

In dit voorstel gaan de indieners ervan uit dat de indicatieve contouren uit de PKB (lokaal) meer bescherming bieden, vandaar dat men deze contouren terug wil.

Overlast

De grenswaarden in de handhavingspunten en het totaal volume geluid worden berekend met de huidige typen vliegtuigen en op een andere manier gemodelleerde routes. Als er een contour wordt berekend van het huidig gebruik van Schiphol dan is de 35 K_e contour vrijwel gelijk aan de indicatieve contour uit de PKB. Toch zijn deze contouren niet een op een met elkaar te vergelijken. De gekozen handhavingspunten en daarbij behorende grenswaarden zijn zo gekozen dat de overlast voor de omgeving minimaal is. Handhaven op contouren zorgt voor minder variatie in de geluidbelasting. Hierdoor kan bij handhaving op handhavingspunten de overlast lokaal groter zijn dan bij handhaving op contouren.

Mainport

Er is gekozen voor een systeem van handhavingspunten en een totaal volume geluid zodat enerzijds de ontwikkeling van de mainport mogelijk is en zodat anderzijds duidelijke normen voor de geluidbelasting kunnen worden gehandhaafd op plekken waar het er toe doet. De handhavingspunten liggen nu in woonkernen en niet meer op parkeerplaatsen en bievelden. Daarnaast heeft het beperkte aantal handhavingspunten te maken met het feit dat de overheid uiteindelijk wil overgegaan op een stelsel met metingen.

Door terug te gaan naar de contour uit de PKB worden meer randvoorwaarden aan de ontwikkeling van de mainport gesteld. Dit betekent voor de sector een achteruitgang ten opzichte van de huidige situatie.

Uitvoerbaarheid

Bij de overgang van de PKB naar de Wet Luchtvaart is de PKB komen te vervallen. Het is bestuursrechtelijk onwenselijk om terug te vallen op de contouren uit de PKB.

Of de mate van bescherming voor de omwonenden met het huidige stelsel voldoende is zal tijdens de Evaluatie uitgebreid worden onderzocht.

Conclusie

Of het huidige stelsel van handhavingspunten en een totaal volume geluid de omwonenden in globale zin voldoende beschermd in globale zin wordt tijdens de Evaluatie van het Schipholbeleid onderzocht (onderzoek Motie Baarda).

Voor de ontwikkeling van de mainport betekent dit voorstel een achteruitgang. Het is daarmee onwaarschijnlijk dat de indicatieve contouren uit de PKB terugkomen.

Geluidbelasting moet men meten in plaats van berekenen

Beschrijving

Door geluidbelasting te meten zou er volgens enkele voorstellen een betere afspiegeling van de werkelijke geluidbelasting kunnen worden gegeven. Op deze meetpunten zou men vervolgens moeten handhaven.

Overlast

Geluidsmetingen zorgen er op zich niet voor dat de overlast minder wordt. Als de meetresultaten voldoen aan hoge eisen kunnen ze wel een beeld geven van de werkelijke geluidbelasting. Het vertrouwen in gemeten waarden zou hoger kunnen zijn dan in berekende waarden, dit heeft een positief effect op de hinderbeleving.

Mainport

Berekende waarden zijn beter voorspelbaar dan gemeten waarden. Het aantal onafhankelijke variabelen en de variatie in die variabelen is kleiner. Effecten van temperatuur, wind, werkelijk prestatieprofielen etc. worden in berekeningen als vaste waarden verondersteld. Vandaar dat de sector bij de huidige berekende waarden beter kan sturen waar wordt gevlogen. Vanwege de grote onzekerheden die metingen met zich mee brengen heeft dit voorstel een negatief effect op de mainport.

Uitvoerbaarheid

De huidige handhavingpunten liggen grotendeels in de woonbouw, dit zijn plekken waar andere geluidsbronnen dan vliegtuigen de metingen kunnen 'vervuilen'. Het meten van de geluidbelasting is complex, complexer dan het berekenen van de geluidbelasting. Het is moeilijk een jaargemiddelde te meten als gevolg van de 'vervuiling' van de metingen. Berekeningen zijn consistentere dan metingen, die van toevalligheden (zoals weersomstandigheden) kunnen afhangen. De Commissie Deskundige Vliegtuiggeluid (CDV) onderzoekt momenteel de verschillen tussen meten en berekenen van de geluidbelasting van vliegtuigen in de omgeving van Schiphol.

Conclusie

Meten kan een positief effect hebben op de hinderbeleving. Het kan negatieve gevolgen voor mainport hebben. Dit voorstel sluit aan bij het lopende onderzoek van de CDV en wordt hierin meegenomen.

De berekeningen van de geluidbelasting moeten worden gevalideerd met gemeten waarden

Beschrijving

Als het lukt de geluidbelasting van vliegtuigen te meten, zullen volgens dit voorstel de resultaten moeten worden gebruikt om de kwaliteit van de berekeningen te verbeteren.

Overlast

Door de veronderstelde geluidbelasting per vliegbeweging in de berekeningen te valideren met gemeten waarden zal het vertrouwen in de berekeningen toenemen.

Mainport

Op het moment dat de gemeten waarden alleen worden gebruikt om het rekenmodel te verbeteren zijn er geen directe gevolgen voor de mainport.

Uitvoerbaarheid

Metingen om de kwaliteit van de berekeningen te verbeteren, hoeven niet in de handhavingpunten te worden uitgevoerd. Men kan meten op plekken waar geen of minder andere geluidsbronnen aanwezig zijn. Deze resultaten kunnen wellicht worden gebruikt om de berekeningen te valideren en het rekenmodel zo mogelijk te verbeteren. Bij geluidsmetingen is het nog niet mogelijk het jaargemiddelde uit te drukken. Onder meer de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV) is bezig om gemeten waarden te vergelijken met berekende waarden. Validatie van geluidsmodellen vindt reeds plaats in internationaal kader. Het lijkt logisch hierbij aan te sluiten. Een aangepast rekenmodel vraagt uit oogpunt van gelijkwaardigheid om een aanpassing van de grenswaarden.

Conclusie

Er zijn geen directe gevolgen voor de overlast of de mainport. De CDV is bezig geluidmetingen te vergelijken met gemeten waarden. Dit voorstel komt in dit onderzoek aan bod.

Er moet een andere normstelling voor geluid komen dan het systeem met handhavingspunten en een totaal volume geluid

Achtergrond

Momenteel zijn geluidnormen gesteld met behulp van handhavingspunten en een totaal volume geluid. De mate van overlast is lastig uit te drukken.

Beschrijving

Aangezien omwonenden de overlast ergens aan willen spiegelen, gebruikt men hiervoor vaak de huidige normen. Omwonenden willen een beeld hebben van de actuele overlast. De huidige normen geven alleen informatie in handhavingspunten terwijl de overlast in een veel groter gebied rond Schiphol voorkomt. Daarom willen ze de normen aanpassen zodat deze ook een beeld geven van de overlast.

Volgens een aantal voorstellen voor verbetering is een nieuwe normstelling de oplossing om de overlast in kaart te brengen. Voorstellen die worden genoemd waarop de overheid moet gaan handhaven:

- aantallen woningen in de huidige situatie;
- aantal ernstig gehinderden en aantal ernstig slaapverstoorden;
- aantal starts en landingen (per baan);
- geluidslandschap met handhaving op aantallen woningen,
- aantallen starts en landingen per tijdseenheid;
- een geluidscontour uitgedrukt in L_{den} ;
- LA_{max} , piekniveaus van de geluidbelasting;
- NA_{xx} , aantallen vliegbewegingen met een geluidbelasting hoger dan xx dB;
- cumulatieve geluidscontouren, hierbij worden ook andere bronnen zoals verkeer of industrie in de berekeningen meegenomen.

Overlast

De huidige geluidnormen kennen een grenswaarde, een eenheid en een locatie. Aangegeven is hoe hoog de belasting mag zijn, hoe de belasting wordt uitgedrukt en waar deze belasting geldt. In bovenstaande voorstellen voor nieuwe normen zijn deze drie elementen niet altijd terug te vinden.

Andere normen kunnen wellicht wel een betere afspiegeling van de overlast geven. Een bewoner weet met een NA_{xx} bijvoorbeeld hoeveel vliegtuigen met een storend geluidsniveau er per dag/week/maand overkomen. Deze bewoner weet zo beter waar hij aan toe is. Het getal zegt echter niets over het aantal vliegtuigen dat overkomt met een 'niet-storend' geluidsniveau of over de hoogte van het geluidsniveau boven xx dB(A).

De effecten op overlast zijn moeilijk te beoordelen aangezien alle nieuwe normen voor- en nadelen hebben. Andere normen kunnen de hinderbeleving beter weergeven. Hierdoor weten omwonenden beter waar ze aan toe zijn.

Mainport

De effecten op de mainport zijn ook moeilijk te beoordelen aangezien niet bekend is of andere normen resulteren in meer beperkingen voor de ontwikkeling van de luchthaven.

Uitvoerbaarheid

Er zal moeten worden onderzocht in hoeverre nieuwe normen wenselijk zijn. Nieuwe normen zijn geen doel op zich. Op het moment dat een nieuwe norm de overlast beter uitdrukt is deze nieuwe norm wellicht duidelijker of transparanter dan de huidige norm. Of de overheid deze norm vervolgens kan gebruiken om te handhaven is nog maar de vraag.

Conclusie

Een andere normstelling kan mogelijk een betere afspiegeling van de overlast geven. De gevolgen voor de mainport zijn nog onduidelijk. Er is onderzoek nodig om aan te tonen dat nieuwe normen beter zijn dan de huidige normen. In het kader van de Evaluatie wordt een onderzoek uitgevoerd naar de beleving van omwonenden. De uitkomsten van dit onderzoek kunnen gebruikt worden voor nader onderzoek naar nieuwe normen.

Laat alleen stille vliegtuigen toe en maak vliegtuigen stiller

Beschrijving

Een aantal voorstellen voor verbetering stelt voor slechts selectief vliegtuigen toe te laten. Hierbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan geen charters of vrachtluchten tijdens de nacht, door middel van prijsdifferentiatie en selectieve toewijzing van slots stimuleren moderne en ontmoedigen oude type vliegtuigen, niet-hub verkeer uit de piek of het verminderen en/of uitplaatsen van vracht. De reden voor deze voorstellen is met name de geluidbelasting van deze toestellen.

Het uitplaatsen van hele segmenten, zoals charters of low cost carriers, komt in het subthema Strategie Ruimtegebruik aan bod.

Achtergrond

Via internationale regelgeving streeft Nederland naar aanscherping van de geluidseisen die aan vliegtuigen worden gesteld. Daarnaast wordt actief bijgedragen aan internationale of Europese regelgeving gericht op beperking van het gebruik van lawaaiige vliegtuigen. Zo zijn oude toestellen vanwege hun geluidsprestaties niet meer welkom op Schiphol en andere Europese luchthavens. De EU scherpt dit beleid continu aan. De indieners zijn van mening dat de Nederlandse overheid hier meer aan kan doen.

Naast deze internationale initiatieven zijn op Schiphol ook start- en landingsverboden voor lawaaiige en oudere vliegtuigen op bepaalde tijdstippen. Per 1 april 2002 zijn er helemaal geen 'oude luidruchtige' vliegtuigen op Europese luchthavens.

Ook betalen lawaaiige vliegtuigen op Schiphol meer landingsgeld dan stillere vliegtuigen. Hiermee stimuleert Schiphol de maatschappijen om geluidsarme vliegtuigen in te zetten.

Overlast

Door bepaalde lawaaiige toestellen minder of niet toe te laten wordt de geluidsoverlast minder. Het stimuleren van het gebruik van nieuwe toestellen gebeurt al.

Mainport

Nieuwe toestellen zijn stiller en zo passen er meer toestellen in de toegestane geluidsruimte. Vanuit economisch oogpunt hoeft het voorstel niet altijd gunstig te zijn, het ligt eraan hoeveel de vlucht oplevert. De concurrentiepositie van de mainport gaat erop achteruit als alleen 'stille' toestellen worden toegelaten aangezien andere luchthavens wel 'lawaaige' toestellen toelaten. Wat deze effecten gezamenlijk voor de ontwikkeling van de mainport betekenen is nog onduidelijk.

Uitvoerbaarheid

Door middel van het stellen van regels is het mogelijk om oude toestellen uit te faseren. Deze regels worden door de EU opgesteld. Dit is een proces dat continu bezig is.

Het heffen van hogere landingsgelden voor 'lawaaige' toestellen gebeurt ook al, dit is nauwelijks een drijfveer voor een stillere vloot op Schiphol. Er zou verder kunnen worden gedifferentieerd in landingsgelden. Of dit mogelijk is zal moeten worden onderzocht.

Conclusie

Nederland zal zich internationaal blijven inzetten om de geluidseisen die aan vliegtuigen worden gesteld aan te scherpen en het gebruik van lawaaiige vliegtuigen terug te dringen.

Bij het selectief toelaten van stillere vliegtuigen wordt de overlast per vliegtuig minder. Het is onduidelijk wat dit betekent voor de ontwikkeling van de mainport.

Zowel de overheid als de sector hanteren dit voorstel al zoveel mogelijk.

5.2 Luchtverontreiniging

In de vorm van internationale of Europese regelgeving wordt gestreefd de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen in de omgeving van luchthavens te beperken. Enerzijds wordt zo via regelgeving de introductie van schone en/of zuinige toestellen bevorderd, anderzijds wordt onderzocht of vervuilers door middel van heffingen kunnen worden beboet. Er is een verschil tussen het terugbrengen van de uitstoot van broeikasgassen in internationaal verband en luchtverontreinigende stoffen in de directe omgeving van luchthavens. Het terugbrengen van de uitstoot van broeikasgassen wordt behandeld in het hoofdstuk Schiphol strategie, lokale luchtverontreiniging wordt hieronder behandeld.

Kom met een beter systeem van milieugrenzen qua luchtverontreiniging in de Wet Luchtvaart en beperk de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door het vliegverkeer

Achtergrond

In het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) worden grenzen of normen gesteld aan de gemiddelde uitstoot van een vliegtuig uit de vloot. Ter beperking van de geurhinder zijn regels opgenomen voor het gebruik van de motoren tijdens het taxiën en op het platform. Naast de Schipholwet geldt het besluit luchtkwaliteit, hierin staan eisen vermeld

voor de uitstoot van alle bronnen tezamen.

De groei van het luchtverkeer hoeft niet geheel gecompenseerd te worden door het schoner worden van de luchtvaart, mits de totale uitstoot past binnen het algemene beleid inzake de luchtkwaliteit. Hiermee is enerzijds groei van de totale uitstoot mogelijk en wordt de sector wel gedwongen om schone(re) vliegtuigen in te zetten.

Beschrijving

In de voorstellen voor verbetering komen ideeën naar voren zoals het stellen van doelen en het vastleggen van een stappenplan voor verbetering van de lokale luchtkwaliteit.

Overlast

Het huidige stelsel stimuleert de sector alleen tot de inzet van vliegtuigen die zo weinig mogelijk schadelijke stoffen uitstoten. Als de normen worden overschreden kan een beperking worden opgelegd aan de groei van het vliegverkeer.

Er is geen beleid gericht op de verbetering van lokale luchtkwaliteit. Als een nieuwe norm gericht is op een vermindering van de uitstoot dan zal de 'overlast' afnemen ten opzichte van de huidige situatie.

Mainport

Vliegverkeer wordt niet snel genoeg schoner in relatie tot de groei van het vliegverkeer. Een norm voor verbetering van de lokale luchtkwaliteit zal daardoor beperkend werken voor de ontwikkeling van de mainport.

Uitvoerbaarheid

Het stellen van een norm voor lokale luchtkwaliteit naast de grenzen aan de uitstoot van de gemiddelde uitstoot van een vliegtuig uit de vloot lijkt uitvoerbaar. Hoe dit kan worden berekend het hoe deze norm zich kan verhouden tot de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door andere bronnen is vooralsnog onduidelijk. Lokale luchtkwaliteit wordt namelijk ook bepaald door de uitstoot van wegverkeer, industrie en achtergrondconcentraties.

Eventuele uitvoer kan gepaard gaan met een stappenplan en het stellen van doelen zoals de indieners in het voorstel aangeven. Op dit moment geldt er al een norm voor de lokale luchtkwaliteit van alle bronnen tezamen.

Conclusie

Het stellen van een norm voor lokale luchtkwaliteit naast de bestaande eisen aan de luchtverontreiniging door het vliegverkeer is goed voor de lokale overlast. Het stellen van een nieuwe norm stelt nieuwe beperkingen aan de mainport.

Er zal onderzoek moeten worden uitgevoerd naar de haalbaarheid en de effecten van het stellen van aanvullende normen voor lokale luchtkwaliteit veroorzaakt door vliegverkeer.

Bewerkstellig een emissiereductie door middel van kerosineheffing, een emissieplafond en/of emissiehandel

Beschrijving

Uit de voorstellen blijkt dat indieners het 'oneerlijk' vinden dat er wel belasting wordt geheven op autoverkeer en niet op vliegverkeer. Op het moment dat dit wel zou gebeuren zou dit positieve gevolgen hebben op de volksgezondheid. De luchtverontreiniging veroorzaakt door vliegverkeer kan erdoor afnemen, waardoor de regio zich beter zou kunnen ontwikkelen.

Achtergrond

Er is al veel onderzoek verricht naar de mogelijkheid van heffingen op uitstoot en het beperken van de uitstoot van broeikasgassen, met name CO₂. Een voorbeeld van een van deze onderzoeken heeft geleid tot het Nederlandse AERO-model dat door het ministerie van V&W is ontwikkeld.

Niet-Europese landen geven geen voorkeur aan accijns op kerosine en onderzoek heeft aangetoond dat invoering in Europa leidt tot een onbalans tussen de economische gevolgen en de milieuvoordelen. Op het moment dat Europa wel zou besluiten tot invoer van een kerosineheffing zullen volgens het ministerie van Verkeer en Waterstaat reizigers kiezen voor andere (bijvoorbeeld Amerikaanse of Aziatische) maatschappijen. Dit zou zulke grote gevolgen hebben dat er in Europees verband geen meerderheid te vormen is die voor kerosineheffing is.

Overlast

Het heffen van accijnzen en BTW op vliegtuigbrandstof heeft geen directe gevolgen op de overlast. Als de heffingen zo hoog zijn dat er minder wordt gevlogen kan dat uiteindelijk positieve gevolgen hebben voor de gezondheid.

Mainport

Alleen in Nederland een emissiereductie op deze manier nastreven heeft negatieve gevolgen voor de concurrentiepositie. In Europees verband is er volgens het ministerie van V&W geen meerderheid te vormen die voor dit voorstel is.

Uitvoerbaarheid

Dit voorstel is niet uitvoerbaar tenzij er in Europa overeenstemming te bereiken is.

Conclusie

Dit voorstel heeft geen directe gevolgen voor de overlast of de mainport en is momenteel niet uitvoerbaar.

5.3 Veiligheid

Actualiseer de ongevalkansen op Schiphol

Beschrijving

De ongevalkansen voor Schiphol zijn gebaseerd op statistieken van ongevalgegevens uit de periode 1980-1997. Door de ongevalstatis-

tieken te actualiseren, zoals de indieners voorstellen, kan er een betere inschatting worden gegeven van de huidige ongevalkans.

Achtergrond

In het Luchthavenverkeerbesluit is het maximaal toegestane *totale risicogewicht* per gebruiksjaar genormeerd en vastgelegd. Dit totaal risicogewicht (TRG) is het product van:

- de ongevalkans per vliegtuigbeweging per gebruiksjaar;
- het aantal vliegbewegingen in het gebruiksjaar;
- het gemiddelde maximum startgewicht van de vliegtuigen die in het gebruiksjaar op de luchthaven Schiphol hebben gevlogen.

Overlast

Een actualisering van de ongevalkansen geeft een betere inschatting van de kans op een ongeval. Het werkelijke aantal ongevallen zal er niet door verminderen.

Mainport

De veiligheid in de regio rondom Schiphol is van groot belang. Met het actualiseren van de ongevalkans is een betere inschatting van de huidige ongevalkans mogelijk. Het is voornamelijk onduidelijk wat de gevolgen voor de mainport zijn van het actualiseren van de ongevalkans.

Uitvoerbaarheid

Gegevens over het aantal ongevallen tot 2005 zijn beschikbaar. Op basis daarvan moeten statistische analyses gemaakt worden om zo met een actueel model de ongevalkans voor Schiphol in te schatten.

Conclusie

De huidige ongevalstatistieken zijn niet meer actueel. Of de huidige ongevalkansen voor het berekenen van de externe veiligheid wellicht tot uitkomsten leiden die een te somber beeld geven van de veiligheid rond Schiphol, wordt op dit moment onderzocht in het kader van de evaluatie (effectiviteits-onderzoek). Momenteel is niet te zeggen of dit leidt tot andere regelgeving.

Verminder de onveiligheid als gevolg van vliegverkeer in de omgeving van Schiphol

Beschrijving

Uit een aantal voorstellen komt een toegenomen gevoel van onveiligheid naar voren. Dit is mede het gevolg van de publicatie van een rapport van het RIVM (2005) waarin staat vermeld dat het *groepsrisico* rondom Schiphol in 2005 ten opzichte van 1990 ongeveer is verdubbeld. De voorstellen om de veiligheid te verbeteren zijn nog vrij te interpreteren. Het is onduidelijk of de indieners de toename van het vliegverkeer of de toename van de bebouwing ongedaan willen maken.

Achtergrond

Het *individueel risico* is de kans per jaar dat een (fictief) persoon op een plaats buiten het luchtvaartterrein als gevolg van een ongeval met een opstijgend of landend vliegtuig overlijdt.

Het *groepsrisico* is de kans per jaar dat bij het luchtvaartterrein als gevolg van een ongeval met een opstijgend of landend vliegtuig ten minste een aantal personen overlijdt (de kans op een ramp).

In het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) is het maximaal toegestane *totale risicogewicht* per gebruiksjaar genormeerd en vastgelegd. (zie bovenstaand voorstel)

In het Luchthavenindelingbesluit (LIB) zijn op basis van individuele risicocontouren veiligheidssloopzones en gebieden met bouwbeperkingen vastgesteld.

Bij de overgang naar de Wet Luchtvaart was een 'stand-still' van de veiligheidssituatie ten opzichte van 1990 een uitgangspunt.

De externe veiligheid is in kaart gebracht met ongevalkansen voor de periode 1980-1997. Onderzoek wijst uit dat de ongevalkansen sinds 1997 omlaag is gegaan. Het is onbekend of de ongevalkansen in de toekomst verder zal dalen. De berekeningen van NLR/RIVM zijn gebaseerd op de 'oude' ongevalkansen. Het actualiseren van de ongevalkansen kan leiden tot andere resultaten. Dit betekent dat er momenteel geen goede uitspraken mogelijk zijn over de externe veiligheid situatie rond Schiphol. Het is dus ook niet duidelijk welke maatregelen nodig zijn om een stand-still ten opzichte van 1990 te bewerkstelligen.

Overlast

De toename van het groepsrisico is te wijten aan zowel de toename van het vliegverkeer als de ruimtelijke ontwikkeling.

Een aantal indieners wil geen verdere toename van het vliegverkeer. Daarmee blijft de onveiligheid gelijk. Ook als er geen ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt is er sprake van een onveranderde veiligheidssituatie. Door ruimtelijke ordeningsbeleid kan de groei van het groepsrisico worden beheerst.

Als blijkt dat er een toename van het groepsrisico is sinds 1990 dan zijn ingrepen nodig in het aantal vliegtuigbewegingen en/of in de ruimtelijke ontwikkeling. Dat betekent dat er minder risico's zijn.

Mainport

De veiligheid in de regio rondom Schiphol is van groot belang. Wanneer het vliegverkeer niet meer mag toenemen of zelfs moet afnemen, zal de groei van de mainport stagneren. Dit is een negatief effect voor de ontwikkeling van Schiphol.

Uitvoerbaarheid

Om het groepsrisico te berekenen is allereerst een actualisatie van de ongevalkansen nodig (zie bovenstaand voorstel). Met deze ongevalkansen kan worden bepaald of er sprake is van een stand-still van de veiligheidssituatie ten opzichte van 1990.

Om de veiligheidsrisico's te laten verminderen, moet of het aantal vlieg-bewegingen, of de ongevalkansen of de ruimtelijke ontwikkeling afnemen. De ongevalkansen kan afnemen door technologische vooruitgang en het vervangen van de bestaande vloot. Mede vanwege het geringe aantal ongevallen is de ongevalkansen gevoelig voor verandering. Er is met de huidige inzichten geen accurate trendvoorspelling van de ongevalkansen te geven.

Een afname van het aantal vliegbewegingen of het ongedaan maken van de ruimtelijke ontwikkeling is moeilijk te realiseren.

Conclusie

De veiligheid in de regio rondom Schiphol is uitermate belangrijk. Of het huidige beleid daar afdoende bescherming voor biedt wordt in verschillende onderzoeken beschreven. Dit heeft nog niet geleid tot aanpassing van het beleid. Actualisering van de ongevalkans is een van de eerste stappen voor het bepalen van het groepsrisico. Daarnaast moet een gebiedsgerichte aanpak van het groepsrisico verder worden onderzocht.

5.4 Handhaving

Een onafhankelijke partij moet handhaven en er moeten sancties worden opgelegd wanneer overschrijdingen worden geconstateerd

Beschrijving

Uit een aantal voorstellen blijkt dat er nauwelijks vertrouwen is in de overheid als het gaat om handhaving van de normen. Men krijgt het idee dat de overheid Schiphol niet als een 'normaal bedrijf' behandelt en dat de normen steeds worden opgerekt. Vandaar dat er wordt voorgesteld de handhaving door een onafhankelijke partij te laten uitvoeren.

Achtergrond

Er zijn strikte normen waarop wordt gehandhaafd. Momenteel wordt de handhaving uitgevoerd door de Inspectie Verkeer & Waterstaat. De inspectie ziet erop toe dat de luchtvaartsector daadwerkelijk binnen de vastgestelde grenzen en geformuleerde regels gebruik maakt van de Luchthaven Schiphol. Preventie is het doel, maar de inspectie neemt ook bestuursrechtelijke maatregelen of legt sancties op wanneer er sprake is van een overtreding of overschrijding. Deze kunnen naar aard, inhoud en zwaarte sterk verschillen en zijn ook afhankelijk van de omstandigheden.

Afwijken van regels is alleen toegestaan om veiligheidsredenen. Van grenswaarden kan alleen met toestemming van de ministers van V&W en VROM tijdelijk worden afgeweken. Bijvoorbeeld in geval van groot baanonderhoud of andere bijzondere omstandigheden.

Uit de handhavingsrapportages blijkt dat aan de gestelde grenzen en regels is voldaan. Daar waar niet voldaan is heeft de Inspectie boetes opgelegd en ingegrepen.

Overlast en mainport

Wanneer de handhaving door een andere partij wordt uitgevoerd, levert dit dezelfde handhaving op. Er zijn geen gevolgen voor de overlast of de mainport.

Conclusie

Het is zowel vanuit de overlast als de mainport niet van belang een andere (onafhankelijke) partij te laten handhaven.

5.5 Hinderbeleving

Nader onderzoek naar het kwantificeren van hinderbeleving zodat men bij het sturen in de toekomst beter aan kan sluiten bij de daadwerkelijk beleefde hinder

Achtergrond

Het huidige beleid stelt grenzen aan de hoeveelheid geluid die de sector mag maken. Men gebruikt hiervoor twee maten:

- de gemiddelde hoeveelheid per jaar waarbij geluid 's avonds en 's nachts zwaarder telt dan overdag. Deze maat noemt men 'L_{den}';
- de gemiddelde hoeveelheid per jaar in de nacht. Deze maat noemt men 'L_{night}'.

Deze grootheden zijn voorgeschreven in een richtlijn van de Europese Commissie.

Beschrijving

In diverse verbetervoorstellen suggereert men de dat gebruikte geluidsmaten niet goed aansluiten bij de werkelijke hinder die omwonenden van Schiphol beleven. Als voornaamste redenen noemt men de volgende:

- De L_{den} en de L_{night} zijn gemiddelden over een jaar. In de praktijk speelt het 'hier en nu' een veel grotere rol bij de hinder dan de vliegtuigen van enkele weken of zelfs maanden geleden.
- Bij de L_{den} en de L_{night} spelen zowel het aantal vliegtuigen als de hoeveelheid geluid die ze produceren een rol. Hoe stiller de vliegtuigen hoe vaker deze mogen vliegen. Eén vliegtuig telt in de geluidbelasting even zwaar mee als twee vliegtuigen die drie decibel stiller zijn. De kritiek van de indieners van de voorstellen is dat deze 'uitwisseling' tussen geluid en aantallen slecht aansluit bij de beleving van mensen. Men wordt gewoon twee keer zo vaak gestoord en de drie decibel stiller speelt hierbij nauwelijks een rol.
- Of en hoe iemand hinder ervaart in een bepaalde situatie is sterk individueel bepaald. Volgens de indieners doet de huidige maat voor de geluidbelasting niet of nauwelijks recht aan de psychologische factoren die een rol spelen bij de beleving van hinder.
- Hoe men het geluid van vliegtuigen ervaart hangt ook af van het geluid van andere bronnen zoals wegverkeer, spoorwegen of industrie. In een stil natuurgebied zijn vliegtuigen eerder hinderlijk dan in een drukke en lawaaiige stedelijke omgeving. De huidige maten voor de geluidbelasting houden hiermee geen rekening.

Overlast

Het beter in beeld brengen van de hinderbeleving heeft op zich uiteraard geen directe gevolgen voor de overlast. Het effect wordt pas zichtbaar wanneer de overheid en de sector deze inzichten bij hun werk zullen gebruiken. Zij bepalen immers het beleid en het dagelijks gebruik van de luchthaven. Hoe beter hun beeld van de werkelijk ondervonden hinder, hoe beter zij in staat zijn om daadwerkelijk zo weinig mogelijk hinder te veroorzaken. Op dit moment kiest de sector bijvoorbeeld dagelijks de banen die gebruikt moeten worden. Zij houden hierbij rekening met de maximale geluidbelasting die zij een heel jaar mogen produceren, zoals de Wet Luchtvaart voorschrijft. Als het mogelijk is om

hierbij een maat te gebruiken die beter aansluit bij de werkelijke hinderbeleving van omwonenden zal dit een vermindering van de overlast betekenen. De overheid kan dan rechtstreeks sturen op overlast.

Mainport

Een andere grootheid voor de geluidbelasting hoeft niet of nauwelijks effecten te hebben voor de mainport. De voorwaarde hiervoor is wel noodzakelijk dat de vertaling van de ene maat in de andere maat zorgvuldig gebeurt.

Uitvoerbaarheid

Beschrijving van hinderbeleving

Het is waarschijnlijk wel mogelijk om een maat te vinden die beter aansluit bij de hinder dan de geluidbelasting, uitgedrukt in L_{den} en L_{night} . Maar men moet zich realiseren dat er geen methode bestaat die de hinderbeleving honderd procent nauwkeurig beschrijft. Zoals gezegd hangt de hinder die mensen ondervinden sterk af van de persoonlijke omstandigheden. De ideale methode voor het beschrijven van de hinderbeleving zou daarom rekening moeten houden met alle relevante eigenschappen van alle personen die hinder (kunnen) ondervinden van Schiphol, inclusief de verandering van deze eigenschappen in de loop van de tijd. Dit is praktisch onmogelijk. Daarom zal men altijd genoeg moeten nemen met een maat die de verwachte hinder van zoveel mogelijk mensen zo goed mogelijk beschrijft. Enkele voorbeelden die indieners van de verbetervoorstellen hebben genoemd zijn:

- Het aantal keer dat een storend geluidsniveau in een bepaalde tijd optreedt. Geluidspieken van 60 dB(A) of 70 dB(A) zouden als storend beschouwd kunnen worden.
- Een betere methode om het aantal gehinderde personen in een bepaald gebied bij een bepaalde geluidbelasting te voorspellen (betere dosis-effect-relaties).
- Bij het beoordelen van vliegtuiggeluid ook rekening houden met het geluid afkomstig van andere geluidsbronnen, bijvoorbeeld differentiëren naar stiltegebieden of stedelijke gebieden.
- Rekening houden met klachten bij het beschrijven van de hinder.
- Periodiek onderzoek om de daadwerkelijk beleefde hinder te vergelijken met de 'berekende' hinder.

Implementatie

Men zou de huidige grenswaarden kunnen vertalen naar nieuwe grenswaarden in een maat die beter aansluit bij de werkelijke hinder van omwonenden. Bij de overgang van de K_e naar de L_{den} is gebleken dat een dergelijke vertaling een zeer kritisch proces is. De ruimte die de sector heeft om zich te ontwikkelen moet immers tijdens deze vertaling zo goed mogelijk gelijk blijven. Overigens zullen de L_{den} en de L_{night} een rol blijven spelen in het beleid omdat deze op Europees niveau zijn voorgeschreven.

In plaats van nieuwe grenswaarden zou men het verbeterde beeld van de werkelijke hinder kunnen gebruiken naast de huidige milieu-normen. In dat geval krijgt de sector te maken met een extra randvoorwaarde bij het gebruik van de luchthaven met als gevolg dat hierdoor de mogelijkheden van de sector om zich te ontwikkelen afnemen.

Ten slotte moet men er bij de implementatie rekening mee houden dat de sector alleen wordt afgerekend op factoren die zij ook zelf kan beïnvloeden. Dit geldt bij voorbeeld voor de geluidbelasting want deze hangt alleen af van de manier waarop vliegtuigen vliegen. De hinderbeleving hangt van veel meer factoren af, onder ander van factoren waar de sector geen invloed op heeft, zoals psychologische factoren. Uiteraard kan men de sector hier niet op afrekenen.

Conclusie

Vanuit het oogpunt van hinder is het zinvol om continu te blijven zoeken naar methodes die de hinderbeleving zo goed mogelijk beschrijven. Wanneer deze een rol krijgen in het beleid en in het dagelijks gebruik van de luchthaven heeft dit een positief effect op de overlast. Een en ander vereist een zorgvuldige implementatie om te voorkomen dat de ruimte voor het ontwikkelen van de mainport toe- of afneemt. Overigens blijven de Europees voorgeschreven maten voor de geluidbelasting (L_{den} en L_{night}) ook in de toekomst een rol in het beleid spelen. In het kader van de Evaluatie wordt een onderzoek uitgevoerd door het RIVM naar de beleving van de hinder. Dit onderzoek kan mogelijk leiden tot een verbeterde kwantificering van de hinderbeleving.

6 Ruimtelijke Ordening

Het ruimtelijke orderingsbeleid heeft ervoor gezorgd dat Nederland nu een mainport en een stedelijke regio van betekenis heeft. In dit beleid worden beperkingen gesteld waarbij zowel de belangen van de luchthaven als die van de regio worden meegenomen. Daarnaast worden er strategieën ontwikkeld hoe om te gaan met de ruimte in Nederland. De voorstellen voor verbetering die betrekking hebben op deze twee aspecten van de ruimtelijke ordening, beperkingen ruimtegebruik en strategie ruimtegebruik, komen aan bod in dit hoofdstuk.

6.1 Beperkingen ruimtegebruik

Met betrekking tot het onderwerp ruimtelijke ordening zijn ruim veertig voorstellen ingediend. Uit deze voorstellen komt naar voren dat:

- men de beperkingen niet begrijpt;
- men minder beperkingen wil;
- men decentralisatie van bevoegdheden wenst;
- er een verschil tussen licht en zwaar bouwvergunningplichtige bouwwerken moet worden gemaakt;
- men juist meer beperkingen wil.

Zorg voor duidelijke regelgeving

Beschrijving

Vooraf gemeenten vinden de gestelde regelgeving onduidelijk en zij vragen zich regelmatig af waarom de overheid bepaalde beperkingen stelt, wat die beperkingen inhouden en welke regels precies gelden. Bepaalde termen in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) zijn volgens de gemeenten op verschillende manieren uit te leggen. Dit leidt ertoe dat via een 'open gat regeling' toch huizen worden gebouwd op plekken waar dat niet zou mogen. Ook bepaalde termen, zoals 'geluidgevoelige bestemming', is voor meerdere uitleg vatbaar. Is een kinderdagverblijf bijvoorbeeld ook een geluidgevoelige bestemming? Gemeenten vinden het lastig om de geldende regels uit te voeren en te handhaven.

Ook de in de Nota Ruimte opgenomen 20 Ke contour zorgt voor verwarring. Deze contour komt niet voor in het LIB. Om extra knelpunten in de toekomst te voorkomen, heeft het kabinet in de Nota Ruimte besloten geen nieuwe bouwlocaties binnen de 20 Ke contour te ontwikkelen. Herstructurering, intensivering en vervanging van bestaande woningbouw, blijven wel mogelijk (Nota Ruimte, 2005). Als gevolg van dit nieuwe beleid wordt een aantal grootschalige nieuwbouwplannen niet uitgevoerd. Hiermee is er een extra beperking ten opzichte van het LIB bijgekomen. In eerdere stukken van het ministerie van VROM was sprake van de term 'aan de 20 Ke contour'. Dit wordt door belanghebbenden nog steeds aangehaald en zorgt voor verwarring.

Overlast

Bij duidelijke Ruimtelijke Ordeningsregels blijft de geluidbelasting gelijk. Door duidelijke regels wordt het door het ministerie bedachte beleid beter uitvoerbaar. Het kan irritatie over en weer voorkomen. Bijvoorbeeld van een burger die vindt dat de gemeente toestaat dat er 'tegen beter weten in' wordt gebouwd. Maar ook tussen ambtenaren die elkaar niet begrijpen. Duidelijke regels kunnen zo indirect wel gevolgen hebben op de overlast.

Mainport

Dit voorstel heeft geen effecten voor de mainport.

Uitvoerbaarheid

Het opstellen van regels en beperkingen voor de ruimtelijke ordening is complex. Zo gelden er verschillende regels als gevolg van de geluidbelasting, veiligheid en luchtkwaliteit. Daarnaast is ook het beschermingsniveau van belang, niet overal is de belasting gelijk. En dan hebben we het alleen nog over de ruimtelijke aspecten van de luchtvaart, daarnaast zijn er ook nog een hoop andere elementen waar rekening mee wordt gehouden.

Conclusie

Het is van groot belang dat de termen die in het LIB worden gehanteerd altijd maar op één manier zijn uit te leggen. Dit voorkomt misverstanden. Onduidelijke regelgeving maakt het lastig om de geldende regels uit te voeren en te handhaven.

De overheid moet een andere afweging maken tussen de verschillende belangen. Er moeten minder of geen ruimtelijke beperkingen worden gesteld

Beschrijving

Een aantal indieners wil geen of minder ruimtelijke beperkingen, zodat er binnen de gebieden waar beperkingen gelden nieuwbouw gepleegd kan worden.

Hiervoor is een aantal redenen te noemen. Allereerst vinden de indieners dat de leefbaarheid in de gemeenten afneemt. Door de activiteiten van de luchthaven trekken mensen uit de regio weg wat een afname van het voorzieningenniveau zou hebben.

Een aantal burgers kan niet begrijpen dat zij wel in het belaste gebied mogen wonen, maar dat het niet mogelijk is in hetzelfde gebied nieuwbouw te realiseren. "Woon ik hier dan wel veilig" of "Is het wel gezond dat ik hier woon?", zijn enkele reacties. Ook denkt men dat woningen in het beperkingengebied achterblijven in de waardeontwikkeling ten opzichte van vergelijkbare woningen in andere delen van Nederland.

Overlast

Door nieuwbouw toe te staan in geluidsbelast gebied kan het aantal woningen rondom Schiphol toenemen met meer gehinderden tot gevolg. Dit betekent een verslechtering van de overlastsituatie en risico's.

Mainport

Dit voorstel heeft geen gevolgen voor de mainport.

Uitvoerbaarheid

De overheid wil met de dubbeldoelstelling voor de mainport dat de overlast niet toeneemt en de mainport kan groeien. Door zelf de ruimtelijke beperkingen te stellen is het mogelijk daarin te sturen. Op het moment dat de bevoegdheid voor het stellen van beperkingen naar lagere overheden gaat is de directe sturing van de rijksoverheid in het geding.

Conclusie

Dit voorstel heeft negatieve gevolgen voor de overlast en risico's. Daarom is invoering onwaarschijnlijk.

De verantwoordelijkheid voor het stellen van ruimtelijke beperkingen moet naar lagere overheden worden gebracht

Beschrijving

Volgens deze voorstellen zou de overheid het stellen van ruimtelijke beperkingen aan lagere overheden moeten overlaten. De gemeenten zouden de woningbehoefte beter inschatten en ervoor zorgen dat bijvoorbeeld de middenstand gezond blijft. Dit zou aansluiten aan bij het ruimtelijke orderingsbeleid dat is verschoven 'van Haagse sturing naar sturing op hoofdlijnen'.

Overlast

Als dit voorstel betekent dat er meer gebouwd gaat worden op plekken waar dat nu niet is toegestaan zal dit een toename van het aantal gehinderden betekenen.

Mainport

Er zijn geen gevolgen voor de mainport.

Uitvoerbaarheid

Het beheersen van de overlast van Schiphol is een doel van de overheid, daarnaast geeft de overheid de ruimte aan de mainport om zich te ontwikkelen. Door zelf de ruimtelijke beperkingen te stellen is het mogelijk daarin te sturen. Op het moment dat de bevoegdheid voor het stellen van beperkingen naar lagere overheden gaat is de directe sturing van de rijksoverheid in het geding.

Conclusie

Dit voorstel kan slecht zijn voor de overlast en heeft geen directe gevolgen voor de mainport. Daarom is invoering onwaarschijnlijk.

Er dient een algemene verklaring van geen bezwaar voor 'lichtbouwvergunningplichtige bouwwerken' te komen

Achtergrond

In het beperkingengebied, zoals aangegeven in het Luchtvaartindeling-

besluit, is het bouwen van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen alleen toegestaan met een “Verklaring van geen bezwaar” van de minister van VROM (artikel 8.9 van de Wet Luchtvaart). Dit geldt voor alle soorten van (ver)bouwingen, van dakkapel tot de nieuwbouw van een hele wijk. Dit belast zowel het ambtelijke apparaat als de bestuurlijke besluitvorming. Bouwvergunningen worden immers niet alleen door de gemeente beoordeeld, maar moeten ook een goedkeuring krijgen van de minister. De term ‘licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken’ heeft geen status. Er wordt in de wet geen verschil gemaakt in gradaties bouwvergunningplichtige bouwwerken.

Beschrijving

In het geval van ‘licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken’ is de goedkeuring door de minister volgens een groot aantal indieners niet nodig is. Bij ‘licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken’ bedoelen indieners kleine aanpassingen aan bouwwerken.

Overlast

Op het moment dat wordt besloten dat er voor deze bouwwerken geen verklaring van geen bezwaar hoeft te worden aangevraagd zal de overlast gelijk blijven mits er daardoor niet meer mensen komen te wonen.

Mainport

Dit voorstel heeft geen effecten voor de mainport.

Uitvoerbaarheid

Of het wettelijk te realiseren is een duidelijk onderscheid te maken tussen ‘licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken’ en overige bouwwerken moet worden onderzocht. Het is dan van belang dat juridisch wordt beschreven welke verbouwingen buiten de vergunningaanvraag vallen. Door een verklaring van geen bezwaar zou voor deze verbouwingen geen planologische procedure te hoeven doorlopen.

Conclusie

Zowel voor de overlast als voor de mainport zijn er geen effecten te verwachten. Het voorstel lijkt uitvoerbaar. Een precieze uitwerking kan de overheid verrichten.

Er moeten aanvullende ruimtelijke beperkingen worden opgesteld en gemeenten moeten zich houden aan de huidige beperkingen

Beschrijving

Een aantal burgers vindt dat gemeenten meer rekening moeten houden met de ruimtelijke beperkingen. Men constateert namelijk dat er willens en wetens wordt gebouwd en is van mening dat de gemeenten dit niet zouden moeten toelaten. De nieuwe bewoners worden dan na verloop van tijd geconfronteerd met overlast van Schiphol, iets waarvoor de gemeenten ze niet afdoende hebben beschermd en/of geïnformeerd. Daarnaast vraagt een aantal indieners om extra aanvullende beperkingen op te stellen. Redenen die worden genoemd zijn het volgens

de indiener toegenomen groepsrisico of het verbod op het gebruik van laser binnen een bepaalde zone.

Overlast

Meer beperkingen aan het ruimtegebruik kan betekenen dat er geen nieuwbouw plaatsvindt in de omgeving van Schiphol. Het aantal woningen binnen de 35 Ke contour blijft hiermee gelijk. Hiermee blijft de overlast voor de mensen die daar al wonen ook gelijk. Wel komen er geen mensen meer bij. De overlast neemt hierdoor minder toe dan in een situatie zonder extra regels.

Mainport

Directe gevolgen voor de mainport zijn er niet.

Uitvoerbaarheid

Het lijkt haalbaar aanvullende beperkingen te stellen. Of het groepsrisico of gebruik van laser extra beperkingen rechtvaardigen moet worden onderzocht.

Conclusie

Gemeenten moeten zich houden aan de huidige beperkingen. Dat heeft een positief effect op de overlast.

Het stellen van aanvullende beperkingen moeten worden onderzocht op nut en noodzaak.

6.2 Strategie ruimtegebruik

In Nederland wordt een mainport beleid gevoerd. Met name de ontwikkeling van Schiphol wordt gestimuleerd. De overige luchthavens zijn beduidend kleiner en kennen ook lagere vervoerscijfers. Elders in Europa zijn met de komst van low cost carriers, de zogenaamde prijsvechters, juist de regionale luchthavens op de kaart komen te staan of kent men meerdere grote luchthavens in een regio of land. Geïnspireerd door deze voorbeelden zijn bijna veertig verbetervoorstellen ingediend. Indiëners denken bijvoorbeeld aan de bouw van een nieuwe luchthaven of het gebruiken van de regionale velden, bijvoorbeeld voor uitsluitend vrachtverkeer. Daarnaast zijn er ook voorstellen om de luchtvaart in Nederland op Schiphol te concentreren en de infrastructuur van Schiphol aan te passen.

Bouw een nieuwe luchthaven

Beschrijving

Het voorstel om een nieuwe luchthaven te bouwen komt van burgers die vinden dat op de lange termijn de stedelijke regio en de luchthaven Schiphol niet meer met elkaar te verenigen zijn.

De locaties die voor een nieuwe luchthaven worden genoemd zijn:

- in zee;
- op de Maasvlakte;
- in de Markerwaard;
- bij Burgerveen.

Achtergrond

Een luchthaven in zee, op de Maasvlakte en in de Markerwaard zijn in het verleden al uitgebreid onderzocht (Flyland, 2003 en Toekomst Nationale Luchtvaart Infrastructuur (TNLI), 1996). Als gevolg van de consequenties die de uitvoering van die plannen zou hebben, was het nemen van een dergelijk besluit toen niet verantwoord.

Overlast

Een nieuwe luchthaven in zee geeft minder overlast dan Schiphol. Voor de andere locaties is dat op voorhand niet aan te geven. In hoeverre een nieuwe luchthaven direct betekent dat de overlast van de luchthaven Schiphol afneemt is niet bekend, de nieuwe luchthaven kan ook comple mentair zijn.

Mainport

Uit operationele overwegingen geeft Schiphol er momenteel de voorkeur aan luchtvaart te concentreren op Schiphol. Opereren vanaf meerdere luchthavens betekent dat op al die luchthavens werknemers (grondpersoneel, onderhoudsmedewerkers, luchtverkeersleiding etc.) aanwezig moeten zijn en er in meerdere moet worden geïnvesteerd in de infrastructuur etc.

Een luchthaven in zee maakt oneindige groei mogelijk. Mocht deze luchthaven in plaats van Schiphol komen dan betekent dit een enorme investering en een kapitaalvernietiging op de huidige locatie.

Conclusie

Dit voorstel kan een afname van de overlast betekenen. Het is niet wenselijk vanuit de mainport. Daarnaast zijn nieuwe luchthavens in verschillende onderzoeken al uitgebreid onderzocht en is het onwaarschijnlijk dat op de toen genomen beslissingen nu terug wordt gekomen. Dit voorstel is daarom onwenselijk.

Laat een deel van de groei van de luchtvaart door regionale luchthavens opvangen (Rotterdam, Lelystad en de militaire basis Soesterberg)

Overlast

De groei van de luchtvaart gedeeltelijk op andere luchthavens opvangen kan betekenen dat het totaal aantal gehinderden gelijk blijft. Bij een gelijkblijvende totale verkeersomvang neemt de overlast rond Schiphol bij uitplaatsing af. De lasten van luchtvaart worden zo wel verspreid.

Mainport

Momenteel geeft Schiphol er uit operationele overwegingen de voorkeur aan luchtvaart te concentreren op Schiphol.

Door gebruik te maken van de regionale velden komt op Schiphol capaciteit beschikbaar ten opzichte van de huidige situatie. Of dit betekent dat Schiphol deze extra capaciteit kan gebruiken om de hub-functie te versterken moet worden onderzocht.

Uitvoerbaarheid

De provincie Zuid-Holland geeft in haar voorstel voor verbetering aan dat Rotterdam Airport nauwelijks groeimogelijkheden heeft. De huidige

milieugrenzen zijn bijna bereikt en men is niet bereid deze te verruimen.

Op Lelystad Airport zijn daarentegen wel uitbreidingsmogelijkheden aanwezig. Zowel de provincie als de luchthaven zijn bereid hier meer activiteiten te ontplooiën. Consequentie is dan wel dat de huidige infrastructuur moet worden aangepast. De landingsbaan is te kort en te smal. Er is een MER-procedure gestart om de infrastructuur geschikt te maken voor grotere vliegtuigen en intensiever vliegverkeer. Of het idee commercieel haalbaar is, hoe bepaalde segmenten van Schiphol kunnen worden uitgeplaatst en of dit voorstel luchtruimte technisch haalbaar is wordt momenteel onderzocht.

De militaire activiteiten op vliegbasis Soesterberg stoppen in 2007. De ruimte die dan beschikbaar komt, wordt naar alle waarschijnlijkheid niet gebruikt voor luchtvaart maar voor bedrijventerreinen, woningbouw en/of natuurontwikkeling.

Of één of meerdere van deze luchthavens worden gebruikt om de eventuele groei van de luchtvaart op Schiphol op te vangen is een keuze van de Rijksoverheid. Mocht het lopende project Regelgeving Burger en Militaire Luchthavens (RBML) in werking zijn getreden, dan beslist de regio hierover.

Conclusie

Of dit voorstel positieve of negatieve gevolgen heeft voor de overlast en voor de mainport moet worden onderzocht. Dit geldt ook voor de uitvoerbaarheid.

Plaats bepaalde segmenten van de vloot uit naar andere luchthavens. Te denken valt aan point-to-point verkeer, niet hub-gebonden verkeer, vracht, charters, low cost carriers en general aviation

Beschrijving

Door het uitplaatsen zou Schiphol zich kunnen concentreren op de hub- of mainport-functie. De indieners vragen zich af of de segmenten vrachtverkeer, charters, low cost carriers en general aviation voldoende bijdragen aan de mainport.

Overlast

Door het uitplaatsen van bepaalde segmenten van de vloot wordt de geluidbelasting verdeeld over een groter deel van Nederland. Dit kan betekenen dat de geluidsoverlast rondom Schiphol afneemt. Op andere luchthavens betekent dit een toename van de overlast. Onderzoek moet uitwijzen of de totale hinder van vliegverkeer in Nederland afneemt.

Mainport

Uitplaatsing van specifiek verkeer naar andere velden betekent meer capaciteit voor het overblijvende verkeer. Als het overblijvende verkeer meer oplevert kan de mainport zich qua kwaliteit verder ontwikkelen, niet qua kwantiteit. Wel moet de feederfunctie van niet hub-gebonden verkeer verder worden onderzocht om te bepalen in hoeverre segmenten kunnen worden uitgeplaatst.

Uitvoerbaarheid

Momenteel wordt op Schiphol gebruik gemaakt van slotcoördinatie. Dit systeem wordt gehanteerd vanwege de beperkte geluidsruimte waarover de luchthaven beschikt. Alleen luchtvaartmaatschappijen die over slots beschikken, mogen op Schiphol starten en landen. Zo worden de landingsrechten verdeeld tussen de maatschappijen.

Het is nu niet zomaar mogelijk bepaalde segmenten te weigeren op Schiphol of de verplichting in te stellen gebruik te maken van andere luchthavens. Hiervoor moet immers een reden zijn, zoals bijvoorbeeld het vliegen met een verouderd vliegtuigtype dat als gevolg van slechte geluidsprestaties niet meer welkom is.

Op het moment dat een luchthavensysteem, van twee of meer luchthavens in één agglomeratie, wordt aangemeld bij de EU wordt het wel mogelijk bepaalde segmenten aan luchthavens toe te kennen.

Naast een verbod bestaat de mogelijkheid van heffingen. Deze worden al geheven op basis van het moment op de dag, het gewicht en de geluidsprestaties. Er kan meer differentiatie worden aangebracht in deze heffingen, niet alleen naar geluidsprestatie maar bijvoorbeeld ook door een extra heffing 'in de spits'. Op het moment dat het vanwege lagere heffingen en/of subsidies goedkoper is om bijvoorbeeld vanaf Lelystad Airport te vliegen zullen maatschappijen misschien besluiten vanaf deze luchthaven te vliegen in plaats van vanaf Schiphol.

Ook subsidies zijn een mogelijkheid om segmenten uit te plaatsen. Door investeringen van de overheid kan de infrastructuur van een regionaal veld worden aangepast. Op een regionaal veld zijn de operationele kosten vaak lager, waardoor het voor de maatschappij financieel voordeliger is van deze luchthaven gebruik te maken. Het is niet mogelijk één maatschappij wel subsidie te verlenen en een andere maatschappij niet.

Conclusie

Dit voorstel kan positieve gevolgen hebben voor zowel de overlast als de mainport. Deze gevolgen en de uitvoerbaarheid moeten worden onderzocht om dit voorstel te implementeren.

Vang de groei van de luchtvaart op Schiphol op en pas daarvoor de infrastructuur aan

Beschrijving

Voorgesteld wordt een extra (zuid)oost-(noord)west baan aan te leggen vanwege de gunstige ligging vanwege de overheersende windrichting en een verdere spreiding van de geluidshinder.

Een andere indiener stelt voor het Schipholverrein ten noorden van Hoofddorp uit te breiden, van de Hoofdweg tot aan de Schipholweg. Hiermee kan Schiphol haar huidige gebied rond de vijfde baan uitbreiden.

Achtergrond

Het Centraal Planbureau (CPB) beweerde in 2002 dat de fysieke capaciteit van Schiphol met haar vijfbanenstelsel eerder wordt bereikt

dan de milieugrenzen. Daarom zijn er volgens het CPB goede redenen om de infrastructuur aan te passen. Daarbij wordt gedacht aan een extra oost-west baan voor sterke westen of oostenwind en/of aan een extra noord-zuid baan voor een hogere piekuurcapaciteit.

Het RIVM laat echter zien dat het milieu tot minimaal enkele jaren na 2010 de meest beperkende factor is en niet de capaciteit van het banenstelsel. Het is dus de vraag of het banenstelsel moet worden uitgebreid.

Overlast

Een nieuwe (zuid)oost-(noord)west baan zal betekenen dat op sommige plekken de overlast afneemt en op andere plekken de overlast toeneemt. Of het totaal aantal gehinderden hiermee kan afnemen zal moeten worden onderzocht.

Uitbreiding van het Schipholterrein heeft geen grote gevolgen voor de overlast. Het beperkte aantal mensen dat daar woont zal worden uitgekocht, dus het totaal aantal gehinderden kan zelfs afnemen.

Mainport

Met een extra oost-west baan kan een forse terugval van capaciteit bij sterke westenwind, zo'n 40 dagen per jaar, worden voorkomen. Het levert als zodanig dus niet meer capaciteit op maar wel een betere betrouwbaarheid. Een betere betrouwbaarheid is goed voor de mainport.

Ook het uitbreiden van het Schipholterrein ten noorden van Hoofddorp is goed voor de mainport. De door Schiphol gewenste tweede terminal kan op dit terrein worden gebouwd.

Uitvoerbaarheid

Voor een extra (zuid)oost-(noord)west baan is al een ruimtereservering opgenomen in het streekplan van de provincie Noord-Holland-zuid. Het is technisch haalbaar om een extra baan aan te leggen uit te breiden. Of dit momenteel maatschappelijk haalbaar is, is onbekend.

Het streekplan laat geen concrete ruimtereservering zien voor gebied ten noorden van Hoofddorp.

Conclusie

Of het totaal aantal gehinderden afneemt met een extra baan of de uitbreiding van het Schipholterrein moet worden onderzocht. Het voorstel is goed voor de mainport. De uitvoerbaarheid van het voorstel moet ook worden onderzocht. Daarom zal het voorstel waarschijnlijk niet op de korte termijn worden uitgevoerd.

6.3 Overig

Houd rekening met de verkeersaantrekkende werking van Schiphol

Beschrijving

Met name het bouwverkeer zorgt voor de nodige overlast. Bij de planvorming zou de overheid hier meer rekening mee moeten houden.

Achtergrond

Er is de afgelopen jaren veel gebouwd op en rond Schiphol. Het onderhoud van de infrastructuur en de bouw van kantoren en bedrijven is een continu proces en zal in de toekomst ook moeten gebeuren. Er zal dus altijd enige verkeersoverlast blijven. Bouwverkeer is echter niet maatgevend.

Daarnaast genereert Schiphol nog veel meer verkeersbewegingen. Niet alleen door de passagiers die van en naar de luchthaven moeten, maar zeer zeker ook van de werknemers die bij Schiphol werken. Dit is een van de aandachtspunten van het project Mainport Schiphol, geïnitieerd door het ministerie van V&W.

Overlast en mainport

Er zal altijd overlast zijn van bouwverkeer en overige verkeersbewegingen rond Schiphol. De luchthaven moet worden onderhouden en vanwege het gunstige vestigingsklimaat voor bedrijven zal er altijd een verkeersaantrekkende werking van Schiphol uitgaan. Het is in het belang van de mainport om de bereikbaarheid voor zowel passagiers als werknemers te optimaliseren. Hierbij is het doel met name de bereikbaarheid met het openbaar vervoer te verbeteren. Dit is goed voor de mainport. In de planvorming moet rekening worden gehouden met overlastbeperking.

Uitvoerbaarheid

In het project Mainport Schiphol wordt rekening gehouden met de verkeersaantrekkende werking van Schiphol. Om de bereikbaarheid van Schiphol te kunnen blijven garanderen zullen voortdurende investeringen nodig zijn in de infrastructuur.

Conclusie

In het belang van de overlast en de mainport is het van belang dat rekening wordt gehouden met de verkeersaantrekkende werking van Schiphol. Dit voorstel neemt de projectgroep Mainport Schiphol in haar onderzoek mee.

7 Mainport-strategie

De onderstaande voorstellen behandelen het strategische beleid dat de overheid voor de mainport heeft.

Kom met een toekomstvisie voor de mainport

Beschrijving

De indieners zijn van mening dat er geen duidelijke toekomstvisie is voor de mainport. Onderzoeken zouden zich vooral richten op het huidige belang van de mainport en niet zozeer op de toekomst van de mainport. De indieners vragen zich af wat de overheid van plan is met Schiphol en willen daarover worden geïnformeerd.

Achtergrond

De projectgroep Mainport Schiphol van de ministeries van V&W, VROM en EZ leidt het onderzoek naar de toekomst van de mainport. De projectgroep formuleert en implementeert het mainportbeleid. Doel van het mainportbeleid is het vasthouden van het competitieve voordeel van Schiphol en het bijbehorende internationale vestigingsklimaat ten opzichte van andere grootstedelijke regio's in Noordwest Europa. Hiermee heeft het mainportbeleid een andere invalshoek dan het milieu- en veiligheidsbeleid voor de luchthaven Schiphol (Wet Luchtvaart) of het beleid voor de luchtvaart in het algemeen (nationale en internationale normering, economische regulering).

Om straks als kabinet een helder standpunt in te kunnen nemen over de Evaluatie verbetervoorstellen is een beschrijving van het economisch belang nodig. Dit wordt momenteel door de projectgroep Mainport uitgewerkt.

Overlast en mainport

Het beheersen van de overlast van Schiphol is een doel van de overheid, daarnaast geeft de overheid de ruimte aan de mainport om zich te ontwikkelen. Vandaar dat er altijd een balans wordt gezocht tussen overlast en economie.

Conclusie

Dit voorstel onderzoekt de overheid in het project Mainport Schiphol. De omwonenden moeten op de hoogte worden gehouden van de resultaten van dit onderzoek.

Focus meer op kwaliteit dan op kwantiteit

Beschrijving

Een aantal indieners zou graag zien dat de groei die de luchthaven Schiphol doormaakt zich niet op kwantiteit richt maar op kwaliteit. Hierbij stellen zij dat er wel een groei is van het aantal vliegbewegingen, maar dat deze groei voor een groot deel tot stand is gekomen door 'niet-hub-gerelateerd verkeer'. In de voorstellen voor verbetering stelt men een focus op 'hub-gerelateerd verkeer' voor waarbij 'niet-

hub-gerelateerd verkeer' wordt uitgeplaatst. Als 'niet-hub-gerelateerd verkeer' noemt men general aviation, charters, low cost carriers en/of vracht. Anderen noemen juist het terugdringen van het hub-verkeer en kiezen voor de eigen markt.

Achtergrond

Als meer kwaliteit worden twee dingen verstaan: vluchten met een hogere toegevoegde waarde en dezelfde geluidsprestatie of vluchten met dezelfde toegevoegde waarde die stiller zijn.

Overlast

Vliegtuigen met een hogere toegevoegde waarde en dezelfde geluidsprestatie zorgen voor dezelfde overlast. Stillere vliegtuigen zorgen voor een afname van de overlast.

Mainport

Met de normen die nu worden gesteld beperkt de overheid Schiphol in haar ontwikkeling. Daarom zoekt Schiphol zelf ook naar oplossingen zoals voorrang verlenen aan vluchten die meer bijdragen aan de kwaliteit van de mainport.

Uitvoerbaarheid

Er worden al normen gesteld die knellend werken. Hierdoor is de sector op zoek naar 'andere' mogelijkheden om toch verder te ontwikkelen. Het terugdringen van het hub-verkeer betekent een rem op de ontwikkeling van de mainport en uiteindelijk het einde van de mainport.

Conclusie

Door het stellen van normen is het mogelijk de ontwikkeling van Schiphol enigszins te sturen. Strengere normen hebben indirect tot gevolg dat Schiphol kiest voor vluchten die of economisch meer opleveren of stiller zijn. Hetzelfde geldt voor een situatie waarin Schiphol de grenzen van de gestelde normen bijna heeft bereikt.

Maak de dubbeldoelstelling waar: Verdeel 'milieuwinst' tussen groei-mogelijkheden voor de mainport en beperking van de overlast

Achtergrond

Ten tijde van de Planologische Kernbeslissing Schiphol en omgeving hanteerde de overheid een dubbeldoelstelling waarbij een balans werd gezocht tussen economie en milieu. Het kabinet koos voor een versterking van de mainportfunctie van de luchthaven Schiphol en de verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu in de omgeving van de luchthaven. Met de uitvoering van deze PKB werd een reductie van 5.100 woningen binnen de 35 Ke contour bewerkstelligd.

Momenteel beheerst de overheid de overlast van Schiphol binnen de gestelde regels en grenzen. De sector mag zich ontwikkelen binnen deze grenzen. Met de motie Baarda is voor 2004 aangetoond dat een verdere afname van de overlast is bereikt.

Beschrijving

De indieners zijn van mening dat deze dubbeldoelstelling nog steeds geldt en dat milieuwinst wordt gedeeld tussen de mainport en de omwonenden. Maar dit is, volgens de indieners, niet het geval.

De formulering van de doelstelling speelt hierin een rol. Indieners geven te kennen dat zij in de veronderstelling verkeerden dat er sprake zou zijn van een verbetering van hun situatie, terwijl er duidelijk een verslechtering is opgetreden. Het onderscheid tussen een totale verbetering en lokale verslechtering heeft mensen op het verkeerde been gezet.

Overlast en mainport

Dit voorstel is positief voor de overlast en negatief voor de mainport. Momenteel mag de sector bijvoorbeeld bij het gebruik van stillere toestellen meer vliegbewegingen realiseren. De geluidbelasting blijft hierbij gelijk. Met de eventuele invoer van dit voorstel mag de sector een deel van deze 'extra' vliegbewegingen niet uitvoeren. Dit betekent een rem op de ontwikkeling van de mainport.

Uitvoerbaarheid

Dit voorstel stuit op enkele praktische bezwaren. Het is vooralsnog onduidelijk wat milieuwinst is en hoe dit is te kwantificeren. Ook moet een verdeelsleutel tussen sector en omwonenden worden ontwikkeld. Hiervoor is onderzoek noodzakelijk

Conclusie

De dubbeldoelstelling is reeds waargemaakt. Met de aanleg van de Polderbaan zijn de ontwikkelingsmogelijkheden voor de mainport vergroot en is de totale overlast vermindert.

8 Compensatie

Naast voordelen zoals werkgelegenheid bezorgt de luchthaven Schiphol de omgeving ook overlast. De omwonenden en ook de bedrijven en kantoren in de omgeving van de luchthaven worden hiervoor gecompenseerd middels geluidsisolatie, het schadeschap luchthaven Schiphol en het Schipholfonds. Het thema compensatie gaat in op de 44 verbetervoorstellen. Het thema is in drie subthema's verdeeld: isolatie, financieel en organisatorisch.

8.1 Isolatie

Schiphol kent een isolatieprogramma voor woningen in gebieden waar de geluidbelasting als gevolg van vliegverkeer het hoogst is. Geluidsgevoelige ruimten van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen gelegen binnen de 40 Ke-geluidscontour en slaapkamers van woningen gelegen binnen de $LA_{eq}-26$ dB(A)-nachtzone, komen in aanmerking voor geluidswerende voorzieningen. Nadat de geluidsisolatie is aangebracht, is het geluidsniveau in de woningen ongeveer 30 tot 40 decibel lager.

Het Geluidsisolatieproject Schiphol bestaat uit drie fasen.

- In 1984 is het eerste geluidsisolatieprogramma (GIS I) van start gegaan. In deze periode werden 4.320 woningen tegen vliegtuigeluid geïsoleerd.
- Project Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS II) is gestart in 1997. Dit project werd geïnitieerd door de sector. GIS II is eind 2004 afgerond en grotendeels betaald door de sector die de kosten doorberekent via de vliegtickets van de reizigers. In totaal werden er circa 14.000 woningen in beschouwing genomen.
- Momenteel werkt het ministerie aan de regelgeving voor de Geluidsisolatie fase 3 (GIS III). Deze aanvullende isolatiemaatregelen worden genomen omdat de huidige vijf banen van Schiphol op een andere wijze worden gebruikt dan in 1997 werd verondersteld. Ruim 3000 woningen komen hiervoor in aanmerking.

Hanteer een ruimhartig isolatiebeleid en geef de bewoners meer keuzevrijheid

Beschrijving

Indieners zijn van mening dat de lokale overheid en bewoners te weinig bij de geluidsisolatie worden betrokken. Indieners snappen de ligging van de contour niet. De overheid isoleert aan de ene kant van de straat wel maar aan de andere kant van de straat niet.

Overlast

Een ruimhartiger isolatiebeleid betekent meer huizen isoleren en/of huizen bij-isoleren. De geluidbelasting in de woning vermindert door een ruimhartiger beleid. Buiten de woning blijft de geluidbelasting ongewijzigd. Door de bewoners meer keuzemogelijkheden te bieden,

kan er meer draagvlak ontstaan. Dit voorstel kan een positief effect hebben op de hinderbeleving.

Mainport

Momenteel is het de sector die de isolatie betaalt. Als de sector het isolatieproject blijft betalen heeft de sector bij een ruimhartiger beleid meer kosten. Deze kosten berekent de sector door aan de reiziger. Zo maakt een ruimhartiger isolatiebeleid vliegen vanaf Schiphol duurder. De hoogte van de kosten en de termijn waarbinnen de sector dit moet terugbetalen bepalen of dit voorstel een negatief effect heeft op de concurrentiepositie.

Uitvoerbaarheid

Het is zonder meer mogelijk een ruimhartiger isolatiebeleid te voeren, zowel technisch als wettelijk.

Meer keuzevrijheid in het proces vinden indieners wenselijk. In GIS III bouwt het ministerie dan ook meer keuzevrijheid in.

Conclusie

Het voorstel heeft positieve gevolgen voor de overlast. Of het voorstel negatieve effecten voor de mainport heeft is vooralsnog onduidelijk. Het is wenselijk dit voorstel in het GIS III project mee te nemen.

Zorg voor de mogelijkheid tot bij-isolatie in gebieden waar de geluidbelasting is toegenomen

Achtergrond

Woningen die in de eerste fase zijn geïsoleerd maar waar de aangebrachte isolatie niet meer voldeed aan de geluidweringseisen zijn tijdens GIS II bijgeïsoleerd mits de isolatie 2 dB(A) of meer tekort schoot.

Beschrijving

Een aantal gemeenten geeft aan dat zij wederom bij-isolatie wensen vanwege een veranderde geluidbelasting.

Overlast

De geluidbelasting in de woning neemt bij bij-isolatie af. Dit voorstel kan een positief effect hebben op de hinderbeleving.

Mainport

Als bij-isolatie door de sector wordt betaald betekent dit extra kosten. De hoogte van de kosten en de termijn waarbinnen de sector dit moet terugbetalen bepalen of dit voorstel een negatief effect heeft op de concurrentiepositie.

Uitvoerbaarheid

Meestal is bij-isolatie technisch haalbaar, dit hangt onder meer af van de sterkte van de constructie. In GIS II was bij-isolatie wettelijk geregeld, dus in GIS III kan dit ook worden opgenomen. Hiervoor zal moeten worden aangetoond dat de geluidbelasting in de woning merkbaar is toegenomen.

Conclusie

Dit voorstel heeft positieve effecten op de overlast. De effecten voor de mainport zijn voornamelijk onbekend. Het is wenselijk dit voorstel in het GIS III project mee te nemen.

8.2 Financieel

Naast isolatie is het ook denkbaar andere vormen van compensatie te bieden aan de omwonenden van Schiphol. Het is momenteel wettelijk onmogelijk in geluidsbelaste gebieden geld in plaats van isolatie te ontvangen. Wel zijn er twee andere mogelijkheden van financiële compensatie:

- Woningen die volgens het Luchthavenindelingbesluit in de veiligheidssloopzones of geluidssloopzones liggen, worden door Rijkswaterstaat opgekocht en gesloopt. Met de eigenaren is een financiële regeling getroffen. De bewoners kunnen echter ook besluiten te blijven wonen (motie Hofstra).
- Daarnaast is het voor bedrijven en particulieren mogelijk bij het schadeschap luchthaven Schiphol planschadevergoeding en nadeelcompensatie aan te vragen. De minister van Verkeer en Waterstaat kan de aanvrager een schadevergoeding betalen.

Geef compensatie voor geleden schade

Beschrijving

Een aantal burgers en ondernemers wil een vergoeding krijgen voor de al geleden schade als gevolg van het leven en wonen in de nabijheid van Schiphol. Ze vinden het oneerlijk dat een beperkte groep de lasten draagt terwijl een veel grotere groep gebruik maakt van de luchthaven. Daarnaast constateren de indieners dat hun huizen (relatief) minder waard zijn waardoor ze lastig te verkopen zijn.

Ook de gemeente wil compensatie voor gemaakte kosten omdat bijvoorbeeld bestemmingsplannen moesten worden aangepast.

Overlast

Financiële compensatie beïnvloedt de overlast niet. Wel kan door schadevergoeding voor geleden schade de beleving van de overlast veranderen en het draagvlak voor de luchthaven toenemen.

Mainport

Dit voorstel heeft geen gevolgen voor de mainport.

Als de kosten voor het schadeschap door de overheid worden doorbelast aan de luchthaven kan dit voorstel negatieve gevolgen hebben voor de ontwikkeling van de mainport. De sector zal haar kosten voor het schadeschap verhalen op haar reizigers. De hoogte van de kosten en de termijn waarbinnen de sector dit moet terugbetalen is aan de overheid om te bepalen

Uitvoerbaarheid

Compensatie voor aantoonbaar geleden schade kan nu al worden verhaald bij het schadeschap Schiphol.

Gemeenten die compensatie willen voor extra gemaakte kosten kunnen hier echter niet terecht voor de gemaakte kosten voor het aanpassen van bestemmingsplannen.

Conclusie

Het voorstel om compensatie te krijgen voor geleden schade wordt grotendeels gedekt door het shadeschap Schiphol. Er zal onderzocht moeten worden of gemeenten die aantoonbare schade hebben geleden daar ook gebruik van kunnen maken of daar wordt een andere oplossing voor gezocht.

Stel een fonds in ten behoeve van investeringen in algemene voorzieningen

Achtergrond

Momenteel bestaan het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV), het Schipholfonds en het Isolatieproject. ISV wordt betaald door het Rijk en is bedoeld voor gemeenten. Het Schipholfonds is afhankelijk van giften van Schiphol en is bedoeld voor non-profit organisaties in de buurt van Schiphol. Het isolatieproject wordt betaald door de sector (met name KLM en Schiphol), wordt gecoördineerd door het ministerie en is bedoeld voor woningen die een relatief hoge geluidbelasting hebben.

Beschrijving

Vanuit een fonds zouden investeringen kunnen worden gedaan voor voorzieningen voor algemeen gebruik zoals geluidwerende voorzieningen, groen, recreatievoorzieningen en culturele voorzieningen. Uit de voorstellen voor verbetering blijkt dat er behoefte is aan investeringen in openbare voorzieningen. Hiervoor willen de indieners zelf niets hoeven te doen. De huidige fondsen en budgetten zijn alleen te gebruiken na initiatief vanuit de bewoners of organisaties in de omgeving van Schiphol.

Het fonds zou moeten worden gevoed door het Rijk, de sector, regionale en lokale overheden en beheerd door een onafhankelijke stichting. De bewoners zouden zelf mogen bepalen waar het geld aan wordt uitgegeven.

Overlast

De overlast neemt niet af. De overlast wordt wel gecompenseerd waardoor de beleving van de overlast verandert en het draagvlak voor de mainport vergroot.

Mainport

De kosten voor een fonds, buiten de bestaande fondsen, zal gedeeltelijk door de sector moeten worden betaald. De hoogte van de kosten en de termijn waarbinnen de sector dit moet terugbetalen bepalen of dit voorstel een negatief effect heeft op de concurrentiepositie.

Uitvoerbaarheid

Er is al een aantal fondsen en budgetten om geleden schade of goede ideeën voor algemeen belang te verwezenlijken. Kennelijk is de drempel te hoog om hier altijd gebruik van te maken of komen aanvragen niet

door de molen. Een extra fonds instellen is wellicht niet nodig, wellicht kunnen de huidige fondsen worden aangepast zodat ze beter aansluiten bij de vraag.

Conclusie

Of er naast de bestaande fondsen nog een fonds bij moet komen is de vraag. Er moet voor worden gewaakt dat men niet weet waar men terecht kan met het verhalen van schade of voor het verwezenlijken van een goed idee. Onderzocht zal moeten worden of de huidige fondsen aan te passen zijn. Het voorstel is goed voor de overlast en heeft waarschijnlijk geen substantiële nadelen voor de ontwikkeling van de mainport.

Zorg voor een handhavingstelsel waarbij geluidsprestaties per vliegbeweging worden gemeten en waarbij de vervuiler betaalt

Achtergrond

Momenteel betalen maatschappijen per vliegbeweging landingsgelden en vliegtuiggebonden heffingen. Variabelen als vliegtuigtype, gewicht en moment van de dag zijn bepalend voor de hoogte van de heffing.

Beschrijving

De heffingen zouden volgens de voorstellen ten goede moeten komen aan de omwonenden - al naar gelang de situatie - in de vorm van een directe gift, een vergoeding voor isolatie, en dergelijke.

Overlast

De voorgestelde heffingen komen ten gunste van de omwonenden. Hiermee krijgen ze een vergoeding voor de ondervonden geluidbelasting. De beleving van de overlast verandert en het draagvlak voor de mainport wordt tot op zekere hoogte groter.

Mainport

Aangezien de kosten worden verhaald bij de sector gaan de ticketprijzen omhoog en daarmee gaat de concurrentiepositie van Schiphol er wellicht op achteruit. De hoogte van de kosten en de termijn waarbinnen de sector dit moet terugbetalen bepalen of dit voorstel een negatief effect heeft.

Daarnaast moeten de geluidsprestaties per vliegbeweging worden gemeten. Dit vraagt om een meetsysteem. Op dit moment is er al een systeem, NOise MONitoring System (NOMOS). Mogelijk moet dit worden uitgebreid. Dit zal ook moeten worden betaald, waarschijnlijk door de sector.

Uitvoerbaarheid

Het is mogelijk per vliegbeweging de geluidsniveaus te meten. Indieners van voorstellen willen de geluidsniveaus in woongebieden meten. NOMOS laat zien dat dit kan. Er moet dan nog aan worden toegevoegd dat de heffing afhankelijk is van deze geluidsprestatie. Ook moet er een verdeelsleutel komen om te bepalen waar welke uitkering wordt toegekend.

Conclusie

De hoogte van de heffing is afhankelijk van de geluidsprestaties van vliegtuigen. Geluidsprestaties meten kan bijvoorbeeld met het geluid-meetsysteem van de luchthaven. Dit zal mogelijk moeten worden uitgebreid. Het voorstel heeft een indirect positief effect op de overlast en heeft waarschijnlijk geen substantiële nadelen voor de mainport.

Er moet een ruimere verhuisfaciliteit komen voor de mensen die last hebben van Schiphol

Beschrijving

De achterliggende gedachte achter deze voorstellen voor verbetering is dat de bewoners hulp krijgen bij het zoeken naar en het aankopen van een vervangende woning. Zo wordt de mogelijkheid gegeven te 'vluchten' vanuit de regio naar een regio waar minder of geen overlast van Schiphol is. Wie er zal moeten gaan helpen met het zoeken naar een huis is niet bekend.

Achtergrond

Een deel van de woningen die binnen de sloopzones voor geluid en/of veiligheid liggen zijn al opgekocht en gesloopt. Men mag echter ook blijven wonen (Motie Hofstra).

Overlast

Op het moment dat omwonenden van Schiphol besluiten te verhuizen naar een 'rustigere' regio zal de totale overlast verminderen.

Mainport

De sector zal de ruimere verhuisfaciliteiten waarschijnlijk moeten bekostigen. Deze kosten verhaalt de sector op de reizigers. De hoogte van de kosten en de termijn waarbinnen de sector dit moet terugbetalen bepalen of dit voorstel een negatief effect heeft op de concurrentiepositie.

Uitvoerbaarheid

De noodzaak om een ruimere verhuisfaciliteit te bieden zal moeten worden onderzocht. Op het moment dat de gezondheid of de veiligheid niet in het geding is, is het de vraag of dit voorstel moet worden ingevoerd. Voor een ruimere verhuisfaciliteit moeten duidelijke regels worden gesteld. Het is niet zo dat de hele Randstad dusdanig belast wordt door de luchthaven dat iedereen gebruik gaat maken van een verhuisregeling.

Wel is er een situatie denkbaar dat Schiphol woningen van gehinderden opkoopt en later eventueel weer verkoopt. Mensen die bijvoorbeeld binnen het beperkingengebied gaan wonen kunnen geen aanspraak maken op deze regeling. Een zorgvuldige beschrijving van deze regeling is erg belangrijk.

Conclusie

Dit voorstel heeft positieve gevolgen voor de totale overlast. De gevolgen voor de mainport zijn nog onvoldoende in te schatten. Het voorstel lijkt tevens uitvoerbaar.

8.3 Organisatorisch

De voorstellen voor verbetering die binnen dit thema vallen staan hieronder vermeld. De effecten en uitvoerbaarheid worden voor deze twee voorstellen samen beschreven.

Geef lagere overheden opdracht om bewoners snel te helpen bij herhuisvesting; leg de verantwoordelijkheden van verschillende overheden goed vast; laat partijen bij elkaar komen

Benoem duidelijke aanspreekpunten voor de burger bij een isolatieproject

Overlast

In de Geluidsisolatie fase III (GIS III) zijn elementen als duidelijke aanspreekpunten en communicatie tussen de verschillende partijen van belang. Door deze voorstellen neemt de overlast niet af. De beleving van de overlast kan echter wel verbeteren.

Mainport

Deze voorstellen hebben geen directe gevolgen voor de mainport. Het vertrouwen kan toenemen door het succesvol uitvoeren van de isolatie en duidelijke aanspreekpunten.

Uitvoerbaarheid

Duidelijke aanspreekpunten en heldere communicatie zijn elementen die moeten worden meegenomen in het GIS III project. Als lagere overheden moeten helpen bij herhuisvesting betekent dit een extra belasting op de ambtenaren. De overheid streeft echter naar een voortdurende verbetering van haar dienstverlening. Of dit voorstel hierin past moet worden onderzocht.

Conclusie

Dit voorstel heeft positieve gevolgen voor de overlast en geen directe gevolgen voor de mainport. Het lijkt ook uitvoerbaar en is dus een goed voorstel.

9 Communicatie

De 39 verbetervoorstellen op het gebied van de communicatie richten zich overwegend op verbetering van de informatievoorziening aan omwonenden. Daarbij zien de indieners van voorstellen zowel een rol weggelegd voor de partijen die op Schiphol opereren als voor de overheid.

Verstrek begrijpelijke milieu- en beleidsinformatie

Beschrijving

Indieners geven aan behoefte te hebben aan heldere en begrijpelijke milieu-informatie over de effecten van het vliegverkeer. De tot op heden aangeboden milieu-informatie vindt men onbegrijpelijk en sluit niet aan bij de beleving. Mede hierdoor zijn verwachtingen over de te ondervinden overlast onjuist gebleken. Of zoals één voorstel het stelt: "Informatie die niet is uitgedrukt in voor omwonenden begrijpelijke taal heeft geen kans haar te kunnen informeren."

Enkele voorbeelden van milieu-informatie die volgens indieners beter aan zou sluiten bij de beleving zijn:

- een vliegbericht (wanneer vliegt men waar?);
- een geluidbericht (wanneer kan ik hoeveel vliegtuiggeluid verwachten?);
- een hinderbericht (wanneer kan ik hoeveel hinder verwachten?).

Om dergelijke informatie te kunnen aanbieden is een vooruitblik op de verwachte vliegoperaties nodig. Dit vereist de medewerking van de luchtvaartpartijen op Schiphol. In één voorstel wordt daarom invoering van een informatieplicht voor de luchtvaartorganisaties voorgesteld.

Indieners van verbetervoorstellen geven tevens aan dat de milieu-informatie niet alleen beter te begrijpen moet zijn, maar dat de informatie ook juist moet zijn en op een zorgvuldige wijze tot stand moet zijn gekomen. Voorgesteld wordt om de milieu-informatie voortaan door een onafhankelijke partij te laten verzamelen, samenstellen en verstrekken.

Naast begrijpelijke milieu-informatie is er ook behoefte aan praktische beleidsinformatie. Men vindt het moeilijk om de consequenties van beleidskeuzen te vertalen naar de eigen situatie. Praktische en eenvoudig beschikbare (beleids)informatie zou hierin kunnen voorzien. Voorbeelden zijn een overzicht van de resultaten van inmiddels afgeronde gezondheidsonderzoeken of juridische planinformatie voor de aankoop van een woning.

Begrijpelijke milieu- en beleidsinformatie zal de geluidbelasting van het vliegverkeer zelf niet verminderen. Desondanks geven veel indieners te kennen dat zij door dergelijke informatie wel degelijk een vermindering van de hinder verwachten. Enerzijds door een groter begrip voor degene die de hinder veroorzaakt, en anderzijds door een grotere voorspelbaarheid van de momenten waarop overlast op zal treden. Begrip en duidelijkheid voorkomen verrassingen en onjuiste verwachtingen.

Overlast

Overlast of hinderbeleving is subjectief. Dit betekent dat er factoren in het spel zijn die zich niet laten vangen in eenvoudig meetbare grootheden. Een verbetering van de informatievoorziening zal de geluidbelasting niet doen afnemen. Toch kan dit, vanwege het subjectieve karakter, tot een vermindering van de overlast leiden.

Mainport

Een betere informatievoorziening heeft geen rechtstreeks effect op de ontwikkeling van de mainport. Indieners veronderstellen echter wel een indirect effect: heldere en begrijpelijke informatie over de te verwachten overlast zal leiden tot minder verrassingen en onjuiste verwachtingen. Dit zal op haar beurt bijdragen aan een herstel van het vertrouwen in de informatie die de overheid en luchtvaartpartijen aanbieden. En dat vergroot het vertrouwen in de overheid en het draagvlak voor luchtvaartactiviteiten.

Deze veronderstelling kan waar blijken te zijn, met als gevolg een groter draagvlak voor luchtvaart en mainport.

Uitvoerbaarheid

Alle voorstellen zijn haalbaar. Daarbij is er duidelijk een rol weggelegd voor de luchtvaartpartijen, die als geen ander informatie over de wijze van afhandeling van het vliegverkeer op de grond en in de lucht kunnen verschaffen. Wel zullen er nog keuzes nodig zijn om tot een zinvolle selectie te komen uit de grote hoeveelheid mogelijkheden voor het presenteren van milieu-informatie.

In hoeverre een verbetering van de informatievoorziening een afname van de hinder en een vergroting van het draagvlak voor luchtvaart zal opleveren, is niet aan te geven.

Conclusie

Partijen wier belang in het geding is zullen in het algemeen vragen om betrouwbare beleidsvorming en uitvoering. Zij willen weten waar zij aan toe zijn en wat hen te wachten staat. Heldere en begrijpelijke milieu- en beleidsinformatie kan hierin voorzien. Dit heeft positieve gevolgen voor de overlast en geen directe effecten voor de mainport. Onderzocht zal moeten worden op welke wijze en met welke informatie dit het beste te realiseren is. De Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid doet reeds onderzoek welke informatie gewenst is.

Pas het klachtenregistratiesysteem aan

Beschrijving

Men stelt voor om de oorzaken van klachten uitgebreider vast te leggen, zodat meer inzicht wordt verkregen in de 'werkelijke' oorzaken van klachten. Achterliggende gedachte is dat het klachtenregistratiesysteem daardoor een rol kan gaan vervullen bij het vaststellen van de mate van hinder.

Achtergrond

Klachtenregistratie geschiedt nu door het CROS Informatie en Klachtenbureau (IKB). De luchtvaartpartijen op Schiphol hebben voorgesteld zelf klachten af te handelen. Dit om het contact met klagers te kunnen verbeteren.

Overlast

Indieners verwachten dat een categorisering van de oorzaken van klachten, zonodig aangevuld met kwalitatieve gegevens, tot meer inzicht in de oorzaken van hinder zal leiden. Daarmee zijn dan wellicht nieuwe aangrijpingspunten voor het verminderen van hinder te identificeren.

Het subjectieve karakter van overlast en hinder betekent dat nader inzicht in de oorzaken van uitingen van die hinder of overlast, klachten, behulpzaam kan zijn.

Het is niet aannemelijk dat de analyse kan worden uitgevoerd zonder informatie over één van de oorzaken van hinder, het vliegtuiggeluid. Het zijn de luchtvaartpartijen die over dergelijke informatie beschikken.

Mainport

Nieuwe kennis over de 'ware' oorzaken van hinder kan nieuwe aangrijpingspunten voor het verminderen van de hinder bieden. Dit zou, op dezelfde wijze als een verbeterde informatievoorziening, indirect tot vergroting van het draagvlak voor en acceptatie van luchtvaartactiviteiten kunnen leiden.

Uitvoerbaarheid

Het is aannemelijk dat als men de moeite neemt om een klacht te rapporteren, er ook aanwijsbare oorzaken voor zijn. Het rubriceren van klachten op grond van die oorzaken is dan een goede eerste stap om meer inzicht te verkrijgen in de oorzaken van hinder.

Overigens bestaat er al een beproefd instrument om hinderbeleving en oorzaken voor hinder te identificeren: het hinderbelevingsonderzoek. Dit instrument biedt vooral een momentopname van de oorzaken of bronnen van hinder. Het voorstel biedt de mogelijkheid om inzichten uit het hinderbelevingsonderzoek aan te vullen met gegevens die over een langere periode zijn verzameld.

Conclusie

De meest aangewezen plek voor uitwerking en, indien haalbaar gebleken, realisatie van het voorstel is het CROS klachtenbureau. Om de oorzaken van klachten te kunnen achterhalen lijkt de inbreng van luchtvaartpartijen een vereiste. Al was het maar omdat voor de analyse, gegevens benodigd zijn die uitsluitend door de luchtvaartpartijen worden geregistreerd en verzameld. Dit geschiedt al. De rol van de luchtvaartpartijen bij de klachtafhandeling zal dan ook in de uitwerking aan bod moeten komen. Dit voorstel kan positieve gevolgen hebben voor de overlast en heeft geen directe effecten voor de mainport.

10 Institutioneel en wettelijk kader

Het thema “wettelijk/institutioneel kader” omvat veertig voorstellen voor het verbeteren van het wettelijk en institutioneel kader.

10.1 Institutioneel kader

De (groei van de) mainport staat op gespannen voet met de overlast die dit bezorgt voor de omgeving. De huidige wetgeving garandeert een globaal beschermingsniveau voor de aspecten geluid, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging. Om dit beschermingsniveau te garanderen zijn grenswaarden en regels vastgesteld. Binnen de grenswaarden en regels kan de mainport zich ontwikkelen. Er zijn geen grenswaarden of regels gesteld aan de ontwikkeling van de mainport. De luchtvaartsector streeft naar een zo optimaal mogelijk gebruik van de beschikbare milieuruimte. De Inspectie van Verkeer en Waterstaat (IVW) controleert of de luchthaven voldoet aan de regels en grenswaarden.

Oprichten van een kennisinstituut ter permanente vermindering van de overlast in de omgeving

Achtergrond

De inspanningen van de sector zijn in eerste instantie gericht op een optimaal gebruik van de beschikbare milieuruimte, vastgelegd in regels en grenswaarden, en pas in tweede instantie op verbetering van de lokale overlast. De Inspectie Verkeer en Waterstaat kijkt ook niet naar de lokale overlast. Een kennisinstituut dient zich daarom permanent bezig te houden met het onderzoeken van mogelijkheden om de lokale overlast te verminderen.

Overlast

In de huidige wetgeving wordt niet structureel gekeken naar de ontwikkeling van de overlast. De handhaving beperkt zich immers tot het controleren of de grenswaarden en de regels worden nageleefd. Binnen het huidige normenstelsel lijkt vermindering van de overlast met name mogelijk op grotere afstanden van de luchthaven. Een kennisinstituut dat zich daar permanent mee bezig houdt kan daar een zinnvolle bijdrage aan geven.

Mainport

Directe gevolgen voor de mainport zijn afhankelijk van de maatregel die het kennisinstituut voorstelt en die de LVNL kan/wil doorvoeren op basis van capaciteit en veiligheid. Vooralsnog gaan wij er van uit dat alleen maatregelen worden doorgevoerd die geen gevolgen voor de mainport hebben.

Uitvoerbaarheid

Het instellen van een kennisinstituut lijkt haalbaar. Er dienen duidelijke afspraken te komen hoe dwingend een advies van het kennisinstituut

is. Om er voor te zorgen dat de adviezen van het kennisinstituut ook daadwerkelijk worden geïmplementeerd lijkt een rol voor de sector binnen het kennisinstituut van belang.

Conclusie

Het instellen van een kennisinstituut ter permanente vermindering van de overlast lijkt een zinvol en haalbaar Verbetervoorstel.

Instelling van een luchtruimschap met een kenniscentrum of een interdepartementale werkgroep om een sociaal aanvaarde luchtvaart-economie te bereiken

Beschrijving

Het luchtruimschap en het kenniscentrum of een interdepartementale werkgroep dienen ingesteld te worden voor zowel de luchtvaartsector als de bewoners rond Schiphol. Het heeft als taak om een objectieve afweging te maken tussen economie en milieu. Bij de activiteiten van het schap of de werkgroep staan zowel het algemeen belang als het belang van de betrokken branche voorop.

Overlast

Het schap of de werkgroep kan besluiten tot een andere balans tussen milieu en economie. Dat betekent dat de overlast kan toenemen maar ook kan afnemen.

Mainport

Het schap of de werkgroep kan besluiten tot een andere balans tussen milieu en economie. Dat betekent dat de ontwikkeling van de mainport wordt bevorderd danwel beperkt.

Uitvoerbaarheid

Het instellen van een luchtruimschap of de werkgroep is mogelijk. Bij de huidige besluitvorming rond Schiphol is altijd een interdepartementale werkgroep geformeerd.

Conclusie

Het luchtruimschap of de werkgroep kan besluiten tot een andere balans tussen milieu en economie. Dat heeft consequenties voor de overlast en de ontwikkeling van de mainport. In het algemeen zal een verbetering van de overlast ten koste gaan van de ontwikkelingsmogelijkheden van de mainport. Het omgekeerde geldt ook. Besluiten over de balans tussen milieu en economie worden thans genomen door de politiek.

Verbetering van Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS)

Beschrijving

CROS heeft thans onvoldoende beslissingsbevoegdheid. Daarom is het nodig om CROS om te vormen tot een (wettelijk) beslissingsbevoegd orgaan. Daarnaast dient CROS een adviesfunctie te krijgen richting de overheid. De organisatie van CROS dient verbeterd te worden. Zo dient de

vertegenwoordiging binnen CROS gebaseerd te worden op basis van het aantal gehinderden in een regio. Daarnaast dienen andere betrokkenen zoals grondeigenaren en beheerders ook een rol te krijgen binnen CROS. Bewonerspanels dienen een rol te krijgen bij het uitvoeren van experimenten en pilots ter vermindering van de overlast. De verantwoordelijkheden en de belangenvertegenwoordiging dient verbeterd te worden.

Overlast

Verbetering van CROS is geen garantie dat de overlast vermindert. Dat is afhankelijk van de maatregelen die CROS voorstelt en worden doorgevoerd door de luchtvaartsector.

Mainport

Verbetering van CROS is geen garantie dat de ontwikkeling van de mainport wordt bevorderd. Dat is afhankelijk van de maatregelen die CROS voorstelt en worden doorgevoerd door de luchtvaartsector.

Uitvoerbaarheid

Het lijkt mogelijk om de werking van CROS te verbeteren. Er is wel zorg of het mogelijk is om tot besluitvorming te komen binnen een constellatie waarin verschillende belangen vertegenwoordigd zijn. Het geven van beslissingsbevoegdheid lost dit probleem niet op.

Conclusie

Het is op voorhand niet duidelijk of een verbeterd CROS consequenties zal hebben voor de overlast en de ontwikkeling van de mainport. Dat is immers afhankelijk van de concrete daden van CROS. Verbeteringen van CROS vinden overigens nu al plaats. In principe mag verwacht worden dat een verbeterd CROS een waardevolle bijdrage levert aan de vermindering van de overlast en de ontwikkeling van de mainport.

Verbetering van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

Beschrijving

Dit voorstel voorziet in een uitbreiding van de kwaliteit en capaciteit van de LVNL. De LVNL richt zich thans te eenzijdig op het waarborgen van capaciteit voor de mainport. De structuur en cultuur van de LVNL dient gewijzigd te worden tot een organisatie in dienst van het algemeen belang. LVNL dient bij de keuze van baan en routegebruik ook nadrukkelijk rekening te houden met de effecten voor het milieu. LVNL moet financieel in staat worden gesteld om deze taken te kunnen verrichten.

Overlast

Bij het uitvoeren van haar taken houdt LVNL rekening met de regels en grenswaarden voor milieu in het luchthavenverkeerbesluit. In aanvulling daarop probeert de LVNL de overlast te beperken door aanvullende maatregelen zoals naderingen met beperkt motorvermogen (CDA naderingen) en naderingen over zee.

Binnen het huidige normstelsel lijken verdere verbeteringen van de overlast met name mogelijk op grotere afstanden van de luchthaven. Als LVNL deze verbeteringen ook daadwerkelijk meeneemt bij de uitvoering van haar taken kan dit een verbetering betekenen van de overlast.

Mainport

Directe gevolgen voor de mainport zijn afhankelijk van de verbeteringen die de LVNL invoert. Vooral nog gaan wij er van uit dat alleen verbeteringen worden doorgevoerd die geen gevolgen voor de mainport hebben

Uitvoerbaarheid

De LVNL is een zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) en is in die hoedanigheid een dienst die opereert in het kader van het algemeen belang. De taken van de LVNL zijn wettelijk vastgelegd. Als de overheid de taakverdeling van de LVNL wil aanpassen dan kan zij besluiten om de wet aan te passen.

Punt van aandacht is de beschikbaarheid van verkeersleiders. Op dit moment is er al een tekort. Dit voorstel vraagt waarschijnlijk om nog meer verkeersleiders. Daartoe moeten extra financiële middelen worden ingezet. Het voorstel kan als continue verbetering binnen de LVNL worden ingezet.

Conclusie

Het verbeteren van LVNL tot een organisatie die meer rekening houdt met de overlast lijkt een zinvol en uitvoerbaar Verbetervoorstel.

Overheid moet de regie over Schiphol in eigen hand nemen met als doel de overlast te verminderen

Beschrijving

De overheid dient de regie over Schiphol weer in eigen hand te nemen. Vervolgens dient de overheid het aantal vliegtuigbewegingen te verminderen om de overlast te verminderen.

Overlast

Dit voorstel zal leiden tot een vermindering van de overlast.

Mainport

Het voorstel leidt tot een daling van het aantal vliegtuigbewegingen en leidt dus tot beperkingen voor de ontwikkeling van de mainport.

Uitvoerbaarheid

Het is niet geheel duidelijk wat bedoeld wordt met "de regie weer in eigen hand nemen". Betekent dit dat Schiphol weer rechtstreeks wordt bestuurd vanuit de overheid? Of dat de overheid andere beleidsdoelstellingen formuleert? Er zijn meerdere manieren waarop de overheid de overlast rond Schiphol kan verminderen. De ene manier zal echter veel meer inspanning vergen dan de andere. De meest eenvoudige en haalbare manier lijkt een aanpassing van de beleidsdoelstelling zoals vastgelegd in de wet.

Conclusie

Dit voorstel leidt tot een vermindering van de overlast maar een beperking van de ontwikkelingsmogelijkheden van de mainport. Daarmee lijkt dit voorstel geen kansrijke optie.

10.2 Wettelijk kader

Zorgvuldiger wetgevend proces

Beschrijving

Indieners geven aan dat het wetgevende proces bij de wijziging van de Schipholwet onzorgvuldig is uitgevoerd. Daarom dringen zij aan op een zorgvuldig wetgevend proces.

Overlast

Het is niet vast te stellen of een zorgvuldiger wetgevend proces zal leiden tot vermindering van de overlast.

Mainport

Het is niet vast te stellen of een zorgvuldiger wetgevend proces zal leiden tot vermindering van de ontwikkelingsmogelijkheden van de mainport.

Uitvoerbaarheid

De overheid zal te allen tijde streven naar een zorgvuldig wetgevend proces. Dit voorstel is dan ook zeker uitvoerbaar.

Conclusie

Het is niet duidelijk of een zorgvuldig wetgevend proces consequenties heeft voor de overlast en de ontwikkeling van de mainport.

Mogelijk maken van experimenten

Beschrijving

De wetgeving dient ruimte te bieden voor experimenten die kunnen bijdragen aan het terugdringen van overlast. Dergelijke experimenten mogen alleen worden uitgevoerd onder strikte randvoorwaarden die van tevoren met de regio zijn overeengekomen. Deze betreffen in ieder geval de tijdsduur, de betrokken locaties, het doel van de proef en de wijze van Evaluatie.

Overlast

Dit voorstel leidt alleen tot een reductie van de overlast indien er een maatregel uit voortvloeit die definitief wordt geïmplementeerd in de luchthavenoperatie. Een maatregel zal naar verwachting alleen worden ingevoerd als dit leidt tot een reductie van de overlast.

Mainport

Naar verwachting zal een maatregel alleen worden ingevoerd als dit ook leidt tot gelijke of grotere ontwikkelingsmogelijkheden voor de mainport.

Uitvoerbaarheid

Het uitvoeren van experimenten is in het huidige stelsel slechts beperkt mogelijk. Het vliegen van een alternatieve route kan immers direct leiden tot een onevenredige belasting van een handhavingspunt of de overtreding van een regel waardoor overschrijding van een grenswaarde

optreedt. Er zal dus een ontheffing nodig zijn in de wet om experimenten mogelijk te maken.

Conclusie

Het mogelijk maken van experimenten lijkt een zinvol en uitvoerbaar Verbetervoorstel.

Opstellen door de sector van een meerjarig verbeterprogramma voor hinderbeperking met een jaarlijkse verantwoording

Beschrijving

Indieners geven aan behoefte te hebben aan een (wettelijk verplicht) meerjarig verbeterprogramma voor hinderbeperking met een jaarlijkse verantwoording aan de minister of een ander orgaan zoals bijvoorbeeld CROS. De sector wil afspraken met de regio over baangebruik en routes én over compenserende maatregelen om hinder effectief te beperken.

Overlast

Het doel van deze voorstellen is om de overlast te verminderen. Uiteraard zal de daadwerkelijke vermindering van de overlast afhangen van de maatregelen die worden geïntroduceerd.

Mainport

Naar verwachting zal een maatregel alleen worden ingevoerd als dit ook leidt tot gelijkblijvende of grotere ontwikkelingsmogelijkheden voor de mainport.

Uitvoerbaarheid

Het is mogelijk om afspraken te maken met de regio om de lokale hinder effectief te beperken. Deze afspraken kunnen worden vastgelegd in een verbeterprogramma. Verantwoording aan de minister of een ander bestuursorgaan lijkt tevens mogelijk. Tenslotte lijkt het mogelijk om een meerjarig verbeterprogramma wettelijk verplicht te stellen.

Conclusie

Het opstellen van een meerjarig verbeterprogramma lijkt een zinvol en uitvoerbaar Verbetervoorstel.

Inzet en betrokkenheid Nederlandse overheid bij internationale ontwikkelingen en afspraken

Beschrijving

Indieners stellen voor dat de Nederlandse overheid pro-actief betrokken is bij de internationale ontwikkelingen ter vermindering van het brongeluid van vliegtuigen en geluidsarme vliegprocedures. Daarnaast dient de overheid zich nadrukkelijker in te zetten voor aanpassing van internationale afspraken ingeval deze afspraken verbeteringen voor de overlast in de weg staan.

Overlast

De inzet en betrokkenheid van de Nederlandse overheid bij internationale ontwikkelingen en afspraken zullen naar verwachting pas op middellange tot lange termijn effect kunnen sorteren. De ontwikkeling van geluidarme technologie is een proces dat in het algemeen jaren vergt. Op termijn kan het de overlast verminderen.

Mainport

Dit voorstel heeft geen direct effect voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de mainport.

Uitvoerbaarheid

De inzet van de Nederlandse overheid bij internationale ontwikkelingen en afspraken vindt reeds plaats. De resultaten van deze inzet zullen echter pas op middellange tot lange termijn duidelijk worden en iedere voortgang is afhankelijk van internationale overeenstemming. Het resultaat zal tevens sterk afhankelijk zijn van de bijdrage van individuele landen aan de ontwikkelingen. Omdat Nederland geen vliegtuig- en motorfabrikant heeft zal de invloed van de Nederlandse overheid naar verwachting beperkt zijn.

Conclusie

Het voorstel voor inzet van de Nederlandse overheid bij internationale ontwikkelingen en afspraken lijkt zinvol en uitvoerbaar. Dit gebeurt overigens nu al. De resultaten van deze inzet zullen naar verwachting pas op middellange tot lange termijn zichtbaar worden en zijn sterk afhankelijk van de bijdrage van individuele landen.

Parlementaire enquête over Schipholbeleid vanaf 1990

Beschrijving

De indiener stelt voor om een parlementaire enquête te houden naar het Schipholbeleid sinds 1990. Volgens de indiener zijn er afspraken niet nagekomen. Afhankelijk van de uitkomsten dienen de eventuele gedupeerden een genoegdoening en schadeloosstelling te krijgen.

Overlast

Een parlementaire enquête zal niet direct leiden tot een verbetering van de overlast. Alleen als het leidt tot een bijstelling van het beleid kan het een verbetering van de overlast geven.

Mainport

Een parlementaire enquête zal niet direct leiden tot een verbetering van de ontwikkeling van de mainport.

Uitvoerbaarheid

Een parlementaire enquête over Schiphol is alleen mogelijk als de eerste of tweede kamer daartoe besluit.

Conclusie

Dit voorstel heeft geen directe voordelen voor de overlast en ontwikkeling van de mainport.

Expliciete erkenning in de wet van de nadelige gevolgen van vliegverkeer nu en in de toekomst

Beschrijving

De indiener wil dat in de wetgeving expliciet wordt opgenomen dat het vliegverkeer nadelige gevolgen heeft voor het leefklimaat en de ontwikkeling van de woonkernen in de omgeving van Schiphol. Dit geeft een signaal aan de inwoners van de bewuste woonkernen dat zij serieus worden genomen.

Overlast

Dit heeft geen invloed op de overlast.

Mainport

Dit heeft geen invloed op de ontwikkeling van de mainport.

Uitvoerbaarheid

De memorie van toelichting bij de wet bevat meerdere passages waarin wordt aangegeven dat het vliegverkeer leidt tot hinder in de omgeving. Tevens is aangegeven dat er gebieden voorkomen waarbinnen (bouw)beperkingen gelden.

Conclusie

Dit voorstel maakt reeds onderdeel uit van de wet en is als zodanig geen Verbetervoorstel.

Wettelijk verankerde zorgplicht van de overheid om geluidsoverlast te voorkomen

Beschrijving

De indiener stelt dat het huidige stelsel minder bescherming biedt dan het oude stelsel. Daarom stelt de indiener voor dat de overheid zich verplicht tot het voorkomen van geluidsoverlast.

Achtergrond

Het volledig voorkomen van geluidsoverlast kan alleen maar gerealiseerd worden door drastische ingrepen in het aantal vliegtuigbewegingen waardoor het bestaansrecht van het vliegveld in het geding komt. Daarom nemen wij aan dat dit voorstel zich richt op een zorgplicht ter vermindering van de overlast zonder aantasting van de ontwikkelingsmogelijkheden van de mainport.

Overlast

Dit leidt per definitie tot een vermindering van de geluidsoverlast.

Mainport

Dit voorstel leidt niet tot een beperking van de ontwikkeling van de mainport.

Uitvoerbaarheid

Een wettelijke zorgplicht van de overheid om de geluidsoverlast te verminderen lijkt wel mogelijk.

Conclusie

Het instellen van een zorgplicht kan zinvol en haalbaar zijn mocht blijken dat een betere bescherming van de omgeving mogelijk is bij gelijkblijvende ontwikkelingsmogelijkheden voor de mainport. Of dit laatste inderdaad het geval is zal moeten blijken uit de Evaluatie van het normenstelsel.

Ingediende verbetervoorstellen naar thema en subthema

Indiener nr	Thema	Subthema	Aantal voorstellen
V00001	Institutioneel en wettelijk kader	Institutioneel kader	2
V00002	Baan- en routegebruik	Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Startend verkeer	Verschuiven van startroutes	1
V00004	Institutioneel en wettelijk kader	Institutioneel kader	1
V00006	Landend verkeer	Verschuiven van naderingsroutes	1
V00007	Startend verkeer	Verschuiven van startroutes	1
V00008	Landend verkeer	Verschuiven van naderingsroutes	1
	Startend verkeer	Verschuiven van startroutes	1
V00010	Baan- en routegebruik	Nachtelijk gebruik Schiphol	2
		Spreiden van de overlast	1
	Institutioneel en wettelijk kader	Institutioneel kader	3
		Wettelijk kader	1
	Landend verkeer	Aanvliegen in glijvlucht	1
		Verschuiven van naderingsroutes	3
	Startend verkeer	Nauwkeuriger vliegen van startroutes	1
		Steiler of vlakker wegvliegen	1
		Verschuiven van startroutes	2
	Normstelling	Geluid	1
		Handhaving	1
		Hinderbeleving	1
		Veiligheid	1
	Mainport-strategie	-	1
V00014	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	1
		Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Compensatie	Isolatie	1
	Institutioneel en wettelijk kader	Institutioneel kader	1
	Ruimtelijke Ordening	Beperkingen ruimtegebruik	2
	Startend verkeer	Nauwkeuriger vliegen van startroutes	1
	Normstelling	Geluid	2
V00015	Compensatie	Financieel	1
V00018	Startend verkeer	Nauwkeuriger vliegen van startroutes	1
V00019	Landend verkeer	Verschuiven van naderingsroutes	1
V00020	Geen voorstel	-	1
V00021	Landend verkeer	Steiler aanvliegen	1
	Ruimtelijke Ordening	Strategie ruimtegebruik	1
V00022	Startend verkeer	Langer volgen van startroutes	1
V00023	Geen voorstel	-	1
V00024	Communicatie	-	1
	Compensatie	Financieel	1
	Landend verkeer	Hoger aanvliegen	1
		Verschuiven van naderingsroutes	2
	Ruimtelijke Ordening	Beperkingen ruimtegebruik	1
	Startend verkeer	Nauwkeuriger vliegen van startroutes	2
		Steiler of vlakker wegvliegen	1
		Verschuiven van startroutes	2
	Normstelling	Geluid	3
		Handhaving	1
V00026	Startend verkeer	Verschuiven van startroutes	2
V00027	Landend verkeer	Aanvliegen in glijvlucht	1
V00028	Landend verkeer	Hoger aanvliegen	2
V00029	Startend verkeer	Langer volgen van startroutes	1
		Nauwkeuriger vliegen van startroutes	1
V00030	Landend verkeer	Steiler aanvliegen	1
V00031	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	1
V00032	Ruimtelijke Ordening	Strategie ruimtegebruik	1
V00033	Communicatie	-	2
	Landend verkeer	Aanvliegen in glijvlucht	1
	Startend verkeer	Nauwkeuriger vliegen van startroutes	1

Indiener nr	Thema	Subthema	Aantal voorstellen
		Steiler of vlakker wegvliegen	1
	Normstelling	Geluid	2
V00035	Baan- en routegebruik	Spreiden van de overlast	1
V00036	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	1
		Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Landend verkeer	Aanvliegen in glijvlucht	1
V00037	Ruimtelijke Ordening	Strategie ruimtegebruik	1
V00038	Startend verkeer	Nauwkeuriger vliegen van startroutes	1
		Verschuiven van startroutes	1
V00039	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	1
		Grondgeluid	1
V00040	Ruimtelijke Ordening	Strategie ruimtegebruik	1
V00041	Baan- en routegebruik	Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Communicatie	-	1
	Landend verkeer	Vastleggen van naderingsroutes overdag	1
	Ruimtelijke Ordening	Beperkingen ruimtegebruik	1
	Normstelling	Geluid	1
		Luchtverontreiniging	1
V00042	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	2
		Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Startend verkeer	Verschuiven van startroutes	1
V00043	Baan- en routegebruik	Nachtelijk gebruik Schiphol	2
	Communicatie	-	1
	Landend verkeer	Vastleggen van naderingsroutes overdag	1
	Ruimtelijke Ordening	Strategie ruimtegebruik	1
	Normstelling	Geluid	1
		Handhaving	2
V00044	Landend verkeer	Vastleggen van naderingsroutes overdag	1
V00045	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	1
	Startend verkeer	Steiler of vlakker wegvliegen	1
V00046	Startend verkeer	Langer volgen van startroutes	1
		Verschuiven van startroutes	1
V00047	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	2
		Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Startend verkeer	Verschuiven van startroutes	1
	Normstelling	Geluid	1
V00048	Geen voorstel	-	1
V00050	Landend verkeer	Verschuiven van naderingsroutes	1
	Ruimtelijke Ordening	Strategie ruimtegebruik	1
	Startend verkeer	Verschuiven van startroutes	1
V00052	Compensatie	Financieel	1
V00053	Startend verkeer	Nauwkeuriger vliegen van startroutes	1
V00054	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	1
		Spreiden van de overlast	1
	Startend verkeer	Verschuiven van startroutes	1
	Normstelling	Geluid	1
V00055	Landend verkeer	Hoger aanvliegen	1
		Verschuiven van naderingsroutes	1
	Startend verkeer	Verschuiven van startroutes	1
V00057	Baan- en routegebruik	Spreiden van de overlast	1
V00058	Baan- en routegebruik	Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Institutioneel en wettelijk kader	Wettelijk kader	1
	Startend verkeer	Nauwkeuriger vliegen van startroutes	1
	Verwijzing naar andere indiener	-	1
	Normstelling	Luchtverontreiniging	1
V00059	Compensatie	Isolatie	1
	Landend verkeer	Verschuiven van naderingsroutes	1
	Startend verkeer	Verschuiven van startroutes	1

Indiener nr	Thema	Subthema	Aantal voorstellen
V00060	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	3
		Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Institutioneel en wettelijk kader	Institutioneel kader	2
	Landend verkeer	Aanvliegen in glijvlucht	3
	Startend verkeer	Verschuiven van startroutes	3
		Normstelling	Geluid
		Hinderbeleving	1
V00061	Compensatie	Financieel	1
	Ruimtelijke Ordening	Strategie ruimtegebruik	1
V00062	Ruimtelijke Ordening	Beperkingen ruimtegebruik	1
	Normstelling	Handhaving	2
V00063	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	2
		Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Communicatie	-	1
	Compensatie	Isolatie	1
	Institutioneel en wettelijk kader	Institutioneel kader	1
	Landend verkeer	Hoger aanvliegen	1
	Ruimtelijke Ordening	Beperkingen ruimtegebruik	1
	Startend verkeer	Langer volgen van startroutes	2
		Verschuiven van startroutes	1
	Normstelling	Geluid	1
Hinderbeleving		2	
V00064	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	1
	Ruimtelijke Ordening	Strategie ruimtegebruik	1
	Startend verkeer	Verschuiven van startroutes	1
V00065	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	1
		Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Ruimtelijke Ordening	Beperkingen ruimtegebruik	2
	Startend verkeer	Verschuiven van startroutes	1
	Normstelling	Geluid	2
Handhaving		1	
Hinderbeleving		1	
V00066	Landend verkeer	Verschuiven van naderingsroutes	1
	Startend verkeer	Nauwkeuriger vliegen van startroutes	1
		Steiler of vlakker wegvliegen	1
V00067	Baan- en routegebruik	Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Beslaat meerdere thema's	-	1
	Institutioneel en wettelijk kader	Institutioneel kader	1
		Wettelijk kader	1
	Landend verkeer	Verschuiven van naderingsroutes	1
	Ruimtelijke Ordening	Strategie ruimtegebruik	1
	Startend verkeer	Verschuiven van startroutes	1
	Normstelling	Geluid	2
Veiligheid		1	
V00068	Beslaat meerdere thema's	-	1
	Landend verkeer	Aanvliegen in glijvlucht	1
	Normstelling	Geluid	2
	Mainport-strategie	-	1
V00069	Compensatie	Financieel	1
V00070	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	3
		Nachtelijk gebruik Schiphol	2
		Spreiden van de overlast	2
	Communicatie	-	1
	Ruimtelijke Ordening	Strategie ruimtegebruik	4
	Startend verkeer	Nauwkeuriger vliegen van startroutes	1
	Normstelling	Geluid	1
Luchtverontreiniging		1	
V00071	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	3

Indiener nr	Thema	Subthema	Aantal voorstellen
		Grondgeluid	1
	Compensatie	Financieel	2
		Isolatie	1
	Landend verkeer	Aanvliegen in glijvlucht	1
	Ruimtelijke Ordening	Beperkingen ruimtegebruik	6
		Strategie ruimtegebruik	1
	Startend verkeer	Nauwkeuriger vliegen van startroutes	1
	Normstelling	Geluid	4
		Handhaving	1
V00072	Ruimtelijke Ordening	Strategie ruimtegebruik	1
V00073	Baan- en routegebruik	Spreiden van de overlast	1
	Ruimtelijke Ordening	Strategie ruimtegebruik	1
V00074	Normstelling	Geluid	1
V00075	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	2
	Startend verkeer	Verschuiven van startroutes	1
V00076	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	1
		Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Communicatie	-	2
	Institutioneel en wettelijk kader	Institutioneel kader	1
		Wettelijk kader	1
	Landend verkeer	Vastleggen van naderingsroutes overdag	1
	Ruimtelijke Ordening	Strategie ruimtegebruik	1
	Startend verkeer	Langer volgen van startroutes	1
		Nauwkeuriger vliegen van startroutes	2
	Normstelling	Geluid	3
		Hinderbeleving	1
	Mainport-strategie	-	1
V00077	Startend verkeer	Langer volgen van startroutes	1
		Verschuiven van startroutes	1
V00078	Baan- en routegebruik	Spreiden van de overlast	1
	Normstelling	Hinderbeleving	1
V00079	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	1
		Grondgeluid	10
	Compensatie	Beslaat meerdere subthema's	1
		Financieel	1
	Institutioneel en wettelijk kader	Institutioneel kader	1
	Normstelling	Handhaving	1
		Hinderbeleving	2
V00080	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	2
		Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Communicatie	-	3
	Compensatie	Isolatie	1
	Institutioneel en wettelijk kader	Wettelijk kader	1
	Ruimtelijke Ordening	Beperkingen ruimtegebruik	4
		Overig	1
	Startend verkeer	Verschuiven van startroutes	1
	Normstelling	Geluid	3
		Hinderbeleving	1
		Veiligheid	1
V00081	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	1
		Nachtelijk gebruik Schiphol	1
V00082	Compensatie	Financieel	1
V00083	Landend verkeer	Verschuiven van naderingsroutes	1
V00084	Ruimtelijke Ordening	Beperkingen ruimtegebruik	1
V00085	Normstelling	Geluid	2
		Handhaving	1
V00086	Baan- en routegebruik	Spreiden van de overlast	1
	Communicatie	-	1

Indiener nr	Thema	Subthema	Aantal voorstellen
	Normstelling	Geluid	3
V00087	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	2
	Communicatie	-	1
	Compensatie	Financieel	1
	Ruimtelijke Ordening	Beperkingen ruimtegebruik	1
	Startend verkeer	Verschuiven van startroutes	1
	Normstelling	Geluid	1
V00088	Landend verkeer	Verschuiven van naderingsroutes	1
V00089	Normstelling	Veiligheid	1
V00090	Baan- en routegebruik	Spreads van de overlast	1
	Communicatie	-	1
	Institutioneel en wettelijk kader	Wettelijk kader	1
	Ruimtelijke Ordening	Strategie ruimtegebruik	1
	Normstelling	Geluid	5
		Luchtverontreiniging	1
		Veiligheid	1
V00091	Communicatie	-	1
	Institutioneel en wettelijk kader	Institutioneel kader	1
	Landend verkeer	Verschuiven van naderingsroutes	1
	Startend verkeer	Nauwkeuriger vliegen van startroutes	1
	Normstelling	Hinderbeleving	2
	Geen voorstel	-	1
V00092	Verwijzing naar andere indiener	-	1
V00093	Landend verkeer	Verschuiven van naderingsroutes	1
V00094	Landend verkeer	Verschuiven van naderingsroutes	1
	Normstelling	Hinderbeleving	1
V00095	Ruimtelijke Ordening	Strategie ruimtegebruik	1
V00096	Compensatie	Financieel	1
	Ruimtelijke Ordening	Strategie ruimtegebruik	1
V00097	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	1
	Startend verkeer	Verschuiven van startroutes	1
	Normstelling	Geluid	1
V00098	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	1
		Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Compensatie	Financieel	1
	Landend verkeer	Aanvliegen in glijvlucht	1
	Ruimtelijke Ordening	Strategie ruimtegebruik	1
	Startend verkeer	Langer volgen van startroutes	1
		Nauwkeuriger vliegen van startroutes	2
		Verschuiven van startroutes	1
	Normstelling	Handhaving	1
V00099	Baan- en routegebruik	Grondgeluid	1
		Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Communicatie	-	2
	Compensatie	Financieel	1
		Isolatie	1
	Landend verkeer	Vastleggen van naderingsroutes overdag	1
	Ruimtelijke Ordening	Beperkingen ruimtegebruik	1
		Strategie ruimtegebruik	1
	Startend verkeer	Nauwkeuriger vliegen van startroutes	1
		Verschuiven van startroutes	1
	Normstelling	Geluid	1
		Handhaving	1
V00100	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	1
		Nachtelijk gebruik Schiphol	1
		Spreads van de overlast	2
	Landend verkeer	Hoger aanvliegen	1
		Verschuiven van naderingsroutes	1

Indiener nr	Thema	Subthema	Aantal voorstellen
	Ruimtelijke Ordening	Strategie ruimtegebruik	1
	Normstelling	Geluid	2
		Handhaving	1
V00101	Baan- en routegebruik	Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Compensatie	Financieel	1
	Landend verkeer	Verschuiven van naderingsroutes	1
	Startend verkeer	Verschuiven van startroutes	1
V00102	Baan- en routegebruik	Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Communicatie	-	1
	Institutioneel en wettelijk kader	Wettelijk kader	2
	Landend verkeer	Hoger aanvliegen	1
		Verschuiven van naderingsroutes	1
	Startend verkeer	Nauwkeuriger vliegen van startroutes	2
		Steiler of vlakker wegvliegen	1
		Verschuiven van startroutes	1
	Normstelling	Geluid	1
V00103	Compensatie	Financieel	2
	Institutioneel en wettelijk kader	Wettelijk kader	1
	Normstelling	Geluid	2
		Handhaving	1
		Luchtverontreiniging	1
V00104	Ruimtelijke Ordening	Beperkingen ruimtegebruik	1
V00105	Baan- en routegebruik	Grondgeluid	1
V00106	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	1
		Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Beslaat meerdere thema's	-	2
	Communicatie	-	1
	Institutioneel en wettelijk kader	Institutioneel kader	1
	Landend verkeer	Verschuiven van naderingsroutes	1
	Ruimtelijke Ordening	Beperkingen ruimtegebruik	1
		Strategie ruimtegebruik	2
	Startend verkeer	Verschuiven van startroutes	1
V00107	Compensatie	Financieel	1
V00109	Landend verkeer	Verschuiven van naderingsroutes	1
	Startend verkeer	Verschuiven van startroutes	1
V00110	Communicatie	-	1
	Institutioneel en wettelijk kader	Institutioneel kader	1
V00111	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	1
		Spreiden van de overlast	1
	Communicatie	-	1
	Institutioneel en wettelijk kader	Institutioneel kader	2
	Ruimtelijke Ordening	Strategie ruimtegebruik	1
	Startend verkeer	Langer volgen van startroutes	1
		Nauwkeuriger vliegen van startroutes	2
		Verschuiven van startroutes	1
	Normstelling	Geluid	1
V00112	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	3
	Communicatie	-	2
	Startend verkeer	Langer volgen van startroutes	1
	Normstelling	Geluid	1
		Luchtverontreiniging	1
		Veiligheid	1
	Valt buiten deze Evaluatie	-	1
V00113	Startend verkeer	Verschuiven van startroutes	1
V00114	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	1
	Communicatie	-	2
	Compensatie	Financieel	5
		Isolatie	1

Indiener nr	Thema	Subthema	Aantal voorstellen
	Institutioneel en wettelijk kader	Institutioneel kader	2
		Wettelijk kader	1
	Ruimtelijke Ordening	Beperkingen ruimtegebruik	2
		Strategie ruimtegebruik	1
	Startend verkeer	Nauwkeuriger vliegen van startroutes	1
	Normstelling	Beslaat meerdere subthema's	1
		Geluid	3
		Handhaving	1
V00115	Baan- en routegebruik	Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Beslaat meerdere thema's	-	1
	Landend verkeer	Aanvliegen in glijvlucht	1
		Verschuiven van naderingsroutes	1
	Normstelling	Geluid	2
V00116	Landend verkeer	Aanvliegen in glijvlucht	1
V00117	Landend verkeer	Aanvliegen in glijvlucht	1
		Hoger aanvliegen	1
		Steiler aanvliegen	1
V00118	Ruimtelijke Ordening	Strategie ruimtegebruik	1
V00119	Beslaat meerdere thema's	-	1
	Communicatie	-	1
	Compensatie	Financieel	1
		Isolatie	1
	Ruimtelijke Ordening	Beperkingen ruimtegebruik	1
	Normstelling	Handhaving	3
	Valt buiten deze Evaluatie	-	1
V00120	Communicatie	-	1
	Compensatie	Financieel	1
	Institutioneel en wettelijk kader	Wettelijk kader	1
	Normstelling	Geluid	2
V00121	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	1
	Startend verkeer	Verschuiven van startroutes	1
	Normstelling	Geluid	1
		Luchtverontreiniging	1
V00122	Normstelling	Beslaat meerdere subthema's	1
V00123	Baan- en routegebruik	Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Communicatie	-	1
	Ruimtelijke Ordening	Beperkingen ruimtegebruik	2
		Overig	1
	Startend verkeer	Nauwkeuriger vliegen van startroutes	1
	Normstelling	Geluid	1
		Handhaving	2
		Hinderbeleving	1
		Luchtverontreiniging	1
		Veiligheid	1
	Mainport-strategie	-	2
V00126	Baan- en routegebruik	Nachtelijk gebruik Schiphol	2
	Institutioneel en wettelijk kader	Institutioneel kader	1
		Wettelijk kader	1
	Landend verkeer	Aanvliegen in glijvlucht	2
	Ruimtelijke Ordening	Beperkingen ruimtegebruik	1
	Startend verkeer	Steiler of vlakker wegvliegen	1
		Verschuiven van startroutes	1
	Normstelling	Geluid	3
		Hinderbeleving	2
		Luchtverontreiniging	1
	Mainport-strategie	-	1
V00127	Verwijzing naar andere indiener	-	1
V00128	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	3

Indiener nr	Thema	Subthema	Aantal voorstellen
		Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Compensatie	Organisatorisch	1
V00129	Baan- en routegebruik	Spreiden van de overlast	1
	Institutioneel en wettelijk kader	Institutioneel kader	1
	Startend verkeer	Langer volgen van startroutes	1
V00130	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	3
		Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Landend verkeer	Vastleggen van naderingsroutes overdag	1
	Startend verkeer	Verschuiven van startroutes	2
V00131	Compensatie	Financieel	1
V00132	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	1
		Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Landend verkeer	Steiler aanvliegen	1
	Startend verkeer	Nauwkeuriger vliegen van startroutes	1
V00133	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	4
		Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Startend verkeer	Nauwkeuriger vliegen van startroutes	1
		Verschuiven van startroutes	1
V00134	Baan- en routegebruik	Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Compensatie	Financieel	2
	Ruimtelijke Ordening	Beperkingen ruimtegebruik	1
	Normstelling	Geluid	1
V00135	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	2
V00136	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	1
		Nachtelijk gebruik Schiphol	2
	Institutioneel en wettelijk kader	Institutioneel kader	1
	Landend verkeer	Aanvliegen in glijvlucht	2
		Vastleggen van naderingsroutes overdag	1
		Verschuiven van naderingsroutes	2
	Ruimtelijke Ordening	Beperkingen ruimtegebruik	1
		Strategie ruimtegebruik	1
	Startend verkeer	Langer volgen van startroutes	1
		Steiler of vlakker wegvliegen	1
		Verschuiven van startroutes	2
	Normstelling	Geluid	4
		Handhaving	1
		Luchtverontreiniging	1
		Veiligheid	1
V00137	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	3
		Spreiden van de overlast	1
	Communicatie	-	4
	Institutioneel en wettelijk kader	Institutioneel kader	1
	Landend verkeer	Aanvliegen in glijvlucht	2
		Verschuiven van naderingsroutes	1
	Normstelling	Geluid	2
		Hinderbeleving	1
V00139	Baan- en routegebruik	Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Institutioneel en wettelijk kader	Wettelijk kader	1
	Landend verkeer	Aanvliegen in glijvlucht	1
		Verschuiven van naderingsroutes	3
	Ruimtelijke Ordening	Strategie ruimtegebruik	1
	Startend verkeer	Nauwkeuriger vliegen van startroutes	2
		Verschuiven van startroutes	4
	Normstelling	Geluid	1
		Handhaving	1
		Luchtverontreiniging	2
		Veiligheid	1
V00140	Compensatie	Organisatorisch	1

Indiener nr	Thema	Subthema	Aantal voorstellen
V00141	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	2
		Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Communicatie	-	1
	Institutioneel en wettelijk kader	Wettelijk kader	1
	Landend verkeer	Hoger aanvliegen	1
	Startend verkeer	Langer volgen van startroutes	2
		Nauwkeuriger vliegen van startroutes	1
	Normstelling	Geluid	1
Hinderbeleving		2	
V00144	Compensatie	Beslaat meerdere subthema's	1
	Normstelling	Beslaat meerdere subthema's	1
		Geluid	2
V00145	Ruimtelijke Ordening	Beperkingen ruimtegebruik	4
V00146	Communicatie	-	4
	Compensatie	Financieel	1
		Isolatie	1
		Organisatorisch	1
	Institutioneel en wettelijk kader	Institutioneel kader	1
	Ruimtelijke Ordening	Beperkingen ruimtegebruik	4
	Normstelling	Geluid	1
		Handhaving	1
V00147	Baan- en routegebruik	Nachtelijk gebruik Schiphol	1
	Compensatie	Isolatie	2
	Institutioneel en wettelijk kader	Institutioneel kader	1
	Landend verkeer	Verschuiven van naderingsroutes	1
	Ruimtelijke Ordening	Beperkingen ruimtegebruik	5
	Startend verkeer	Nauwkeuriger vliegen van startroutes	1
	Normstelling	Geluid	2
		Handhaving	1
Luchtverontreiniging	1		
V00148	Baan- en routegebruik	Gebruik van banen en routes	1
V00149	Startend verkeer	Verschuiven van startroutes	1
V00150	Baan- en routegebruik	Spreiden van de overlast	1
V00151	Baan- en routegebruik	Spreiden van de overlast	2
	Landend verkeer	Verschuiven van naderingsroutes	1
	Startend verkeer	Nauwkeuriger vliegen van startroutes	1
V00152	Verwijzing naar andere indiener	-	1
Totaal			677

Colofon

september 2005

Evaluatie Schipholbeleid Voorstellen voor verbetering Eerste verkenning,
is een uitgave van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat,
Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart.

Vormgeving	Mijs + Van der Wal, Rotterdam
Drukwerk	Drukkerij Damen BV, Werkendam
Bestelnummer	ISBN 90 369 1793X
Bestellen	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, afdeling Publieksvoorlichting telefoon: 070 - 351 7086