

## **'Alderstafel kiest voor versterking Mainport Schiphol en duurzame ontwikkeling van de omgeving binnen de bestaande milieugrenzen tot 2020'**

Vertegenwoordigers van omwonenden, lokale en regionale bestuurders, het Rijk en de luchtvaartsector hebben vandaag het advies van de Tafel van Alders aangeboden aan de ministers van Verkeer & Waterstaat en van VROM. Aan de Tafel van Alders werd overlegd over de ontwikkeling van Schiphol en haar omgeving op middellange termijn onder leiding van Hans Alders.

De partijen kiezen voor verdere versterking van de Mainport Schiphol en een duurzame ontwikkeling van de omgeving tot 2020 binnen de bestaande milieugrenzen. Het advies bevat aanbevelingen voor het hanteren van een volumebegrenzing, een selectief gebruik van Schiphol voor mainport-gebonden verkeer, de ontwikkeling van regionale velden voor het overige verkeer, de invoering van een nieuw normen- en handhavingstelsel, het implementeren van hinderbeperkende maatregelen, waaronder stille naderingen (CDA's) in de avond, en de investering in projecten ten behoeve van de omgevingskwaliteit. Hierbij zal het toepassen van innovatieve technieken noodzakelijk zijn om tot een goede balans te komen voor de afstemming tussen het luchtverkeer en de ontwikkeling aan grondzijde.

De elementen uit het advies zijn één en ondeelbaar. Met instemming van het Kabinet zal het advies de komende jaren uitgewerkt en ingevoerd worden. De partijen aan de Tafel van Alders zullen hiertoe zelf de voortgang monitoren.

### **Selectieve ontwikkeling binnen milieugrenzen**

De partijen kiezen voor een selectieve ontwikkeling van de knooppuntfunctie van Schiphol, met een duurzame inbedding in haar omgeving. Dat betekent dat Schiphol haar functie als Mainport van Nederland verder versterkt door specialisatie van de luchthaven op hub- en mainportgebonden verkeer.

Op basis van recente ontwikkelingen in de luchtvaart wordt de groeiverwachting geschat op circa 580.000 vliegtuigbewegingen in 2020. Deze marktvrage kan niet volledig afgehandeld worden op Schiphol, omdat de wettelijk vastgestelde milieuruimte dat niet toelaat. De partijen kiezen ervoor om tot en met 2020 te werken met een grens aan het aantal vliegtuigbewegingen van 510.000 per jaar, waarvan 32.000 in de nacht (23.00 tot 7.00 uur). Het aantal van 510.000 vliegtuigbewegingen is voldoende voor de verdere ontwikkeling van en specialisatie op het hub- en mainportgebonden verkeer tot 2020.

Dit heeft consequenties voor het verkeer dat niet noodzakelijk is voor de versterking van de mainport. Als Nederland in 2020 de totale marktvrage wil accommoderen is de inzet van de regionale luchthavens als Eindhoven en Lelystad daarom noodzakelijk. Hiervoor is een zorgvuldig besluitvormingsproces rond de infrastructuur op Lelystad en de uitbreiding van het burgerverkeer op Eindhoven vereist. Het gaat in omvang om circa 70.000 starts en landingen. Voorstellen voor de exacte verdeling over Eindhoven en Lelystad zullen worden gedaan in de

Luchtvaartnota van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Hierover spreekt de Tafel van Alders zich niet uit.

### **Afspraken over baangebruik op Schiphol**

De wijze waarop de huidige start- en landingsbanen van Schiphol worden gebruikt, heeft een grote invloed op de verdeling van de geluidshinder over de omgeving, op de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in dat gebied en op de groeimogelijkheden voor Schiphol. Daarom heeft de Tafel van Alders verschillende operationele concepten voor het gebruik van de banen op Schiphol besproken.

Er is voor gekozen om het huidige zogenaamde '2+1' baangebruik te blijven hanteren. Gedurende de dag zijn er afwisselend drie banen in gebruik; twee startbanen en één landingsbaan óf twee landingsbanen en één startbaan. Om het vliegverkeer in de pieken af te kunnen handelen – en ervoor te zorgen dat passagiers over kunnen stappen op aansluitende vluchten – is beperkt een vierde baan beschikbaar voor starts of landingen. Afgesproken is dat deze vierde baan slechts beperkt ingezet kan worden, namelijk voor gemiddeld 40 en maximaal 60 vliegtuigbewegingen per dag voor operationele verstoringen.

Daarnaast kiezen de deelnemers voor een strikt geluidspreferentieel baangebruik; het verkeer wordt afgehandeld op de banen die de minste geluidsoverlast geven. Hierbij zijn de herkomst en bestemming van het verkeer leidend bij de toewijzing van banen. In geval van ernstige operationele verstoringen kan hiervan worden afgeweken.

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

### **Hinderbeperkende maatregelen**

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

Daarbij wordt voortgebouwd op de ervaringen met de invoering van de circa twintig maatregelen uit het convenant voor de korte termijn (tot 2010). Zo wordt de succesvolle proef met 'de vaste bochtstraal techniek'<sup>1</sup> van de korte termijn uitgebreid naar andere

---

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

locaties. Tevens neemt het Rijk het initiatief tot instelling van een Taskforce route-optimalisaties om verschillende optimalisaties van vliegroutes via een experiment op te pakken.

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

### **Experiment met een nieuw normen- en handhavingstelsel**

Naar aanleiding van het verzoek van de Tweede Kamer om te komen met voorstellen voor een nieuw normen- en handhavingstelsel, hebben de partijen gezamenlijk uitgangspunten opgesteld hiervoor. Een nieuw stelsel moet beter bestuurbaar zijn, gelijkwaardige bescherming bieden (ook lokaal) en handhaafbaar, transparant en uitlegbaar zijn. Ook moet het een prikkel bieden tot innovatie.

De afspraken die de partijen gemaakt hebben over de verdeling van het verkeer over de start- en landingsbanen en over het totaal aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol vormen de basis voor een nieuw normen- en handhavingstelsel. Dit biedt de meeste flexibiliteit om veranderingen in de markt, verkeersomvang en –afhandeling op te kunnen vangen en biedt duidelijkheid aan de omgeving over waar de geluidshinder neerslaat. Het nieuwe stelsel biedt een gelijkwaardige bescherming voor de omwonenden als het bestaande stelsel.

De luchtvaartsector stelt jaarlijks een operationeel plan waarin wordt opgenomen hoeveel, hoe en waar er gevlogen gaat worden. Dat wordt voor advies voorgelegd aan vertegenwoordigers van omwonenden en bestuurders via de CROS<sup>2</sup>. Het plan wordt vervolgens vastgesteld door de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM.

Voordat het nieuw voorgestelde systeem wordt ingevoerd, wordt gedurende twee jaar geëxperimenteerd om te kijken of het aan de verwachtingen voldoet. Daarna komt het huidige stelsel met de handhavingpunten definitief te vervallen. De partijen streven naar een start van het experiment op 1 mei 2010.

### **Omgevingskwaliteit**

De deelnemers aan de Tafel van Alders stellen vast dat er altijd woongebieden zullen zijn waar de hinder, ondanks de hinderbeperkende maatregelen, niet weggenomen kan worden. In deze gebieden moet langs andere wegen de leefkwaliteit in stand worden gehouden en

---

<sup>2</sup> Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol

verbeterd. Het Rijk, de provincie Noord-Holland en Schiphol Group hebben voor een eerste tranche projecten 30 miljoen euro beschikbaar gesteld.

Voor de aanpak van zogenaamde 'schrijnende gevallen' is 10 miljoen euro beschikbaar. Het betreft hier personen die naar de letter van de wet niet in aanmerking komen voor compensatie en isolatie, maar volgens de geest wel.

Voor de 5 pilotprojecten in de woonkernen Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmerliede, Uithoorn en Zwanenburg uit het convenant voor de korte termijn is in totaal 20 miljoen euro beschikbaar. Deze pilotprojecten worden voorgedragen aan de Stichting Omgevingskwaliteit en zullen als eerste beoordeeld worden voor een financiële bijdrage.

Het Rijk, de provincie en Schiphol Group hebben de intentie om – na gebleken succes – een tweede tranche van 30 miljoen beschikbaar te stellen voor de periode tot 2020.