

Jaarverslag 2010 van de Alderstafel Schiphol

Conform de afspraken aan de Alderstafel wordt jaarlijks verslag gedaan aan de staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en aan de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS)

Dit verslag geeft in samengevatte vorm een beeld van het werk en de resultaten van de Alderstafel in 2010 en de stand van zaken van de uitvoering van de afspraken over:

1. experiment met het nieuwe geluidstelsel;
2. maatregelen voor het beperken van hinder in de omgeving;
3. de selectieve ontwikkeling van Schiphol in combinatie met de inzet van de regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad;
4. het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving; en
5. aanpassingen in het Luchthavenindelingbesluit (LIB).

Inleiding

2010 was een uitdagend jaar voor de Alderstafel. Een belangrijke mijlpaal was het bereiken van een akkoord voor de start met het experiment nieuw geluidsstelsel gevolgd door de start van het experiment zelf. Daarnaast had de val van kabinet Balkenende IV invloed op de verschillende processen rond de Alderstafels. Het kabinet mocht geen beslissingen nemen op gevoelige (controversiële) onderwerpen. De regionale Alderstafels kregen daar vanaf het begin direct mee te maken. Daardoor werd een kabinetsbesluit over het uitgebrachte advies Eindhoven vertraagd.

De Tweede Kamer verzocht de Minister van Verkeer en Waterstaat (VenW) om inzicht te geven in de consequenties van het controversieel verklaren van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Daarbij was het duidelijk dat het experiment uitgevoerd wordt binnen de huidige wet- en regelgeving. Hierdoor was er ook geen expliciet besluit nodig, noch van het kabinet, noch van de Tweede Kamer. Op basis van de uitleg hierover in een brief aan de Kamer en een daaropvolgend algemeen overleg met de vaste Kamercommissie is besloten dit advies niet controversieel te verklaren. Met steun van een ruime meerderheid in de Tweede Kamer en alle betrokkenen aan Tafel is er op 1 november 2010 gestart met het experiment nieuw geluidsstelsel.

- **Wijzigingen in de samenstelling Alderstafel in 2010**

Tijdens het kalenderjaar hebben er diverse wijzigingen plaatsgevonden in de samenstelling van de Alderstafel. Door de gemeenteraadsverkiezingen hebben er drie wijzigingen plaats gevonden:

1. de heer Ossel is vervangen door de heer Van der Burg (gemeente Amsterdam),
2. de heer Bezuijen is vervangen door de heer Van Dijk (gemeente Haarlemmermeer), en
3. de heer Pols is vervangen door de heer Groot (gemeente Amstelveen).

Daarnaast heeft de heer Veldhuijzen de plaats in genomen van de heer Van Heijningen als vertegenwoordiging van de Zuid-Hollandse bestuurders binnen de Bestuursregio Schiphol (BRS). Sinds januari 2010 zit de heer Schoof, voorzitter van de CROS, als toehoorder aan tafel.

- **Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM)**

Met ingang van 14 oktober 2010 vormen een deel van het voormalige VROM en het voormalige VenW het nieuwe ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM). De invloed die dit heeft op het Aldersproces zit daarin, dat het opdrachtgeverschap voortaan belegd zal zijn bij één partij, namelijk het Ministerie van IenM. De portefeuille luchthavens (en daarmee de Alderstafel) is belegd bij de staatssecretaris Joop Atsma.

In het regeerakkoord is het volgende opgenomen: “Schiphol is van groot belang is voor de Nederlandse economie en krijgt, overeenkomstig de afspraken die zijn gemaakt aan de ‘Alders-tafels’, de ruimte verder uit te groeien tot een duurzame en concurrerende luchthaven. Kwalitatieve groei van het wereldwijde verbindingennetwerk is essentieel.”

1. Experiment met het nieuwe geluidstelsel

Aan de Alderstafel is gevraagd om een voorstel te doen voor een nieuw normen- en handhavingstelsel voor Schiphol. De wens om te komen tot een nieuw geluidsstelsel Schiphol dateert van begin 2008. Toen heeft de Tweede Kamer aangegeven het bestaande stelsel te complex te vinden en niet te begrijpen voor bestuurders en bewoners. Daarnaast leidde het bestaande stelsel met grenswaarden in zogenaamde handhavingpunten in sommige gevallen tot de inzet van minder geluidpreferente baancombinaties, waarvan per saldo méér mensen last hebben, met name de mensen die relatief dichtbij Schiphol wonen.

Doel van het nieuwe geluidsstelsel Schiphol is de instandhouding van het netwerk van verbindingen op Schiphol. Verder moet het operationeel uitvoerbaar en veilig zijn én moet het bewoners in de omgeving van Schiphol gelijkwaardig of beter beschermen. Daarbij moet het niet ingewikkeld zijn, en goed uitlegbaar. De conclusie van de Alderstafel is na veel onderzoek en discussie eigenlijk eenvoudig: gebruik het banenstelsel op Schiphol zo dat de banen die de minste overlast geven zo veel mogelijk worden benut, en doe dat consequent. Dit is dan ook de kern van het nieuwe stelsel

De Tafel is het afgelopen jaar op een aantal momenten in plenaire samenstelling bij elkaar gekomen om over het nieuwe geluidstelsel te spreken. Daarnaast zijn er op verschillende momenten extra besprekingen geweest om de laatste onduidelijkheden weg te nemen. Op 19 augustus 2010 is uiteindelijk het voorstel om het aangekondigde tweejarig experiment per 1 november 2010 te starten aangeboden aan de Minister van VenW en de Minister van VROM.

De werking van het nieuwe stelsel is gebaseerd op regels die voorschriften bevatten over het gebruik van start- en landingsbanen. Rekening houdend met o.a. de weersomstandigheden, operationele omstandigheden en de herkomst en bestemming van het verkeer worden die banen het meest gebruikt die het minste aantal bewoners hinder bezorgen. In de praktijk zal dat er op neer komen dat indien mogelijk zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van de Polderbaan en de Kaagbaan. Voordat de Alderstafel een definitief advies over het nieuwe stelsel uitbrengt vindt nu een tweejarig experiment plaats om te bekijken of alle aannames in praktijk blijken te kloppen. Het experiment zal verder de komende twee jaar door de Alderstafel worden gemonitord (driemaandelijks) en na het eerste en tweede jaar worden geëvalueerd. Op het moment dat er eind 2012 een eindadvies van de Alderstafel ligt, kunnen voorstellen worden vertaald in regelgeving die aan de Kamer ter besluitvorming worden voorgelegd.

Het experiment is op 1 november 2010 van start gegaan. Na een technische briefing in de Tweede Kamer door de heer Alders en een Algemeen Overleg van de Kamer met de Minister van VenW was de weg vrij om het experiment te starten.

In de periode vanaf het aanbieden van het advies heeft de heer Alders het nieuwe stelsel toegelicht aan de omgeving van Schiphol. Op 29 september 2010 is dit gebeurd op een druk bezochte informatie bijeenkomst in Hoofddorp met ongeveer 170 aanwezigen (op initiatief van bewonersvertegenwoordiging). Tevens heeft de heer Alders op 8 september bij de BRS, op 16 september bij de CROS, op 30 september bij Raads- en Statenleden Noord-Holland, op 13 oktober voor Raadsleden en Bestuurders Schiphol regio Zuid-Holland en Oostgeest (op uitnodiging van provincie Zuid-Holland en verschillende gemeenten) toelichting gegeven op het nieuwe stelsel. Verder hebben er verschillende gesprekken plaatsgevonden met vertegenwoordigers van de BLRS.

Naar aanleiding van een verzoek van de Tweede Kamer heeft de heer Alders de Staatssecretaris eind oktober 2010 geïnformeerd over de voortgang bij de ontwikkeling van de evaluatiecriteria van het experiment. In de brief wordt aangegeven dat bij de beoordeling van het nieuwe stelsel inzichtelijk gemaakt zal worden wat de mogelijkheden zijn voor het strikt geluidspreferentieel baangebruik (de beoordeling van de vier regels voor het preferentieel baangebruik, opgenomen in het nieuwe stelsel) en wat de effecten hiervan zijn op zowel de bescherming van de omgeving als op de netwerkqualiteit en de hieraan gerelateerde piekruurcapaciteit en operationele flexibiliteit.

2. Voortgang maatregelen voor het beperken van hinder in de omgeving

Op verschillende momenten zijn er concrete stappen gezet met hinderbeperkende maatregelen. Op 21 oktober 2010 is gestart met een eenjarig experiment CROS pilot 3b plus (vaste bochtstraal op de Spijkerboorroute van de Kaagbaan) om de spreiding van het verkeer op deze route van de Kaagbaan nog verder te beperken. Verder is besloten om de huidige maatregel 'verlengen nachtelijke vertek- en naderingsprocedures' voor de periode van een half jaar te verlengen tot 5 mei 2011. Daarnaast is er

een drietal aanvullende microklimaten aangekondigd: 1. Spaarndam/Velsen/Beverwijk (starts Polderbaan) 2. Lisse/Noordwijkerhout (Starts Kaagbaan) en 3. Zaanstad/Oostzaan (starts Zwanenburgbaan). De vooruitgang van de microklimaten stagneerde op het punt van financiën. Dit kon worden opgelost. Bij de vaststelling van de CROS-begroting voor 2011 is onder voorwaarden een bedrag gereserveerd voor microklimaten onder leiding van de Alderstafel. Ook voor het ontwikkelen van de *online vliegtuigbewegingen* kon voortgang worden geboekt. De provincie Noord-Holland, gemeente Amsterdam en Schiphol zijn akkoord over de financiering van het project.

Naast deze positieve ontwikkelingen hebben de luchtvaartpartijen ook moeten concluderen dat een vaste bochtstraal vanaf de Aalsmeerbaan op de vliegroute ten noorden van Uithoorn niet haalbaar is. Een vereiste voor een nieuwe procedure is dat deze voor alle vliegtuigen (alle types en alle maatschappijen) eenduidig en vliegbaar moet zijn. Nader onderzoek liet onverwachts zien dat verschillende type vliegtuigen onder bepaalde, in de praktijk voorkomende omstandigheden, op een hoogte beginnen te draaien, die onder de daarvoor geldende minima ligt. Om deze reden is dit experiment dan ook, in goed overleg met de belanghebbende gemeenten, niet gestart.

Er zijn verder betekenisvolle stappen gezet in de uitwerking en besluitvorming over CDA's met vaste naderingsroutes, parallel starten en Idle Reverse Thrust.

- **Operationeel concept met CDA's (glijvluchten) en vaste naderingsroutes**

Aan de Alderstafel van 24 juni 2010 werd afgesproken om voor de invoering van CDA's op vaste naderingsroutes tot een voorstel te komen voor hinderbeperking tussen 22.00-23.00 uur. Op de Alderstafel van 18 augustus 2010 hebben de sectorpartijen het voorstel aan de leden gepresenteerd.

Voor CDA's werd de sector daarop verzocht een onderzoeks- en ontwikkeltraject te starten voor de realisatie van vaste naderingsroutes met CDA's naar de Kaagbaan en de Polderbaan, die bruikbaar zijn tussen 22.00-23.00 uur, voor zover de omvang van het verkeersaanbod dat toelaat. Uitgangspunt bij het ontwerp is dat de bestaande nachtroutes - voor de Kaagbaan en de Polderbaan - worden aangepast in dat gedeelte van de route dat zo hoog gelegen is dat dit voor de geluidsbelasting niet relevant is en zonder dat de netwerkqualiteit daardoor negatief beïnvloed wordt. Verwacht wordt dat door het creëren van een grotere flexibiliteit van het gebruik van deze routes, de capaciteit daarvan zal toenemen, waardoor het uitvoeren van CDA's tussen 22.00 en 23.00 uur mogelijk wordt. Deze stap is onderdeel van het ontwikkeltraject naar een set procedures die 24 uur per dag te gebruiken is.

Om te voorkomen dat het operationeel gebruik van deze routes leidt tot een extra afhandelingsconcept en daarmee tot extra complexiteit, dienen deze tijdelijke vaste naderingsroutes met CDA's ook in de nacht te worden toegepast. Ze zullen daarmee actief zijn van 22.00 tot 06.00/6:30 uur.

Voor zover nu te overzien is, zal met de ontwikkeling van het voorstel 1,5 tot 2 jaar gemoeid zijn. De ontwikkeling hiervan zal samen met de beoordeling van het gehele stelsel experiment plaatsvinden. Het is de bedoeling om met het feitelijk vliegen van de CDA's in de loop van 2012 te beginnen.

Daarnaast zal een vaste naderingsroute worden ontworpen voor de Aalsmeerbaan. Deze route zal overdag worden beproefd als het verkeer dat toelaat. Deze kan ook overdag worden gebruikt voor CDA's in de 'schoulers' van de pieken. Bij een succesvol verloop wordt dit initiatief uitgebreid naar een vergelijkbare vaste naderingsroute voor de Zwanenburgbaan.

- **Parallel starten**

Het doel van parallel starten is het onder alle omstandigheden veilig gelijktijdig laten starten van vliegtuigen naar het noorden vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan door middel van vaste vertrekroutes. Deze vaste vertrekroutes worden vastgelegd in Standard Instrument Departures (SID's). In het Aldersadvies van 2008 is voor de optimalisatie van de ligging uitgegaan van een gelijke afstand van de SID tot de kernen Zwanenburg en Badhoevedorp.

Aan de Alderstafel van 18 augustus 2010 is de afspraak gemaakt dat de procesregie – in overleg met de partijen – zal onderzoeken of, en zo ja op welke wijze, er een versnelling kan worden gerealiseerd van de start van het experiment parallel starten met gebruikmaking van de uit het oogpunt van hinder geoptimaliseerde route.

Er is een concreet voorstel overeengekomen voor de proef met een geoptimaliseerde route tussen Zwanenburg en Badhoevedorp. Het besluit om de SID te beproeven met een ligging op 25,5 graad wordt door de partijen in de focusgroep gedragen. Uitzondering hierop is Lijnden. Verwacht wordt dat deze locatie van de voorgestelde route meer hinder zal ondervinden dan van de route die in de fasen 1 en 2 van het experiment werden gevlogen, echter niet meer dan van de route die in de jaren voorafgaand aan het experiment 'op instructie' werd gevlogen. De verwachting is dat een route oostelijker dan 25,5 graad op operationele gronden niet haalbaar is.

Met betrekking tot het lopende experiment werd geconcludeerd dat, indien het huidige stappenplan werd afgewikkeld, dit betekende dat in komende winterperiode eerst het operationeel beproeven van de SID's onder slecht zicht-condities moest worden uitgevoerd. Hierna kon dan overgegaan worden tot het opstellen van een concept-ministeriële regeling voor de introductie van de geoptimaliseerde route. Dit zou tot vertraging leiden in het proces.

Aan de tafel van 29 september 2010 is daarom ingestemd met een ander proces. Eerst zal gestart worden met een experiment hinderoptimalisatie (25.5 graden) voor de situaties die inmiddels al operationeel zijn beproefd. Hiermee kan op korte termijn een experiment met de geoptimaliseerde route worden gestart voor die situaties. Beproeven van de operatie bij slecht zicht kan na het eerste jaar aan het experiment worden toegevoegd. Gedurende het eerste jaar van het experiment wordt in

de situaties van slecht zicht, evenals thans het geval is, gebruik gemaakt van de Buitenveldertbaan. Dit levert de planning op dat in het voorjaar van 2011 gestart kan worden met een experiment met de route op 25.5 graad en dat in de winter van 2011/2012 de situatie onder slecht zicht-condities daaraan toegevoegd wordt. Aangezien dit experiment realiseerbaar is binnen de wettelijk vastgelegde grenswaarden is het niet noodzakelijk om hier een formele experimenteerregeling voor aan te vragen.

- **Idle Reverse Thrust**

Idle Reverse Thrust is de maatregel waarbij vliegtuigen bij de landing remmen op de wielremmen i.p.v. op de motor (full reverse thrust). Deze manier van remmen produceert minder geluid.

De CROS heeft op verzoek van de Alderstafel een advies uitgebracht aan de Alderstafel over het al dan niet definitief doorvoeren van deze maatregel in de vorm van een standpuntennotitie. Hierna heeft de Alderstafel zich over deze kwestie gebogen.

Het experiment met Idle Reverse Thrust heeft een aantal problemen laten zien, waarvan een capaciteitsreductie, tengevolge van de langere tijd dat vliegtuigen op de landingsbaan zijn, de belangrijkste was. De verschillende obstakels kunnen worden opgelost als van het volgende uitgangspunt wordt uitgegaan: Idle reverse thrust kan worden toegepast als het verkeersaanbod deze werkwijze toelaat. Dat betekent dat deze werkwijze kan worden toegepast na de laatste landingspiek in de avond tot de eerste landingspiek in de ochtend. Aan de Alderstafel in december 2010 is afgesproken dat een voorstel voor de concretisering van deze afspraak (door aan te geven wanneer de laatste avondpiek is afgelopen) door de luchtvaartpartijen aan de Tafel zal worden voorgelegd. Tot die tijd zal de huidige praktijk rond toepassing van Idle Reverse Thrust worden gecontinueerd.

3. Selectieve ontwikkeling: inzet van Eindhoven en Lelystad

Conform het Alderadvies Schiphol en het bijbehorende convenant selectiviteit, is de heer Alders per brief van 5 februari 2009 verzocht tot advisering ten aanzien van de ontwikkeling van burgerluchtvaart op de luchthavens Eindhoven en Lelystad en de nationale capaciteitsvraag naar luchtvaart. Naast de hieronder beschreven ontwikkelingen aan de regionale Alderstafels, is aan de Alderstafel Schiphol in december 2010 door de convenantpartijen aangegeven dat zij afspraken hebben gemaakt om te komen tot een verdere uitwerking van het convenant in de vorm van stimuleringsmaatregelen voor mainportgebonden verkeer op Schiphol en voor niet-mainportgebonden verkeer op de regionale luchthavens.

- **Eindhoven**

Voor het Aldersproces in Eindhoven is door de Minister van VenW de heer Alders gevraagd meer tijd te geven om met een zo breed mogelijk gedragen advies te komen. Op 22 juni 2010 is een advies aan de Minister aangeboden. Vanwege de demissionaire status van het kabinet is besloten om de besluitvorming over te laten aan het nieuwe kabinet.

Het advies gaat uit van een gefaseerde uitbreiding van het aantal vliegtuigbewegingen. In de eerste fase tot 2015 mogen circa 10.000 extra vliegtuigbewegingen plaatsvinden. In 2015 zal door middel van een evaluatie worden getoetst of de voorwaarden waaraan de ontwikkeling is verbonden, zijn nagekomen. Als dat het geval is, wordt de tweede fase van de overeengekomen groei vrijgegeven die ruimte biedt voor nog eens 15.000 vliegbewegingen extra per jaar.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft in een vervolgopdracht gevraagd om tot een plan van aanpak te komen voor de uitvoering van het advies. De afgelopen periode is hier voortvarend mee aan de slag gegaan door partijen aan Tafel. De verwachting is dat dit plan van aanpak begin 2011 aan de Staatssecretaris kan worden toegezonden. Daarnaast is in deze vervolgopdracht opgenomen om met de regionale partijen, op hun verzoek, gesprekken aan te gaan over het benutten van de ontwikkelingsmogelijkheden zoals die in de voorlopige voorziening van de Raad van State voor Eindhoven Airport zijn gegeven. Deze gesprekken hebben geresulteerd in afspraken tussen de regionale partijen om voor de overgangsfase – zolang er nog geen formeel besluit is genomen over de ontwikkeling conform het genoemde Aldersadvies – de gebruiksruimte vast te stellen op 4.1 km².

Het nieuwe kabinet heeft eind 2010 ingestemd met het Aldersadvies met betrekking tot de ontwikkeling in Eindhoven. In de reactie vraagt de Staatssecretaris van IenM de heer Alders om de uitvoering, inclusief de bij het advies afgesloten intentieovereenkomst tussen rijk, regio en Eindhoven Airport, voortvarend op te pakken met betrokken partijen.

- **Lelystad**

Per brief is de Alderstafel Lelystad op 4 december 2009 verzocht om te onderzoeken of het gebruik van luchtruimte boven Flevoland zodanig kan worden gestructureerd dat de vliegveiligheid rond Lelystad Airport en de netwerkkwaliteit van Schiphol niet in gevaar komen. Dit naar aanleiding van een breed gedragen motie in de Tweede Kamer waarin de Regering verzocht wordt om onder *"voorwaarde dat de afwikkeling van het Schiphol verkeer niet wordt belemmerd duidelijkheid te verschaffen over het feit dat de uitbreiding van de luchthaven Lelystad op de huidige locatie plaats zal vinden indien de interferentie met Schiphol dat toestaat"*.

In het plan van aanpak dat hierop met de Tafel is opgesteld, is aangegeven langs welke weg het vraagstuk van de inpassing in het luchtruim wordt onderzocht en besproken aan de Alderstafel Lelystad. Uit de onderzochte scenario's blijkt dat van een eenvoudige inpassing van het vliegveld Lelystad geen sprake kan zijn. De scenario's maken duidelijk dat een goede afstemming met de militaire functies en met de TMA Schiphol geboden is. Daarop is er aan de Tafel behoefte ontstaan aan een directere betrokkenheid van de luchtruimbeheerders. Dit heeft ertoe geleid dat de Militaire Luchtvaart Autoriteit en de LVNL als deelnemer aan de Tafel zijn toegevoegd.

De Alderstafel Lelystad heeft aangegeven in een nieuw inpassingsscenario te willen onderzoeken wat de consequenties zijn van toekomstige ontwikkelingen in het luchtruim voor Lelystad zodat tot een goede afstemming met de militaire functies en de TMA Schiphol gekomen wordt. Eerst dan kunnen eindconclusies getrokken worden over de inpasbaarheid van 35.000 of meer vliegbewegingen op Lelystad. Dit extra inpassingscenario zal tezamen met de luchtruimbeheerders van het civiele en militaire luchtruim moeten worden ontwikkeld.

In de eerste helft van 2011 zal een inventarisatie worden gemaakt waarbij meer helderheid moet komen ten aanzien van knelpunten en mogelijkheden die de nationale en internationale ontwikkelingen met zich meebrengen. Belangrijke trajecten die hier lopen zijn de civiel-militaire samenwerking, FABEC, SESAR en de 4^{de} fix. Deze zullen invloed hebben op de conclusies over de inpassing van Lelystad de komende 10 tot 20 jaar. Naast het luchtruim-vraagstuk constateert de tafel ook dat er wat betreft de effecten op natuur ook nog een aantal knelpunten is. Een advies wordt eind 2011 voorzien.

In de kabinetsreactie laat de Staatssecretaris weten dat er, samen met de Ministerie van Defensie en met de luchtverkeersdienstverleners, een luchtruimvisie zal worden opgesteld. In die luchtruimvisie zullen de voorziene ontwikkelingen worden weergegeven en zullen richtinggevende keuzes worden gemaakt ten aanzien van mogelijk conflicterende luchtruimclaims.

4. Convenant Omgevingskwaliteit

Het doel van het Convenant Omgevingskwaliteit is de kwaliteit van de leefomgeving in zwaarbelaste gebieden rondom Schiphol te verbeteren.

- **Stichting leefomgeving**

De stichting leefomgeving Schiphol is in het leven geroepen om de kwaliteit van de leefomgeving in de regio Schiphol te verbeteren. Concreet betekent dit dat de Stichting speciale projecten van gemeenten ondersteunt in samenwerking met bewoners. Deze projecten moeten de leefbaarheid van de omgeving vergroten. Ook voorziet de Stichting in uitkeringen in natura aan individuele gedupeerden (mensen en bedrijven) in onleefbare of onwerkbaar situaties die buiten bestaande wettelijke regelingen voor compensatie vallen. De Stichting beschikt in totaal over de periode 2009-2013 over €30 miljoen. Hiervan is € 10 miljoen geormerkt voor schrijnende gevallen. Zoals het zich nu laat aanzien zal er voor de gebiedsgerichte projecten €20 miljoen ingezet worden.

Geconstateerd kan worden dat de Stichting Leefomgeving Schiphol voortvarend aan het werk is. Ten aanzien van de gebiedsgerichte projecten is voortgang geboekt. Dit ondanks het feit dat de projecten zich in verschillende fases – van ontwerp tot uitvoering – bevinden. Hierdoor en het feit dat projecten vaak verweven zijn met en onderdeel zijn van andere ruimtelijke plannen is het nu al uitspraken doen over de hoogte en verdeling van de beschikbare middelen complex. De eerste aanvragen voor

subsidie worden begin 2011 toegekend. Ook is voortgang geboekt ten aanzien van de individuele gevallen. Er zijn 38 aanvragen ingediend. De eerste aanvragen zijn inmiddels afgehandeld.

- **Informatieplicht**

De partijen aan Tafel hebben in het convenant omgevingskwaliteit erkent dat een vroegtijdige en deugdelijke informatieverstrekking aan de omgeving in de Schipholregio over de geluidsbelasting van vliegtuigen noodzakelijk is, om de hinderbeleving te verminderen. Hiervoor is afgesproken om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om een informatieplicht in te voeren

Het Instituut voor Bouwrecht heeft onderzoek gedaan naar de juridische mogelijkheden. Gebleken is dat er goede mogelijkheden zijn om de door alle partijen bij het convenant beoogde implementatie van de gemaakte afspraken door te zetten. Dat geldt zowel voor de meer algemeen geformuleerde informatieverplichting (door regionale overheden) aan huidige en toekomstige bewoners als ook voor de informatievoorziening in een aantal specifieke gevallen (bijvoorbeeld via vergunningsvoorschriften voor nieuwbouwprojecten, dan wel via kettingbedingen in privaatrechtelijke koop- en huurovereenkomsten).

In juli 2010 is gestart met het opstellen van een plan van aanpak voor de implementatie van de verschillende voorstellen. Duidelijk is dat in ieder geval voor de folder met informatie en informatie voor een website op korte termijn alvast stappen gezet kunnen worden. Voor zaken als het kettingbeding, het opstellen van een convenant met vertegenwoordigers van de verkopers en indien nodig het overtuigen van overige gemeenten is de medewerking van derden noodzakelijk. De huidige planning is dat zaken uiterlijk voorjaar 2011 geïmplementeerd worden.

- **Gezondheidskundig onderzoek**

Uit onderzoek in de omgeving van Schiphol is gebleken dat een deel van de direct omwonenden bezorgd of ongerust is over met name de luchtverontreiniging afkomstig van de luchthaven. De vragen over de relatie tussen vliegverkeer en gezondheidsklachten in het algemeen en concentratiestoornissen en leerachterstanden bij kinderen in het bijzonder, waren aanleiding voor de Alderstafel om een onderzoek in te stellen. De GGD Amsterdam heeft deze opdracht van de Tafel uitgevoerd.

In het kader van openheid over de mogelijke effecten van Schiphol voor de gezondheid en om daarmee tenminste een deel van de bezorgdheid weg te nemen heeft de Alderstafel destijds de aanbeveling uit het Gezondheidskundig onderzoek overgenomen om een publiek-vriendelijk versie van het rapport te verspreiden. Op die manier kan de omgeving zichzelf op de hoogte stellen van genoemde effecten. Deze publiek-vriendelijke versie is in mei 2010 op de site van de Alderstafel gezet en in brochurevorm verspreid in de regio.

De belangrijkste conclusies uit het rapport zijn dat er niet of nauwelijks sprake is van een relatie tussen medische aandoeningen veroorzaakt door luchtverontreiniging afkomstig van Schiphol omdat de bijdrage van het luchtverkeer aan de luchtkwaliteit verwaarloosbaar is, maar dat er wel een verband bestaat tussen geluid en bepaalde aandoeningen zoals slaapverstoring, verhoogde bloeddruk en concentratieproblemen.

5. Luchthavenindelingbesluit (LIB)

De actualisatie van het LIB bestaat uit vier fases. De inventarisatiefase, analysefase, ontwerpfase en de actualisatiefase. De inventarisatiefase heeft in 2009 plaatsgevonden. Deze heeft geleid tot een aantal voorstellen voor aanpassing van het LIB dat momenteel wordt onderzocht op inhoud, uitvoerbaarheid en hun lucht- en landzijdige/ruimtelijke effecten. Het geheel resulteert in een programma van eisen voor het nieuwe LIB dat in 2011 aan de Alderstafel zal worden aangeboden. Het LIB zal eind 2012 geactualiseerd moeten zijn zodat de gemeenten de bestemmingsplannen, die in 2013 vernieuwd moeten zijn, kunnen afstemmen op het LIB.

Meer informatie

Voor relevante stukken van de Alderstafel Schiphol zie de website www.alderstafel.nl
